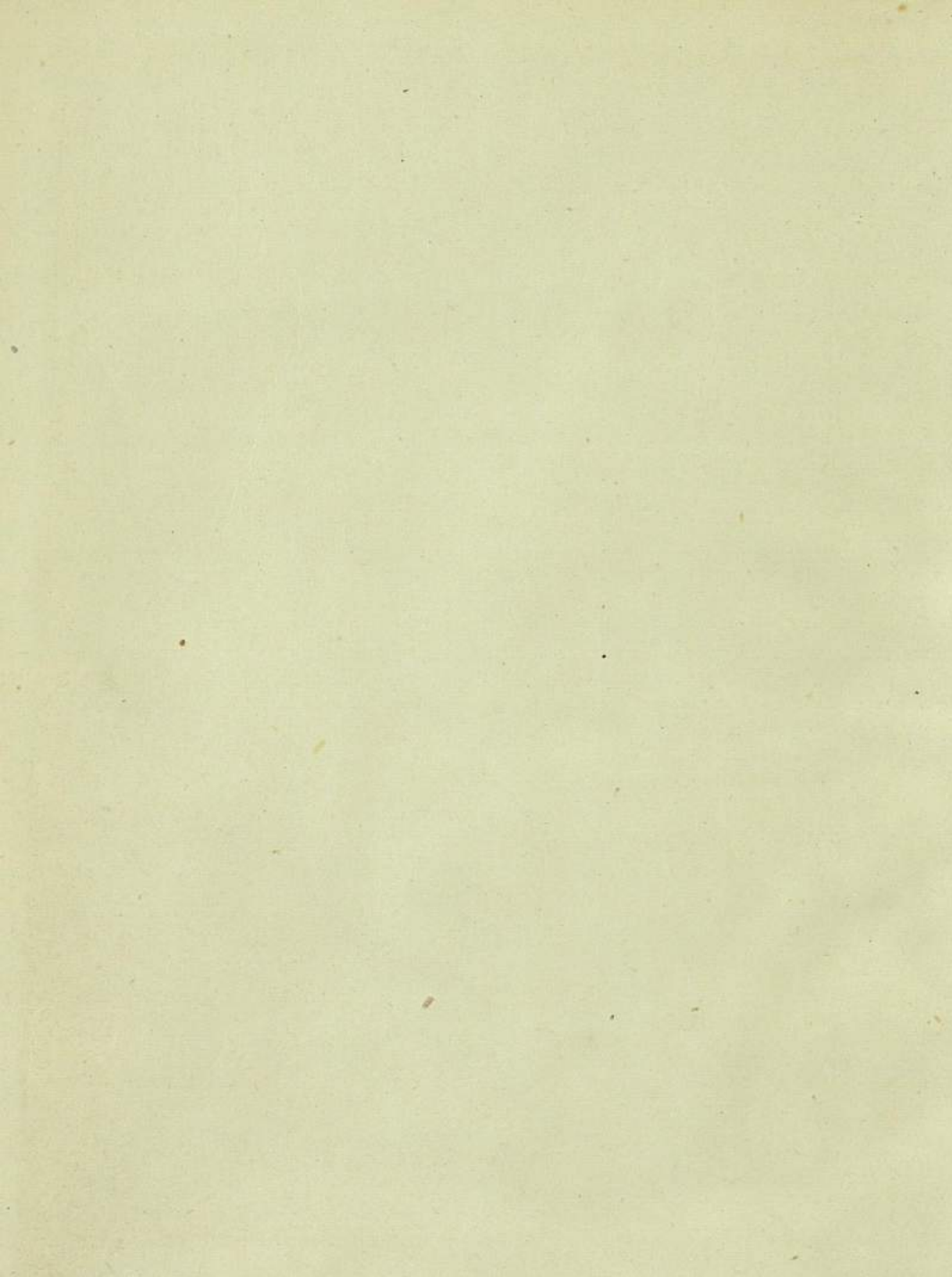




МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ

РАССКАЗ О МОЕЙ ЖИЗНИ







М. В. Водопьянов

37-4
551

МИХАИЛ ВОДОШЬЯНОВ
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

РАССКАЗ
О МОЕЙ ЖИЗНИ

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ



СОВЕТСКИЙ ПИСАТЕЛЬ
МОСКВА 1937

100

ГЛАВА I

Село Студенки.—Переселение в Сибирь.—Отец арестован.—Я поступаю в зонщики.—Обсчитали на рубль.—Встреча с дедом.—Дед божится, отец не верит.—Возвращение в Студенки.

Родился я в 1899 году в селе Студенки Липецкого уезда, в бедной крестьянской семье.

Село Студенки ничем не знаменито. До революции среди жителей было девяносто процентов неграмотных. Хотя село расположено вблизи Липецка, никто не ходил ни в городской театр, ни в иллюзион. Занимались хлебопашеством и огородничеством, пили, по праздникам наряжались в пестрые, яркие костюмы.

Когда мне исполнилось семь лет, отец мой задумал переселиться в Сибирь, на новые места. Причиной поездки были раздоры его с отцом, который отписал все свое хозяйство дочери-монашенке.

Помню, как дед мой с материнской стороны рассказывал:

— Вот, Миша, слухай — я тебе расскажу, как отец с дедом жили. Когда отдавали мать за твоего отца, поехали мы двор и все хозяйство осматривать, а там и смотреть нечего. Стоит избенка, покрытая соломой, мы туда и зайти побоялись... Зимой дело было, были мы в тулупах, боялись воротниками развалить двери. Свадьбу так и гуляли не у вас, а рядом, у Сосаниных... А теперь, гляди, дед-то богат стал и отца обижает, все отписал твоей матери крестной в монастырь, а ей на что?.. В святые попасть пожелала... Отец твой заработает на пропитание, а как же дядя Ваня? Ведь он не намного больше тебя. Вдруг да умрут дед-то с бабкой, куда он пойдет? Слышал я — его тоже хотят в монастырь отдать. Смехатура...

— А я, дед, не пойду в монастырь. Я в пастухи пойду, — страсть, как люблю щелкать кнутом!

— Ну, это, Миша, видно будет.

Отец за тридцать рублей продал мерина, которого получил в при-

даное за матью, и купил два билета до Тайшета Иркутской губернии. Раньше туда уехали наши односельчане. Они писали, что прокладывается новая железная дорога и работы много.

Семья наша состояла из четырех человек: отец, мать, я и маленькая сестренка семи месяцев.

Тяжелые вещи сдали в багаж. Получили их через полтора месяца после приезда в Тайшет. Сундук оказался почти пустым — вещи украл.

Поселились мы в бане у одного нашего дальнего родственника — Дубинина, который давно жил в Тайшете и имел свой дом.

Отец начал работать на железной дороге: выгружал из вагонов уголь для паровозов. Работа была сдельная: за 12—13 часов выгонял полтора-два рубля. Зажили ничего, стали покупать к чаю белый хлеб, мясо есть почти каждый день, — не то, что в деревне. Но не долго счастье наше длилось... Как-то вечером подали к станции два вагона угля. В этот день почти не было подачи, и все рабочие сидели без дела, покуривая за сараем... Вдруг подают два вагона. Начали спорить — кому выгружать? В конце концов уговорились пойти всем. Открывают один вагон, — что такое? — Кирпичный чай. Открывают другой — чесуча. Вагоны по ошибке подали. «Вот это уголь... давай выгружать чесучу домой!»

Отец запротестовал, но его чуть не стукнули лопатой по голове:

— Привяжи язык! Знаешь, что бывает лягавым?

Из всей этой компании лишь отец был самоход, а все остальные переселенцы, не один раз судились и сидели.

Вернувшись домой, отец спросил у Дубинина, что такое «лягавый».

— Это — тот, кто выдает товарищей; они таких не любят и при первой встрече убьют. Уж такое правило: видел, а говори — не видел.

Утром приходит жандарм и говорит отцу: «Собирайся». Пошли.

Отец был запуган. В участке сказал, что ушел с работы рано и никаких вагонов не видел.

— Не бойся, Водопьянов, — уговаривали его, — мы тебя не выдадим, только укажи виновников.

Отец не указал.

— Тогда мы тебя посадим... На тебя показали, что ты открывал вагон.

До суда волынка тянулась полтора года. Повезли отца в Иркутск, посадили в тюрьму. Там он попал ламповщиком к политическим. Читать он не умел. Его научили грамоте, и он узнал, что его злейшие враги — помещики и капиталисты, но никак не верил в равенство и братство. Ему доказывали, что будет равенство, а он не соглашался: «Как это так — равенство: один работает, другой лентяй, один ученый, другой пахарь, — нет, уравнивать нас нельзя».

Но не долго пришлось ему спорить, перевели его в Нижнеудинск. Пользовался там он доверием, ходил в вольные бани, жил в кирпичном тюремном сарае.

С тех пор как забрали отца, жизнь у нас круто изменилась. Квартире пришлось сменить: только недавно переехали в хорошую, а теперь опять в баню. Мать, чтобы прокормить нас, стала торговать на станции пирожками и жареной печенкой, а я сидел дома за няньку. Как только приходила мама, я начинал щипать сестренку, чтобы она заплакала и мать взяла ее на руки. А я лататы — к ребятам играть. Не редко влетало мне за эти игры, и больно влетало.

Раз как-то мама с сестренкой уехала к отцу в Нижнеудинск на свидание. На другой день после ее отъезда приходит к нам сосед — дедушка Медведев с каким-то татаринком. Хороший старик был этот Медведев, мы, ребята, особенно любили его. Всегда брал с собой в лес сено косить, — он косит, мы собираем, а потом еще покатаемся на дедушкиной лошади.

— Мать дома? — спрашивает дедушка Медведев.

— Нет, уехала к папе.

— Мы пришли нанимать тебя гонщиком вот к этому дяде. Поедешь? Здесь недалеко — верст сорок.

— Сколько тебе лет? — спрашивает татарин.

— Девять.

— Лошадью править умеешь?

— Умею, я в деревне еще правил, когда ездил с папой в поле за снопами.

— Поедешь ко мне, — работа не тяжелая, песок тебе будут насыпать, а ты его возить станешь, куда укажут, а сваливать будут свальщики. Вот и вся твоя работа. Пять рублей в месяц жалованья положу на готовых харчах.

Меня так и подмывало поехать — пять рублей, да еще править лошадью! Сразу согласился. Дедушку Медведева попросил — как только мама приедет, сказать ей, где я, чтобы не беспокоилась.

Работа моя действительно была не тяжелая, только рано вставать не хотелось, а вставали в четыре утра. По праздникам должен был я нянчить маленького татарчонка. Надоело мне нянчить дома, а тут снова пришлось. Однажды сижу я с ним, держу на руках. Захотелось угодить хозяйке — начал я учить малыша креститься, как меня учили. Взял его правую ручонку и вожу — сначала к лобику, потом к животику... Вдруг как закричит хозяйка, как рванет ребенка к себе! И получил я щелчок за свои труды.

В карьере работало пятьсот лошадей. Делали насыпь новой железной дороги.

Рабочие звали меня «Донским казаком» за барашковую шапку, которую я носил. Делал я все, что приказывали старшие: за водкой

сбегать — пожалуйста, плясать заставят — пляшу. Всегда был веселый. А песок взял хорошо.

Раз еду к забою, смотрю — стоит мать и в руках держит сапоги. От радости у меня слезы закапали.

— Не плачь, сынок, — целуя, говорит мама, — смотри, какие тебе сапоги привезла — новые, четыре рубля отдала.

Хозяин уж очень хвалил меня. Она осталась довольна.

В конце октября 1910 года я первый раз получил жалованье — всего 7 руб. 50 коп., а 4 рубля удержали за спецодежду. Один забойщик сказал, что хозяин обсчитал меня на рубль, поругался с хозяином из-за меня, но тот не прибавил ни копейки.

Снял я свои новые сапоги и завернул деньги в портянку, чтобы не украли по дороге. Когда приехал в Тайшет, опять разулся, достал деньги, несу в руках, бегу, подпрыгивая от удовольствия.

Через неделю поехал к папе в Нижнеудинск. Я не раз уже ездил к нему. Мама торговала на столиках возле станции, проводники ее знали. Она посадит меня в вагон, попросит проводника, чтобы разбудил в Нижнеудинске и помог выбраться из поезда, а там я уже знаю, как пройти на кирпичные сараи.

Мне у отца жилось не плохо, я там был своим человеком. Арестанты любили меня, они-то и научили меня плясать. Правда, не один раз до слез доводили.

Раз сели мы обедать, на второе — каша черная. Я поел и хотел вылезать, а тут один беспальный арестант, большой мой приятель, спрашивает: «Миша, ты куда? Съешь для друга вот эту ложку каши». А ложка деревянная, большая, целая тарелка войдет. Не желая обижать друга, стал есть. Только что съел, а другой друг — музыкант — ко мне: «Миша, съешь и для меня ложечку». — «Не хочу больше». Чувствую, как раздуло живот. «Уважь, Миша, на балалайке играть каждый день буду и тебя выучу». Ну что делать, стал есть другую ложку. Только съел, — третий: «Ну, Миша, а теперь за всех нас съешь вот эту ложку и довольно». Я заревел. «Ну ладно, — сжалились надо мной, — съешь другой раз, только дай слово, что не обманешь». Пришлось дать слово, что следующий раз съем и за всех.

Отец встретил меня приветливо.

— Ну, как, работяга, дела? Был тут у нас хозяин твой — Бахитов.

— Да, папа, Бахитов, а ты откуда знаешь?

— А у него брат тут работает, он к нему на свидание заехал. Ну, слышу, рассказывает, что заработал в это лето хорошо, работали на трех лошадях — три работника и два гонщика. Трудно было с гонщиками, но подконец нашел в Тайшете одного малыша — Водопьянова. «Как зовут его?» — спрашиваю. «Миша». — «Да это ж мой сын!» Тут уж он тебя расхвалил. Полбутылки выпили за это дело.

— А он меня на рубль обсчитал.

— Не знал, а то б и рубль содрал!

Арестанты строили тепляк для сушки кирпича. Леса кругом было много, в тюрьме можно было найти всяких специалистов. Отца назначили старшим мастером.

Возле бараков стоял маленький домик. Раньше там жил надзиратель, потом он перебрался на лучшую квартиру. Отец пришел к смотрителю тюрьмы просить разрешения жить в этом домике вместе с семьей. Снял шапку, стоит перед ним.

— Ваше благородие, будьте отцом родным... Положение у меня тяжелое — жена ходит последнее время, да еще двое ребят...

Смотритель согласился быть «отцом», хотя он был гораздо моложе моего отца.

— Хорошо. Только старайся.

И поселились мы всей семьей в этом домике.

Наступила весна. Отец решил отправить нас в Тайшет. Ожидая поезда на вокзале, я с любопытством глазел по сторонам. Один из ожидавших поезда спрашивает меня: «Мальчик, не знаешь, где тут найти гонщика?»

— Я гонщик. Прошлый год работал у татар.

— А пойдешь ко мне гонщиком?

— Пойду, но ты поговори с моей мамой.

Подходит он к матери, беседует, уговаривает отдать меня в гонщики.

— Жена у меня добрая, — говорит человек, — ему не плохо будет. Жить будем вместе — одной семьей. Жалованья — на всем готовом — положу восемь рублей. Вам куда ехать?

— В Тайшет.

— Нам по дороге. Не доезжая Тайшета, мы и сойдем на станции Косыревка. Фамилия моя Белоусов.

— Ну что ж... — говорит мама. — Пусть едет. Только вы его не обижайте.

Работать у этого хозяина было не плохо. Но опять приходилось вставать затемно, а в праздники с утра уезжали косить сено. Сено заготавливали с праздника до праздника. Отоспаться было некогда.

Через три месяца хозяин отправил меня домой.

Приезжаю в Тайшет — темно, боюсь, итти по улицам. Все же рискнул.

Подхожу к дому, сердце замирает от радости — приехал и привез массу денег, почти двадцать рублей! Стучу, слышу голос:

— Кто там?

— Я, мама, открой... А папа дома?

— Дома.

— А я денег привез много.

Вхожу, отец встает:

— А, сынок приехал! Ну, старуха, сходи-ка за полбутылкой, с приездом выпить надо.

Отец работал на кирпичном заводе у хозяина, получал «с тысячи», зарабатывал хорошо, но стал частенько выпивать и маму бить.

Осенью я пошел в школу, а отец уехал верст за тридцать в тайгу шпалы тесать.

В начале декабря прихожу домой из школы, смотрю — какой-то старик сидит у нас. Увидел меня:

— Здравствуй, внучек, вот ты какой большой стал.

Узнал я деда. Говорит — за нами приехал.

— Не можем больше жить без вас. Старуха день и ночь кричит — поезжай, говорит, привези, пропадут они там, опять посадят Васю в тюрьму, такой уж проклятый край — Сибирь эта.

В этот же день поехали за отцом. Отец приехал, сухо поздоровался с дедом:

— Ты зачем приехал, — за нами, что ли?

— Да, Вася, поедem, соскучились мы, мать каждый день голосит.

— Не поеду' я. Делать мне там нечего.

— Поедем, Вася, полдома подпишу. Хозяйство без тебя не идет.

— Обманешь, я знаю тебя!

— Вот, гляди, если не веришь.

Дедушка встал на колени перед иконами, начал креститься.

— Вот перед богом говорю, отсохни у меня язык, руки и ноги, если обману. Как приедем, так сразу и подпишу. Если не желаешь жить вместе, поставим тебе дом — у нас сруб есть большой, — и живи один с богом. Лошадь дам, у нас их две. Сказал, полхозяйства отдам, значит, отдам, вот тебе крест святой, — и опять крестится на икону, а сам плачет.

И я заплакал; кроме отца все плакали.

Когда отец согласился, сразу ожили все. Я был особенно рад — опять увижу бабушку, дядю Ваню!..

ГЛАВА II

*Школа.—Я пишу «Натя».—Бабушка говорит, что земля стоит на трех китах.—Отец строит кирпичный сарай.—Ссора с дедом.—Покупаем лошадь.—
Отец заказывает сазанчика.—Как я научился пахать.*

Приехали мы из Сибири под рождество, 24 декабря 1911 года. Бабушка была дома одна, дядя Ваня был у соседа, подстригался к празднику. Как только увидела нас бабушка, бросилась к нам, целует папу, маму, обнимает, плачет:

— Милые мои детушки... думала, глазыньки мои никогда и не увидят вас...

Дедушка стал успокаивать ее:

— Будет тебе, Марфа, голосить-то, приехали — надо радоваться, а ты тоску нагоняешь.

Мы всплакнули все, даже отец прослезился, увидев мать.

Мой отец не любил своего отца, а мать любил.

Тут дядя Ваня пришел, побежал в лавку за баранками, по дороге зашел к родным, сообщил новость. В избу к нам набилось много народа, началось веселье... С неделю пили, пока объехали всех родных. Я ходил с дядей Ваней по родным и знакомым; играли в карты, угощались.

После праздника и свиданий сразу скучно стало.

В будний день садимся за стол. Я сел первый. Все еще молятся, дедушка кресты большие кладет.

— А ты молился богу? Что-то я не видела, — спрашивает меня бабушка.

— Молился.

— Помолись еще раз, не вредно, бог не обидится за это.

Пришлось помолиться.

Дедушка берет ковригу черного хлеба, отрезает ломоть.

— О-го-го, какой большой, не буду есть, хочу белого.

— Вот чего захотел, дурачок,—говорит дедушка.—С белого хлеба крупные вши водятся, а с черного — мелкие. Ты и ешь больше черный. Мелкие кусать не будут.

После обеда пошли с дедом в школу. Учитель Тимофей Михайлович хорошо дедушку знал.

— Привел внука, учить надо.

— Поздно, Андрей Гаврилович, у меня ребята прошли уже букварь... Куда я его возьму?.. — Оборачивается ко мне: — Знаешь буквы?

— Знаю.

— А ну-ка напиши на доске мелом «Катя».

Я смело взялся за мел и написал «Натя». Потом только сообразил, что ошибся. Но учитель все-таки принял и посадил меня на последние парты, с отставшими.

Через месяц я догнал товарищей. Большие успехи делал по закону божьему, — бабушка дома учила меня этому предмету.

— Без этого нельзя, — говорила бабушка. — Я вот неграмотная, а молитвы все знаю, без них нельзя, Миша.

Священник заметил меня, спрашивает:

— Ты, что ли, Андрея Гавриловича внук, сын заблудшего отца?

— Я, батюшка.

— А молитвы знаешь?

— Знаю, батюшка.

— А ну-ка прочти «Достойно есть».

Я стал скороговоркой читать.

— Стой, стой, что ты затрещал, как трещотка, — ничего не разбираешь! Читай реже.

Однажды хорошо выучил историю, как Каин убил Авеля. Жаль, что не пришла мне тогда мысль задать батюшке вопрос — на ком женился Каин, уйдя в чужую землю, в то время когда на свете были только Адам, Ева и их дети.

Верил я тогда в бога и верил в закон божий. Бабушка говорила, что земля стоит на трех китах, и этому я верил. Ночью нередко мне снились святые.

Весной наши решили построить кирпичный сарай. В компанию пригласили Андрея Никаноровича — одного деревенского кулачка. Отец стал напоминать деду про его обещания. А дед уже продал тот сруб, который нам обещал отдать. С подпиской половины хозяйства тоже все оттягивал. Уже не раз возникали скандалы, ругань между дедом и отцом.

Построили сарай. Начал отец делать кирпич. Дядя Ваня и сын Андрея Никаноровича помогали ему; я тоже стал работать. Дело пошло.

Сарай построили на огороде Митьки Конного. За аренду земли

платили три рубля в месяц. А избенка у этого Митьки стояла на куриных лапках. Отец пошутил как-то:

— Продай, Митрий, мне свои хоромы.

— Купи, — говорит, — я ухожу в отцовский дом.

— Ты не шутишь?

— Нет, не шучу.

— Сколько возьмешь?

— Сто пятьдесят рублей в два срока.

Решил отец купить этот дом и отделиться от деда, — все равно тот его обманул, отец это чувствовал. Где только взять деньги?.. Обратился к деду.

— Раз ты хочешь уходить от меня — нет тебе ничего, — сказал дед.

Тогда отец пошел на сборную избу и стал предлагать свою землю на шесть лет. Земли у нас было на две души, кроме посеянной ржи. Вдруг и дедушка приходит на сборную избу. Не желая упустить землю, — она у нас была вместе, — предлагает отцу сдать ему.

— Грех тебе, батя, — говорит отец, — четыре года ты владел моей землей, когда я был в Сибири, и ни копейки с тебя не взял, а теперь приходится родному отцу отдавать, да еще на шесть лет...

— А за что я привез вас из Сибири? За спасибо, что ли?

— Не верил я тебе еще там, когда ты приехал, и очень жалею, что поверил твоей клятве.

Сдал отец землю, кое у кого занял, набрал восемьдесят рублей. При свидетелях отдал за избу первую половину, а семьдесят рублей уговорились уплатить через месяц. Тут же собрали мы свои пожитки и переехали в свой дом.

Дедушку из компании отец выключил, а на его место пригласил еще одного кулачка. И вот отец стал работать у двух хозяйчиков. За каждую выработанную тысячу кирпича получал три рубля. Заработок невелик, а долгов много, да еще подходит срок платить семьдесят рублей за дом. Тогда отец поехал на хутора, в тот зажиточный дом, из которого была взята мама, к ее братьям. Тесть умер, хозяйничали сыновья. Дали они ему сорок рублей, но за эти деньги я должен был поехать к ним на все лето работать и учить дядей делать кирпич. Кирпич делали мы наливной, его не очень трудно бить.

Пришло время платить за дом. Шестьдесят два рубля отец набрал, восемь рублей нехватает. В долг больше никто не дает. Опять обращается отец к деду:

— Ты пойми, через два часа платить надо, а то ведь пропадут те, что заплачены.

— Ну ладно, дам восемь рублей, но ты подпиши полнивы, которая в Орлине под рожью.

— Ведь она у меня последняя.

— Что ж, что последняя... Деньги даром никто не даст.

И пришлось подписать своему же отцу последнюю полнivu (пол-десятины) посеянного хлеба.

В школу я больше не ходил.

Осенью мы купили лошадь, разделились с долгами.

Зимой возили известковый камень на металлургический завод в трех верстах от нас. Отец ломал, я возил, а летом опять били кирпич.

Отец стал уже третьим компаньоном. Часто начал похаживать с Андреем Никаноровичем и Максимом Платоновичем (своими компаньонами) в трактир чай пить и заказывать сазанчика. А я с двумя работниками бил кирпич. Удалось выкупить часть земли.

Поехали мы пахать. Отец поставил меня к сохе, сказал:

— Держи краем борозды, огрехов не делай.

Начал я пахать, чувствую — нехватает силенки удержать соху. Не я направляю соху, куда надо, а она меня — куда не надо. Трудно было, устал быстро, но отцу не сознался. А он, увидев, что получается ничего, взял бадик и ушел, а мне сказал:

— Постарайся сегодня же кончить и к вечеру приезжай домой.

С тех пор стал я пахарем. К зиме купили еще одну лошадь, сложили из камня амбар для хлеба и хранения сбури. Наняли работника и всю зиму не переставая возили известковый камень на тот же металлургический завод.

Отец почувствовал себя совсем хорошо, стал ходить в пивную, иногда по семь-восемь рублей прокучивал — столько, сколько мы на двух лошадях еле зарабатывали за день.

Летом 1913 года я уже делал все без исключения: косил, пахал, молотил, доски пилил; кирпич бить перестали — не было времени. Выкупили всю свою землю, стали заниматься только крестьянством, а зимой возили камни.

ГЛАВА III

Ефим.—Все ведьмы обязательно белые.—Впервые вижу автомобиль.—Восторги на обочине дороги.—Сын лавочника рассуждает с видом превосходства.—Мои доходы.—Обижаю спасителя.—Первый раз в кино.

Одного работника кирпичного завода звали Ефим. Ему было лет сорок пять, работник он был хороший и человек крепкий. Любил он рассказывать про ведьм и чертей. Много страшных историй услышал я от Ефима, когда мы с ним вместе работали.

— Иду я пьяный домой в двенадцать часов ночи... Только это перешел железнодорожный переезд, — а место тут глухое, домов нет, — как вдруг на меня сзади на плечи телка белая! Обняла передними ногами за шею и хочет свалить и щекотать, — они ведь до-смерти могут защекотать! Да не тут-то было, свалить меня трудно. Я схватил ее за ноги и держу, а она сидит на мне да лижет то правую, то левую щеку, всего облизывала. Мне жарко стало, пот льет, а все тащу телку. Дохожу до Клепанова дома, — а там всегда играют в карты, особенно святками, — и шумлю: «Скорее выходите, я ведьму поймал». Выбегают, а она вырвалась да на гумно, да в ладоши защелкала и хохочет.

— Дядя, а где же у нее ладоши, когда ты ее за ноги держал? — спрашиваю я.

— Чудак, у нее все есть.

— А откуда эти ведьмы берутся?

— А как же, разве ты не слышал про колдунов и колдуний? Вот колдуньи-то и есть ведьмы. А ты думаешь, в селе у нас мало их? Вот Доничкина старуха, говорят, ведьма. У них от одиннадцати часов до петухов самый разгар. Как только наступает время, она ставит двенадцать ножей на загнетку, через них перекувыркивается и в трубу вылетает вороной, а там во что хочет, в то и превратится, но обязательно белая она должна быть...

Недалеко от нашего дома стояла железнодорожная будка. Будоч-

ник — украинец Иван Федорович в ней жил. Как-то раз я с ним разговаривался. «Скажи ты мне, дядя Ваня, что у вас есть ведьмы или колдуньи?» — «А как же, у нас еще больше, чем у вас... Вот я расскажу тебе случай со мной, когда я молодой был... Сидим мы на бревнах — молодежи много. Вдруг свинья — как бросится на нас! Мы — кто куда! «Ведьма!» — кричим и, крестясь, бежим. А один упал, она на него. Он схватил ее за ноги, лежит вниз лицом и кричит благим матом. Мы собрались в кучу и решили пойти на выручку. Сняли кресты и пошли. Подходим, накинута на нее крест — тут уж она наша, когда крест на ней. Рядом кузница была, и мы решили ее подковать, а она кричит человеческим голосом: «Пустите меня, я никогда не буду вас пугать». — «Нет, не пустим — подкуем, тогда пустим!» Подковали, пустили, сразу же она исчезла. Приходит тот товарищ домой, которого она мяла, спрашивает мать: «Есть что поужинать?» — «Нет тебе, сукин сын, ничего», а сама лежит на печке и стонет: «Что ты, говорит, сделал со мной?» И тут он узнал, что его мать была ведьма.

Наслушавшись таких рассказов, я стал бояться ночью ходить один. Идешь домой и трясешься, — вдруг ведьма!

Сидели мы однажды на полянке. Вдруг прибегают две девчонки — лица на них нет и слова с перепугу вымолвить не могут.

— Что с вами? — спрашиваю.

А у них язык заплетается:

— Вон там... через плетень... перелезла ведьма... бежала за нами... длинная... вся белая...

После выяснилось, что это один парень решил попугать девчат и надел женскую рубашку с длинными рукавами.

Возвращаясь с товарищами с поля, я заметил, что за нами бежит белая овца. «Ведьма!», — крикнул кто-то, — и мы бросились бежать; овца за нами, — слышим: «мээ... мээ...» По дороге набрали камней, начали бросать в нее, — она убежала в огород, и мы успокоились. Вдруг, смотрим, обратно она к нам, — мы опять бросать камни, — она один раз подпрыгнула и убежала. Нет сомнения — ведьма, два раза ведь убежала! Товарищи так домой до утра и не пошли, ночевали у меня, а утром выяснилось: пропал ягтенок у нашего лавочника, работник всю ночь бегал, искал, а к утру нашел ягненка, всего избитого камнями.

Приходит однажды Ефим с распухшей щекой.

— Что с тобой? Набил морду кто?

— Кто мне набьет! Я сам набью кому угодно.

— А со щекой что?

— А это мы заработали полторы бутылки водки, — и он рассказал следующую историю:

У Ефима — приятель по прозвищу Мороз. Выпили они как следует, заснули, проснулись к вечеру, — голова болит, а опохмелиться не на что. Идут в пивную, смотрят — сидит мой отец, пьет пиво с ком-

паньоном Максимом Платоновичем. Обращается Ефим к отцу, просит на полбутылки опохмелиться. Отец хотел дать в счет жалованья, а Максим Платонович говорит: «Я вам с Морозом дам на бутылку, дайте друг другу по морде»...

— Ну что ж, согласились... «Ну, бей, Мороз, ты первый», — рассказывает Ефим. — Как Мороз стукнул — аж зло взяло — друга, а стукнул так, что я с ног свалился... «Ну, говорю, становись теперь ты». Как дал я ему — аж из носа кровь брызнула.

Умылся Мороз, получили мы честно заработанные деньги и только что хотели уходить, как подходит к Максиму Платоновичу какой-то неповоротливый парень и тоже просит на полбутылки.

— Ну что ж, дам и тебе, только пусть кто-нибудь из них даст тебе по морде, как они уже друг другу...

— Я согласен, — говорит парень протяжным голосом.

— Кто же из вас даст ему по морде? — спрашивает заметно пьяный Максим Платонович.

Ефим обращается к Морозу: «Дай ты ему — ты крепче бьешь». И Мороз дал ему так, что тот, обливаясь кровью, побежал домой и пить отказался...

В том году я первый раз увидел автомобиль. Я готов был бежать за ним без конца, — так он мне понравился!

Бывало, услышишь вдалеке сигнал — и ну бежать на большую дорогу, смотреть, как пронесется машина.

Однажды стою я возле лавки, сын лавочника тоже вышел.

— Борис, — говорю, — сейчас пойдет автомобиль, я слышал гудок в городе.

— Эка невидаль — автомобиль! Я еще и не то видел в туманных картинах. Аэропланы летают, автомобилей сколько угодно, а какие города, — разве такие, как наш?

Я заинтересовался.

— Какие это, Борис, туманные картины?

— А на белом полотне. Там люди, как живые, бегают...

— А где показывают?

— В кино «Унион». Заплати двадцать копеек — и увидишь. Я каждые три дня хожу.

Вот, думаю, что на свете творится — я и не знаю. Борис моложе меня, а все знает. Он сын лавочника, у него деньги есть, а я где возьму?

Отец у меня щедрым не был. Давал в праздник по три копейки, больше и просить не стоило.

«На что они тебе? — говорил отец. — Дал на зерна — и хватит».

Но был у меня еще один доход. Каждое воскресенье меня посылали в церковь и давали десять копеек. На эти деньги должен был я купить просвиру — три копейки, две свечки по три копейки — спасителю и божьей матери и одну свечку за копейку — на канон поставить.

Я уже тогда покуривать стал. Пачка табаку стоила четыре копейки, коробка спичек — копейку, да на копейку два листа бумаги, — как раз мне хватало на неделю. Просвиру я не мог не купить (головку от нее должен был принести домой). Остальную часть надо было раздать прихожанам помянуть младенцев за упокой — Федю и Тимошку — и за здоровье бабушки, дедушки и крестной матери, которая жила в монастыре. Но я просвиру съедал сам, — жалко было отдавать, ведь она из белой муки, а за копейку покупал свечку и ставил на канон. Там святых много, думаю, если спаситель и божья мать обидятся, то эти святые на каноне поддержат. Я знал, что делаю большой грех, но надеялся на великий пост, когда смогу покаяться во всех грехах.

Мне бабушка как-то рассказывала: разбойники — и те в святые попадают после покаяния, а мы-то уж и не так грешны, нам легче. Как только исповедуешься в грехах, так ты — святой человек; если погрешь — прямо в рай попадешь. И я думал: если уж умирать, то хорошо бы после исповеди.

Пришло время говеть. Я решил покаяться во что бы то ни стало. Подхожу к отцу Петру, он спрашивает: «Мать ругаешь?» — «Грешник». — «Отца?» — «Грешник. — «Завидуешь?» — «Грешник». — «Целуй крест» — и, дескать, катись, не задерживай. Как же, думаю, быть, — так и не покаялся!

Решил пойти к другому священнику — отцу Константину. Отец Константин всегда спрашивает: «Говори, еще в чем грешен». Вот я ему все и расскажу. Правда, потерплю здесь убыток — копейку уже отцу Петру отдал, — но зато тяжесть с груди сниму.

Подхожу к отцу Константину. Сначала он спросил, что и отец Петр, а потом: «Какие еще грехи есть?» Задрожал я, боюсь сказать. Если б это был какой другой грех, а то ведь церковные деньги воровал! А вдруг поп отцу скажет, — отец ведь заперет меня, он и так стал колотить меня часто!

Замешкался я, ну, а батюшке некогда канителиться со мной за копейку, когда у него очередь. «Целуй крест и уходи». Ну, думаю, может быть, до будущего года не умру, тогда уж обязательно все расскажу.

«Зарабатывал» я еще по пять копеек на поминаниях. Я должен был подать поминание вместе с пяточком отцу дьякону. Дьякон искусно брал за край эти книжонки, пятаки сыпал в левую руку и быстро опускал в карман рясы. Полы рясы звенели. Читал дьякон тоже быстро-быстро, только и слышен был возглас, когда он менял поминания — «Раб божий Михаил», — а дальше опять мычание. Я за всем этим наблюдал, но пятаки оставлял себе.

Наконец удалось накопить денег, и я первый раз в жизни пошел в кинематограф. Все, что я увидел, поразило меня. Перед началом сеанса выступал артист, пел куплеты. Потом на белом полотне замелькали люди, дома, автомобили... Долго я не мог заснуть в тот вечер. С тех

пор я часто стал ходить в кино, особенно, когда стало легче доставать деньги. Один раз даже пригласил в кино девушку и объяснял ей содержание картины как хороший знаток.

Потянуло меня к какой-то другой жизни. По-своему я был счастлив, я видел больше, чем мои товарищи. Вначале было плохо с деньгами, теперь и это наладилось.

У нас в деревне ребята воровали дома рожь или овес и продавали тем, у кого своего хлеба до нового нехватало. Я тоже стал поворовывать из дому и продавать.

Один год у нас не уродился овес, и до нови нехватило бы. Тогда отец стал покупать у ребят по три рубля за мешок. Я делал так: насыплю мешок овса, попрошу товарища, а он моему же отцу и продаст. Отец посмотрит, возьмет на руку, «овес-то, говорит, как наш — желанный», и платит три рубля. Иногда один и тот же мешок два раза продавали, — риск был большой. Отец был злой и скупой мужик. Узнал бы — убил. Но кино и курзал брали свое.

ГЛАВА IV

Меня собираются женить.—Скандалы.—Из рта идет кровь.—Прячусь от отца.—Что такое поглядюшки.—Запугиваю невесту.—Все-таки поженили.

Одним ноябрьским днем 1917 года поехали мы к престольному празднику в Студенские выселки, на хутора к родным. Каждый год мы туда ездили. Но этот праздник мне особенно памятен. Возвращаемся домой. Я сижу — правлю лошадью, мать сидит в телеге на соломе, отец идет рядом, опираясь на палку вместо трости.

Мать неожиданно для меня говорит:

— Ну, Миша, мы с отцом решили женить тебя. Года твои вышли. Надо посадить тебя дома, а то ты по театрам стал часто ходить... И помощница нужна в доме...

— Ты, наверное, скажешь, что и невесту мне нашли?

— А как же — есть и невеста.

— На ком же это вы думаете женить меня?

— Да на Дашке Мешковой, — она у нас как своя.

— Не женюсь я на Дашке!

— Что ты его уговариваешь, как красную девку? — говорит отец. — Женим на Дашке — тому и быть.

По соседству с нами жила вдова Василина Мешкова. У нее два сына и дочь — Даша. Сыновья оба на войне. Сыновья женаты были, остались семьи, а пахать некому. У них лошадь была, у нас — тоже. Тогда отец сговорился обрабатывать землю вместе с ними. Их три женщины, я — один мужчина. Я пахал, косил, они пололи, жали, вязали снопы и помогали возить. Тут-то и показала себя Даша как хорошая работница. Наши давно решили женить меня на ней. Но я не дружил с Дашей.

Как-то осенью сижу я дома, заходит Даша.

— Мама велела поехать тебе со мной на мельницу... Мешки тяжелые, я не донесу.

— Что я вам, работник, что ли? Попроси кого-нибудь, — сгрузят.

— Ну и чорт с тобой! Поеду домой, скажу, что не хочешь ехать. И верно — повернула домой.

Через неделю после разговора о женитьбе отец мне заявляет:

— В воскресенье едем благословлять, помолвку гулять будем. Я уже сговорился с Васильевной: она согласна отдать Дашку.

— Она-то согласна, да я не согласен...

— Ах, так ты еще разговаривать! — и влетело мне за это как следует.

Как ни уговаривал, как ни колотил меня отец, но все-таки я настоял на своем. Пошел отец к Васильевне, отсрочили помолвку.

Скверно стало жить мне в семье. Сядешь обедать, тут и начинается. Мать плачет, подает ложку — как собаке кидает. Часто я вставал из-за стола голодный.

На рождество я собрался пойти погулять. Отец сидел за столом, выпивал с приятелем Андреем Никаноровичем. Никанорович выпил, крякнул, закусил и говорит мне:

— Нехорошо, Миша, не слушать родителей, грех-то какой.

— Дедушка, ты-то хоть бы молчал, и так каждый день слышу одно и то же...

Тут отец встает: «Ты такие слова говоришь старику?» Да так дал мне, что кровь брызнула изо рта. Я упал, он хотел еще ударить, но я между ног проскочил — да в дверь. Он за мной долго бежал, но я резов был — не догнал. Оглянулся — стоит, грозит кулаком. Тут я ему крикнул:

— Все равно не женюсь, хоть убей!..

В конце концов я дал согласие жениться, но при условии, что только не на Дашке. Начали перебирать по пальцам, за кого бы это посватать: та нехороша — каждое лето хворает; другая девка хороша — но не отдадут, дом плохой у нас. Был бы новый или большой — отдали бы. Посватали у Костюхи Жаворонкова Катю.

— Малый-то у вас хороший, слов нет, — сказал сватам Костюха, — да куда же моя Катюха поставит свой сундук на колесах? Живут-то они в гнилушке, горницы — и то нет.

— Да они ж скоро построят новый дом.

— Ну, когда построят, тогда и поговорим.

После каждого сватовства отец опять за старое, — за Дашку.

Приезжаю я домой обедать. В этот день возил камни на завод. Дома была одна сестренка, — сидит и поет у окна. Не отпрягая лошадь, захожу, спрашиваю:

— Таня, а где же мама?

— Они с папашкой на базар ушли, закупать все, в воскресенье помолвка.

— Врешь!

— Будет притворяться, — сам знаешь, а говоришь...

...И забилося у меня сердце. Что делать? Когда же они отстанут от меня? Решил скрыться из дому. Выпряг лошадь; плача простился с сестренкой, которая тоже зарыдала.

Пошел сначала к писарю просить удостоверение, чтобы получить в волости паспорт. Писарь не дал: «Молод еще сам брать паспорта, пусть придет отец». Тогда я пошел к дедушке. Прихожу, плачу, бабушка, глядя на меня, тоже в слезы. А дед говорит: «Прячься скорее, отец приехал — убьет».

Я через двор — на гумно. Снег глубокий, бегу, падаю, стараюсь добраться до соседнего сада...

Отец уехал, гроза миновала. Прожил я на полатах у деда два дня.

Бабушка говорит:

— Иди, Миша, к отцу крестному, поживи там, а то отец узнает, что ты у нас — и нам влетит от него.

Пошел к крестному.

Нужно Федору Рыжкову за сеном съездить за реку. У нас зимой возили сено по праздникам, помогая друг другу. Пошел Рыжков к моему отцу.

— Лошадь дам, Федор Григорьевич, — отвечает отец, — да Мишки-то нет дома — сбежал.

Вечером мне передали про этот разговор.

В три часа утра прихожу к Рыжкову.

— Дядя, я съезжу тебе за сеном, но ты скажи, что обойдешься и без Мишки. Я съезжу и опять скроюсь.

— Хорошо, сделаю, как ты говоришь.

Сижу, жду. Слышу скрип саней, а через минуту голос отца. Ну, думаю, пропал.

Входит отец.

— Здорово, пропащий. Ты что это вздумал фортики выкидывать?

— И буду выкидывать, пока не отстанете с Дашкой.

На этот раз обошлось без боя.

Как-то вечером собралось у нас много родных. Дед настаивал, чтобы женили меня на дочери Ивана Никитича Левшина.

— У них и мед свой есть, и девка хорошая.

Дедушке давно хотелось породниться с богатыми Левшиными.

— Ну, ты согласен взять ее? — спрашивают меня.

А мне уж все равно, — только бы не Дашку.

Пошел дед к Левшиным, назначили на завтра поглядюшки. Собралось нас человек двенадцать родных глядеть. С хуторов был дядя Гриша — мамин брат.

Приходим, — ждут уже. Лавки вымыты, на столе скатерть белая, на стене полотенца чистые, и свежей соломой застлан пол. Садимся каждый на свое место по старшинству: во главе стола сел дедушка, за ним отец, мать, а потом — кто роднее и старше. Я сажусь назади, со

мною рядом товарищ. Церемония происходит так. Невеста нарядилась в лучший наряд. Суют ей в руку тарелку, на тарелку ставят рюмку, наливают самогону. За переборкой у печки стоят ее родные, они-то и наполняют рюмку.

Невеста должна подойти вначале к дедушке, поклониться ему, — он возьмет рюмку, выпьет, поставит обратно, а она опять идет за переборку наполнять рюмку, и так подряд, по очереди, ко всем. А когда она подходит — в это время смотри, какова она: не хромает ли, не кособокая ли. Ко мне невеста подходит к последнему, но я не должен брать рюмку и пить, а должен встать, и мы одновременно кланяемся друг другу. Потом женихова сторона должна выйти во двор посоветоваться, а невестина остается в избе и тоже советуется. Потом снова собираются в избе. Жениха уж тут не пускают. Если понравилась, начинают сговариваться, а если нет, то отказывают.

— Ну, сколько же укладки? — спросил отец.

— Пятьдесят рублей.

— Э, да это ты дорого, Иван Никитич, вот хотите — двадцать пять рублей.

Сошлись на тридцати рублях, в приданое два полушубка, один новый, другой старый, но перешитый, полусапожки с галошами, валежник две пары и много другого добра.

Идем домой с дядей Гришей; покуривая, он говорит:

— Зря ты ее берешь, уж очень она паршивая бабенка: маленькая и худая. Разве у нас в роду Плешаковых были такие?

На другой день пошли отказываться от невесты, а там говорят — мы еще один полушубок добавим, если мало. Все-таки отказались.

Отец настаивал на своем, мама каждый день слезы проливала и приговаривала: «Сукин ты сын, и в кого же ты уродился?»

Дед тоже не стал меня больше защищать. Его обидело, что я отказался от рекомендованной им невесты.

Не раз поглядывал я на железную дорогу. Уехать, что ли, куда-нибудь да устроиться рабочим? Но не было документов.

— Возьми мне паспорт, — просил я отца, — я устроюсь на заводе.

— Нет, — говорит, — у нас и дома, что твой завод, только работы, а завод и без тебя обойдется. Вот женить тебя надо на Даше, а то ее уже сватают.

— Ну и пусть сватают!

Опять скандал, побои.

Тогда я решил применить последний способ — пойти и сказать Даше, что, мол, если ты пойдешь за меня замуж, буду каждый день тебя колотить, — может быть, она и откажется.

И вот прохожу я мимо дома Мешковых, смотрю, в дверях стоит Даша. Подхожу к ней. В руках у меня была палка. Подошел и не знаю, что говорить.

— Даша, — выдавливаю из себя наконец, — ты так и решила пойти за меня?

— Мама отдает, а я не против.

— Не ходи, Даша, за меня, — какая у нас с тобой жизнь будет? Ты ведь знаешь — я злой, колотить буду каждый день.

— Ну что ж, колоти; поколотишь-поколотишь, — надоест.

— Ах, так! — замахнулся палкой, а сам медлю ударить, выжидаю, пока она скроется за дверью, чтоб эффекту было больше.

Даша скрылась. Я сильно ударил в дверь и сказал:

— Спасибо — убежала, а то бы убил.

Слышу ее голос из-за двери:

— Нос не дорос — бить, губастый чорт!

За обедом отец с матерью опять за свое.

— Вот что, — говорю я, — а если потом с ней жить не буду, тогда что?

— Ты только согласишься, а там как хочешь.

— Ну, — говорю, — смотрите. Я согласен.

Сразу у всех настроение изменилось.

— Давно бы так! — говорит отец.

Мать и обедать не стала, побежала к Мешковым.

Через неделю сыграли свадьбу. Прожил я с Дашей четыре года — потом развелись. Старые обычаи исковеркали и мою юность и Дашину. Проклятое прошлое! Как счастлива молодежь, не знающая всех этих унижений и трагедий, этого страшного быта старой деревни...

ГЛАВА V

*Революция.—Аэроплан над Студенками.—Я—доброволец Красной армии.—
На Мамонтова.—Отец предлагает вернуться.—Как наши бомбили Кензино.—
Кожаная тужурка.—Мать мною гордится.*

Однажды мне довелось подвезти в город знакомого гимназиста.
— Вот, Миша, — говорит гимназист, — теперь свобода, теперь все
будут равными, а землю у помещиков отберут... Революция.

Что такое революция — я не понимал.

На моих глазах разоружали городских. В них бросали ледяшками
смерзшегося снега. Я тоже бросал, но смысла событий не понимал. Го-
родовых я не любил за то, что они плетками разгоняли хороводы.

С фронта возвращались солдаты, кричали: «Долой войну». Гово-
рили о временном правительстве, во главе которого стоял Керенский.
Запомнился тщедушный, бывший себя кулаком в грудь прапорщик. Он
визгливо кричал:

— Керенский знает — кому давать чины, я вот унтер-офицер был,
а теперь прапорщик...

В Липецке и в нашем селе появились большевики. Они говорили,
что все должно принадлежать бедным: земля — крестьянам, заводы и
фабрики — рабочим. «Мы, пролетарии, угнетаемы классовым вра-
гом — буржуазией». Это были острые и грозные слова.

Как-то раз работаю с отцом во дворе. Мы покрывали соломой
крышу сарая. Я сидел наверху, принимал солому, отец подавал. Вдруг
слышим шум. Отец говорит: «Вон летит аэроплан».

Я так задрал голову, что чуть не свалился с крыши.

— Вон люди сидят, — заорал я, — вон они — на крыльях!

После я узнал, что это не люди сидели на крыльях, а стояли мо-
торы, по два мотора на каждом крыле. Самолет этот был тогдашний
гигант воздушного флота — четырехмоторный «Илья Муромец».

Потянуло меня на аэродром. На завтра пошел, но посмотреть на
аэропланы не удалось — без пропусков нельзя.

Но тут я узнал, что можно поступить обозным в дивизион воздушных кораблей. Принимали только красноармейцев. Я пошел в город. В липецком Военном комиссариате мне сказали: «Если хочешь поступить в Красную армию, то дай подписку на шесть месяцев». Я готов был дать на шесть лет. Мысль, что меня берут в армию, что я уйду наконец из опустылевшего села, была огромной радостью.

27 февраля 1919 года я был принят добровольцем в Красную армию, в дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец», и с этого дня началась для меня новая жизнь. Сначала мне поручили подвозить бензин к самолету. С лошадьми я обращаться умел. Скоро получил повышение — меня назначили командирским кучером.

Все больше и больше тянуло меня к машинам. Когда запускали мотор, я придерживал крыло самолета, помогал рулить. Когда самолет садился, бежал навстречу, помогал летчику поставить машину на место.

Командиром отряда был летчик Насонов. Всего в отряде было две машины: «Вуазен» и «Илья Муромец», а штату сорок человек.

В июне 1919 года отряд готовился на фронт против Мамонтова — под Борисоглебск. Потянуло меня на фронт, стал просить командира, чтобы он взял меня с собой.

Насонов обещал взять. Придя домой, я сообщил отцу, что уезжаю на фронт. Он начал кричать и велел немедленно уходить со службы, так как начиналось лето и работы дома было много.

Но я уехал с отрядом.

Отряд расположился на станции Жердевка. Два раза вылетал наш командир на фронт. Мамонтов усиленно наступал. Нашему отряду было приказано отступить в Грязи. Отправили эшелон с имуществом, а на самолете решено было вылететь на другой день на рассвете. Войска и обозы отступали всю ночь. Одни говорили, что неприятель в двадцати верстах, другие — что в двенадцати, но определенно никто не знал. Вдруг сообщают со станции, что телеграфная связь порвана, неприятель в трех верстах. Со станции отходит последний поезд. Я попросил командира оставить меня до последнего момента. Как только появился неприятель, я сожгу самолет. Но командир распорядился иначе. Он отдал приказ всем отступить с последним поездом, а самолет оставить. Может быть, удастся вернуться за ним утром. Никто так не переживал этого, как сам командир: тяжело ему было расставаться с самолетом.

Мы погрузились в поезд и поехали. Поезд почти на каждом километре останавливался. Стало чуть рассветать, я заснул. Проснулся, когда было совсем светло. Товарищей нет — ни командира, ни механика. Один только чернорабочий спит. Я его разбудил, спросил:

— Где же наши?

— Они вернулись к самолету.

В Грязях я прочел телеграмму от командира. Ему удалось выле-

теть из Жердевки, но он сел в поле — в десяти верстах. Лететь нельзя было — самолет сильно болтал.

Командир дивизиона тов. Ремезюк сам выехал на спасение самолета, взяв с собой летчика Панкратьева и меня.

Жердевка еще не была занята. Самолет стоял недалеко от железной дороги. Мамонтова ждали с минуты на минуту. Панкратьев улетел в Грязи, а командир вернулся с нами поездом. И сразу после нашего отъезда была занята Жердевка.

Ночевали в Грязях и на другой день вернулись в Липецк.

Дома обрадовались, что я вернулся с фронта невредимым.

— Ты, сынок, не езди больше на войну, — говорила мать, — а то убьют еще.

В Липецке сформировался новый отряд. Через два дня мы должны были выехать на Орел. Мамонтов продолжал наступать. Дивизиону дано было распоряжение переехать в Сарапул.

Отец уговаривал остаться:

— У меня есть знакомый доктор, он за муку сделает тебя больным.

Ни к чему эти разговоры не привели. Я сказал, что еду, и попросил на дорогу немного муки, — вдруг да где-нибудь не получим хлеба при отступлении. Отец ответил: «Не хочешь оставаться — нет тебе муки». Я уехал. Предположения мои оправдались. В Орле нам пришлось основательно поголодать.

Долго мы переезжали с одной станции на другую, то отступали, то наступали. Вскоре красные части ликвидировали Мамонтова. Наш отряд был отправлен на зимовку в Рязанскую губернию, в Кензино.

Деревня еще не видала самолетов. Помню, как наши «Муромцы» появились над селом Кензино. Выбежали старики, старухи, бросились на колени: «Свету конец пришел, нечистый прилетел...» С самолетов бросали листовки. Бросали большими связками.

Впоследствии нам рассказали смешной случай. Когда полетела одна из связок, кто-то из деревенских крикнул: «Ложись, бомба!..» Легли, замерли, ждут — когда взорвется бомба, а она, проклятая, не взрывается. Долго все боялись встать, но потом кто-то подкрался из-за угла и выглянул. «Что такое?.. Да это не бомба, а большая пачка бумаги!»

В начале 1920 года я приехал домой в отпуск. Собрались родные. Я с гордостью рассказывал, как наш «Илья Муромец» летел на фронт против Мамонтова, как отряд за боевую работу получил от Реввоенсовета благодарность. А в мае опять поеду на фронт против Врангеля.

Отец встает, уже заметно пьяный, поднимает стакан самогона:

— Граждане, я хочу разговаривать. Давайте выпьем за приезд моего сына... Глядите — какой он у меня, в кожаной тужурке приехал, как наш липецкий комиссар.

— Во какого я тебе сына родила, а ты все недоволен мной, — говорила мать.

ГЛАВА VI

Едем на Украину.—Помощник шофера.—Смело берусь за баранку.—Зашился со скоростями.—Нападение вражеской эскадрильи.—Рвутся бомбы.

В мае 1920 года мы выехали на Украину против Врангеля. Возглавлял два отряда сам командир дивизиона тов. Ремезюк.

Ехали в город Александровск. Я уже был не чернорабочим и не наблюдателем правого крыла, а помощником шофера. Шофер был помощником очень доволен, но учить его управлять машиной не хотел. Учился управлять я сам. Рано утром заправлю машину, заведу мотор и начинаю: то назад, то вперед, то назад, то вперед.

Под Харьковом на аэродроме мой шофер раздобрился.

— Садись, — сказал он, — поправь немножко... Вот это педали, это конус, это тормоз, этим даешь газ, ну, а вот это рычаг скоростей. Не волнуйся, спокойно.

А я и не волновался. Выжал конус, поставил на первую скорость и поехал. Шофер удивился.

— Из тебя выйдет шофер. Не плохо ведешь. Ну, довольно, аэродром кончается, по городу тебе еще рано ездить.

Мне очень хотелось вести машину дальше, но раз приказывают — надо подчиниться.

Шофер заболел. Командир дивизиона сам хорошо управлял машиной. Однажды в дороге он сказал:

— Какой же ты помощник, Водопьянов, когда не умеешь управлять машиной!

— Виноват, товарищ командир, я управлять машиной умею.

— Ну-ка, попробуй, — дает мне руль, сам садится рядом.

Я смело берусь за баранку, хотя еще не совсем уверен в себе. Переезжаем железную дорогу. Стоп! На самом переезде зашился со скоростями, — заглушил мотор.

— Что же ты? А говоришь — умею. С таким шофером поезд еще задавит.

Я быстро выскочил, закрутил мотор, командир сел за руль. Больше уж не давал мне.

В Александровске на аэродроме собрались самолеты двух отрядов: эскадрильи Павлова — разведчики, Ширинкина — истребители. Жили мы в вагонах. Эшелон наш стоял поблизости от аэродрома.

В один из дней августа 1920 года из штаба армии было дано задание вымететь всем действующим самолетам на фронт. Один за другим вылетели наши.

Я был на аэродроме возле автомобиля. Наливаю бензин, — вдруг вижу: бежит из вагона командир, одной рукой стирает мыло с лица, а другой тащит жену свою. Она не одета еще, едва накинула на себя пальто, сонная, с распущенными волосами.

Командир крикнул:

— Машину, кавалерия!

Сам сел за руль, жену посадил на заднее сиденье.

Я завел мотор, схватил бидоны.

Командир крикнул:

— Садись скорее!

— Сейчас, товарищ командир, отнесу бидоны.

Побежал к вагону, слышу — машина пошла. Оглянулся, смотрю — только пыль поднялась.

Пожал плечами, пошел не торопясь. Донесся шум моторов. Я посмотрел вверх — и обалдел: целая стая самолетов, не похожих на наши. Навстречу бегут механики, мотористы, кричат: «Спасайся, сейчас будут бомбить — это белые». Я бросил бидоны и побежал. Бегу прямо на аэродром, не замечая дороги... Посмотрел вверх, а они уже кружатся над аэродромом. Разорвалась ракета. И сразу одна за другой начали рваться бросаемые с самолетов бомбы. Сначала слышен был шум от падения бомбы и тут же взрыв. Я лег в канаву и крикнул часовому: «Ложись со мной». Лежим с ним, а недалеко от нас рвутся бомбы. Хочется посмотреть вверх, на самолеты. Летают над нами низко, никто их не обстреливает. Два самолета летят как раз над нами. Ну, думаю, если сейчас бросят бомбы, конец... Взрыв. Бомбы падают недалеко от нас. Часовому страшно стало лежать. Он, вероятно, решил, что его видят, и побежал прятаться в вишневый сад. По дороге разорвалась бомба и убила его наповал.

Тогда и мне страшно стало. Недалеко стояла халупа. Побежал к ней. Вбежал, чуть не сбил с ног стоявшего в дверях хозяина. Встал к стене, плотно прижался правым плечом. Смотрю на хозяина, он выглядывает в двери и как бы приговаривает: «Скотинушку бы только не убили», а о себе и не думает. На сундуке сидит старуха, крестится, плачет: «Господи, когда же это кончится? То с аэропланов стреляют, то из пушек».

После каждого взрыва я плотно прижимался к стене, известка со

стены сыпалась мне на плечи. Стекла от сотрясения вылетали. Старуха плачет, а в углу сидит молодая солдатка, после каждого взрыва кричит: «Ого-го», а сама хохочет. Я тоже, глядя на нее, зубы скалил, будто и мне весело. Неудобно было показать, что испугался: я за ней прежде ухаживал.

Со стороны эшелонов слышалась пулеметная стрельба. Позже я узнал, что это вернулся на автомобиле командир отряда и начал стрелять из своего вагона. Хотя от бомбежки повывлетали стекла в вагонах, командир не переставая все время стрелял по неприятелю.

Когда кончили бомбить, я пошел на аэродром посмотреть — куда же они бросали бомбы. Самолеты наши улетели на фронт, осталось только несколько неисправных, да палатки стояли. Бросали бомбы безляки отвратительно — не повредили ни одной машины.

ГЛАВА VII

*Получаю шоферские права.—Телеграмма из дому.—Отцовские хитрости.—
Еду за хлебом.—Плохие коммерческие способности.—Филя Борисов.*

Когда покончили с Врангелем, поехали мы в Москву. Я стал работать с другим шофером — товарищем Лященко. Хороший был шофер. Он меня и научил по-настоящему вести машину. В начале 1921 года я сдал экзамен, получил права и стал ездить по Москве самостоятельно.

Мы с Лященко решили откомандироваться в Ленинград, в другой отряд. Лященко был ленинградцем, вырос там, а мне хотелось посмотреть, что за город, о котором так много говорит история.

В 1921 году я приехал в Ленинград и поступил в 50-й авиационный разведывательный отряд.

Через несколько месяцев получаю из дому телеграмму: «Отец при смерти, приезжай скорей». Показал телеграмму командиру. По уважительной причине меня отпустили домой на двадцать дней. Приезжаю в село, а отец совершенно здоров, даже навеселе немного.

— Здравствуй, сынок, приехал — вот и хорошо. Довольно, повоевал — и хватит. У нас здесь голод — хлеб не уродился. Ездят люди за хлебом в Тульскую губернию, а у нас некому... Вот мы и решили тебя вызвать. Есть тут доктор, обещал за два пуда оставить тебя на два месяца по болезни, а там еще на два, а дальше видно будет. Только плохо — муки нет. Поезжай, привези...

— Я соберу тебе на обмен, — говорит мать, — платков, юбку голубую с лентами, бусы, тужурку кожаную — отец сделал себе. Поезжай, сынок, с соседями, они уже несколько раз ездили — все знают.

Дня через три собралось нас человек пять, пошли на вокзал. Ездили тогда так — какой поезд придет, с тем и ехали. Ждали мы весь день поезда, так и не дождались. Пойду, думаю, домой, пообедаю, авось успею притти до поезда. А итти версты три. Пока я ходил — поезд пришел, и товарищи мои уехали.

Я остался один ждать следующего.

Часов в 12 ночи приходит воинский эшелон. Меня, как военного, посадили. В теплушке тепло, я заснул...

Приехал на станцию Благодатное, пошел в село, стал ходить по домам, предлагать свой товар. Все смотрят, но никто не берет. Говорят — дорого. Вхожу в один дом — Борисовых, как я узнал потом. Семья большая — семнадцать человек: три брата живут не в разделе. В комнате сидят женщины, прядут. Такой шум в избе, как на мельнице.

— Ты что, родимый? — спросила старушка, стоявшая у печки с ухватом в руках.

Я поздоровался, предлагая — не нужно ли чего-нибудь.

— Нет, милый, не надо. Что нужно, купим на базаре.

— Ну, разрешите погреться.

— Погреться можно... Вон садись на лавку, не просидишь, авось, места-то.

Закурил, смотрю, как прядут. Одна из прях спрашивает:

— Что у тебя в мешке?

— Да так, кое-что: платки хорошие, атласные... да я плохой торговец...

— Ну-ка покажи, что у тебя.

Я полез в мешок, смотрю — все перестали пряхать. Я еще заметил: «Как тихо стало после остановки вашей фабрики». Они засмеялись. Выложил я свой товар, стали его рассматривать.

В эту минуту заходит в избу один из братьев. Посмотрел я на него, — молодой, — почему же не в Красной армии? Задаю ему вопрос:

— Ты почему не служишь, — молодой, а дома? Ты, может быть, дезертир?

Он косо посмотрел на меня. А я в кожаной тужурке, на комиссара похож.

— Нет, я по болезни остался.

— А то могу устроить тебя в авиационный отряд в Орле. У меня там знакомый командир отряда.

— Нет, — повторяет парень, — я по болезни.

— Ну, как хошь...

Смотрю, мой парень смылся. Через несколько минут входят все три брата.

— Давай, мама, обедать — время уж.

Предложили и мне: «Садись, товарищ, обедать». За обедом рассказал, как служил в Красной армии, как на фронте был и как отец обманул меня, вызвав телеграммой.

Пообедали, я поблагодарил, хотел уходить. Вдруг подходит ко мне этот самый младший Борисов и говорит:

— Вижу, что вы хороший человек, — я действительно дезертир...

Вы говорили, что можете меня устроить... давайте поедem завтра в Орел.

На другой день рано утром выехали на лошади в Орел. Одели меня в тулуп, чтобы не замерз, дали рукавицы. В Орле я пошел к начальнику отряда тов. Романову, рассказал про Борисова, и он согласился взять его.

В 1930 году я встретил Филю Борисова в Москве на первомайских торжествах. Четыре кубика у него, младшим инженером стал.

ГЛАВА VIII

Обосновался в Москве.—Ночевки в Петровском парке.—Старый друг Бассейн.—Как Бассейн летал на «Буазене».—Встреча с Михеевым.—Летим морить саранчу.—Зеленые и бордовые пятна.—План выполнен на сто шестьдесят процентов.—Пожар.—Я боюсь взорваться, как бомба.

Липецкий Военкомат направил меня в Москву, в Главвоздухофлот. Но в Москве мне заявили:

— Можете ехать домой. Ваш год демобилизуется.

Вот тебе и фунт!

Отказался возвращаться.

— Я только что из дому, — говорю. — Хочу служить.

— Хорошо, — отвечают, — тогда вам придется дать подписку на шесть месяцев.

Подписку дал с радостью.

Направили меня в Витебск, в разведывательную эскадрилью шофером. В эскадрилье свободной машины не оказалось, мне пришлось сидеть без дела. Штабу эскадрильи срочно нужно было отправить в Москву человека с документами. Так как я ходил без дела, то меня и отправили в командировку. Выполнив задание, я остался в Москве.

Начал работать шофером в «Промвоздухе». Жить было негде. Все мои вещи помещались в одном чемодане. Две ночи в Петровском парке ночевал. Полночи грелся, бегая вокруг чемодана, а полночи спал.

На третью ночь разыскал тов. Бассейна — старшего моториста, с которым провел почти всю гражданскую войну. У него семья: жена и ребенок. Квартира неважная, но лучше той, что была у меня в парке. Спал я на полу.

Однажды тов. Бассейн рассказал мне, как он чуть не стал летчиком.

— Собрал я, — рассказывал Бассейн, — старый самолет «Буазен». Склеил, где порвано было, подправил мотор. Машина неказистая с виду, но летать можно было. Попросил летчика-инструктора испробовать

«Вуазена» в воздухе. Тот согласился, но день ото дня все оттягивал. Я даже посмеялся: «Ты что, боишься, что развалится? Не бойся, хоть самолетишка драный, но он прочный». Предлагаю еще нескольким молодым летчикам, но те что-то жмутся. Тогда я им заявляю, что испробую машину сам... Надо мной посмеялись: «Ишь, летчик какой нашелся».

У меня был помощник Ефимушка, я ему и говорю: «Полетим сами, а то их не дожدهшься». — «В чем дело, — отвечает, — полетим».

Пошли на аэродром, вывели самолет, запустили мотор. Мотор «Сальмсон» работает хорошо, а впереди Ходынка — огромное ровное поле. «Эх, — говорю, — полетим, Ефимушка». — «Полетим, в чем дело?» Порядки тогда на Ходынке были такие — поднимались кто откуда хотел. Общего старта не было. Только при сильном ветре разбивался старт и выкладывали «Т»¹ для посадки против ветра. Ну, а мы прямо от палатки решили подняться. Сели. Дал полный газ — и не заметил, как мы оторвались. Машина стала крениться. Не соображу, что делать. Но машина настолько ленива, что вполне хватило времени сообразить. Стал выводить из крена, — вышла, пошла прямо. Нажал левой ногой — идет влево. Осмелел. Поворот начал делать с маленьким креном, а Ефимушка толкает меня: «Дай поуправлять». — «Постой, — кричу ему, — я и сам еще не умею, а ты уж инструктора из меня хочешь сделать». Сделал два или три круга над Ходынкой, стал садиться, сел благополучно. Подрулил к палатке, — ничего нет. Поставили машину, пошли в дивизион. Я стал рассказывать о своем полете. Машина, — говорю, — ведет себя в воздухе хорошо. Товарищи смеются. Никто мне не верит. «Что ж, повторю, если не верите». На другой день, утром иду к Ефимушке и говорю: «Пойдем, летаем еще». В это утро много летало школьных машин, они мне мешали при взлете, но все же я взлетел хорошо. Летая, я и не заметил, как оказался над Башиловкой, где помещался наш дивизион. Там смотрят, — машина дивизионная. Кто же летает? Летчики все здесь, а машина в воздухе. Побежали на аэродром, а я как раз сажусь. Первым делом осмотрели машину. Старший механик спрашивает: «Кто летал на «Вуазене?» — «Я, — отвечаю, — а что?» — «Кто тебе разрешил?» — «Я же говорил, что попробую сам, ну вот и попробовал»...

Рассказы Бассейна меня волновали. У меня тоже была мечта — летать! Но до этого было еще далеко. Только один раз, — летом 1925 года, — я вылетел с летчиком Тимошевским на самолете с двойным управлением. Тимошевский разрешил мне чуточку поуправлять машиной в прямом полете. С тех пор овладело мною неодолимое желание — летать самостоятельно. Я был уверен, что своего добьюсь.

Вскоре я перешел в «Добролет» работать по ремонту моторов.

¹ «Т» — посадочный знак, указывающий место посадки и направление ветра.

Прихожу однажды на аэродром, встречаю там товарища Михеева. Михеев был тогда бортмехаником у летчика Полякова. Я увидел его возле машины. Он прогревал мотор, готовясь к полету.

Михеев был простой и теплый человек. Я попросил его взять меня на самолет прокатиться.

— Что ж, садись, — разрешил Михеев.

Для меня было большим наслаждением подняться второй раз в жизни на самолете. В кабинке передо мной сидели Поляков и Михеев. Я увидел через окошечко, как летчик сделал знак бортмеханику, чтобы тот взял штурвал. Михеев выполнил приказание. Самолет шел так же. Я не почувствовал разницы в управлении самолетом. Михеев уже тогда был настоящим летчиком.

Михеев решил пополнить свои знания в механике. Вместе со мной он отремонтировал два мотора. Мы сдружились.

В марте 1925 года я выдержал испытание на бортмеханика.

В эту весну Наркомзем отправлял на Северный Кавказ, на реку Куму, первый авиационный отряд по борьбе с саранчой. Я был зачислен в этот отряд.

Снова мы встретились с Михеевым. Теперь он был пилотом, а я у него бортмехаником.

Ни разу я не видел Михеева праздным. То сидел он над картой, то копался в самолете, то вычерчивал кривые. Он не пил и не курил. За десять лет, которые я его знал, я ни разу не видел Михеева выпившим. Он никогда не порол горячки, не спешил, никогда не вылетал, не проверив сначала мотора. Больно вспоминать об этом лучшем из наших летчиков, погибшем в трагический день 18 мая 1935 года. Михеев оставил в моей жизни глубокий след...

Стоит рассказать, как морят саранчу с самолета.

Делается это так.

Устанавливают на самолете специальный аэропыл и насыпают туда ядовитый порошок. Самолет летит на указанную летчику площадку. С двух сторон зараженного куска поля стоят сигнальщики с семафорами в руках. Семафоры белого и оранжевого цветов. Эти семафоры летчик видит очень далеко. Он должен летать с одного на другой, выбрасывая порошок. Вот летчик пролетает над семафорами и делает разворот. В это время сигнальщики отходят в сторону на сто метров, и так каждый раз.

Саранчу с самолета видно хорошо. Там, где ее нет, — зеленые пятна. А там, где ползают кулиги, — зелень с бордовым оттенком.

Пролетаешь над такой кулигой, открываешь аэропыл, а когда возвращаешься на это же место через несколько минут — видишь, что саранча расплзлась, освободив кусок зеленого поля. Яд гонит саранчу и убивает ее.

Авиационный способ борьбы с саранчой показал хорошие резуль-

таты. Сначала научные работники не верили в него. На всякий случай расставили сачки на площади, только что запыленной ядом, и на третий день убедились, что смертность саранчи стопроцентная. Оказалось, что за день самолет может запылить до 1000 га, а чтобы наземным способом запылить такую же площадь, потребовалось бы 350 лошадей и 3500 человек. Да еще наземным способом не везде возможно бороться с саранчой. В плавнях есть такие места, где человеческой ноги еще не было, а саранчи бывает там очень много.

За хорошую работу в плавнях летно-технический состав нашего отряда наградили грамотами и значками активиста. Наградили и меня.

Весной 1927 года получили мы задание выехать в Казахстан, в город Кызыл-Орда. Огромные кулиги саранчи наступали на поля казахстанских районов. Самолеты мы привезли поездом. В Кызыл-Орде должны были собрать их, попробовать в воздухе и перелететь на место работы.

Выбрали площадку для старта. Посреди этой площадки оказалась яма. Наняли чернорабочих и несколько подвод, заровняли яму. Потом разгрузили самолеты и начали их собирать. Свой самолет «Конек-Горбун» — опознавательный знак № 13 — я собрал первый. Тогда я работал с летчиком Паулем. Доложил Паулю, что самолет готов, до вечера еще далеко, — вполне успеем попробовать его в воздухе. Тов. Пауль отдал распоряжение заводить мотор, а сам пошел за шлемом.

Завожу мотор — работает хорошо. Приходит Пауль. Садимся. Пауль метров 10 вырулил вперед, дал полный газ и пошел на взлет. Ветра не было. Впереди площадка ровная, длинная, вполне хватит оторваться. Замечу, что тов. Пауль — летчик прекрасный, с большим опытом, но на «Коньке-Горбунке» летал недавно.

Пробежали метров сто. Самолет набирает скорость и вот уже должен оторваться. Пробегаем по месту, где раньше была яма. Вдруг колеса начинают вязнуть в землю, хвост поднимается... Мягкая земля! В следующую минуту сильный удар с треском носом в землю. Радиатор оторван сломавшимся винтом и отброшен метров на 50 в сторону. Мотор перевернулся вместе с рамой вниз цилиндром. Бензиновая магистраль порвалась. Мотор полыхнул пламенем. Самолет опять ударился хвостом о землю, перескочил яму и остановился. Меня обдало огнем. Мы быстро выскочили из самолета. Пауль отбежал в сторону. Я схватил бортовой огнетушитель, открыл его. Сначала струя ударила мне в лицо, потом обдала Пауля, а потом уже немного попало в огонь. Сгоряча разве сообразишь, как нужно действовать огнетушителем! Мотор весь в огне, бензин льется из магистрали на мотор, колеса загорелись, вот-вот дойдет до крыльев, — тогда пропала машина. Пауль подскочил ко мне, тащит сзади за ремень:

— Отойди подальше, сейчас взорвется бензиновый бак.

— Не взорвется, — говорю, — это не «Р-1», до баков еще далеко, они вон — на верхних крыльях. Ты лучше закрой краник..

Пауль бросился к горящему самолету и закрыл бензин. Тут подбежали товарищи с огнетушителями, оттащили самолет назад. Пожар удалось скоро ликвидировать. Сгорела только резина на колесах и слегка обгорел мотор.

Начальник летного отряда тов. Космодамианский ругает нас:

— Что вы, не видели ямы, что ли? Могли бы правее нее подняться!

Пауль отвечает, что не знал о том, что эту яму засыпали, но не утрамбовали. В общем получилось так, что сами себя обманули.

Мне после всей этой истории страшно пить захотелось. Около самолетов стояло ведро с водой, тут же лежала большая кружка. Схватил кружку, воды было полное ведро. Я еще подумал — наверное, кто-нибудь только что принес свежей воды. Пью большими глотками, вода приятно холодит горло. Выпил всю кружку, и вдруг — пустая кружка запахла бензином.

— Что такое? — обращаюсь к товарищам. — Этой кружкой бензин наливали, что ли?

— Нет, — говорят, — кружкой не наливали, а наливали ведром, в ведре чистый бензин.

— Как бензин? Здесь была вода!

— Воды было очень мало, — говорит бортмеханик Волков, — я воду вылил. Наливал этим ведром бензин в самолет... Увидев, что загорелась ваша машина, бросил ведро и побежал с огнетушителем. А кто кружку положил — я уж не знаю...

— Чорт возьми, второе несчастье! — закричал начальник отряда. Послали за доктором.

Доктор спросил, как я себя чувствую, не жжет ли внутри?

— Чувствую себя хорошо, — отвечаю, — нигде не жжет.

Доктор предложил мне взять два пальца в рот.

Брал я пальцы в рот, давился, но бензина что-то вышло мало.

Все кончилось благополучно. Только дня два была такая неприятная отрыжка, что я боялся курить: взорвусь еще, как бомба.

На другой день был осмотр нашего «Конька-Горбунка». Я заявил начальнику отряда, что берусь за неделю отремонтировать самолет. Я работал день и ночь.

Через десять дней самолет № 13 перелетел к месту работы. Договора с Наркомземом мы не нарушили. Начальник отряда премировал меня 25 рублями.

ГЛАВА IX

Изобретаю в воздухе.—Я—летчик!—Снова травить саранчу.—«Великий» перелет по Кубани.—Вредное ухарство.

В 1928 году меня как бы повысили — перевели на фотосъемку. Я получил новый самолет.

Новый мотор был гораздо сложнее, чем старый.

Летчиком был товарищ Жиркович.

При перелете в Венева я заметил, что Жиркович часто накачивает ручным насосом воздух в бензиновый бак. Моторная воздушная помпа работала плохо. «Как же, — подумал я, — он будет летать с фотосъемщиком, где требуется прямой полет на определенной высоте, если у него не работает моторная помпа?» Когда накачивают ручным насосом, самолет меняет свое направление и теряет или набирает высоту. Пока мы долетели до Венева, я мысленно переделал бензиновую магистраль. Вместо воздушной помпы я решил поставить на вертикально наклонный валик бензиновую шестеренчатую помпу. Такая помпа была у меня в запасных частях. В Веневе я осуществил свой замысел. Помпа качала из главного бака в верхний, откуда бензин в мотор поступал самотеком.

После первого полета с переделанной бензиновой системой Жиркович похвалил меня.

По моей схеме перестроили все самолеты, работавшие на почтовой линии Москва — Иркутск.

И тут сбылась моя мечта: мне, как хорошему механику, разрешили учиться летать.

В конце 1928 года я совершил свой первый самостоятельный вылет, а весной 1929 года мы с тов. Осиповым выехали пилотами по борьбе с саранчой.

Отряд наш состоял из двух самолетов. Я имел опыт борьбы с саранчой и был поэтому назначен начальником отряда. Мы должны были

поездом перевезти самолеты в город Краснодар, там собрать их и перелететь на место работы, в станицу Петровскую.

Отряд я подобрал исключительно из молодежи. Сам я без пяти минут летчик, Осипов — тоже; бортмехаников подобрали мы из молодых мотористов; чернорабочие тоже были юнцы, например, Юра Бесфамильный: ему было всего шестнадцать лет, был он рослый и только что окончил семилетку.

Маршрут перелета был по реке Кубани — ориентир очень легкий.

Подняли карты, просчитали курс, договорились лететь строем. Я — ведущим. До Петровской всего 120 километров.

Самолеты у нас были «Коньки-Горбунки»; мне дали тот самый самолет № 13, который мы с летчиком Паулем чуть не сожгли.

Осипов не пошел в строю, а полетел по левому берегу реки. Я летел по правому. Через сорок минут впереди показалась стена тумана. Я решил итти под туманом, не теряя земли. Да и смешно было бы итти над туманом. С таким опытом, который у нас был, мы запутались бы, и, во-вторых, снизу вверх нам не пробить тумана.

Перед станицей Славянской меня так прижало к земле, что я решил сесть и переждать, пока пройдет туман. Но где сесть? Подходящего места не вижу. Слева большой луг; на лугу — коровы. Я развернулся и пролетел над лугом. Вижу — коровы испугались шума моторов, разбегаются. «Стой, думаю, — есть выход!» Бреющим полетом пролетел над лугом еще несколько раз, разогнал всех коров и сел благополучно. Но где же Осипов?

Через полтора часа туман разошелся, я прилетел на место. Осипова нет. Тогда я вылетел на поиски. Обнаружил своего летчика в той же станице Славянской — он сел на проселочную дорогу. На дороге были ямы, и он подогнул ось. Ось быстро выправили в кузнице, загнали в середину буш и к вечеру прилетели на аэродром.

Первый мой, с позволения сказать, «великий» перелет кончился благополучно.

«Добролетом» нам дано было задание — налетать 100 часов и запылить 5 000 гектаров площади, зараженной саранчей. Но мы налетали 204 часа и запылили 11 000 гектаров. Здесь мне помогло то, что я раньше был механиком и мотористом. После 100 часов работы мы сняли моторы с самолетов и в течение двух дней произвели их полную перечистку. После этого мы налетали еще 104 часа.

Саранчу в четвертом и пятом возрасте с самолета видно хорошо. Пролетая на свой участок, я замечал огромные кулиги — сплошные саранчовые массы.

Около этих кулиг редко-редко разбросаны люди с опрыскивателями. «Что, думаю, они мучаются?», — тут же поворачиваю самолет, пролетаю несколько раз над кулигами и в течение десяти минут запыляю больше, чем они запылили бы за неделю...

Летали мы там настолько низко, что не один раз привозили на колесах камыши. Один из наземных работников рассказывал мне: «Поймал я, говорит, саранчу и рассуждаю с ней: «Ты что, думаешь — я тебя убивать буду, что ли? Нет, я тебя пущу, но предупреждаю, что жить тебе осталось не долго: прилетит черная машина и не только тебя запылит ядом, но и колесом раздавит».

Я был тогда зелен и выделял такие номера, которые не посоветовал бы теперь делать никому.

Однажды полетел я на берег Азовского моря, — на место, зараженное саранчой. Захожу с одного створа на другой, открываю аэропыл, — что такое? Яд не сыплется, слежался. Правильно было бы лететь обратно на аэродром и размешать яд. Но мне было жаль времени, да и дурасти в голове было порядочно. Я начал качать машину, думал, что посыплется, но качка была настолько мягкая, что яд не посыпался. Тогда я решил стукнуться колесом об землю, чтобы встряхнуть самолет и этим заставить посыпаться яд. Но где стукнуться? — Кругом плавни. Подлетаю к берегу моря и вижу дорогу. Раза три прицеливался коснуться колесом дороги, наконец удалось, — один толчок о дорогу — и яд сразу же посыпался.

Пролетел над створами, высыпал яд, вернулся на аэродром. Я еще сдуру посоветовал Осипову, если не будет сыпаться, проделать то же самое. Конечно, это был недопустимый трюк.

Полеты по опылению производились только утром и вечером — при росе. Если бы летали днем, когда нет росы, яд с камыша сыпался бы на землю. Порошок очень мелкий, при росе он садится на камыш повным тонким слоем. Саранча, поедая зеленый камыш вместе с ядом, через некоторое время подыхала.

Начальник экспедиции тов. Коротких заявил мне:

— Поработали — и хватит, саранчи больше нет. За хорошую работу я от своего имени объявляю вам благодарность, а также сообщу в «Добролет». Теперь вы можете лететь в Краснодар, разбирать самолет и отправляться в Москву.

ГЛАВА X

Не бортмехаником, а пилотом.—Запутался в трех соснах.—Идет дождь.—Завидую Малинину.—Лечу с провожатым.—Опять заплутал.—Где Свердловск?—Школа тренировки.

В Москве предложили итти в отпуск, но я отказался: хотелось летать и летать. Меня назначили на почтовую линию Москва — Иркутск, дали самолет, которым я гордился, когда работал бортмехаником. Теперь на такой же машине я летел пилотом.

Я должен был вылететь в Свердловск и летать на участке Свердловск — Казань. Тут уж предстоял перелет не в 120 километров, а в 1500, а ориентировка гораздо труднее, чем по реке Кубани.

В конце сентября 1929 года я на рассвете вылетел на Свердловск, думая в тот же день добраться до места.

Но долетел до станции Коврово и запутался, как говорится, в трех соснах. Полетел не на Нижний-Новгород, а на Муром. Только через двадцать минут сообразил, что лечу не по той дороге: до Коврова шла двухколейная железная дорога, такая же должна была быть до самого Нижнего-Новгорода, а тут вдруг однокотейка. И компас показывает не на восток, а на юг. Мне нужно было вернуться обратно на станцию Коврово и восстановить ориентировку, а я растерялся. Наконец решил сесть и спросить, где нахожусь. Выбрал ровное поле, сел благополучно, выяснил место нахождения. Теперь смешно вспомнить — в самом простом разбирался я с трудом.

По карте хорошо видна с правой стороны Ока, которая идет на Нижний-Новгород, с левой — железная дорога, тоже на Нижний-Новгород. Лететь бы мне прямо по компасу, вышел бы на Оку, по Оке или по железной дороге прилетел бы в Нижний-Новгород.

Поднялся я в воздух и полетел по компасу с расчетом выйти на нижегородскую дорогу. А дороги все не видно. Минут через двадцать пять опять сел. Решил, что, не заметив, перелетел дорогу.

Когда спросил у местных жителей, далеко ли до железной дороги, услышал:

— Нет, всего только пять верст.

Досадно! Нехватило у меня терпения пролететь еще минуты две-три. В хорошую погоду я бы увидел дорогу, но, на мое несчастье, шли низкие облака.

В конце концов долетел до Нижнего-Новгорода. Облака опустились еще ниже. Я решил сесть, переждать, пока улучшится погода. Сейчас я бы не обратил внимания на такую погоду, но тогда не было опыта, а опыт — это самое главное.

Только к вечеру прилетел в Казань.

Дальше Москва решила меня одного не пускать. Если опять заплутаюсь, может случиться авария. Мест для посадки мало, тем более на Урале. Дали распоряжение начальнику казанского аэропорта выпустить Водопьянова вместе с рейсовой машиной. Но рейсовая машина в Казань не прилетела — задержалась из-за погоды на Урале.

В зале аэропорта сидит пассажир, которому срочно нужно попасть в Свердловск. Пассажир нервничает. Начальник аэропорта посылает в Москву телеграмму с запросом — как быть с пассажиром?.. В Москве, вероятно, решили: пускай, дескать, летит Водопьянов, по дороге узловых станций нет, — не собьется, долетит.

День был пасмурный. Моросил мелкий осенний дождь. Временами проходили полосы осадков. Видимость то улучшалась, то становилась хуже. По метеорологической сводке на трассе Казань — Свердловск погода такая же, как и в Казани.

— Ну что ж, лететь, так лететь.

Нагрузили в машину почту, посадили пассажира.

Я запустил мотор и взлетел в воздух. Высота облаков — 100 метров, видимость плохая, идет дождь, а в дождик я еще никогда не летал. Дождиком очки забрызгало, совсем ничего не стало видно. Я сдвинул очки на лоб, их тут же струей ветра сорвало, — улетели мои очки. Я наклонил голову и сбоку из-за козырька вертикально смотрю на землю. Вперед смотреть невозможно — дождик больно стегает глаза.

Летел я по компасу, стараясь выйти на железную дорогу. Внизу мелькнула шоссе-ная дорога, потом вдруг земля закрылась и я попал в полосу тумана. По приборам летать я тогда совершенно не умел, техникой не владел. Надо возвращаться. Разворачиваюсь обратно, стараюсь выйти из тумана. Машину сильно затрясло, задуло в левую щеку. Посмотрел на указатель скорости — стрелка показывает 220 километров в час, тогда как нормально должно быть 150 километров. Ну, думаю, сейчас ударюсь о землю. Внизу показались мелкие деревья. Я быстро выправил самолет. Решил в туман больше не лететь, — только бы найти Казань.

Через несколько минут показалась Казань. С большим трудом

разыскал аэродром, благополучно сел. Начальнику аэропорта заявил: впереди туман — лететь не могу. Стали ждать, когда погода улучшится. Но в этот день погода так и не улучшилась.

Когда ехали в гостиницу, пассажир сказал мне:

— Зря вернулись, товарищ Водопьянов! Как хорошо было лететь, особенно тогда, когда не видно было ни земли, ни неба, находились где-то в пространстве...

Ничего я ему не ответил и только подумал: «Могли бы не увидеть никогда».

Пассажир мой так и не улетел из Казани, а в этот же вечер уехал в Свердловск поездом. В гостинице остались я и московский летчик тов. Малинин. Лежа в кровати, Малинин рассказывал много интересного о своих полетах.

— Ты, — говорил он, — испугался, вернулся, попавши в туман днем, а как же мы с Цветковым летели ночью? В хорошую погоду лететь ночью хорошо, но хорошая погода бывает очень редко, особенно осенью. Я не один раз ночью попадал в туман, но приборам выходил вверх и над туманом по компасу прилетал в Казань... А днем легко пролетел бы в любую погоду. Вот если бы сейчас пришла свердловская машина, я бы улетел в Москву.

— А если бы ты попал в туман, как я сегодня?

— Ничего особенного. Набрал бы метров триста высоты, пошел бы по приборам (слепым полетом) или пробил бы толщу облаков. Летел бы над облаками по компасу, а там хорошо — солнце...

Откровенно говоря, и завидовал же я Малинину...

«Неужели, — думалось, — и я когда-нибудь буду так владеть самолетом, как и он?»

Вечером прилетел из Свердловска летчик Скорик.

На следующее утро из Казани вылетели три самолета: Малинин — на Москву и я со Скориком — в Свердловск. Полдороги летели хорошо. Я видел впереди Скорика, шел за ним. Но не смотреть же все время в хвост — надо и трассу запоминать. Не всегда ведь я буду летать в хвосте!..

Решив так, я начал смотреть вниз и потерял Скорика. Ну, думаю, наплевать, долечу и без него. Погода была лучше, чем вчера. Попадались проходящие дожди. В Уральских горах меня прижало облаками к земле, но я набрал высоту и пошел дальше.

Скоро — Свердловск. Осталось лететь минут пятнадцать, не больше. Вдруг дорога, по которой я ориентировался, ушла в тоннель. Перелетаю тоннель, опять вижу железную дорогу. Я еще подумал: «Вот хорошо, как я быстро нашел». Лечу, но дорога почему-то отклоняется то на юг, то на запад. Я не обратил на это внимания. Лечу тридцать минут, а Свердловска все нет. Что такое? Неужели попал на какую-нибудь другую дорогу? Взял компасный курс 90° и решил выйти из

Уральских гор на равнину. Горы кончались, но Свердловска все еще не видно. Внизу — белая церковь. Думал — Свердловск, а это просто большое село. Решил сесть и спросить. Выбрал огромное поле, сел. Смотрю — бегут ребяташки, за ними в отдалении взрослые. Не останавливая мотора, выскочил из самолета, побежал навстречу ребятам.

— Где Свердловск?

Мне сказали, что в семидесяти километрах.

— Вон там, — указал один рукой, — идет большак прямо на Свердловск.

Посмотрел на поле: большое, для подъема вполне хватит. Крикнул ребятам, чтобы ушли в сторону. Даю полный газ. Подъем производился на село. Впереди из-за мотора ничего не видно. Правильно было бы спокойно сесть и попытаться снова взлететь. Но я стал опускаться ниже мотор, стараясь разглядеть, что впереди, и так высоко поднял хвост, что винтом зацепил землю. Винт разлетелся вдребезги. Машину затрясло, я тут же выключил мотор. Хорошо, что поле было большое — вполне хватило места остановиться самолету.

Пошел в село, позвонил по телефону в Свердловск. Мне быстро привезли на автомобиле новый винт. Сменил, и к вечеру прилетел наконец в Свердловск.

Когда я рассказал, как запутался, летчики объяснили, что я попал на новую ветку, которая идет с завода на челябинскую дорогу. На карту эта ветка не была еще нанесена... Вот почему я и сбился.

На другой день вылетел назад в Казань. На этот раз долетел благополучно и два месяца летал на участке без всяких приключений. Участок этот трудный. Летишь все время над горами и лесом. Железная дорога — единственный ориентир — то-и-дело скрывается в тоннелях. Но для молодого летчика — это хорошая школа.

ГЛАВА XI

Две беды сразу.—Надо выручать.—До захода солнца три часа.—Плохо рассчитал.—Все сливается в черную массу.—Чиркаю спичками.—Москва или не Москва?—Ура, Сухарева башня!—Заслужил и благодарность и выговор.

Однажды вылетел я, как всегда, из Свердловска в Казань и через пять часов был на месте. Сдал почту, собрался идти отдыхать, но вдруг подбегает начальник станции и говорит:

— Выручай, Водопьянов, лети обратно в Свердловск. Пилот Скорик захворал аппендицитом.

— Ладно, полечу.

А сам подумал про Скорика: хорошо, что это случилось с ним на земле, хуже было бы — в воздухе.

Вылетел, доставил почту, вернулся в Казань.

На аэродроме московского самолета нет.

— Самолет сгорел, — говорит начальник станции, — летчик Малинин лежит в больнице, есть ожоги третьей степени. Жаль такого товарища — старый ночной летчик.

— Что с ним случилось? — спрашиваю.

— Случилось вот что. Летел он рейсом в Казань, попал в сильный туман. Шел низко над землей, решил вернуться, но при развороте зацепил крылом землю, а выключить мотор не успел... Вот это и является причиной пожара. А тут еще Скорик заболел, — хоть срывай рейсы!.. Ты, Водопьянов, слетай на скориковой машине в Москву, но предупреждаю — машина не оборудована для ночных полетов. Засветло ты успеешь долететь до Нижнего-Новгорода, там переночуешь. А завтра утром будешь в Москве. Возьмешь почту и сразу вернешься. Может, и успеешь долететь до Свердловска, — тогда у нас рейсы не были бы сорваны.

— Что ж, согласен.

Я готов был летать день и ночь.

Ветер был попутно-боковой, хотя и слабый. Вылетел я за три часа до захода солнца. До Москвы — четыре часа. Очень жаль, что нехватает одного часа, а то сегодня же долетел бы до Москвы и ночевал бы дома.

Долетел до Нижнего, а солнце еще высоко. Решил лететь до Владимира. Ближе к Москве заночую — это лучше. Но рассчитал плохо. Уже сумерки, а я все еще лечу. Аэродрома не видно. Что делать? Надо лететь до Москвы. Единственная надежда — на маяки, по которым летали Цветков и Малинин ночью. Но у них самолеты были оборудованы для ночных полетов, приборы освещались, под концами крыльев висели ракеты. В случае вынужденной посадки они могли осветить землю и благополучно сесть. А у меня машина дневная, приборы уже сейчас не вижу, кроме высотомера, у которого циферблат светится.

Полетел по железной дороге на высоте 200 метров. Вечер был пасмурный, все небо покрыто облаками. Минут через десять совсем стемнело. Все превратилось в общую черную массу: трудно отличить поле от леса, еле-еле заметна железная дорога. Вертящихся маяков тогда еще не было. Светящихся точек вижу много, но вряд ли это маяки. Мало ли света, кроме маяков!

Железная дорога дошла до какой-то станции. Пролетел станцию, смотрю назад — не вижу ее, она слилась с общей черной массой. Повернул вправо. Знаю, что параллельно железной дороге идет Владимирское шоссе. Ищу его. Шоссе белее пути, его будет виднее. Предположение оправдалось. Полетел по шоссе, да не долго мое счастье длилось, — до Покрова дорога была видна, а за городом потерялась. Я как утопающий схватился за соломинку — наметил в этом направлении створ из световых точек. Только бы не сбиться теперь, выдержать прямую!.. А в голову уже полезла всякая чепуха: вдруг я уже сбился с маршрута, зачем я полетел! До боли стиснул зубы. Надо долететь. Если бы хватило бензина, я бы летал до света, но его оставалось только на три часа. Дело было в конце октября, ночи большие. Что стану делать, когда кончится бензин? Садись — а куда, когда ничего не видно? Решил зажечь спичку, осветить компас. Спичка моментально погасла, — снизу сильно поддувало. Тогда я взял сразу несколько спичек, чиркнул, на полсекунды осветил компас, увидел, что градусов на 45 лечу правее курса. Поправил «на-глазок» самолет, осветил второй раз, — стрелка стоит правильно. Наметил створ по огням, лечу по курсу дальше.

В районе Москвы должно быть много светящихся точек. Это меня немного успокаивало. Я был уверен, что Москву не пролечу. Но меня начали пугать облака. Они снижались. Я уже летел на высоте полутора-двухсот метров вместо двухсот. А вдруг в Москве облачность до земли, тогда уж наверняка пропал!

Впереди показалось много огней. А что, если это Москва, вот будет радость-то! Подлетаю ближе — нет сомнения, это Москва. Сверху

Москву я никогда ночью не видел. На Москва-реке отблески электрических огней. Вот стадион, вот Академия воздушного флота... но почему я так быстро пролетел столицу? Хотел развернуться, да во-время спохватился, догадался, что это не Москва, а Богородск. За Москва-реку принял Клязьму, а за Академию — какую-то большую фабрику.

Лечу дальше, осталось лететь сорок километров. Облачность все ниже и ниже. Лечу уж на высоте ста метров. Впереди показался свет. Вдруг все скрылось. Я попал в нависший козырек облаков. Стал еще снижать самолет, вылетаю из облаков — как бы рассвело, передо мной море света, вот это — настоящая Москва! Но тут новая печаль: кругом много радиомачт, а я лечу ниже их, могу напороться. Решил не рисковать и направил самолет к центру города. Там высоких мачт нет. Москву я знал хорошо. Найду, — подумал я, — Тверскую, а по ней прилечу на Ходынку. Прилетел в центр, кружусь над крышами, пытаюсь узнать какую-нибудь улицу, но не так это легко было, как я предполагал, — все мелькает, не успеешь взглянуть, как уже пролетел. Видны площади, трамваи, но определить место, где находишься — невозможно. Минут через десять увидел Сухареву башню. Ура! Теперь уж я найду Ходынку. Полечу сначала по Садовой, поверну по Тверской и прямо на аэродром. Сделал круг, полетел по Садовой, повернул вправо по Тверской, увидел вокзал — скоро должна показаться Ходынка. Но это оказался Курский вокзал, а не Александровский, я попал в противоположную сторону. Вернулся к башне, на этот раз сделал два круга, но... опять попал на Курский вокзал. Третий раз Сухаревскую башню не нашел. Летал еще минут десять. Что делать, как найти Ходынку? На мое несчастье, в этот вечер не горел маяк на Академии воздушного флота и бега не работали. Эти два характерные света я не мог бы не заметить. Вижу Москва-реку. Полетел по реке, смотрю — справа Красная площадь, ГУМ, узенькая Тверская, по которой идет автобус. Полетел по Тверской, — сам не верю себе, что лечу правильно. Вдруг, — думаю, — за Москва-реку улечу? Но раздумывать долго не пришлось: увидел Триумфальные Ворота, Александровский вокзал и тут же — Ходынку. Аэродром был освещен прожекторами, я сел благополучно.

Встретил меня начальник линии тов. Кириллов.

— Ну, ты, брат, паники наделал много. Из центра звонят на аэродром, спрашивают — чей это неосвещенный самолет летает? Носится над крышами, того и гляди зацепит.

Всего я над Москвой летал сорок минут. За то, что я доставил почту без опоздания, надо бы в приказе отдать благодарность, а за то, что нарушил инструкцию — прилетел ночью на дневном самолете, надо бы объявить выговор. Начальство решило молчать — не благодарить и не ругать. «А то, что он сделал глупость, он сам поймет».

На другой день я забрал почту и к вечеру прилетел в Свердловск. Первого ноября линию на зиму закрыли.

ГЛАВА XII

*Хабаровск.—Привыкаю к морозам.—Летим на Сахалин.—Красивые унты.—
Нас встречают с флагами.—Странное поведение Водопьянова при встрече.—
Над Татарским проливом.—В Охэ.—Почему стал мотор?—Линия на
Сахалин открыта.*

В 1929 году я был послан «Добролетом» в Хабаровск для открытия воздушной линии на Сахалин.

4 декабря я выехал из Москвы, 14-го приехал в Хабаровск. На вокзале меня встретил бортмеханик тов. Аникин. Он был командирован туда раньше с самолетом, предназначенным для открытия этой линии.

В Хабаровске 35-градусный мороз. Пока мы доехали до Управления, я с непривычки замерз. «Как же, — подумал я, — буду летать?» Но не долго мне пришлось привыкать к морозу. Вызывает начальник Управления и говорит:

— В первых числах января будем открывать линию на Сахалин. Сейчас выехала экспедиция по подготовке зимних аэродромов. Вот карта: я вас познакомлю с маршрутом, по которому мы полетим. Полетим мы по Амуру. Первая посадка — Верхне-Тамбовск, вторая — Мариинск и Николаевск-на-Амуре. Дальше, через Татарский пролив, на Сахалин — в Охэ; потом, я думаю, — как вы на это смотрите? — из Охэ пролететь по восточному берегу Сахалина до реки Тыма, и дальше — пересечь хребет прямо на Александровск.

— Что же, — говорю, — можно, тут даже ближе, чем по западному берегу.

— А теперь приготовьте самолет и попробуйте его в воздухе, чтобы быть готовым в рейс.

На другой день поехали мы с механиком и мотористом на аэродром опробовать самолет в воздухе. Да не тут-то было. Все мерзнет, никак не удается запустить мотор. Опыта у нас не было, на Севере

никто из нас не работал. Лишь на десятый день удалось запустить мотор. Мы втянулись в работу на морозе и приспособились.

10 января решено было открыть линию. Со мной летели начальник Управления дальневосточными воздушными линиями и еще три пассажира. Оделись мы по-полярному. Мне достались очень красивые унты. Дело было так: у меня унтов не было, и только накануне отлета удалось достать у одного охотника красивые унты. Они мне были немного малы, хотя ногу особенно не жало. Одел я их на собачьи чулки. До первой посадки — Верхне-Тамбовск — 350 километров летели мы два часа двадцать минут. Уже в первый час полета ноги у меня стали замерзать, а к концу второго часа я готов был сесть — лишь бы отогреть ноги. Но сесть негде — кругом торосы.

Прилетели в Верхне-Тамбовск, нас встречают с флагами всем селом. Как только мы сели, я, не обращая внимания на приветствия, побежал, подпрыгивая, в село, забежал в первый попавшийся дом, снял унты и сунул ноги в печурку. Через несколько минут слегка пришел в себя. Осмотрелся — в доме никого; хозяева, не закончив обеда, побежали на аэродром встречать самолет.

Минут через пятнадцать пришел один из моих пассажиров:

— Я видел, как ты забежал в дом... Ходил на почту сообщить в Хабаровск о наших успехах. Что с тобой?

— Вам хорошо лететь в закрытой кабине, а у меня ноги замерзли. Не могу дальше лететь в этих унтах.

— А ну-ка, попробуй мои...

Померял унты — больше. Полезли не на одну пару чулок, а на две. Правда, унты были старые, некрасивые, но ноги в них не мерзли.

Местные жители наперебой приглашали нас чай пить: каждый хотел, чтобы мы пошли к нему. Одна женщина говорит:

— Пойдемте, товарищи, к нам, у нас изба большая, муж мой — председатель сельсовета.

— Нет, товарищи, пойдемте к нам, — говорит другая, — у меня дочь комсомолка, а сын — пионер.

Пошли мы к пионеру.

Через два часа вылетели дальше. Прилетели в Мариинск. Встретили нас не так гостеприимно, как в Верхне-Тамбовске. Здесь жило много кулаков. Они смотрели на аэроплан, как на опасного конкурента, который будет возить пассажиров и отбивать у них доход. Железной дороги нет, пассажиры передвигаются на лошадях и на собаках, а тут вдруг — аэроплан.

Всего мы отлетели от Хабаровска 600 километров. До Николаевска осталось 330.

На другой день рано утром прилетели в Николаевск. Через главные улицы были протянуты плакаты с приветствиями воздушным гостям.

Пробыли в Николаевске два дня. Я покатал на аэроплане семьдесят пять человек. На третий день вылетели на Сахалин.

Нам про Сахалин рассказывали всякие неприятные вещи.

— Там, — говорили, — бывают неожиданные ураганы. Не только ваш самолет может изломать: пароходы — и то выкидывает на берег. По четыре-пять дней пароходы штормуют в море и не могут подойти к берегу. Да и вообще Татарский пролив очень редко бывает спокоен.

— Вы же про лето говорите, — заметил я.

— Это все равно, зимой еще хуже. Выпадает снег, ровно покрывает землю, а потом подует ветер — и вы увидите огромные надувы. Здесь ровного места не сыскать.

Перелетели Татарский пролив — и вот под нами Сахалин, прежний остров страданий.

Я лечу над рыбными промыслами. Различаю несколько радиомачт, трубы, домики. На Сахалине кипит социалистическая стройка. То, что я лечу сюда на самолете — тоже победа социализма.

Впереди видимость стала хуже. Началась пурга. Я обошел пургу и вышел на восточный берег Сахалина. Пролетел на север. Скоро впереди, на берегу Охотского моря, показались нефтяные баки. Значит, где-то город недалеко. Лечу через залив УРГТ, вдруг вижу аэродромные знаки — углы. Стой, прилетели! Но что же никого нет, почему не встречают? Сделал несколько кругов, смотрю — зажгли костер. Значит, здесь. Сели, подрулили к сарайчику. Навстречу бежит техник.

— Мы не знали, что вы прилетите. Радиogramмы не получили.

— Где город?

Он отвечает, что город — в шести километрах. Надо как-то сообщить о нашем прилете, чтобы приехали за нами. Но кого послать?

Невдалеке на собаках проезжали русские мальчики из Охэ. Мы попросили, чтобы кто-нибудь из них съездил в город и сообщил о нас. Один охотно согласился, а другой остался у самолета. Часа три ждали, замерзли.

Наконец приехали за нами.

Привезли нас в город, накормили, повели в клуб, где собрались все рабочие Охэ.

На другой день утром я должен был откатать на самолете двадцать пять человек.

На аэродром мы приехали на собаках. Публики приехало и пришло много: кто летать, а кто просто посмотреть. Мороз 36°.

Запустили мотор, прогрели его, но, как выяснилось потом, недостаточно. Аэродром большой, хотя и не ровный. Посадил я пять человек: четырех в пассажирскую кабину, а одного с собой, на место бортмеханика. Зарулил на старт против ветра, дал полный газ, стал подниматься. Поднимались над узкоколейной железной дорогой, а за дорогой сейчас же начиналась тайга. Вдруг на высоте ста метров мотор сдал

обороты, машина пошла на снижение. Вот уже узкоколейка, еле перетягиваю через нее. Правым крылом должен налететь на телеграфный столб. Даю большой вираж налево. Столб мелькнул под крылом. Слышу два удара. Выворачиваю машину, но она тут же плюхнулась и побежала по снегу прямо на другой столб.

«Ну, — думаю, — поломаю машину». На мое счастье, столб стоял на горе. Чтобы он не свалился, его натянули в одну сторону проволокой. Машина подкатилась близко к столбу, винтом около втулки уперлась в проволоку и остановилась. Отлегло от сердца. Пассажир, который сидел со мной рядом, держал фотоаппарат над головой, вытянув руки, боясь пошевелиться. Я, как бешеный, выскочил из кабины, обжегся кругом самолета — все цело, только в левом крыле две большие промятины.

Мне просто повезло. Между двумя столбами оказалась ровная площадка, и на ней лежал рыхлый, тоже ровный снег. Снег был рыхлый, столб стоял на горе, одно к одному — все в мою пользу.

Подбежал народ, перетаскивали самолет через дорогу. Я посадил снова тех же товарищей. На этот раз поднялся хорошо.

Почему же у меня в первый раз стал мотор? Мотор был исправный, но холодный. На холодном моторе подниматься опасно. Он сосет бензин, который не успевает испаряться. Когда засасывается в цилиндр неиспарившийся бензин, мотор снижает обороты. Этот урок я запомнил крепко. Никогда больше, когда бывал на Севере, не вылетал прежде, чем не прогрел хорошо мотор.

Откатал двадцать пять человек, и мы полетели в Александровск. Около Александровска нужно было перелететь хребет. Он был весь покрыт облаками. Пришлось набрать высоту около двух тысяч.

Солнце уже было на закате. Лететь осталось сорок километров, но место было незнакомое. Так как компаса не разглядеть, я стал держать на зарево от солнца, которое видно было хорошо. Подо мной облака, а под облаками шпиль торчат. Места такие, где не было еще ноги человеческой. Выйдем ли мы на Александровск — трудно сказать. Сколько раз я зарекался вылетать, когда времени в обрез, но понесла меня нелегкая и в этот раз.

Облачность кончилась вместе с горами. Стал снижаться. Татарский пролив, плавают льдины. Снизился метров на 200 над проливом. Виден высочайший обрывистый берег, куда лететь — вправо или влево? Полетел влево. А вдруг да в Японию прилетим? Летели минут пять, а казалось, целый час. Стало совсем темно, а Александровска все нет. Тогда я решил вернуться обратно и лететь по берегу на север, — все-таки в свою сторону.

Через пятнадцать минут впереди вижу свет. Какой? Подлетаю ближе: электрический. Мне сказали, что электрический свет можно увидеть только в Александровске, — больше нигде электричества нет. Обрадо-

вался: наконец-то прилетели!.. Между двух гор расположены дома, но аэродрома не видно. Что такое, куда же мы прилетели? Сделал два круга, — костров никто не разжигает.

Тов. Захаров из Осоавиахима несколько раз был в Александровске. Сидел он в пассажирской кабине на переднем сиденьи. Я ему кричу в окно: «Что это за свет?» Он отвечает, что это не Александровск, а вероятно, Дуэ. До Александровска еще двенадцать километров.

Через пять минут я увидел зарево гораздо большее, чем в Дуэ. Вот он — Александровск, наконец-то... Подлетаю ближе. По углам аэродрома развели четыре громадных костра. Сделал круг, сел хорошо. Публика бежит, указывает — куда рулить. Подрулил к сараю, остановил мотор. Но в моторе какой-то музыкальный шум. Прислушался как следует, — да это оркестр играет — нас встречают с музыкой!

После мне рассказывал председатель окрисполкома, как нас ожидали.

— Нам сообщили, что вы прилетели. Ну, мы, конечно, приготовились, все напряженно смотрим на небо. Лететь вам самое большое двадцать минут, — всего только сорок километров. Прошло тридцать минут — вас нет, прошел час — вас нет. Что случилось? Я объявил публичке: кто увидит первый самолет, тот и будет первый на нем летать. Все смотрели в ту сторону, откуда вы должны были прилететь, каждый хотел увидеть первым, и вдруг услышали шум мотора с противоположной стороны. Самолет увидели все вместе. Придется вам всех катать...

16 января 1930 года линия на Сахалин была открыта.

ГЛАВА XIII

*Воздушный извозчик.—Шарик не шевелится.—Пассажир гонится за шапкой.—
Товарищи пограничники.—Бензин весь.—Не было бы счастья, да несчастье
другого помогло.*

Я регулярно стал летать с пассажирами: один рейс на Охэ, один на Александровск — по очереди.

Работал я с большим настроением. Ведь шутка сказать — на лошадях и собаках сюда добирались за 30 дней! Каждому командированному на Сахалин выдавались две тысячи рублей — одна тысяча на обмундирование и одна на пропитание и оплату за проезд. Мы же брали 350 рублей и доставляли пассажира за 5—6 часов на место. Он, бедняжка, не имел даже возможности получить суточные за одни сутки!

Самолеты нужны были на Сахалине, как нигде.

В середине марта летел я из Александровска. Мороз был небольшой — 15°. Летели на смеси бензина с толуолом. Долетели по берегу Татарского пролива до Виахты, от Виахты повернули налево через пролив, на берег материка. Выйти на материк я должен был далеко правее залива Де-Кастри. Через пролив лететь километров 30—40. Пролетел больше половины, но тут в контрольном стекле перестал шевелиться шарик, — прекратилась подача бензина из главных баков в верхний бачок, откуда мотор питался самотеком. Отказалась работать моторная помпа. Попробовал было качать ручной помпой — не качает. Что такое? Вижу по контрольному стеклу, что бензин в верхнем баке заметно убавляется. Стал соображать, что делать. Вернуться обратно на Сахалин и сесть в Виахте — бензина нехватит. Ближе Виахты — посадка невозможна. Впереди берег материка. От берега начинаются сплошная тайга и горы, а перелететь горы до озера Кизи и думать нечего — нехватает бензина. Посмотрел вниз на Татарский пролив — плавают льдины. Есть льдины очень большие, но сесть рискованно, а вдруг да поломаю самолет, — тогда пропали. А делать что-то нужно. У бере-

га материка лежит ровный лед метров на сто шириной. Я решил сесть на эту кромку берегового льда. Особенно рассматривать — ровный лед или неровный, нам не пришлось: бензин вот-вот кончится. Сел хорошо. Не останавливая мотора, стал искать причину. Отвернули пробку, вытащили фильтр батареи, а он весь забит кристалликами снега. Значит, кто-то нечаянно или с умыслом насыпал в бензиновые баки снега.

Все это мы исправили очень быстро, но как улететь? Лыжи самолета примерзли, нужно за конец крыла покачать, а кому качать? Некому. Самое близкое, где мы могли бы найти людей, это — в заливе Де-Кастри, а он от нас километров за 50. Давал несколько раз полный газ мотору, думал — сорвусь с места, — нет, не сорвался. Тогда я обращаюсь к пассажирам: «Кто сидит у дверей, тот пусть вылезет, покачает машину за конец крыла, а как только машина тронется, пусть бежит и садится на ходу. Я буду рулить тихо. А кто-нибудь из товарищей поддержит открытой дверь в кабину, чтобы ему было легче сесть».

Один из пассажиров, самый молодой, вылез и стал раскачивать. С большим трудом удалось стронуть с места машину. Пассажир побежал к кабине, но попал в струю от винта. Сильным ветром сорвало у него с головы шапку, и он побежал за шапкой. Пришлось остановиться, — не лететь же без пассажира!

Говорю бортмеханику Аникину:

— Придется тебе заняться этим делом. От пассажиров, как видно, толку мало.

Аникин снял доху, положил на сиденье рядом со мной, а сам в одной фуфайке пошел к крылу. Зарулили на старое место. Я медленно стал рулить по направлению подъема. Аникин на ходу влез на крыло, перелез через капот мотора. Он еще как следует не забрался в пилотскую кабину, как я дал полный газ и стал подниматься. Одной рукой управляю, а другой помогаю Аникину одеваться. Тесно, ветер дует, страшно неудобно, но наконец справились и с этой задачей. До Хабаровска долетели благополучно.

Прилетел я как-то в Александровск. Накануне выпал большой снег. Ветром надуло такие бугры на аэродроме, что, когда я сел, несколько человек помогали мне за крылья тащить самолет и я с большим трудом доругил до станции. А на другой день я должен был полететь обратно в Хабаровск. Лететь нельзя, нужно ровнять аэродром, а кто будет ровнять? Некому. На Сахалине рабочие руки достать трудно. Пошел в окрисполком, стал просить людей.

— Рады помочь тебе, да нет людей.

Начальников станций у нас тогда не было. В Александровске начальником был секретарь окрисполкома, в Охэ — какой-то кооперативный работник, в Верхне-Тамбовске — председатель сельсовета, только в одном пункте был начальником станции авиационный чело-

век. Из всякого трудного положения надо было летчику находить выход самостоятельно.

На другой день утром пошел я к начальнику погранотряда. Он объяснил мне, что люди свободные есть, но послать их не может, так как они на отдыхе.

— Ты пойди и агитни сам, они тебя хорошо знают.

Пришел в казармы, народу много. Нашел командира взвода, объяснил ему цель своего прихода. Командир встал на табуретку, крикнул:

— Товарищи, внимание! Товарищ Водопьянов хочет вам что-то сказать!..

Все, как один, приблизились к нам. Я забрался на табуретку и начал объяснять, в чем дело...

Пошло не сорок человек, как я просил, а шестьдесят. Пограничники вооружились лопатами и в течение трех часов заровняли аэродром так, что он стал ровнее, чем был.

Я запустил мотор, откатал восемь человек (тянули жребий), а на другой день улетел в Хабаровск.

Другой случай произошел в Верхне-Тамбовске. На сквозной рейс от Хабаровска до Александровска бензина нехватило. Пришлось сесть в Верхне-Тамбовске. Но начальник верхнетамбовской станции заявил мне:

— Бензин весь. Выслали из Хабаровска, но когда его привезут — неизвестно.

— Я лечу в Охэ, — сказал я ему, — вернусь дня через три, может быть, к тому времени привезут бензин.

Возвращаюсь через три дня.

— Бензин, — говорит начальник, — не привезли, придется вам подождать.

Что ж делать, подожду. Вдруг, вижу, летит самолет «П-1». Летел он из Мариинска в Хабаровск, без посадки в Верхне-Тамбовске. Пролетел через наш аэродром. Я еще позавидовал: «Счастливчик, скоро будет в Хабаровске, а я вот — сиди, жди, пока привезут бензин». Минут через десять, вижу, летит, снижаясь, обратно этот самолет. Что случилось? Не делая круга, садится на конце аэродрома возле торосов. Ну, думаю, гроб машине. Самолет подпрыгнул метра на четыре вверх, потом накренился налево, крылом и лыжей ударился о торосы и тут же остановился. Мы подбежали к нему. Шасси было сломано.

— Мотор, — говорит летчик, — перестал тянуть, еле-еле долетел до аэродрома.

— Не долетел, а перелетел, — заметил я.

— Хорошо, что вы, товарищ Водопьянов, здесь, я с вами pošлю письмо в Хабаровск, чтобы прислали шасси.

— Бензина у тебя много?

— Килограммов двести.

— А мне нужно сто. Давай спускай из баков, нальем в мои.

Быстро заправили мой самолет, и я полетел в Хабаровск. Не было счастья, да несчастье другого помогло.

Через два дня полетел опять в рейс. Бензина в Верхне-Тамбовск еще не привезли. Я выгрузил шасси для машины товарища и взял у него остаток бензина.

— Пока ты, — говорю, — отремонтируешь свой самолет, привезут нам бензин.

На этот раз я летел только до Николаевска. В Николаевске забрал четырех пассажиров во главе с председателем окрисполкома. Летели они в Хабаровск на съезд.

При отлете я попросил начальника станции проводить меня на старт.

— Как только вырулим на старт, — сказал я ему, — я, не останавливая самолета, буду подниматься. Как только дам полный газ, вы бросайте крыло, а то, когда остановишься, очень трудно сдвинуть самолет с места — пристывают лыжи.

— Хорошо, — говорит.

Стали рулить, вырулили на старт. Начальник станции помог развернуть самолет против ветра. Даю полный газ, но... не могу оторваться. Что такое? Решил убрать газ. Самолет бросило влево, и тут же он оторвался.

— Что случилось? — кричу бортмеханику Аникину.

А он хохочет.

— Гляжу, — говорит, — ноги начальника станции болтаются под крылом. Только хотел тебе крикнуть, как он оторвался...

Оказывается, догадливый начальник станции взялся обеими руками в замок за дужку крыла, а когда я дал полный газ, он никак не мог оторвать руки. Сначала он бежал, а потом не стал поспевать, повис на дужке. «Думал, — рассказывал он потом, — что улечу вместе с вами, но руки не выдержали — я оторвался. И покувыркался же я по снегу... ушибся не сильно, но встать сразу не мог».

Прилетаем опять в Тамбовск.

— Бензин привезли?

— Нет, — говорит начальник, подбежавший к машине, — но я узнал по телефону, что сегодня утром вышел обоз с бензином из города Комсомольска. Это тридцать километров отсюда. Должны уже привезти.

Пассажирам моим во что бы то ни стало нужно сегодня попасть в Хабаровск. Тогда я предложил не выключать мотора, а полететь и посмотреть — если недалеко обоз, который везет бензин, вернуться и подождать его, если же он далеко и прибудет поздно вечером, остаться ночевать.

— Вот, — говорит начальник станции, — удобный случай показать наших активистов, а то вы давно обещали, а до сего времени не покатали.

— Ладно.

Посадил четырех человек, полетел. Лечу пять километров — обоза нет. Лечу дальше, вижу внизу сани. На санях бочки. А сбоку, между двух гор, озеро, и на нем лежит ровно снег. Дай, думаю, сяду и налью бензина, а то они поздно приедут в Верхне-Тамбовск.

Развернулся налево и прямо с Амура стал планировать на озеро. Сел мягко, хорошо. Один пассажир побежал сказать, чтобы подвезли бочку бензина к самолету. Подвезли. Налили. Минуть через сорок вернулся обратно в Верхне-Тамбовск, забрал своих и в этот же день прилетел в Хабаровск. Пассажиры на съезд не опоздали.

ГЛАВА XIV

Изыскатели.—«Сапожная комиссия».—Я нарушаю дисциплину.—Как строятся радиогаммы.—Мы помогли сахалинцам.—Последний полет на материк.—Пламя в самолете.—Пассажиры доставлены в полном здравии.—Перевели в первую категорию.

Полетел я в последний раз в Александровск. Сообщение с Александровском на лошадях и собаках было прервано. Лед от берегов отошел. Попастъ на Сахалин можно было только на самолете.

Возле Александровска стоят два судна: ледокол «Добрыня Никитич» и пароход. На пароходе приехало пятьсот человек, командированные НКПС для укрепления транспорта на Сахалине.

Изыскатели приехали на Сахалин кто в валенках, а кто в ботинках. Их нужно обуть, а сапог в Александровске нет. Люди не могут начать работать. Каждый день их вынужденного бездействия приносит государству огромные убытки, и, кроме того, срывается работа по изысканию.

Местные власти забили тревогу по всем населенным пунктам Сахалина. Вскоре сапоги нашлись в селе Верещагино, отстоящем от Александровска в 350 километрах. Но как доставить эти сапоги, когда распутица превратила немногие тропинки тайги в ямы рыхлого снега? Морским путем воспользоваться тоже нельзя, так как Верещагино в северной части Сахалина, а там еще у берегов сплошной лед.

Когда я прилетел, меня немедленно вызвали в окрисполком. Ко мне обратился председатель:

— Хорошо, что ты прилетел, товарищ Водопьянов, у нас здесь безвыходное положение. — Рассказывает про испытателей и сапоги. — Есть сапоги в Верещагино, просим тебя: слетай за сапогами.

— Нет, товарищи, не могу.

Один из товарищей улыбнулся. Очевидно, этот ответ показался ему шуткой с моей стороны.

— Но почему же не можешь? — спрашивает начальник погранотряда.

— Без разрешения начальника Управления не могу летать. Пошлите радиogramму в Хабаровск. Если разрешит, с удовольствием полечу.

Было решено послать радиogramму.

К вечеру меня опять вызывают в окрисполком, показывают телеграмму из Хабаровска. Читаю: «Категорически запрещаю вылет Верещагино».

— Ну вот, тем более не полечу.

А тут уже создана специальная тройка по изысканию сапог, — «сапожная комиссия», как я ее потом назвал. Тройка насаждает на меня:

— Плевать нам на их запрещение. Мы объявляем военное положение и мобилизуем вас лететь за сапогами. Не полетите, посадим.

— Что хотите делайте, но я не полечу, — и ушел на квартиру отдыхать.

Жил я в одном доме с председателем окрисполкома. Вечером за обедом он снова обращается ко мне:

— Как же быть, Миша? Положение жуткое... Приехавших во что бы то ни стало надо обути. Иначе будут сидеть без дела полтора месяца.

Я ему ничего не ответил, но все время думал, как бы слетать за сапогами. Формально я нарушил бы дисциплину, но зато оказал бы государству неоценимую услугу.

— Хорошо, выход есть: я полечу за сапогами завтра утром. Вы обманите меня.

Председатель окрисполкома охотно согласился обмануть.

Утром вылетел.

Полдороги к Верещагино летел хорошо, погода была удовлетворительная. Дальше попал в снегопад. С большим трудом добрался до Верещагино. Село стоит на берегу Татарского пролива. Очень низко делаю несколько кругов, выбираю место для посадки. Видимость отвратительная. Найду площадку, развернусь — пропала площадка, опять ищу. Летал минут двадцать. В конце концов удалось сесть.

Сейчас же нагрузил полную пассажирскую кабину сапогами, но вылететь обратно в Александровск не рискнул. Решил переночевать. Только попросил верещагинцев отправить радиogramму в Александровск: «Летчик Водопьянов прибыл, ввиду плохой погоды вылетит Александровск завтра». Но, как это иногда бывает со срочными радиogramмами, она не захотела идти к месту назначения.

Александровск радиogramмы не получил, а получили ее в Хабаровске и вручили начальнику воздушных линий. Он немедленно послал запрос в Александровск, но и эта радиogramма не была там получена.

Я уже вылетел из Верещагино. Повторилась вчерашняя история.

Сначала погода была хороша, но с полпути начался сильный мокрый снегопад. На крыльях самолета стал намерзать лед. По берегу лететь нельзя — облачность почти закрывала его. Морем идти тоже нельзя — там все сливалось в общий фон. Пришлось идти метра 3—4 над плавающими льдинами, ориентируясь извилистым берегом. Ближе к Александровску снег усилился, и я рисковал каждую минуту зацепить крылом за берег.

Весь день и всю ночь на посадочной площадке дежурили члены «сапожной комиссии». Они поддерживали огонь в кострах, надеясь, что я прилечу. Шли тревожные минуты, воображение рисовало жуткие картины: Водопьянов разбился, самолет сгорел и т. д. Жалели меня члены комиссии. Прodeжурили они всю ночь. Наступил рассвет. Закоченелые люди, греясь у костров, безнадежно поглядывали на тучи. В полдень уже собрались послать экспедицию на розыски. Вдруг раздался шум мотора! Радости моей «сапожной комиссии» не было конца. Прилетел благополучно — и привез 350 пар сапог!

Один из членов комиссии взял пару сапог.

— Это, — сказал он, — сапоги не простые, а особенные!

На другой день запасся всеми документами и вылетел на материк. Поздно вечером прилетел в Хабаровск. На борту самолета находились три пассажира и груз ценной пушнины. Прихожу в общежитие, встречаюсь с начальником Управления.

— В Верещагино летал?

— Летал. По твоему распоряжению.

— Никаких распоряжений я не давал.

— Как не давал, когда мне об этом сообщил председатель окрисполкома!

— Это недоразумение какое-то. Они тебя просто обманули.

— Неужели обманули? — засмеялся я.

А начальник Управления продолжал:

— Получаю телеграмму из Верещагино: думал сначала, несчастие, заблудился ты, вынужденная посадка, — страшно беспокоился. Да как же ты полетел в такой рискованный полет? Ведь в Верещагино негде спуститься!

— Спуститься там нашлось где, и ничего страшного нет. Подумаешь — триста пятьдесят километров!.. Но ты представляешь, что мы сделали! Мы выручили из беды целую экспедицию. За этот полет я получил с НКПС тысячу пятьсот рублей. Вот, получай.

После полета в Александровск я должен был еще слетать последний раз в Охэ. Из Охэ надо забрать четырех пассажиров и вернуться ночевать в Николаевск-на-Амуре.

На площадке меня ожидало не четыре пассажира, а четырнадцать. Каждый подходил с большим мандатом и требовал, чтобы его перебросили на материк. Знали, что я последний раз к ним прилетел.

— Я-то при чем? — отвечаю им. — Есть у нас начальник станций. Кого посадят, того и повезу, больше четырех человек взять не могу. В конце концов договорились, кому лететь. Вдруг подходит ко мне жена инженера и говорит:

— Товарищ Водопьянов, возьмите меня, куда-нибудь посадите, я соглашусь хоть на крыше лететь, только возьмите.

А сама, бедняжка, плачет. Ей нужно было во что бы то ни стало попасть в Москву, кто-то умирал из родных.

— Не могу я вас взять.

— Если вы меня не возьмете, я покончу жизнь самоубийством.

А тут еще муж ее подошел с просьбой:

— Возьмите ее, товарищ Водопьянов.

Что, думаю, он ко мне пристаёт, неужели хочет поскорее отделаться от своей жены? Думал сначала шуткой отговориться, а оно оказалось всерьез. Так пристали ко мне, — шагу ступить не дают: возьми и возьми. Так и пришлось взять ее пятой. Посадил ее между передних двух кресел. Почту рассовал — кому на плечи, кому на колени, а часть почты тов. Аникин положил под капот, сбоку мотора.

Прилетели в Николаевск, переночевали. На другой день привезли два мешка почты. Аникин и эту почту положил под капот.

Утром вылетели из Николаевска. Отлетели километров сорок, я повернул в горы и вдруг почувствовал запах резины. Что-то неладно с мотором. Посмотрел под ноги — мать честная — горим! Высота триста метров. Я резко развернулся, стал планировать и сел около гор, на маленькую речушку, выскочил, открыл капот, смотрю — горит наша почта. Прогорел бок капота, на моторе сгорела краска, с правой стороны прогорели все провода от магнето. Быстро выбросили пылавшую почту, закидали ее снегом, убрали обгоревшие провода и на одном магнето полетели обратно в Николаевск. Пассажирка наша, увидев, что мы возвращаемся, и боясь, что ее высажат в Николаевске, стала упрашивать, чтобы мы летели в Хабаровск. Я говорю ей, что не могу лететь на одном магнето 900 километров.

— Если вы захотите, вы долетите и на одном магнето.

Я на нее страшно разозлился:

— Если уж я захочу, то вас высажат, вы мне надоели.

В Николаевске достали провода, наладили второе магнето, составили акт на часть сгоревшей почты и на другой день благополучно прилетели в Хабаровск. Этим полетом закончили зимнюю навигацию.

За проделанную работу мы с товарищем Аникиным получили от Управления «Добролета» благодарность, и из второй категории нас перевели в первую.

ГЛАВА XV

Москва.—Хабаровск.—Туман над хребтом.—Вынуждены садиться.—Неожиданное распоряжение.—Меняю колеса на поплавки.—Какая волна?—Не волны, а мертвая зыбь.—На ошибках учатся.

В мае 1930 года меня вызвали из Хабаровска в Москву для организации перелета Москва — Хабаровск на одномоторном самолете. Этот первый мой большой перелет мне удалось сделать за 41 летный час. До Иркутска я летел с бортмехаником Грошевым Федором Ивановичем, тем самым, который летал с Бабушкиным на далеком Севере.

Из Иркутска я летел с другим бортмехаником, старым моим товарищем Аникиным. Мы с ним решили пройти от Иркутска до Хабаровска — 3 000 километров — без посадки.

Байкал перелетели до начала рассвета. Мне показалось страшно — берега высокие, обрывистые, кругом горы, тайга. Только перелетели Байкал, как начался туман.

Яблоновый хребет был сплошь закрыт туманом. Попытался пройти верхом. Набрал 2 000 метров — сплошная облачность. Тогда я вышел на железную дорогу и попытался пройти по ней, но и это не удалось. Пришлось сделать вынужденную посадку около станции Могзон. Переждали туман, после чего прилетели в Читу. Замысел не удалось выполнить. Остались ночевать в Чите, а на другой день долетели без посадки до Хабаровска.

В Хабаровске встретили ошарашивающей новостью: это, мол, ваш последний полет на колесах. Начальник Управления приказал немедленно сменить колеса на поплавки и срочно переквалифицироваться в морские летчики. С радостью принялся я за учебу.

«Шефство» надо мной приняли два старых морских летчика, прибывшие недавно на Дальний Восток. Самолет был поставлен на поплавки, и спустя несколько дней летчик Капридов выпустил меня на

Амуре. После четырех полетов с инструктором я полетел самостоятельно, и после трех самостоятельных полетов инструктор мне заявил:

— Ну, хватит. Отправляйтесь-ка на Сахалин в Александровск.

Мне, летавшему лишь на реке, предложено было совершить самостоятельный полет с посадкой на море. Летчик, к которому я обратился за инструктажем, сообщил мне:

— В сильный шторм вам придется садиться, не долетая 90 километров до Александровска, в заливе Виахта. В случае же штиля нужно садиться в устье реки Александровки. Но в штиль бывают сильные накаты (волны), и при посадке навстречу наката можно о них разбить самолет. Садиться лучше вдоль накатов. Вот и все, что я могу вам посоветовать.

Этот инструктаж мало меня обрадовал. Решил просить, чтобы вперед отправили старых морских летчиков. Когда они вернутся из рейса, я их расспрошу и полечу.

Со мной согласились.

В начале июня вылетели с материка два гидросамолета: один в Александровск, другой в Охэ. Я с нетерпением ожидал возвращения самолета из Александровска, но вместо машины дождался телеграммы: «Вернулся в Мариинск. В Татарском проливе, в районе Де-Кастри сплошной туман».

Вслед за этой телеграммой пришла другая: «После неоднократных попыток пробить туман пришлось возвратиться в Мариинск. В последнем полете сломался поршень. Прошу срочно прислать новый».

Мне приказали немедленно лететь с поршнем в Мариинск, отдать его, забрать застрявших пассажиров и переправить их в Александровск.

Пришлось лететь с поплавками первым!

Благополучно прилетел в Мариинск. Отдал поршень, забрал пассажиров и вылетел в Александровск.

Подлетаю к Татарскому проливу. В районе Де-Кастри вижу сплошной туман, на высоте восьмисот метров. Я пошел над ним по компасу, не видя воды. Через сорок минут полета над туманом увидел сопки Сахалина. Ветра как будто нет, нет и тумана. Море видно хорошо. Чтобы окончательно убедиться, что нет ветра, я снизился и стал всматриваться в деревья: деревья спокойны. Заметил над каким-то зданием красный флаг — тоже висит спокойно. Однако на море заметно волнение. Как садиться? Вдоль или поперек волны? Обращаюсь к бортмеханику Аникину:

— Как, по-твоему, большая это волна?

— А шут ее знает, я в этом деле слаб...

Обращаюсь к пассажирам:

— Вы в море плавали. Как по-вашему, большая это волна или маленькая?

Переглянулись мои пассажиры между собой, пожали плечами и замялись.

Толку от нашего совещания мало. Сделал еще круг и, увидев около «Трех братьев» наименьшую волну, решил схитрить и сесть под углом 45° — среднее между посадкой вдоль и поперек волны.

Сел удачно и очень мягко. При ближайшем рассмотрении выяснилось, что на море не волны, а мертвая зыбь. А я-то, впервые попавший на море, решил, что оно бушует. Даже неловко стало.

Стараясь сохранить невозмутимый вид (пассажиры ведь рядом!), я стал рулить к берегу. Не дорулил метров пятьдесят — стоп! Сели на мель... Сидим и видим, что на берегу мечутся люди. Пока на берегу раскачивались, начался прилив, и нас стало относить в море. Лица у пассажиров вытянулись, да и у меня настроение начало портиться. Но тут подоспел катер, забрал нас на буксир и подвез к остановке.

Когда нас ввели в реку Александровку, я поразился ее величине; меня удивляло — почему же я ее не заметил сверху? Начальник станции объяснил, что река эта очень мала и увеличивается только во время приливов. Вот почему я ее не увидел.

На ошибках учатся. На метеорологической станции я взял расписание приливов и отливов. Этим расписанием я и руководствовался в дальнейшем. С каждым днем я чувствовал себя на море все увереннее и увереннее.

ГЛАВА XVI

*Нерпы и белухи.—Первая разведка морского зверя.—Пятна на льдинах.—
Нерпа—путешественница.—Дорофеев доволен.*

Летом 1930 года Институт рыбного хозяйства послал специальную экспедицию в Охотское море. Во главе экспедиции стоял молодой ученый тов. Дорофеев. В задачи экспедиции входило определение количества зверя в Охотском море — это можно проделать только при помощи самолета.

В Охотском море зверь никогда не добывался. Только туземцы охотились кустарным способом у берегов Татарского пролива и Охотского моря. А между тем, Охотское очень богато зверем. Там много водится белухи, нерпы, но эти природные богатства лежали мертвым капиталом для нашей страны.

Тов. Дорофеев обратился к начальнику Управления с просьбой дать самолет на несколько разведывательных полетов. Полеты предполагалось совершить в районе Шантарских островов, где видели на плавающих льдинах много нерпы.

Начальник Управления согласился дать самолет с условием, если пилоты сами согласятся лететь в разведку в часы своего отдыха в Охэ.

Мне не пришлось первым полететь с тов. Дорофеевым. Полетел тов. Капридов, но он или высоко летал, или просто летал над тем местом, где не было зверя. Этот полет не дал никаких результатов.

Вторым полетел на разведку морского зверя я.

Тов. Дорофеева я посадил рядом с собой на место бортмеханика. Из пассажирской кабины ему было бы плохо видно. Аникин сел в пассажирскую кабину. Погода была неважная, облачность низкая, всего двести метров. Полетели сначала на восток, шли два с половиной часа. Льда нет. Под нами чистая водичка, хотя эта водичка перекачивается огромными волнами. Посадка на такую волну опасна на наших

поплавках. Повернули на север. Минут через тридцать тов. Дорофеев кричит мне в ухо:

— Чувствуешь, холодной влагой понесло? Значит, недалеко лед.

И верно, минут через пять стали попадаться отдельные льдины, сначала редко, а потом все чаще и чаще. Увидели черные пятна на льдинах. Снизились, летим над льдиной, смотрим — пятна зашевелились. Нерпа! Звери, перегибаясь всем корпусом, ныряли в воду.

Нерпа гораздо живее в воде, чем на льдине. Сверху хорошо видно, как она ныряет под лед. Некоторые исчезают в центре льдины, вероятно, в отдушину.

Настроение наше сразу изменилось. Весело стало. От одной льдины подлетаем к другой, а там — еще больше зверя. Мы стали перебивать друг друга:

— Смотри, вот...

— А вот сколько!

Потом пошел сплошной лед, и нерпа стала попадаться реже. Нерпа — страстная путешественница. На сплошном льду ее почти нет. А на редко плавающих льдинах вы обязательно ее встретите.

Возвращаемся. Вдруг «забарахлил» мотор. Высота теряется, вот уже совсем низко надо льдом. Схватился за какую-то ручку, которая оказалась ручкой помпы. Начал качать бензин. Мотор стал забирать и заработал хорошо. Оказывается, моторная помпа отказалась работать. Тов. Аникин всю обратную дорогу качал ручной. Если бы мы сели, спасти нас было бы трудно. На поплавках не сядешь — нет воды, а на колесах — лед очень мелкий. Посмотрел я на Дорофеева, улыбаюсь, спрашиваю:

— Ну, как, полетим дальше?

— Нет, — качает он головой, — полетим домой... Скорей бы выбраться из этого сплошного льда.

Разведка наша была удачной.

Через неделю опять полетели с Дорофеевым. Облетали все Шантарские острова. На этот раз встречали не только нерпу, но и белух. Интересно смотреть сверху, как плавают белухи. Они плавают только по парам. Одна из них больше другой. Они, вероятно, любят солнце, плавают на спине, грея животы на солнце...

В этот день мы налетали восемь часов тридцать минут. Тов. Дорофеев остался очень доволен.

ГЛАВА XVII

*Ураган.—Перспектива «гроба».—Урок на всю жизнь.—Шесть Робинзонов.—
Краснофлотцы выручают.—Возвращение в Москву.*

После полетов с Дорофеевым я стал продолжать летать на линии. С месяц летал хорошо, без всяких приключений, только в конце августа произошел со мной случай, о котором я всю жизнь буду помнить.

Летел я с Сахалина в Хабаровск, прилетел в Верхне-Тамбовск, взял бензин. В моем распоряжении было три часа. Я должен был прилететь в Хабаровск до захода солнца. Ветер был средний. На борту у меня четыре пассажира. В Тамбовске посадил еще одного. Этот пассажир очень просил взять его, ему срочно нужно было быть в Хабаровске. В штиль я бы его не взял, с пятью пассажирами мне не удалось бы оторваться от воды, а тут оторвались легко.

Ветер усилился до урагана. Самолет медленно двигался против ветра. До Хабаровска осталось лететь минут пятнадцать, а тут село солнце. Мне бы надо было сесть и переночевать в каком-нибудь селе, да обидно показалось — рядом Хабаровск, всего пятнадцать минут, и вдруг ночевать. Через десять минут стало совершенно темно. Нельзя отличить лес от поля, поле от воды. Все слилось. Впереди показался свет — Хабаровск. Подлетаю к Хабаровску, лечу над городом, примерно на высоте пятисот метров: высотомера не видно. Справа от города — Амур, но там совершенно темно. Полагается на берегу реки разводить костры, а костров нет. Делаю круг влево, чтобы потерять высоту. Только стал разворачиваться, как меня ветром унесло за город. Темно, свет от города остался сзади, ориентиров никаких не видно. Хотя бы какой-нибудь паршивый фонарик горел! Продолжаю разворачиваться, все больше даю левую ногу. Самолет затрясло. Мотор затихает. Я быстро убрал газ, чтобы совершенно не остановился мотор. Сам продолжаю разворачиваться. Чувствую, что управление ослабло и потеряна ско-

рость. Резко отдал штурвал от себя, чтобы набрать скорость, — и самолет сразу провалился. Почувствовал нагрузку на рули, — значит, скорость набрал, самолет снова стал управляем. Мотор продолжает работать на малых оборотах. Решил дать газ, но мотор чуть совсем не остановился. Опять закрыл газ, — самолет снижается, скоро земля. Крикнул Аникину:

— Гроб скоро будет нам!

Вдруг впереди показался свет. Ориентируясь по свету, поставил самолет правильно в отношении земли, дал газ, мотор заработал. Теперь все в порядке. Лечу низко над городом прямо на Амур. Смотрю — на берегу Амура, около спуска, горят два огромных костра. Захожу слева, стараясь видеть костры, по которым легче сажать самолет. Вдруг почувствовал, что самолет коснулся воды. Мы быстро приближаемся к кострам. Одно крыло полезло в воду, потом вылезло, зато второе полезло. Самолет выбрасывает прямо на спуск, туда, куда и нужно. Подбежали несколько человек, схватили за крыло, стали привязывать к поплавкам веревку, но не успели... Самолет подхватило волной, бросило опять в реку, а следующей волной выбросило на берег, но не на спуск. Тут уже наши удержали его. Стали пассажиры вылезать. Один пассажир высунул голову из кабины — ветер сорвал с головы фуражку, унес в Амур. Хорошо, что одна лишь фуражка и погибла.

Обращается ко мне один из пассажиров:

— Вы нарочно мотор останавливали или он сам отказывался работать?

— Сам отказался. А вот почему. От неправильного разворота самолета бензин в баках, которого оставалось очень мало, отлился в сторону. А трубки идут к мотору из центра. В трубки стало попадать очень мало бензина, и мотор забахлил.

После этого случая я дал себе слово никогда не летать ночью на дневной машине. Это слово я ни разу не нарушил.

В конце навигации приключилась еще одна история.

Летел из Охэ в Хабаровск. Смеркалось. В сорока километрах от Хабаровска, над рекой, остановился мотор. Кончился бензин. Стал планировать к центру Амура, на фарватер. Я рассчитывал, что пароход, который я только что обогнал, подберет меня и довезет на буксире до Хабаровска. Но надежды мои не оправдались. Ветром нас отнесло в сторону и прибило к одному из островков. Через некоторое время, уже в сумерках, мы заметили идущий вдали пароход. Мы выскочили на берег, развели костер и начали размахивать головешками. Увы... нас не заметили, и пароход проследовал мимо.

Было нас шесть человек: я, бортмеханик и четыре пассажира. Ребята все молодые, энергичные, здоровые. В запасе было шесть банок консервов. Мы их разделили поровну. Ни хлеба, ни посуды не было. У

кого-то нашелся нож. Вскрыли банки, обстрогали палочки и по китайскому способу принялись уничтожать запас еды. В освободившихся банках вскипятили воду и за вечерним чаем стали обсуждать создавшееся положение. Ни до чего не додумались и решили лечь спать. Двое устроились в самолете, остальные пытались уснуть около костра. Сильный холод заставлял их время от времени вскакивать и согреваться в диких плясках вокруг костра.

На другой день обследовали остров. Остров был небольшой и покрыт мелким кустарником. Кое-где попадались ягоды. Один из пассажиров заметил в воде затонувшую лодку. Мы вытащили ее и вылили воду. Лодка оказалась исправной, но нет весел. Вероятно, во время сильного ветра лодку прибило сюда и затопило водой.

За день прошло много пароходов. Мы стреляли, махали, но нас никто не заметил.

Наступила вторая ночь. Я пытался поджечь остров с подветренной стороны. На острове было много сухих сучьев и травы. Гигантский костер привлек бы наконец чье-нибудь внимание. Но остров как нарочно не загорался.

Переспали вторую ночь. Хотя бы ветер переменился! Мы могли бы на самолете по ветру доплыть до южного берега, а там добраться до какого-нибудь селения. Но нет, ветер не меняется. Хабаровск рядом, а как бы не пришлось нам основательно поголодать. Решили послать двоих на найденной лодке. Они должны были поплыть по течению, добраться до какого-нибудь села и сообщить телеграфом в Хабаровск о случившемся. Вместо весел вооружили их палками. Стали ждать. Есть хотелось ужасно. Каждому проходившему пароходу махали, но все безрезультатно.

Со стороны Хабаровска заметили черный густой дым, идущий из трубы парохода.

— Готовься, товарищи!

Становимся — кто на фюзеляж, кто на крылья.

Это не пароход, а военный корабль.

Начинаем стрелять, махать, — нет, не замечают.

Вот уже поровнялся с нами, уходит, но вдруг... замедлил ход и повернул в нашу сторону.

— Ура!.. заметили!

С корабля спустили шлюпку. Штурман с несколькими матросами подъехал ко мне. Я сказал свою фамилию. Меня на Дальнем Востоке знают. Штурман забрал меня на корабль, на котором ехал сам командующий флотилией. Он сейчас же дал распоряжение радисту связаться с базой. По приказу командующего оттуда вышел катер с бензином. Меня накормили, товарищам отправили хлеб и консервы.

Через два часа пришел катер, привез бензин. Заправили самолет,

полетели искать товарищей, уплывших на лодке. У нас с ними был уговор, что они разведут костры. Несколько сел пролетели — не видим костров. Стали садиться, спрашивать. В одном селе сказали, что были два летчика, поехали в село Петропавловское.

Полетели, нашли. Они путешествовали весь день, так и не сообщили в Хабаровск, не найдя телеграфа. Но все кончилось благополучно.

Вскоре я закончил свои морские полеты, налетав за навигацию около ста тысяч километров.

А всего я налетал на Дальнем Востоке сто двадцать пять тысяч километров. Полюбил этот край, сдружился с людьми, но скоро пришлось возвращаться в Москву.

ГЛАВА XVIII

*В отряде «Правды».—Курс 320.—Удивительные действия бортмеханика.—
«Болтанка».—Уроки Жирковича пригодились.—Пытаюсь пробить туман.—
Мать честная, лечу обратно!—Посадка на огороды.—Матрицы доставлены
с опозданием на три часа.*

В 1931 году организовался отряд имени «Правды» для перевозки матриц в крупнейшие города Союза. В этот отряд подбирали летчиков, знакомых с ночными полетами. Меня, хоть и не имевшего ночной практики, тоже откомандировали в отряд.

12 сентября командир отряда приказал мне вылететь в два часа ночи в Ленинград с матрицами.

В Ленинград я никогда не летал. С ночными полетами не знаком. Бортмехаником ко мне назначили новичка, только что сдавшего экзамен и тоже не знающего трассы. Обо всем этом я сказал командиру отряда.

— Чепуха! — ответил он. — Все страшно просто. Поставь компасный курс на триста двадцать градусов, выйдешь на железную дорогу и пойдешь по ней прямо до Ленинграда.

Вечером опробовал самолет в воздухе и закончил все приготовления к полету. Еще раз проверил правильность курса по карте и внес все поправки. Бортмеханику сказал, чтобы он запасся карманным фонариком на случай, если перегорит лампочка, освещающая приборы.

Мой молодой бортмеханик служил у нас раньше авиомехаником. Для очистки совести спросил у него:

— Ты летал когда-нибудь в этом направлении?

— Два раза.

— Значит, дорогу на Ленинград знаешь?

— Будь спокоен, — отвечает.

Ну, думаю, повезло.

В два часа ночи запустили мотор.

Ночь была облачная и пасмурная. Высота облаков — четыреста метров. Сделав над аэродромом круг, я взял направление в 320°. Лечу в абсолютной темноте...

Ну, думаю, дело дрянь. Что будешь делать, ежели остановится мотор? Куда сядешь в такой темноте?

Настроение среднее. Лечу уже двадцать пять минут и никакой железной дороги не вижу. Издали мелькают огоньки, но мало ли под Москвой фабрик и заводов! Вдруг замечаю сзади какой-то луч света. Что случилось? Оборачиваюсь и вижу, что бортмеханик светит за борт карманным фонариком. Я испугался, подумал, что неладно с управлением. Не заедает ли тросуправление? Пошевелил ногами, ручкой, машинами пошаталась, управление действует хорошо. Что же его тревожит? Вскоре фонарик потух. Очевидно, истощилась батарейка. Ничего не понимаю, лечу дальше.

После я узнал, что мой механик искал железную дорогу. Он хотел найти и показать ее мне, посветив карманным фонариком! Так, бедняжка, и не нашел.

Через тридцать минут полета по обе стороны машины показались огоньки. Смотрю на карту. Должен быть Клин. Но что за свет с левой стороны? Судя по карте, никакого города здесь нет. С какой же стороны Клин? Не меняя компасного курса, лечу дальше. Еще через тридцать минут снова огни. Тверь, что ли? Ну, думаю, хорошо. Лечу правильно.

С рассветом появился туман. Сначала редкий, отдельными тучками, потом он превратился в сплошную пелену.

Самолет шел в тумане совершенно спокойно. Я решил снизиться под нижние облака и идти над землей по ориентиру, стараясь отыскать железную дорогу.

На высоте трехсот метров вдруг начинает качать. Самолет непрерывно меняет скорость, то доводя ее до 200 километров, то почти совершенно теряя ее. Сильно трясет. Дует в уши — то в правое, то в левое. Это значит, что самолет скользит то на одно, то на другое крыло.

Позже выяснилось, что над землей был слабый ветер, который и создавал «болтанку» самолета.

Я снова поставил компас на 320° и полетел дальше.

Минут через десять увидел железную дорогу. Полетел по ней. Но снова появился туман, покрывая пеленой железную дорогу. Он сгустился настолько, что над землей стало невозможно идти. Каждую секунду я мог бы зацепиться за верхушки деревьев.

Решил снова подняться на высоту 700 метров. Стал набирать высоту, заходили приборы, задрожал самолет, и на высоте двухсот пятидесяти метров я почувствовал, что «ссыплюсь» на землю.

Такие минуты просветляют голову. Вспомнил своего инструктора Жирковича, который говаривал:

— Если попадешь в «пиковое положение», ставь ручку и ноги нейтрально, самолет выйдет сам.

Я исполнил «завет» моего учителя, и действительно — самолет выпрямился и пошел правильно, со скоростью больше двухсот километров. Я потянул ручку на себя и перед самой землей вырвал машину и заставил ее итти вверх.

Снова стал набирать высоту. И опять «ссыпался» вниз.

«Ну, — думаю, — теперь погибли!»

Уже у самой земли, при плохой видимости, все же удалось выровнять машину. Вдруг мелькнула церковь, я резко повернул вправо. Как за нее не зацепился — сам не знаю.

Решил еще раз попытаться пробить туман и на высоте трехсот метров «ссыпался» в третий раз.

Тут уже я начал обалдевать. К моему счастью, в пятидесяти метрах от земли я ясно увидел железную дорогу. На этой высоте тумана уже не было. Я быстро выправил самолет. Смотрю на компас. Мать честная!.. Да ведь я лечу обратно в Москву. Оказывается, попав в туман, я несколько раз терял направление и незаметно вернулся обратно к тому же месту, откуда туман начинался.

Необходимо было во что бы то ни стало сесть. Но пашни были настолько малы, что сесть не представлялось возможным. Два раза я «прицеливался» сесть на футбольную площадку, но мешали ворота. Потом увидел слева от деревни огороды и полетел к ним. К счастью, два смежных больших огорода были не перегорожены.

Определив по дыму, идущему из труб домов, направление ветра, я стал садиться.

Сел удачно. Самолет остановился в трех шагах от какого-то домика, оказавшегося баней.

Прибежали крестьяне, окружили самолет.

Узнал, что до Ленинграда осталось 240 километров. Пошел на станцию, по телефону справился о состоянии облачности на пути в Ленинград. Сообщили, что туман начинает расходиться.

Зарулил в самый конец площадки, стал разбегаться и, лавируя между срубленными деревьями, поднялся над лесом.

Через час сорок минут я прилетел в Ленинград с опозданием на три часа.

Отдохнув, мы с механиком заправили самолет и в час дня вылетели обратно в Москву. Туман давно уже превратился в облачность. По дороге встречались дождевые тучи, и я, пользуясь случаем, до самой Москвы тренировался: то заходил в тучи, то выходил из них. В дожде-

вых тучах самолет так сильно кидает, что даже хорошему специалисту трудно с ним справиться.

В этот полет я настолько натренировался, что в дальнейшем уже мог вести самолет в любую погоду. В осенние ночи приходилось пробивать облачность толщиной до 3 100 метров.

В мой последний перелет в Ленинград я покрыл 650 километров в 2 часа 40 минут. Раньше это расстояние покрывал в три и больше часов.

Так я стал ночным летчиком.

ГЛАВА XIX

*Опасный фейерверк.—Водопьянов, вы живы?—В Астрахань за тюленем.—
Охотники на льдине.—Рассказ о двух атаманах.—Форт Александровский
Деревянное колесо.*

Долго летал я хорошо, но без приключений не обошлось и в отряде «Правды». Дело было так: в первых числах ноября полетел я ночью с матрицами в Харьков. Погода была пасмурная; когда шофер вез меня на аэродром, дождем забивало стекло.

Погрузили матрицы, прогрели мотор, механик остановил его — проверить водяную магистраль. Убедившись, что все в порядке, стали вторично запускать мотор. Не успел я как следует открыть баллон с воздухом, как мотор заработал. Я удивился: никогда еще мотор не запускался так быстро. Попробовал его на полном газу — работает удовлетворительно. Правда, обороты немного сдал, но я на это не обратил внимания. «Холодный еще, — подумал я. — Пока вырулим на старт, успеет нагреться».

Стал подниматься. Проектора я просил не зажигать, они очень слепят. Сделав два круга над аэродромом, я взял направление на станцию Красная Пресня — правее Москвы. Высота облаков около двухсот метров. Москва вся в огне. Так много света, что видны низкие черные облака, повисшие над Москвой.

Но не долго мне пришлось наслаждаться суровой картиной ночного неба. Только поровнялся со станцией Красная Пресня, как под капотом блеснул фейерверк. Мотор стал тянуть слабее. Что случилось? Скорее развернул самолет по направлению Ходынки. Высота всего 150 метров. И что самое худшее — вдруг остановился и загорелся мотор. Что делать? До Ходынки не дотяну, а садиться некуда — кругом темно. Однако долго рассуждать некогда. Нет света — значит, нет строений. Направил самолет туда, где совершенно темно. Зажег раке-

ты, подвешенные под крыльями, осветил землю, строений не вижу, но знаю, в районе Москвы ровного места нет. В том, что сломаю машину, я не сомневался, но боялся другого: порвется бензиновая магистраль, лопнут баки, вспыхнет бензин, и мы сгорим.

Стал выравнивать самолет, коснулся земли хорошо. Самолет бежит, не ломаясь. Неужели попал на ровное место? Потом, попав на какой-то бугорок, самолет взмывает. Я снова его приземляю. Вот, думаю, повезло — самолет будет цел. И только я подумал об этом, вдруг сильный рывок влево... треск и сразу тишина.

Мотор продолжает гореть. Пробую тушить — огнетушитель не работает. Я влез наверх, стал закрывать всасывающие патрубки сверху, а механик снизу. Пожар нам удалось потушить. Когда успокоились, то слева увидели целую гору досок и бревен.

— Ну, Володя, — говорю я механику, — вероятно, мы с тобой дачу сломали.

Отошли несколько шагов, я оступился, упал в яму и только тогда сообразил, что лучше ждать рассвета у самолета. Но нас с Ходынки уже заметили и послали скорую помощь. Через несколько минут показались фары. Товарищи искали нас, поворачивая машины то влево, то вправо, и когда увидели огромное нагромождение, затормозили. Им, вероятно, страшно стало подъезжать — а вдруг мы убиты!

Дежурный крикнул: «Водопьянов!», и когда услышал мой голос, смело подъехал к нам.

Когда рассвело, то оказалось, что мы немного не дотянули до аэродрома — попали на артиллерийское поле, на котором стояла трибуна. Ее-то мы и задели левым крылом.

Аварийная комиссия выяснила, почему загорелся мотор. Оказалось, что завод «Сжатый воздух» по ошибке вместо сжатого воздуха прислал баллон с кислородом, — поэтому-то так быстро запустился мотор. Под действием кислорода воздушные клапаны и один выпускной сгорели, а когда сталь горит — похоже на фейерверк.

Кислород в бортовой баллон зарядили не только мне, но и летчику Абанину, который тоже летел в Харьков. В Харькове Абанин открыл бортовой баллон, чтобы запустить мотор, и у него весь воздушный трубопровод порвало, пробило в двух местах фюзеляж... Как его самого не ранило — не знаю.

В тот же день мы получили новый самолет и дальше, до расформирования отряда, летали без приключений.

За регулярные полеты «Правда» наградила меня золотыми часами и присвоила звание ударника.

9 февраля 1932 года меня вызвали в Московское управление воздушных линий. Там мне было сказано:

— Вы должны немедленно выехать в Астрахань и принять машину
744 для работы по разведке тюленя в Каспийском море.

На третий день я уже представился управляющему зверобойным трестом в Астрахани.

Управляющий был явно обрадован:

— Вы прилетели?

— Нет, приехал. А разве еще не прилетела сюда машина?

— Нет, но каждый день летчик запрашивает из Сталинграда по-
году.

Ждать не хотелось, и я предложил перебросить меня в Сталинград для приемки машины.

15 февраля мы с летчиком Власовым и бортмехаником Александровым вылетели в Сталинград.

На аэродроме в Сталинграде оказалось много снега, а мы... на колесах. В момент посадки, чтобы избежать капота, я и бортмеханик влезли в хвост самолета.

15 февраля самолет был принят, а 16-го мы вернулись в Астрахань. Быстро осмотрев машину, мы подготовили ее для полета в форт Александровский и вылетели 19-го, рассчитывая залететь в Джанбай, откуда тюленебойцы должны были выходить в море на лошадях.

В Джанбае, из-за позднего времени, пришлось заночевать. Здесь я узнал, что первая партия охотников, которая выходила в море на 1200 подводах, вернулась без тюленя. Тюленебойцы рассказали, что не было еще случая, чтобы партия возвращалась без добычи. Причиной этой неудачи явились ветры, которые отнесли лед с тюленем в море.

Я заинтересовался, почему в северной части Каспийского моря водится больше тюленя, чем в южной, и как проводится охота на зверя.

И вот один опытный тюленебоек, который уже лет двадцать ходил на тюленя, рассказал:

— Весной, когда тает лед, тюлень уходит в южную часть моря, а поздней осенью, с морозами он переходит в северную часть, на лед, для щенки. Вот тут и начинается охота...

Сплошной лед от берега до окрайка (до воды) тянется примерно на 90 км. Забирая корм для тюленебойцев и лошадей на три недели, мы отправляемся на этот окрайк, где и происходит щенка. Благодаря сильным морозам полоса льда у берега постепенно расширяется, но матуха со своим детенышем остается на месте, — она его не бросает, пока не выкормит. Кормит она его молоком и сильно истощается. Бывают случаи, когда мы застаем матуху у воды на самом окрайке. Завидя охотников, она бросается в воду, но мы знаем по опыту, что матуха находится где-нибудь здесь поблизости. В таких случаях мы детенышей берем в руки как приманку. Детеныш кричит, как малый ребенок. Матуха выходит на лед, тут мы ее убиваем...

Жаль, что вы прилетели поздно, — сказал мне старый тюленебоек, — было бы гораздо лучше, если бы самолет сделал разведку в начале формирования льдов и указал бы расположение щенки тюленя, тогда мы не гоняли бы напрасно тысячу двести подвод.

До сих пор мы охотились без самолета, но мне кажется, что разведка с воздуха принесла бы нам большую пользу и подняла настроение тюленебойцев. Охотники знали бы, что за ними следит самолет, и не так бы боялись относа.

Обычно об угрозе относа мы судим по поведению наших старых лошадей, которые не один год ходят за тюленем. Перед тем как перемениться ветру и должен быть относ, лошади начинают фыркать и почти не едят корм.

Ходим мы на охоту партиями, лошадей 20—30; в каждой партии есть свой атаман, которому все беспрекословно должны подчиняться. Располагаемся мы по окрайку редкими точками, чтобы занять большую площадь. Бывали случаи — оторвет от окрайка льдину и унесет полпартии в море, а полпартии остается на месте.

Однажды приехали тюленебойцы на лошадях. Атаманом у них был человек малоопытный. Когда начало отрывать льдину, тюленебойцы испугались, что их унесет в море. Некоторые успели отпрячь лошадей, остальные рубили гужи, чтобы скорее освободить лошадь и выбраться на старый устойчивый лед.

Льдину унесло. Тюленебойцам ничего не оставалось делать, как вернуться домой с измученными лошадьми. Хорошо еще, что их поддержали кормом и продуктами другие партии.

В другой раз партия попала в такую же передрагу. Не было даже времени лошадей отвязать. А лошади как бы чувствовали, что их покидают, ржали, рвались вслед за хозяевами. Атаманом оказался человек старый, опытный, не раз побывавший в отнесе. Он закричал на молодежь:

— Остаться на месте! Пусть относит, недалеко второй окрайк, прибьет к нему.

Так и вышло. Плавать на льдинах нам случается часто. Оторвет — сидишь, ждешь, куда пригонит. Пристанешь к другому окрайку — ветер изменится, обратно понесет.

Когда льдина пристаёт к окрайку, нагромождаются целые горы льда. Тут уж стараешься скорее убраться с этой льдины: она ослабла, на ней опасно путешествовать, а убраться трудно. В месте, где пристала льдина, не проедешь — ломаный лед, а рядом большая трещина, нужно ждать, пока она замерзнет, — вот тут-то и выручают нас лошади. Лед в трещине молодой, не окрепший, но лошади у нас настолько привычны, что, взяв разгон, они становятся на лёду на колени или ложатся на живот. Силой инерции и с помощью тюленебойца, который толкает сани, лошадь перебрасывается через трещину...

На другой день после разговора со старым тюленебойцем мы вылетели в форт Александровский, чтобы сделать разведку и сообщить выпелами тюленебойцам, где находится тюлень.

Недалеко от окрайки начался туман, ближе к воде туман усилился, и мы были вынуждены идти по компасу. Наконец показался форт Александровский. Сделав над ним круг, я увидел в бухте много тюленок (парусные лодки).

Оказалось, что эти лодки опоздали выйти в море, а теперь бухта забита льдом.

Управляющий трестом, которому я рассказал об этой картине, отдал распоряжение, чтобы завтра же экипажи тюленок начали освобождать лодки ото льда и уходить в море. Через два дня тюленки одна за другой ушли.

...Помимо разведок тюленя передо мной стояли еще две серьезных задачи. Во-первых, я должен был связать острова — Колула и Долгий, с которыми на всю зиму прерывается сообщение, а во-вторых, поддерживать связь с Астраханью и Махач-Кала, где есть заводы, вырабатывающие жиры.

Первую посадку я сделал на острове Колула. Посадка была очень удачной, площадка настолько хороша, что наши центральные аэродромы могут ей позавидовать: лед ровный, торможение самолета задерживает небольшой слой снега, пробег не более трехсот — четырехсот метров. Население восторженно встретило нас. На острове Колула появился самолет, да еще привез письма...

Нужно было еще слетать на остров Долгий, но, зная, что там придется садиться не на лед, а на твердый песок, я дома набросал кроки аэродрома и сбросил выпел. В записке я сообщал, что вернусь через час и совершу посадку, если найду подходящую площадку. Через час я уже садился на остров Долгий. По углам площадки стояло четыре флага, которые указывали направление ветра и границы аэродрома. Эта площадка оказалась одной из лучших на Каспии.

29 февраля я вылетел в разведку в море с научным работником. По возвращении, при посадке сломалось колесо, а запасного не было. Нужно сказать, что ввиду сильных морозов пароходы еще не ходили. Я срочно послал в Москву телеграмму, чтобы мне выслали колеса в Махач-Кала. Однако сидеть без дела нельзя. Зная, что колесо будет в Махач-Кала только на третий день, я решил построить деревянное колесо, используя для этого втулку старого колеса. Колесо это, склеенное из нескольких слоев теса, по прочности превышало в несколько раз металлическое. Я уже собирался вылететь, когда узнал о выходе парохода в форт Александровский. Пришлось отставить полет, — я боялся разминуться в пути с пароходом. А на следующий день я получил колесо и снова вылетел в разведку.

ГЛАВА XX

Как хитрят тюленя.—Мой механик превращается в буденовца.—Почему мы так долго летали над городом.—Капли на козырьке.—Я спасаюсь от птиц.— Путешествие в город Кизляр.—Поросенок в мешке.

Охота на тюленя начинается примерно с конца января и заканчивается к 20—25 марта. Иногда матуха со своим детенышем находится далеко от воды. Как только детеныш окрепнет, она забирает его с собой и идет по направлению к воде. Напав на след матухи, тюленебойцы добираются до торосов, и если за торосами нет следа, начинают искать баграми подо льдом. Если удастся зацепить багром тюленя, он сейчас же подает голос; тогда раскалывают лед и убивают иногда по двадцать — тридцать штук сразу.

Труднее охота на старого тюленя, особенно на самца. Самец почти все время находится в воде и выходит во время спаривания. Когда образуется лед, самец оставляет себе лазку (отдушину) и своим дыханием не дает ей замерзнуть. Обнаружив лазки, тюленебойцы подходят к ним осторожно с подветренной стороны и ждут минут двадцать — тридцать. Если тюлень не появится, чтобы набрать воздуха, значит, у него есть еще где-нибудь отдушина.

Тюлень очень хитер: прежде чем высунуть голову, он смотрит — нет ли кого у лазки, и потом, высунув нос из воды, начинает нюхать. Только убедившись, что вблизи никого нет, он высовывается больше, набирая воздух. Тут в него и стреляют.

Лазки с самолета отлично видны.

Во время спаривания тюлени собираются большими стаями; один из них дежурит и, как только заметит бойцов, подает сигнал, по которому моментально все бросаются в воду.

Тюленебойцы нападают на стаю в сто и более штук, а убивают пятнадцать — двадцать штук. Самая лучшая охота во время щенки.

...В середине марта мне пришлось переменить третью площадку —

песок растаял, грузли колеса и самолет мог стать на нос. В трех километрах от села Баутина, около соленого озера, мы с бортмехаником Александровым нашли более твердое место: здесь можно было сесть, точно ориентируясь на выложенные для посадки знаки. Но как взлететь со старого аэродрома, чтобы сесть на новый?.. В конце концов нам удалось найти узенькую полоску жесткого песка на самом берегу — с одной стороны ряд домов, с другой — бухта. Собрали человек сорок казаков, перетащили самолет, и, лавируя по берегу бухты, я благополучно оторвался от земли. Перед тем как полететь, я сказал Александру:

— Как только взлечу, сейчас же садись на лошадь, поезжай на новый аэродром, разложи знаки и жди, когда я вернусь с разведки.

Разведка предполагалась на час, но в море оказался туман и мне пришлось вернуться. Подлетаю к месту взлета, смотрю — Александров еще не уехал. «Чего он канителится?» — подумал я. Мне пришлось летать, делая круги над Баутиным и фортом Александровским, минут сорок, пока он добрался до аэродрома и разложил знаки для посадки. Сел я хорошо и тотчас кричу Александрову:

— Чего ты так долго копался? Из-за тебя мне пришлось попусту воздвух утюжить.

— Буденовец-то я, Михаил Васильевич, плохой, — говорит Александров. — Никак не удавалось мне сесть на лошадь верхом. Казаки смеялись надо мной, мне было стыдно. Потом я разозлился и хотел показать цирковой номер — разогнать лошадь и на ходу сесть. Но это еще больше рассмешило казаков. Тогда я подвел лошадь к пустой бочке из-под бензина и кое-как уселся, погнав быстро, вижу — ты летишь. И что же? Споткнулся мой конь, и я кубарем через голову. Тут уж сесть на него я никак не мог.

Вечером этого же дня меня посетили работники из районной РКИ и спросили:

— Почему вы, товарищ Водопьянов, так долго летали, тратили бензин? Хотя мы люди и неавиационные, но видим — летает аэроплан не в море, а над городом. Катали вы кого-нибудь или просто так развлекались?

Тогда я объяснил, что, хотя и истратил 40—50 кг. бензина, но зато машина цела. Ведь, садясь без знаков, я мог бы ее поломать.

Мне очень понравились их замечания, — экономная публика, как видно.

16 марта я вылетел в Махач-Кала. По дороге мы должны были сделать разведку и, если обнаружим тюленя, сбросить вымпел охотникам.

Каспийское море отличается туманами. Через час после моего вылета начала исчезать видимость. Я спустился ниже, но туман стал сливаться с водой и льдом, и пришлось снова подняться. Затем, определив

по времени точку, где находится самолет, я взял компасный курс на Махач-Кала.

Пролетев над туманом два часа, я почувствовал, что самолет стало качать, и подумал, что подо мной берег. Тогда я начал подбивать туман и вышел из него на самом берегу моря.

Около Махач-Кала самолет сильно заболтало. Ветер был настолько сильный, что начальник станции решил меня не принимать, — положить крест (запрещение посадки). Увидев крест, я садиться не имел права и должен был лететь или обратно в Астрахань, или в Баку. Однако ни в Астрахань, ни в Баку я бы не долетел: нехватило бы бензина.

В то время как начальник станции раскладывал крест, ветер вырвал у него из рук полотно, и я заметил направление ветра.

Я решил срочно сделать посадку (дескать, не знаю — крест он мне выкладывает или «Т»). В общем, взял да сел.

Начальник подбежал ко мне и говорит:

— Я не хотел вас принимать. Недавно прошел дождь, разрыхлил аэродром.

Однако посадка была очень удачной.

На другой день я вылетел в Астрахань, чтобы доставить оттуда юриста; он был нужен для заключения договора с заводом, который перерабатывает жир.

На высоте 1000 метров на козырьке стали появляться капли воды. К тому времени я уже довольно далеко ушел от берега. Неужели в водяную магистраль где-то выбивает воду? Обращаюсь к бортмеханику: «В чем дело, не вернуться ли?» Осмотрели крыло — нет ли таких же капель. Капель не было, и мы решили, что вода бьет из мотора. С перепугу мы повернули к берегу, но, когда, пробив туман, снизились до 50-ти метров, капли на козырьке пропали.

В Астрахани мы проверили водяную магистраль. Воду не выбивало, и испугались мы напрасно. Оказалось, причиной появления капель явилась туманная дымка, которая осаживалась на козырек.

На другой день, захватив пассажира, мы вылетели обратно в Махач-Кала. Это был самый трудный полет за все время моей работы на Каспийском море.

Пролетев не более ста километров, я встретил туман. Лететь было еще можно, но вскоре появились птицы. Их было так много, что я вынужден был то-и-дело или брать горку, или делать резкий поворот, чтобы избежать попадания птиц в самолет.

На полпути туман усилился, и мне пришлось идти еще ниже, над самыми плавнями. Услышав звук мотора, птицы поднимались целыми стаями и прямо-таки лезли на самолет. Услышав два удара в крыло, я вынужден был пробить туман, чтобы избавиться от птиц.

Над туманом, на высоте 700 метров, я пошел по компасу. Оказы-

вается, и на этой высоте много птиц. Здесь я встретил летящих на север гусей. Я подумал: наверно, они так же, как и я, спасаются от уток и идут сверх тумана, а компасный курс знают не хуже, чем любой из пилотов.

Минут через сорок облачность стала подниматься, я уже летел выше тумана на тысячу метров. Внизу на облаках стали появляться черные пятна — признак того, что слой облаков не толстый. Я решил идти под облаками: приятнее лететь, когда видишь землю. Не долго мне пришлось лететь при хорошей видимости, вскоре туман снова стал прижимать самолет все ниже и ниже. Птицы попрежнему не давали мне покоя. Тысячами, стая за стаяй, они летели прямо по направлению самолета: дескать, я птица, меня не догонишь. Хотя самолет не птица, но летает быстрее всякой утки. Стая птиц с такой силой ударила в левое крыло (впоследствии выяснилось, что крыло было пробито), что я взял ручку на себя и поднялся выше, в туман...

С высоты тысячи метров я заметил хребет гор. Заблудиться я не боялся, так как знал, что параллельно хребту идет железная дорога, которая приведет меня в Махач-Кала. Горы оказались очень далеко, — я летел, летел, потерял всякое терпение и решил снова снизиться. А не грозненский ли это хребет? Мне там делать нечего. Снижаюсь, выхожу из облачности. Ба, подо мной город! Поглядел на морскую карту — она мне ничего не сказала, но когда-то я в этом районе работал по борьбе с саранчой и сразу же узнал город Кизляр. Ну, тут уж я дома. Изменил курс налево на 45° и прилетел в Махач-Кала.

Из Махач-Кала я вернулся обратно в форт Александровский, где продолжал делать разведки в море.

23 марта мне заявили: «Довольно — поработали, летим в Астрахань, а там можно и в Москву повернуть».

Из Астрахани я запросил Москву, Сталинград, Борисоглебск, Воронеж и Липецк о возможности посадки на колесах.

Прилетев в Борисоглебск, мы узнали, что по утрам здесь бывают туманы. Я подумал: застряну еще здесь, полечу, пока еще светло, ночевать в Липецк. В Липецке у меня сестра, есть где переночевать. Прилетели в Липецк, нас отвезли на автомобиле прямо к сестре.

Сестра предложила мне взять в Москву живого поросенка, весом примерно с пуд, чтобы там его выкормить.

На другой день утром посадили мы поросенка в мешок. Приехали на аэродром, живой груз положили в сторонку, сами стали запускать мотор. Тут кто-то из липецких летчиков увидел, как зашевелился мешок.

— Что это у вас?

Неудобно сказать, что — свинья, я ответил, что везу молодого туленя.

— А ну-ка покажи...

— Что вы, разве можно... Ему нужна вода или темное помещение. Он так может издохнуть.

Тут механик сел на свое место, я подал ему «тюлень», но «тюлень» закричал, как свинья.

— Что это у него голос свинячий? — спрашивают товарищи.

— А какая разница — сухопутная или морская свинья... Ведь голоса одинаковые...

Прилетели в Москву, выпустили поросенка в квартире, а он, бедняжка, итти не может, падает. Его сильно укачало на самолете.

ГЛАВА XXI

*Пропеллер «прощается» с самолетом.—Снова авария.—Снижаемся на ка-
зарму.—Бензиновый душ.—Александров уступает сиденье мотору.—Почему
чихал карбюратор.—Суровый урок.*

После этой экспедиции я стал работать на линии Москва — Свердловск. Здесь дали мне самолет «АНТ-9» с мотором «М-26».

4 мая мы с бортмехаником Александровым вылетели в первый рейс Казань — Свердловск. Только что пролетели город Лысков, вдруг я услышал сильный удар в пилотской кабине, с правой стороны мотора. Что случилось? Машина накренилась вправо. Загорелся мотор. Я отдал распоряжение Александрову выключить моторы, накрутил стабилизатор и убежал в хвост. В это время мы были на высоте трехсот метров. С большим трудом я увернулся от оврага — с одной стороны и от деревни — с другой и опустился на пахотное поле. Пассажиров с нами не было, мы везли только почту.

Я выскочил из кабины, смотрю — нет пропеллера. Оказывается, он слетел еще в воздухе вместе с носком вала.

Когда мы успокоились и детально осмотрели пилотскую кабину, оказалось, что винт, вертясь, перелетел к нам в кабину «попрощаться», ударил по обтекателю пускового магнето, выбил шпангоут и осколками от шпангоута ранил в голову механика Александрова. Разбив первое окно пассажирской кабины и оторвав часть обшивки, винт ушел вверх. Удивительно, как он только не задел хвостовое оперение.

Попытка бортмеханика Александрова повернуть ручку пускового магнето не удалась. Кожух был цел, но когда мы разобрали магнето, то оказалось, что у шестеренки нехватает зубьев, а все эбонитовые части поломаны. Все это свидетельствовало о силе удара.

Винт был принесен деревенскими ребятами. Они нашли его в километре от места посадки. После на место аварии выезжала специаль-

ная комиссия, но ничего определенного установить не смогла. Очевидно, металл был сильно переутомлен и не выдержал нагрузки.

Из Москвы был выслан мотор, три моториста и три клепальщика. Они сменили мотор, заклепали пилотскую кабину, и 25 мая я прибыл в Казань.

30 мая мы вылетели в Свердловск. В этом рейсе, можно сказать, моторы все время играли на нервах, хотя вынужденной посадки и не было. Невдалеке от Красноуфимска начались сильные грозовые дожди. Не желая портить винта, я стал обходить тучи и вышел правее города километров на десять.

И вдруг — зачихал левый мотор. Машина в это время была над Уралом на высоте в тысячу метров. Никогда я себя так скверно не чувствовал, как здесь — мотор чихает в карбюратор, а у меня как эхо отдается внутри... Вдруг, думаю, остановится мотор, куда я буду садиться? Под нами горы и сплошной лес, а мотор издается как нарочно...

В Свердловске выяснилось, что лопнули две всасывающие пружины, отчего и чихали моторы.

2 июня прилетаю в Казань. Все хорошо. Моторы прожили 96 часов — норма 75 — и последнее время работали исключительно хорошо. Я еще шутил: «Вот, мол, чем дольше моторы работают, тем они становятся безотказнее».

3-го я должен был вылететь в Москву. К этому времени из Москвы пришла телеграмма: «Испытать бензин грозненский второй сорт: на земле двадцать минут и в воздухе — тридцать».

Так как моя машина была на первой очереди, то мне и было предложено провести испытание.

Как правило, при испытании самолетов пассажиров брать не разрешается, но в данном случае испытывался не самолет, а бензин. Было очень много желающих полетать. Мотор на земле работал хорошо, оборотов давал достаточно, поэтому я взял пассажиров, получив на это разрешение у начальника станции. Начальник сам помог мне посадить пассажиров и посадил даже своего сына.

Налили в баки 600 кг. бензина. Моторы на земле работали удовлетворительно. Попробовали в воздухе, полетали минут тридцать — моторы работают хорошо, только правый немного потрясывает.

Наконец пошли на посадку. Садись против солнца, мне сильно слепило глаза. При посадке самолет взмыло. Чтобы не потерять скорость, я дал газ, но тут у меня явилось сомнение, хватит ли аэродрома.

Не желая рисковать самолетом, я решил пойти на второй круг и добавил газу. Стал набирать высоту, но на высоте 25—30 метров вдруг сдал правый мотор. Что делать? Впереди казармы — гроб обеспечен... Самолет стало так сильно кренить вправо, что рули уже не могли удер-

жать его. Боясь скольжения на крыло, я убрал немного газа левому мотору, а среднему дал полный, но высота все уменьшалась и уменьшалась...

Александров старался заставить работать правый мотор. Посмотрел я на сектора, вижу, как Александров то открывает газ, то закрывает. Я мысленно умоляю механика: «Милый, заставь его работать». Если заработает правый мотор, время спасти самолет еще есть. Но мотор не только не заработал, а взял да и остановился совсем.

Все-таки мне удалось уйти от казармы и избежать катастрофы.

Если бы пролететь еще пять секунд, я спас бы и машину, но высота оказалась настолько мала, что самолет стал чертить правым крылом землю. Больше ничего не оставалось делать, как убрать газ и выключить моторы, что мы и сделали. Резко взяв на себя ручку (самолет уже касался правым колесом земли), я стал ждать дальнейшего... На первой канаве ломается правое колесо. Самолет делает прыжок. На второй канаве слетает левое колесо, и тут же ломается самолет.

После поломки стало тихо, но на плечах я почувствовал груз. Оказалось, на мне сидит бортмеханик и спрашивает:

— Горим?

Я отвечаю:

— Нет, Володя, не горим. Если бы загорелись, то уже были бы все в огне.

Магистраль была порвана, и нас, как из душа, поливало бензином. Я вылез первый, за мной Александров.

Спрашиваем у сидящих в кабине:

— Все живы, никто не убится?

— Мы-то живы, а вот вы-то как целы остались?

И верно: осмотрели пилотскую кабину, видим — правый мотор плотно сел на сиденье бортмеханика Александрова, а Александров, «посторонившись», сел на меня.

После осмотра машины аварийной комиссией меня срочно вызвали в Москву, а через два дня я с бортмехаником Пастуховым на самолете «Л-119» вылетел из столицы в Казань.

После всего случившегося я проявил к моторам значительно меньше доверия. Каждый мотор по очереди я попробовал на оба магнето. Моторы работали хорошо, и я поручил на старт, имея на борту двух пассажиров и килограммов триста почты.

Взлетаю, и на высоте пятидесяти-шестидесяти метров, как раз на границе аэродрома, у меня сдает левый мотор. «Эх, думаю, чорт возьми, не везет же мне». Самолет накренило влево. Сейчас же убираю правый мотор и даю полный газ среднему. Затем, не убирая самолета из виража, выжимаю левой ногой и тяну ручку на себя.

Дело не так плохо. Самолет глядит носом на Ходынку. При вираже потеряно высоты всего метров двадцать.

Кричу механику Пастухову: «Крути стабилизатор!» Тот начал быстро крутить. «Теперь беги в хвост». Он так заторопился, что не успел полностью накрутить стабилизатор, побежал в хвост, за что-то зацепился тужуркой, упал и кувыркаясь добрался до хвоста.

Стали выяснять причины. Запустили мотор, работает хорошо. Так в чем же дело? Почему он остановился? И только когда осмотрели детальнее, то оказалось, что у мотора ослабили гайки, а из-под цилиндра и из-под флянцев било масло. Вот это-то масло, попавшее в карбюратор, и явилось причиной остановки мотора.

Пассажиры повылезали из самолета и говорят:

— А здорово вы вертанули машину, все закружилось... трудно понять, где небо, где земля. Мы опомнились, когда уже по полю катились.

Через час мы снова поднялись и благополучно долетели до Казани, даже раньше расписания на полтора часа.

Этот случай был расследован, и оказалось, что моторы долгое время стояли на складе, смазка высохла, получился осадок на стенках в цилиндрах и картере. Сетки фильтра окислились, их поела коррозия, они превратились в муку. Средний мотор остановился исключительно из-за того, что не было смазки, правый мотор стрелял оттого, что все фильтры были поедены и сетки засорили жиклер и бензинопровод. Мотор нужно тщательно проверять, особенно, если он стоит более трех месяцев без употребления. В таком случае мотор необходимо разобрать, промыть, прочистить и установить на самолет, сначала испытать на стенде.

27 июля я должен был итти в рейс. Приезжаю на аэродром, и здесь возле машины дежурный по аэропорту мне говорит:

— По распоряжению заместителя начальника ГУГВФ вы снимаетесь с пассажирской машины.

— За что?

— За то, что в Казани при испытании горючего взяли пассажиров, нарушив приказ. Брать пассажиров при каких бы то ни было испытаниях вы не имели права. Поэтому вас не только сняли с пассажирской машины, но и отдают под арест на пятнадцать суток.

ГЛАВА XXII

Москва—Хабаровск в три дня.—«Вам поручено открыть новую трассу». Размышления над картой.—Прощай, столица!—В поисках Волги.—В Омске не торопятся.—От маяка к маяку.—На Байкале спокойно.—Где я?—Тридцать швов на одном человеке.—Мне рассказывают о катастрофе.—В Протезном институте.—Снова готов к перелету.

После этого нехорошего случая меня перевели в трансавиацию. Я стал работать по перегонке самолетов на Дальний Восток, в Среднюю Азию и другие края.

В сентябре 1932 года бортмеханик Матвееenko переделал водяное охлаждение на самолете «П-5». Мне вместе с Матвееenko было предложено перегнать этот самолет в Хабаровск, а по дороге в управлениях воздушных линий ознакомить летчиков с переделкой водяной магистрали. Полет являлся не только перегоночным, но и экспериментальным. Самолет мы перегнали с рекордной скоростью, и когда вернулись в Москву, то в журнале «Гражданская авиация» прочли следующее:

«Москва — Хабаровск в три дня

30 сентября в 5 час. утра из Москвы вылетел на самолете «П-5» пилот трансавиации тов. Водопьянов с бортмехаником-изобретателем тов. Матвееenko с целью проведения инструктажа по подготовке к зимним воздушно-почтовым сообщениям на транссибирской воздушной магистрали.

Перелет был проведен через следующие этапы: Москва — Казань — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Чита — Рухлово — Бочкарево — Хабаровск.

Несмотря на задержку в местах посадки с целью инструктажа и ознакомления местных работников с изобретением тов. Матвееenko, облегчающим зимнюю эксплуатацию самолетов, весь путь был про-

делан в три дня, причем часть пути от Москвы до Омска была покрыта в один день. Вылет из Москвы был произведен за полтора часа до рассвета, а посадка в Омске — через полтора часа после наступления темноты. В Хабаровск самолет прибыл 3 октября в 12 часов дня.

Этот перелет служит ярким доказательством прекрасных качеств самолета и мотора советского производства, редкой выносливости и опытности пилотов. Этот перелет достоин быть отмеченным премиальным вознаграждением.

Б.

От редакции. Пилот тов. Водопьянов получил благодарность от авиации и денежную премию».

В декабре 1932 года я и бортмеханик Серегин перегнали самолет в Ташкент. Возвращаясь обратно поездом, мы узнали из газет, что при Главном управлении воздушных линий организован Комитет по перелетам. Намечается ряд больших перелетов, и самый замечательный среди них: Москва — Петропавловск — Камчатка — Москва. В этот перелет назначен пилот Водопьянов.

Мы должны были доставить в кратчайший срок почту в Охотск, бухту Ногаево, Петропавловск и захватить оттуда письма в Москву.

Еще по дороге в Москву мы узнали, что нам предстоит испытать на дальность и быстроту перелета гражданский самолет «П-5» с мотором «М-17» в тяжелых зимних условиях. Кроме этого нам поручалось обследовать районы намеченного маршрута и определить конструктивные требования к почтовому и пассажирскому самолетам, совершающим зимние рейсы.

Зная, что мы первые должны проложить воздушную зимнюю трассу от Николаевска-на-Амуре до Петропавловска, мы с Серегиним не спали всю ночь — обдумывали полет.

Как только мы прибыли в Москву, председатель Комитета по перелетам приказал мне составить маршрут и календарный план перелета. Я предложил следующий план:

Маршрут перелета: Омск — Иркутск — Рухлово — Хабаровск — Охотск — Гижига — Петропавловск-на-Камчатке.

Протяжение (Москва — Камчатка — Москва) 23 000 километров, что займет 120 летных часов. Перелет до Петропавловска-на-Камчатке займет шесть суток. На седьмые сутки мы будем в Петропавловске, там отдохнем два дня и через шесть суток снова будем в Москве. Всего перелет займет пятнадцать суток, а каждый день, в среднем, мы будем лететь по девять часов, что вполне нормально для такого рекордного перелета.

Время вылета было намечено твердое: 10 февраля, в час ночи.

В это время месяца ночи лунные, что значительно облегчает условия перелета.

На всех аэродромах, расположенных по маршруту Москва — Хабаровск, для нас должны были заранее приготовить горючее и смазочное, чтобы в любой момент можно было, не задерживаясь, заправить самолет.

9 февраля к 12 часам ночи я и бортмеханик Серегин явились на аэродром. По сведениям метеорологической станции состояние погоды было хорошее. В час пять минут ночи мы вылетели, имея на борту запас бензина на тринадцать часов, около ста килограммов почты, килограммов тридцать продуктов неприкосновенного запаса, инструменты и чехлы.

Сделав над аэродромом два круга, я убедился в нормальной работе мотора и приборов, зажег два раза фонари, сигнализируя провожающим, что все в порядке, и взял направление по компасу на Казань. По ориентире из Москвы выйти очень трудно, железную дорогу на Владимир и Нижний-Новгород отыскать ночью не легко, тем более, что она переплелась с Окружной железной дорогой, и вообще около Москвы так много дорог, что днем — и то трудно разобраться.

Очень хорош был вид сверху на Москву: мелькание огней, город пересечен узенькими полосками — улицами, по которым, как кирпичики, движутся редкие трамваи. Город уже затихал...

Через пятнадцать минут полета я увидел с левой стороны большую светящуюся точку — город Богородск, расположенный в сорока километрах от Москвы. Такие же светящиеся точки показались и дальше впереди.

Подлетев ближе, я увидел, что это ярко освещенные фабрики, мимо которых проходит железная дорога. По времени полета — это должен быть город Орехово-Зуево; дорога стала уходить на северо-восток, и я пересек ее, имея курс — 82° . Через пятьдесят пять минут я снова увидел с левой стороны большую светящуюся точку — вероятно, Владимир. Я решил убедиться в этом точнее и подлетел ближе к городу. С правой стороны показалась железнодорожная станция, а еще правее изгибалась, как змейка, белая полоска — река Клязьма. Курс был взят правильно.

Через час я увидел внизу огромную белую полосу с черными пятнами и конусообразными островками — это была река Ока. Перелетев Оку, я стал ожидать появления Волги. Река должна была показаться минут через тридцать. Очевидно, меня снесло далеко вправо, потому что Волги я не заметил и через сорок минут. Дальше я полетел по железной дороге и вскоре увидел железнодорожный мост через Волгу. От этого моста до Казани оставалось сорок километров.

Наконец я увидел впереди много света и стал считать город с пра-

вой стороны. От Казани железная дорога направлялась к северо-востоку, но я пошел прямо, рассчитывая через пятьдесят минут выйти на реку Вятку и станцию Вятские Поляны.

Реку Вятку, так же как и Волгу, мне сразу найти не удалось. Самолет сильно снесло с севера на юг, и я вышел к месту впадения Вятки в Каму.

Отсюда я пошел по Каме. Она часто скрывалась от меня в тумане, но я, имея 800 метров высоты, держался все время компасного курса.

Стало уже светать, когда с правой стороны Камы показалась железная дорога. Вскоре я перелетел Урал и через восемь с половиною часов полета из Москвы опустился на свердловском аэродроме.

Погода была удивительная. Начальник аэропорта спросил меня: «Через сколько времени вы хотите вылететь? Мы можем выпустить вас через полчаса, а сейчас идите скорее завтракать, машина будет запрошена». И действительно, не успели мы еще позавтракать, как дежурный аэропорта доложил, что машина запрошена до Новосибирска без посадки.

Через час мы вылетели и полетели по трассе на Курган. Летели очень хорошо. До Омска осталось километров двести. Солнце село, но я не боялся сбиться с дороги, так как знал, что от Кургана до Новосибирска трасса по железной дороге освещена вертящимися маяками.

Вскоре взошла луна, и я смог хорошо различать железную дорогу.

Из Свердловска было сообщено в Омск, чтобы запросили о состоянии погоды до Новосибирска и, если погода хорошая — летная, выложили бы мне знаки.

Подлетая к Омску, я увидел на аэродроме две длинные световые полосы. Это меня обрадовало, так как это означало, что путь открыт до Новосибирска.

От Омска до Новосибирска осталось лететь три, три с половиной часа. «Вот, — думаю, — дойдем до Новосибирска, хорошо отдохнем, а на другой день свободно долетим до Иркутска. От Новосибирска до Иркутска останется лететь тысяча восемьсот километров, а за сегодня мы прошли бы три тысячи километров». И только я об этом подумал, вдруг стало сразу темно, меня обдало паром. Облако пара, окружившее самолет, заслонило землю. В моторе закипела вода. Чтобы спасти мотор, я его выключил, пар немного рассеялся, видимость улучшилась, и я стал планировать на аэродром. Сел очень удачно. Хорошо, что это случилось в районе омского аэродрома.

Быстро выскочив из самолета, я подбежал к радиатору и поспешно открыл кран — вода не идет. Из капота мотора я вытащил шпильку и стал протыкать лед в кране. Вода пошла, машина оказалась совершенно цела.

Бортмеханик Серегин стал осматривать мотор и вдруг обнаружил, что соскочил шланг с радиатора. Я сказал Серегину, чтобы он поставил шланг на место, закрепил его, потому что через час мы полетим дальше. Сам же я пошел на станцию попросить, чтобы срочно привезли воды на аэродром для запуска мотора. После этого я рассчитывал немного отдохнуть, так как за тринадцать с половиной летных часов мы пролетели около двух с половиной тысяч километров.

Я пошел на станцию в летную комнату и лег спать на чью-то кровать. Примерно через два часа я проснулся и увидел бортмеханика Серегина, только что вошедшего в комнату.

— Ну что, все готово? можно лететь?

Он хмуро ответил:

— Мотора запустить не удалось, я устал и тоже пришел отдохнуть. Там остались люди. Когда запустят, тогда нас разбудят.

Проснулись утром рано, пошли на аэродром. Смотрим — стоит наш бедный самолет на том же самом месте, где мы сели. Тогда мы решили подогреть картер мотора. Серегин стал подогревать, а я пошел просить, чтобы привезли поскорее воды для запуска мотора. Навстречу мне попалось человек тридцать рабочих, их выслали, чтобы подтащить наш самолет к ангару, где легче запустить мотор. Примерно через час машина была доставлена к ангару. Тут я снова убедился, как безалаберно работают на омском аэродроме. Опять разожгли примус, стали разогревать картер. Еще раз я попросил начальника аэропорта принять все меры к скорейшему запуску мотора. Мотор нагрели, но принести воды было некому. Я увидел, что воду таскают к соседнему самолету, около которого стоял инженер, подошел и спросил:

— Почему мне не приносят воды?

Инженер спокойно ответил:

— Сейчас нальем воду в этот самолет, а затем приступим к вашему.

Я возмутился:

— Разве этот самолет собирается срочно куда-нибудь лететь? Какая машина важнее? Вам, вероятно, известен приказ по Гражданскому воздушному флоту и цель моего перелета? Задержку моего самолета я считаю преступлением. Мне дорог каждый час.

Инженер согласился со мной, но снова заметил:

— Вот как только запустят этот самолет, приступят к вашему.

Свой мотор они не запустили. Я совсем разнервничался, подбегал к каждому, требуя помочь запустить мотор. Наконец решил пойти и сообщить обо всем этом безобразии по радио в Москву. Радист мне ответил, что с Москвой можно связаться не ранее как через тридцать—сорок минут. Махнув рукой, я побежал снова на аэродром.

После долгой суеты нам в конце концов удалось запустить мотор.

Я рассчитывал вылететь через час после вынужденной посадки в Омске, но вся эта канитель заняла двадцать два часа.

Мы вылетели. Делая круг над аэродромом, я заметил, что не все приборы работают правильно, например термометр верхней бачки температуру воды вовсе не показывает. Ясно, что дренажная трубка замерзла. Пришлось снова сесть на аэродром и отогреть трубку.

За час до захода солнца мы вылетели в Новосибирск. Все приборы показывали правильно, что нас совершенно успокоило.

Через час полета солнце село. Железная дорога от Омска до Новосибирска прямая, и я взял по ней компасный курс.

Стал встречаться снегопад, сначала редкий, затем чаще. Стало совершенно темно, и луна уже не показывалась. Железной дороги не было видно вовсе. Я рассчитывал на маяки, но ни одного из них не заметил. Вероятно, маяки не горели, хотя были посланы специальные люди, чтобы их зажечь.

Примерно через два часа трудного пути я наконец заметил маяк, которому сильно обрадовался — значит, лечу правильно. Подлетев ближе, я увидел много огней — это был Новосибирск. Снега стало меньше, видимость улучшилась. Границы новосибирского аэродрома были отмечены электрическими лампочками. Горели два прожектора, а также лежало световое «Т», которое показывало направление посадки ночью.

Я сел, стартер показал мне, куда рулить. Около ангара меня встретил начальник аэропорта с бригадой. Механик спросил меня, что нужно сделать с самолетом. Я попросил заправить самолет полностью, чтобы горючего хватило до Читы, и условился с начальником аэропорта о проверке компаса аэронавигатором. Затем мы с бортмехаником пошли в аэропорт, где для нас был приготовлен ужин, и легли отдыхать. За час до отлета к нам в летную комнату вошли аэронавигатор и метеоролог. Аэронавигатор сказал, что компас исправлен, а метеоролог сообщил, что будут попадаться маленькие снегопады, вообще же погода удовлетворительная.

Ровно в три часа вырулили на старт. Начальник аэропорта предупредил меня, что на аэродроме, хотя его и ровняли, имеются большие надувы.

Пройдя две трети аэродрома, я почувствовал, что самолет скорость не развивает и не оторвется до границы аэродрома. Ровное место я уже пробежал, самолет стал сильно прыгать на буграх снега. Тогда я убрал газ, подрулил к старту и попытался еще раз подняться, но безрезультатно. Пришлось из нижнего добавочного бака слить килограммов двести бензина, и только тогда мне с трудом удалось оторваться от земли.

Километрах в ста от Красноярска я потерял железную дорогу, ре-

шил итти по компасу и вышел к реке Енисею, немного правее города. По реке я и пришел в Красноярск.

От Красноярска до Иркутска лететь было очень хорошо, хотя иногда самолет попадал в снегопад. Летели мы днем, и я совершенно не беспокоился. На шестом часу полета прилетели в Иркутск.

В Иркутске нас встретили гостеприимно, и кто-то из товарищей сказал: «Лучше было бы вам лететь вчера, в хорошую погоду. Сейчас погода начинает портиться». Тут я вспомнил задержку в Омске и зло высказался о растяхах, задержавших мой самолет на целые сутки.

Я не допускал, чтобы нельзя было быстро запустить мотор на аэродроме, оборудованном для зимних полетов.

В Иркутске я попросил механиков, чтобы они налили тысячу килограммов бензина только в верхние баки, а самый нижний бак оставили пустым, так как первую посадку я буду делать в Чите.

Вылет был назначен в два часа ночи. Мы с бортмехаником пошли отдыхать, попросив разбудить нас за час до отлета, однако никому не пришлось нас будить. Чем это объясняется, я не знаю, но в 12 часов ночи мы проснулись сами. Чувствовали себя бодро. Поужинали. Тут же в столовой мы встретили метеоролога, который сообщил нам последние сведения о погоде до Читы.

Больше всего меня интересовала погода на Байкале, потому что это самый опасный участок для перелета. Метеоролог сообщил мне, что до Байкала будет встречаться высокая облачность, но на самом Байкале совершенно безоблачно и видимость на пятьдесят километров. Меня это сильно обрадовало.

Я не один раз перелетал Байкал на рассвете и днем, зимой и летом, но никогда такой хорошей видимости по метеосводке не получал. Метеоролог добавил, что за Байкалом погода также очень хорошая, а в Чите почти всегда бывают ясные дни и ночи. Садиться нам придется ночью на лед, на специально приготовленном на озере аэродроме.

13 февраля в два часа ночи мы получили старт и стали подниматься. Пробежав половину аэродрома, я решил убирать газ, — машина плохо отрывалась от аэродрома. Второй раз я зарулил еще дальше, и уже почти на границе аэродрома мне удалось оторвать самолет от земли.

Делая круг над аэродромом (видимость была хорошая), я хорошо видел освещенный Иркутск и реку Ангару. Затем я, взяв направление на Байкал левее Ангары, полетел над сопками. Хотя по метеосводке до Байкала погода была неважная, я все-таки все время видел с правой стороны прикрытую легким паром черную полосу Ангары.

На Байкал я вышел километра на три-четыре левее устья Ангары. В этом районе горы высокие, я посмотрел на альтиметр, показывавший высоту — 700 метров, и стал пересекать Байкал по компасу.

Видимость на Байкале действительно была хорошая. Берег, который я только что перелетел, резко выделялся своими возвышенностями. Через несколько минут самолет качнуло, я догадался, что близок противоположный берег Байкала. Около берега я повернул налево, и с правой стороны мне открылась большая, хорошо освещенная станция. Вероятно, это была станция Мысовая.

Я пошел по берегу Байкала, решив дойти до реки Селенги, которая привела бы меня в Верхнеудинск.

Полет этот совершился 13 февраля, а утром 16 февраля я как бы вдруг проснулся и взялся руками за голову. Голова забинтована.

— Что случилось? Вероятно, авария? Где я нахожусь?

Больничная сестра ответила:

— Вы находитесь в верхнеудинской железнодорожной больнице, потерпели аварию на Байкале.

Я спросил о бортмеханике Серегине. Мне ответили, что он лежит в другой больнице, так как в этой не было мест.

В этот же день меня навестил авиоинженер, работающий в верхнеудинском аэропорте. Он сказал, что бортмеханик Серегин поломал руку, немного повредил ногу, и его отправили в Иркутск. Мне не хотели сказать правду.

На место аварии из Иркутска выехала специальная аварийная комиссия, и один из членов этой комиссии приехал ко мне в больницу расспросить, как случилась авария.

Я ему объяснил, что помню, как перелетел Байкал, как повернул и пошел по берегу, но что случилось дальше — не знаю.

Первое время я не чувствовал сильной боли и думал, что через несколько дней я смогу летать дальше. Я даже продиктовал сестре следующую телеграмму в Москву: «Потерпел аварию на Байкале. Получил незначительные ранения. Прошу дать распоряжение иркутскому Управлению о выделении мне самолета «П-5» для продолжения перелета на Камчатку». Сестра записала телеграмму, но не послала. Она ответила, что через пять дней я не смогу даже подняться с постели, не то что лететь.

Позже няня мне рассказала:

— Я дежурила ночью, когда вас привезли. Доктор приказал мне раздеть вас, я стала раздевать. «Зачем раздеваете? — сказали вы. — Мне ведь нужно лететь». — «Сейчас переоденем, и вы полетите». Но свитра с вас снять было невозможно, так как голова была забинтована, пришлось свитр разрезать. А когда мы стали снимать валенки, вы закричали: «Что вы делаете? ведь у меня же нога сломана». Мы думали, что это правда, но вы тут же встали и прошли несколько шагов. Вероятно, нога была только сильно ушиблена.

...Как-то ночью я почувствовал сильную боль в голове, и сразу же

из ран хлынула кровь, обливая меня и постель. Я крикнул няню, она сейчас же прибежала и позвонила доктору, жившему рядом с больницей. Он перевязал мне голову, остановил кровь и положил лед. После этого я стал чувствовать себя очень слабым, — на перевязку и в ванну меня носили уже на руках.

24 февраля в Верхнеудинск приехали моя жена и племянник. Они знали о смерти бортмеханика Серегина, но были предупреждены о том, что это надо скрыть от меня.

Наконец из разговора с сестрой я узнал, когда и как я был доставлен в верхнеудинскую больницу и что у меня повреждено.

— 14 февраля, в два часа ночи, вы были доставлены в полусознательном состоянии в железнодорожную больницу при станции Верхнеудинск. Отвечая на вопросы вполне сознательно, вы все же спутали свою фамилию с фамилией механика, но тут же сами поправились, сказав, что вы не Серегин, а Водопьянов, подробно рассказали, сколько вам лет, и назвали должность. Врачи обнаружили ряд кожных рваных ран на голове, из которых весьма серьезных было четыре, перелом нижней челюсти в области подбородка, семь выбитых зубов и большую рану на подбородке. Надбровные дуги были также порезаны, видимо, очками, разбитыми во время аварии. Обе брови были глубоко рассечены. Еще глубже была рана на переносице. На все эти повреждения врачи наложили около тридцати швов. Доставлены же вы были специальным вспомогательным паровозом со станции Мысовая.

28 февраля доктор разрешил отправить меня в Москву, так как у меня плохо срасталась нижняя челюсть, а специалиста-челюстника в Верхнеудинске не было. В этот же день, утром, доктор положил меня на стол, чтобы перевязать раны, и обнаружил, что из раны на голове сочится кровь. Хирург побрил мне голову, сделал Г-образный надрез на голове, поднял кожу и разыскал сосуды, которые пропускали кровь. Оказалось, что гной разъедал сосуды, потому и текла кровь.

Только 7 марта доктор, в сопровождении сестры, наконец отпустил меня в Москву.

13 марта мы приехали в Москву. Ночь я провел дома, а утром меня отвезли в Протезный институт.

Здесь я уже более подробно узнал о своей аварии. Из материалов аварийной комиссии было видно, что, упав на Байкале, самолет сначала коснулся льда носками лыж и пропеллером (это говорит о том, что самолет шел к земле под большим углом). После этого ломавшийся самолет прочертил след длиной около двадцати метров.

Предполагали, что дело было так: от сильного удара я разорвал ремни и вылетел из кабины вместе с сиденьем. Упал я на торосистый лед, и через несколько часов холод остановил кровотечение и тем самым привел меня в неполное сознание. Я будто бы встал, подошел к

самолету, вытащил бортмеханика Серегина, оттащил его на четыре метра от самолета и посадил. Что было дальше — никому не известно, потому что никаких следов больше не было.

В восемь часов утра работники транспортного отдела ОГПУ заметили меня со станции Мысовой. Меня обнаружили бродившим около самолета с окровавленным лицом и обмороженными руками. Когда я увидел железнодорожников, то попросил развести огонь и дать папиросу. Мне дали папиросу, которую я положил в карман, попросил другую, эту тоже положил в карман, а затем потерял сознание. Очевидно, ведя самолет над Байкалом, я на мгновение потерял сознание. Здесь сказалось сильное переутомление. Неуправляемый самолет перешел в пологий штопор. Из пологого штопора самолет без мотора не выходит, он будет штопорить до земли. Очнувшись, я, вероятно, дал полный газ, вывел самолет из штопора, перевел в пикэ, стал выводить из пикэ, а высоты нехватило, и самолет винтом и концами лыж ударился в лед. Что самолет был мною выведен из штопора, подтверждает и сторож аэродрома, который говорит, что самолет сделал над Байкалом три круга.

Неудача моего перелета — прежде всего результат неудовлетворительной подготовки. Встречи, заправки и отправки самолета отнимали у летчика много энергии. Особого внимания к самолету и человеку, который идет в такой большой скоростной перелет, не уделялось.

Еще в Москве перед отлетом мне приходилось из-за одного листа целлулоида взбегать на четвертый этаж по четыре раза в день. Только на третий день мне удалось достать этот целлулоид, а все дело было в том, чтобы счет на сорок два рубля перевести с Трансавиации в Снабжение.

При всяком перелете, а тем более при таком значительном, надо дать возможность летчику хорошо отдохнуть, чтобы у него хорошо работала мысль, чтобы он был спокоен, чтобы все мелочи были предусмотрены.

Известная доля вины лежит и на мне. Я слишком был уверен в своей неутомимости и силах. Но во всяком случае, если бы меня не продержали в Омске двадцать два часа, все обошлось бы благополучно.

Я и бортмеханик были доставлены на станцию Мысовая, где мне перевязали раны, а около тела бортмеханика поставили почетный караул.

При осмотре у меня оказались отмороженными не только руки, но и уши и нос.

15 марта мне сделали операцию нижней челюсти, наложили на оставшиеся зубы шину с регулирующим болтиком, при помощи которого поставили челюсть на место.

Не могу не отметить большую силу медицины. За всю свою жизнь

я первый раз попал в больницу, изуродованный не на шутку, а через два месяца лечения уже был уверен, что скоро встану в строй летчиков. Не буду говорить о больших специалистах в Москве, а с благодарностью вспомню о верхнеудинском докторе Алексееве. Не будучи специалистом-челюстником, он сумел подтянуть и связать проволокой за зубы нижнюю челюсть и этим значительно облегчил работу врачей в Протезном институте.

За мое полуторамесячное пребывание в Протезном институте я нагладелся и наслушался всяких чудес. Вот уж действительно «ремонтно-человеческая мастерская»! Каких только туда уродов не привозили! Например, привозят больного без нижней челюсти, и хирург делает ему новую челюсть из его же ребра. Больше того: профессор снимает кусок кожи, наиболее обросшей волосами, и приращивает его к нижней челюсти — человек выходит с бородой и усами.

Вообще у меня создалось мнение, что нет такого уродства и увечья, с которым не мог бы справиться Протезный институт.

Из больницы меня отвезли в санаторий Аэрофлота, и через два месяца благодаря внимательному уходу я почувствовал себя настолько хорошо, что решил повторить этот большой перелет.

ГЛАВА XXIII

*Какой самолет годится для Севера.—Мы отепляем машину.—Цена само-
уверенности.—Как погиб летчик Маслов.—Самолет без пилотов.—А вдруг
забракует комиссия?—Снова в воздухе.*

Больше всего интересовал меня перелет в зимних условиях. Многие наши летчики летали на Север и на заграничных самолетах, и на смешанных (самолеты советские, моторы заграничные), и на советских, но пока еще никто не мог указать, на каком самолете и с каким мотором в полярных условиях можно летать без задержек. А летать можно на каждом самолете, стоит только его приспособить к полету в полярных условиях.

Еще в 1933 году, летая на Север, я видел, как люди мучились на линиях. Мучился и я. В 1930 году я летал на Сахалин при температуре 30—40°. Мне пришла мысль поставить калориферы на «П-5» и провести себе в пилотскую кабину и к бортмеханику подогрев под ноги. Решил переоборудовать открытый самолет в полулимузин. Этим самым я сократил сопротивляемость, увеличил скорость на 10—15 километров и совершенно свободно летал при морозе в 40° и больше. На этом самолете я потерпел аварию на Байкале, но, конечно, не из-за материальной части. Мало хорошо отеплить и переоборудовать самолет, необходимо и летный состав приучить к запуску мотора и полету при низких температурах. Экипаж должен хорошо знать свой мотор, знать, что он больше любит, какую ему нужно давать заливку при низкой температуре, что нужно подогреть, как налить воду. Для того чтобы летчик хорошо летал на Севере, ему нужно владеть техникой полетов в тумане, в сильном снегопаде и уметь свободно управлять самолетом, не видя земли и неба.

Но, помимо всего этого, летчик должен хорошо знать линию, на которой он работает, чтобы при плохой видимости неожиданно не налететь на какие-нибудь высоты. Иногда нас портит слишком большая

самоуверенность. Раз я умею держаться за ручку — значит, я летчик. Но эта самоуверенность и ухарство не раз кончались плохо — или аварией, или еще хуже — катастрофой.

Приведу несколько примеров.

Послали молодого летчика Маслова на Дальний Восток летать с почтой на линии Хабаровск — Владивосток. Летчик летал хорошо, правда, не совсем владел слепым полетом. И вот как-то поручили Маслову отвезти почту на Сахалин. На этой линии он был новичком, поэтому начальник Управления отправил его вместе с летчиком Козловым, который летал на Сахалин на пассажирском самолете. Козлов был летчиком старым, хорошо знал трассу. Маслов должен был лететь следом за ним и изучать линию. Но скорость у самолетов была разная — почтовый летел быстрее. Маслову трудно было лететь за Козловым, ему приходилось не раз делать круги, чтобы не вырваться вперед.

По дороге попали в сильный снегопад. Видимость стала плохой, и летчики потеряли друг друга. Маслову пришлось снизиться и лететь над самой землей. Вдруг впереди выросли деревья. Маслов резко взял ручку на себя — земля от него скрылась. Стал снижаться, стараясь разглядеть землю, и вдруг самолет ударился прямо о торосистый лед, летчик потерял сознание. Мороз был минус 30 градусов. Когда Маслов пришел в себя, то не мог вылезти из обломков самолета: ему прижало ноги и прихватило в нескольких местах меховой комбинезон.

Через сутки с Сахалина на трехмоторном самолете вылетел летчик Мазурук. Ему было дано задание — отыскать пропавший почтовый самолет. В районе Софийска Мазурук обнаружил разбитый самолет. Летчик сделал над местом аварии несколько кругов, стараясь заметить какие-нибудь признаки жизни, хотя бы следы около самолета. Но следов не было видно. Часть самолета уже занесло снегом. Сесть около разбитого самолета Мазурук не смог и полетел в Нижне-Тамбовск сообщить о месте аварии.

Прошли еще сутки, когда наконец люди добрались до самолета. Жуткая картина! Маслов жив, у него по самый локоть отморожены руки, по колено — ноги. Летчик в полном сознании, говорит: «Теперь уж вы меня не спасете».

Может быть, он остался бы жив, если бы не случилось еще одно несчастье. Маслова доставили в Нижне-Тамбовск, где ему была оказана первая помощь, отсюда летчика срочно решили отвезти в Хабаровск на операцию. Тяжело раненного, обмороженного Маслова положили в самолет. Через два с половиной часа машина должна была прибыть в Хабаровск, но в дороге потерпела аварию.

Эта авария обошлась без жертв и сильных ранений. Все, кроме Маслова, могли передвигаться сами. Летело четыре человека: летчик Козлов, механик, один пассажир и Маслов. До ближнего селения оста-

валось километра три, летчики решили идти пешком, а Маслова нести на руках. Долго шли они эти три километра. Все измучились. Маслов просил оставить его. «Все равно не переживу страданий, да и зачем жить без рук и ног? Только мучиться и мучить других».

Однажды Мазурук рассказал мне, как пассажиры чуть не улетели без летчика.

— Собрался я лететь из Охе¹ в Хабаровск. Пассажирами у меня были — три женщины и трехлетний мальчик. Запустил мотор, стал выкручивать против ветра, сел на мель. Механик одел резиновые сапоги, сошел в воду, стал подталкивать поплавки. Я дал мотору полный газ. Температура воды поднялась до кипения, а самолет ни с места. Сменили воду, снова запустили мотор, нет, не сходим с мели. Тогда я поставил мотор на средние обороты, вылез и стал помогать механику, рассчитывая сесть на поплавки, как только мы строим машину с места.

Но сесть мы не успели, и поплыл наш самолет без нас прямо к выходу в море. А в море большая волна. Самолет обязательно бы опрокинулся. Идет он со скоростью километров двадцать. На катере нам его не догнать, да и катера в это время не было. К нашему счастью, выход в море был узкий и самолет уткнулся в берег. У нас отлегло от сердца. Пассажиры сидели спокойно, они даже не видели, что мы оба остались на мели...

Был еще интересный случай с летчиком-женщиной тов. Тихомировой.

В 1933 году она окончила школу летчиков и получила назначение в Казань, на кольцевую линию, возить почту. Все лето она летала хорошо. За хорошую работу ее хвалили и даже не раз ставили в пример другим летчикам. Но как-то раз и ее постигло несчастье. Погода была неважная, был сильный ветер. К тому же мотор стал давать перебои. Тихомирова решила сесть и проверить мотор. Посадку она произвела удачно, но при взлете потерпела аварию. Тихомирова оцарапалась, шлем с нее соскочил, очки разбились. Выскочила она из самолета, побежала в село, по дороге несколько раз упала в грязь. Грязная, с окровавленным лицом, с распущенными волосами вбегает она в сельсовет.

— Где председатель?

Человек, сидящий за письменным столом, сразу даже не признался, что он председатель, а осторожно спросил:

— В чем дело, товарищ?

Никак он не мог сообразить — мужчина это или женщина. По костюму и по тому, как она ругается — мужчина, а по волосам — женщина.

¹ Нефтяные промыслы на Сахалине.

— Как в чем дело, — говорит она, — разве вы не видели? У меня самолет разбился около вашего села. Дайте охрану и сообщите в Казань о случившемся.

Через несколько дней Тихомирова полетела с почтой на другом самолете. Погода на этот раз была еще хуже. Ориентир Тихомирова потеряла, решила лететь по компасу, хотя никогда еще по нему не летала. Через пятьдесят минут должен был появиться город.

И действительно, ровно через пятьдесят минут показались дома.

«Вот как хорошо рассчитала курс», — подумала Тихомирова. Полетела она ближе, с левой стороны должен быть аэродром, но его не оказалось. Город, да не тот.

Решила сесть и спросить. Села хорошо. Идут два колхозника. Она обращается к ним, спрашивает: «А какой это город?» Оказалось, что Тихомирова отклонилась на 50 километров южнее.

Восстановив ориентир, улетела. А через неделю секретарь райкома партии спросил Тихомирову:

— Это ты садилась у нас в городе? Только мы выехали в поле, где сел самолет, смотрим — он уже полетел. Спрашиваем у колхозников: «Самолет садился?» — «Садился». — «Летчик что у вас спрашивал?» Колхозники говорят: «Товарищ секретарь, там летчика не было». — «Как это не было?» — «А так... вылезла какая-то девчонка вроде моей Машки, спросила, какой город, и улетела. А летчика там не было»...

Почувствовав себя снова здоровым, я в начале сентября 1933 года написал начальнику Аэрофлота докладную записку такого содержания:

«Перед Аэрофлотом поставлена задача организовать регулярное сообщение самолетами на участке Москва — Владивосток. Оборудование самолета и приспособление его для работы в тяжелых, зимних условиях — одно из условий достижения намеченной цели — летать круглый год и полные сутки.

Самолет «П-5», предназначенный для этой линии, недостаточно приспособлен к работе в зимних условиях. Каждый пилот и каждая линия приспособляются по-своему, а определенного стандарта нет. Прошу вас выделить машину для почтового полета на Север и разрешить переоборудование, которое будет произведено под моим руководством.

Переоборудование должно заключаться в следующем:

1. Переделка водяного охлаждения.
2. Установка добавочного бензинового бака.
3. Заделка задней кабины, так как полеты должны производиться без бортмеханика.

4. Установка добавочного маленького баллона сжатого воздуха, который подогревался бы одновременно с мотором.

5. Установка глушителя, который, минимально отнимая мощность мотора, обогревал бы пилотскую кабину и давал возможность летчику, не ежась от холода, свободно управлять самолетом.

6. Изготовление легкого подогревателя мотора.

Подогреватель должен находиться на борту самолета, чтобы дать возможность завести мотор в любых условиях и даже вне аэродрома».

В конце августа я пошел на врачебную комиссию с некоторым беспокойством: а вдруг забракуют? Не допустят больше летать? «Заставят, думаю, чего доброго, приседать, а я не могу. У меня правая нога плохо гнется».

Но меня как старого пилота приседать не заставили, признали годным и допустили к непродолжительным полетам — часа на два, не больше.

— Ты еще, — говорят, — не настолько здоров, чтобы делать большие полеты. А через месяц явишься опять на комиссию.

Меня перевели в особый отряд по перегонке самолетов.

Командир отряда спросил меня:

— Можешь ли ты перегнать самолет в Иркутск?

— Могу.

О том, что мне не разрешили продолжительные полеты, я скрыл.

До Иркутска я долетел за три дня. Сел в Казани для доливки бензина. После длительного перерыва даже четырехчасовой полет утомял меня основательно. Пока наливали бензин, я лег отдохнуть и крепко уснул.

К вечеру прилетел в Свердловск. Этот участок я одолел также в четыре часа.

В Омске отдыхать я не ложился, а как только заправили самолет, вылетел в Новосибирск.

На третий день прилетел в Иркутск. Усталости почти не чувствовал, как говорится — втянулся.

Вернувшись в Москву, я рассказал старшему врачу о полете в Иркутск. Врач остался доволен и разрешил мне продолжительные полеты, велел, впрочем, через месяц явиться на комиссию. Летать я стал хорошо, но без приключений не обходилось и в отряде.

ГЛАВА XXIV

Погоня за стратостатом.—В тумане.—А где же гондола?—Наш фотограф снимает луну.—По провинциальным аэродромам.—«Изобретение» механика Полегоско.—А все-таки не заводится!—Обидные мелочи.—Злоключения нашего лимузина.—Семь дней под врачебным контролем.—К полетам допущен.

23 августа 1933 года я поехал в ночной санаторий. А вечером того же дня в санаторий позвонил дежурный по аэропорту и сообщил мне, что в шесть часов утра я должен явиться на аэродром для особого полета.

В половине шестого утра вместе с линейными пилотами выехал на аэродром. Стоял сплошной туман, шофер ехал очень тихо, боясь на кого-нибудь налететь.

У дежурного по аэропорту мы встретились с двумя сотрудниками «Комсомольской правды», они сказали мне, что в восемь часов полетит стратостат.

— Фоторепортер товарищ Скурихин должен заснять его с вашего аэроплана.

— Хорошо, но сейчас такой густой туман, что дежурный не разрешит вылететь мне...

— Но ведь это же особый полет...

Время было еще раннее, и я решил пойти на центральный аэродром осмотреть стратостат. Его наполняли водородом. Полетит он, как я узнал, не ранее девяти часов.

С тов. Скурихиным мы условились, что он за полчаса до полета стратостата придет к дежурному, где я его и буду ожидать.

В десятом часу подходит ко мне Скурихин и говорит:

— Надо лететь, стратостат будет подниматься через полчаса.

Стоял туман, но я все же решил лететь. «Пролетаем часа полтора», — подумал я, — туман за это время разойдется».

Запустили мотор, полетели. Толщина тумана — пятьсот метров.

Вышли в прослойку, над нами облака. Пробили и облака. Солнце, хорошо. Делаю круги, набираю высоту три тысячи метров; земли, конечно, не видно. Кружусь над тем местом, где вышел из облачности. «Если, думаю, облака куда-нибудь ветром снесит, то и меня вместе с ними. Стратостат полетит — и его тоже должно снести».

Кружимся час, другой, а стратостата все нет. Я уже стал сомневаться, не проворонили ли мы его.

Стали снижаться, нырнул в облака. Думал, опять попаду в прослойку, но туман слился с облаками. Пятьсот метров... не вижу земли, триста... не вижу, и только на расстоянии ста пятидесяти метров показалась Москва-река. Вышли за Кунцевым. Полетели вдоль реки на Ходынку. Самолет стало прижимать туманом к земле. Прижало метров до десяти, местами уж и земля стала скрываться. «Вернусь», — думаю. Хотел прилететь на Ходынку, по Александровской дороге, да не тут-то было, — в Москве туман еще не разошелся.

Что же делать? Бензина осталось на один час. Подлетаю к Одинцову, смотрю — огромное, кажется, ровное поле. Можно садиться...

Катимся по земле — ничего. Вот-вот должны остановиться, но вдруг... поднялся хвост — самолет стал на нос.

— Сняли! — кричу фотографу.

Вылезаем, смотрим — винт сломался. Подождали, пока сельсовет поставил к самолету караул, и пошли на станцию.

Смотрим — идет легковая машина. Ее хозяин любезно согласился довезти нас до Москвы. От него же мы узнали, что стратостат не полетел, так как отсырела оболочка.

На другой день на самолет был поставлен винт, и мы прилетели на Ходынку.

Это был наш первый неудачный полет за стратостатом.

29 сентября командир отряда снова мне приказал:

— Завтра ты должен вылететь с этим же фотографом и заснять стратостат, но, если будет туман, ни в коем случае не вылетать.

— Слушаюсь.

Прихожу утром в аэропорт, на аэродроме туман. Встретил опять тех же товарищей. Договорились подняться за полчаса до вылета стратостата.

Вскоре прибегает фотограф и говорит:

— Надо лететь. Через двадцать пять минут пустят стратостат.

— Не могу, мне приказано не вылетать в туман.

Хотя туман был настолько тонок, что просвечивало голубое небо, видимость все еще была неважной. Пока мы торговались, стратостат пустили.

Нам с земли показалось, что он поднимается очень медленно.

— Лети, Водопьянов, — сказал кто-то из летчиков. — Ты его нагонишь.

Полетели, набрали высоту три тысячи двести метров. Вот, кажется, близко, и гондолу хорошо видно, но все-таки нам стратостата не догнать. Махнул рукой, пошел на посадку, однако сесть оказалось не так легко. Пришлось подождать минут двадцать в воздухе, пока рассеется туман.

Решили так: ветер слабый, стратостат далеко не должно снести, а когда он будет снижаться, мы его обязательно снимем.

Поставили самолет на место и разошлись по домам.

В два часа дня фотограф вызывает меня к телефону и говорит:

— Идет на посадку. Высота девятнадцать километров.

«Ого! Куда забрался, — подумал я, — выше заграничных».

— А сколько же времени будет он снижаться?

— Не знаю. Идите в аэропорт, я тоже скоро приду. Спустится он где-то около Коломны.

Приехав в аэропорт, я зашел на метеорологическую станцию узнать, не видят ли они стратостат. Мне ответили:

— Его и без приборов хорошо видно. Смотри вот на эту точку, от нее вправо — видишь?

— Вижу. Но он еще держится высоко.

— Семнадцать километров... Идет на снижение.

В 16 часов мне сообщили из ГАМСа, что стратостат за два часа снизился до десяти километров.

— Сколько времени он будет еще снижаться?

— Часа два, не меньше. Сядет около Коломны.

Я рассчитал: до Коломны лететь тридцать пять минут. Чтобы успеть, нужно вылететь в 17 часов. Так и сделали. Полетело нас три человека: фотограф, бортмеханик и я. Смотрю вперед, рассчитываю увидеть стратостат. Набрал высоту три тысячи метров. Пролетел уже тридцать минут, а стратостата не вижу. Спутники мои тоже всматриваются в пространство. До захода солнца осталось минут сорок.

Вдруг впереди замечаю желтый от солнца шар стратостата. «Ага, наконец-то попался, теперь я уже тебя не упущу: заснимем стратостат и сверху и с боков. Но почему его так плохо видно? Как видно, он сядет не в Коломне, а гораздо дальше».

Попросил я у товарищей бинокль, стал смотреть, но никак не могу нащупать стратостат. Машиной я бросил управлять, взялся обеими руками за бинокль, боюсь — не вырвало бы его из рук сильным ветром. Машина начала вилять то вправо, то влево, потом полезла вверх. Толкнул я ручку, опять смотрю, но никак не могу поймать стратостата. Отдал фотографу бинокль, стал всматриваться невооруженным глазом. Стало видно лучше. Я заметил даже оттенки. Непонятно только — почему гондолы не видно?

Фотограф долго прицеливался биноклем, потом передает его ме-

ханику и показывает большой палец. «Вот, дескать, мы его сейчас засним». Начал готовить фотоаппарат.

Я лечу к стратостату и думаю: «Почему это он не снижается? Неужели опять поднимается в стратосферу и там будет ночевать?»

Вот уже под нами Рязань, солнце скоро сядет, а ночью лететь в Москву опасно, самолет мой не оборудован для таких полетов. И все-таки снять хочется.

Махнул зло рукой и повернул самолет на Москву.

Минут за двадцать до прилета в Москву солнце село.

Вдруг фотограф толкнул меня в плечо и показал назад:

— Вон смотри — наш стратостат, все еще высоту набирает. Вероятно, у него гондола оборвалась.

Посмотрел я: «Мать честная, да это же не стратостат, а луна!»

Когда прилетели в Москву и я рассказал товарищам, что мы луну приняли за стратостат, долго они над нами смеялись. А стратостат, оказывается, сел около Коломенского завода в 17 час. 15 мин. — почти одновременно с нашим вылетом.

И долго же надо мной подшучивали товарищи! Вечером при луне встретишь кого-нибудь: «Вот, — говорят, — смотри, вот стратостат летит».

9 ноября 1933 года я и бортмеханик Бассейн вылетели на самолете «Сталь-2» в Ташкент для того, чтобы передать машину Среднеазиатскому управлению воздушных линий и поездом вернуться обратно в Москву.

Вылетели мы в 9 час. 30 мин. и через 4½ летных часа уже опустились в Самаре. В Самаре ночевка. «Хорошо летели, — подумал я, — позади уже тысяча километров, а всего лететь три тысячи, значит, на третий день мы будем в Ташкенте».

...Проснулись мы за сорок минут до восхода солнца. Был маленький мороз — 8°. Сразу запустить мотор нам не удалось. Вместо семи часов утра мы вылетели в двенадцать. Рассчитывали в этот день долететь до Казалинска, а добрались только до Актюбинска. По дороге два раза попадали в сильный снегопад, временами скрывалась земля.

В Актюбинске мы встретили еще два перегоночных самолета «К-5». Они задержались здесь, потому что не получили во-время «заказанную погоду». Телеграф в Актюбинске работает скверно.

11 ноября стали запускать моторы. Мороз — 12°. На одном из самолетов «К-5» был амортизатор, а нам линейный механик тов. Полегошко принес свой амортизатор: «Вот, говорит, товарищ Водопьянов, посмотри на мое изобретение, не амортизатор, а машина. Запустим сразу мотор — трава не расти».

Посмотрел я на его «изобретение» и не смог удержаться от смеха. «Изобретение» состояло всего из трех предметов: валеного сапога с отрезанным голенищем, веревки и амортизатора. Опутал механик са-

пог веревкой, а к веревке привязал амортизатор. Кусок сапога одевается на конец винта, семь-восемь человек натягивают амортизатор. Сидящий в кабине должен включить мотор и по команде «три» тут же отпустить винт.

Амортизатор срывается с винта и с бешеной скоростью летит между тянущими. Винт делает полоборота, а иногда и оборот, смотря по силе мотора и по количеству тянущих людей. Долго мы запускали, помогая друг другу. В конце концов удалось улететь двум самолетам «К-5». Мне обидно стало: и мотор-то малосильнее, чем на самолете «К-5», и удобнее запускать, а поди ж, не запускается — хоть плачь. Нужно подогреть, а подогреть нечем. Для этого нужно иметь чехол, под который ставят специальный подогреватель.

— Ну, ребята, трава не расти, — говорит Полегоско, — те два самолета улетели, мешать не будут. Эй, ребята, все сюда! Товарищ пожарный, иди, помоги тянуть за амортизатор. Брось стоять около огнетушителя, видишь — не запускается, значит, и не загорится.

Собрались тянуть человек десять.

— Внимание! — кричит Полегоско. — Включаю мотор! Раз, два, три!.. — но мотор не запускается, даже вспышки не дает.

Крутили весь день, а на следующее утро решили как-нибудь мотор подогреть. Нашли какой-то чехол, накрыли мотор, разыскали трубы, две скверных паяльных лампы и за два часа до рассвета начали подогревать. Часа три грели: то одна лампа погаснет, то другая, больше разжигали лампы, чем подогревали мотор.

В конце концов удалось нагреть до комнатной температуры. Принесли ведро кипятку, нагрели в кипятке бензин для заливки мотора, быстро сняли чехол, залили мотор, натянули амортизатор, дернули, пошел...

Но, дав несколько оборотов, мотор снова заглох.

Теперь стали тянуть человек двенадцать и так усердно, что один конец амортизатора оборвался. Одна сторона полетела вверх тормашками, а злосчастный валеный сапог угодил пожарному прямо в глаза.

Встает он — вокруг левого глаза и части носа все почернело и опухло.

— Не буду я больше тянуть, ну его к чорту!

Я спросил, есть ли на аэродроме сжатый воздух.

— Есть, — говорит Полегоско, — давайте приспособим баллон.

Отвернули от мотора воздушную трубку, припаяли серебром к баллонной трубке, а сам баллон нагрели на костре.

Что такое? Почему винт не вертится, а воздух садит во все цилиндры? Оказалось, сильно подработан золотник. Как мы ни приспособлялись, но запустить в этот день мотора так и не удалось.

На следующий день достали древесный уголь. Часа за полтора до рассвета разожгли печку и поставили под чехол. На трубу Полегоско

положил сетку, чтобы не вылетело пламя из трубы. Грели часа три. «Теплоцентральный» оказался замечательной: из трубы горячий воздух идет, а из кипятильника пар. Быстро раскрыли мотор, залили, натянули амортизатор, дернули... пошел.

Интересно было понаблюдать за публикой со стороны. Когда мотор стрельнет и сбавит обороты, на него смотрят с опаской и как бы мысленно умоляют: «Ну, живей, живей». Некоторые взмахивают руками и всем корпусом делают движение в сторону вращения винта, точно помогают ему.

Так ровно два с половиной дня мы потеряли из-за того, что на аэродроме нечем было подогреть мотор.

Из Актюбинска мы рассчитывали долететь до Казалинска без посадки, да не тут-то было. Возле Мугоджарских гор вдруг затрясло мотор, да так затрясло, что впереди от форточки фонаря отлетел кусок стекла. Хорошо, что вблизи была площадка Эмба.

Фонарь весь закидало маслом, пришлось открыть разбитую форточку. Боясь, чтобы она совсем не оторвалась и не полетела в глаза, тов. Бассейн держал ее руками, стоя рядом со мной.

Исправив по дороге форточку, прилетели в Челкар. Смотрим — стоит на аэродроме самолет «К-5», один из тех, которые вылетели из Актюбинска. «Все в порядке, — говорит тов. Бассейн. — На этом самолете есть амортизатор, легче будет запускать... Да и мороз должен быть слабее за Мугоджарскими горами».

К девяти часам утра нам удалось запустить моторы. Полетели в Казалинск, а оттуда ночевать в Кызыл-Орду.

В Кызыл-Орде начальник станции, он же и механик, женщина, тов. Недоноскова.

Обращаемся к ней:

— Поужинать есть что-нибудь?

— Что вы, откуда я вам возьму? Разве хлеба только найду. Есть еще конфеты, которые Водошнянов прошлый раз оставил.

— Ну, а спать есть где?

— Есть, у меня четыре кровати, пойдемте в летнюю комнату.

Смотрим, правда, есть кровати. На каждой из них лежит по паршивому матрацу, подушке и по одной простыне, а одеял вовсе нет.

— Чем же мы будем покрываться?

— А я при чем? Чем хотите, тем и покрывайтесь.

Легли не раздеваясь. Накинули на себя летные шубы. Кое-как ночь проспали...

«Ну, ничего, — думаем, — уж в Ташкенте отдохнем как следует».

На следующий день в три часа прилетели в Ташкент. Там, где мы рассчитывали хорошо отдохнуть, оказалось еще хуже, чем в Кызыл-Орде. Безалаберщина, невнимательность к летчику так и бросались в глаза.

К обеду мы опоздали. Собралось нас три экипажа, те самые, что

встречались в Актюбинске. Нашел я коменданта общежития, попросил его, чтобы он хоть ночлег нам обеспечил.

— Куда же я вас дену? Слишком много вас прилетело. Придется кому-нибудь спать на полу.

Немытые, голодные, усталые, мы ждали около двух часов, пока поставят кровати и приготовят постели. Наконец дождались. Кровати поставили.

— А где же подушки?

Уборщица даже обиделась:

— Что ты, милый, чего захотел...

Снял я шубу, положил вместо подушки и сверху прикрыл платком. Мех грязный, а я только что голову в парикмахерской вымыл.

Ночью я продрог, одно одеяло не греет, пришлось шубу накинуть на себя и спать без подушки. Так спали две ночи, только на третьи сутки в поезде, по дороге в Москву, мы получили подушки и выспались по-человечески.

В Москве я отправился в ночной санаторий. Вот где действительно можно отдохнуть: кормят хорошо, к услугам летчика горячий душ, чистое белье и прочие блага. После такого отдыха можно лететь когда угодно и куда угодно.

В декабре мне выделили наконец самолет для переоборудования. На улице переделывать не будешь, нужно помещение, хотя бы ангар. С трудом договорился с заводом о помещении. Тут-то и началась канитель. Денег нет, заказа на переоборудование завод не принимает, из-за каждой мелочи приходится обивать десятки порогов. К довершению всего завод без нашего ведома выкинул из ангара самолет. Машину стало засыпать снегом... Мы с бортмехаником Бассейном втащили самолет обратно, в тот же день машина опять очутилась под открытым небом.

Не один раз с тех пор я приходил, втаскивал самолет за хвост в одни двери, а когда уходил, его выкидывали в другие двери.

Наконец с помощью горкома авиарботников, комсомольцев завода, а также актива нашего отряда мне удалось втащить самолет не только в ангар, но даже в завод, где было теплее. Теперь дело пошло быстрее.

Но тут со мной чуть не случилась беда. Меня потащили опять на врачебную комиссию. Врач-невропатолог очень вежливо спросил, как я себя чувствую.

— Спасибо, хорошо. Только надоело ходить на комиссии.

— Это ничего, вас хотят проверить как следует. Расскажите что-нибудь про дедушку, бабушку. Вы их помните?

— Помнить-то я их помню, да что о них рассказывать? Были здоровы, померли от старости...

— А водку они пили?

— Нет, дедушка совсем не пил, а бабушка тем более. Отец сильно пил.

— Придется все-таки вас пригласить к нам суток на семь на испытание.

Как только он это мне сказал, я чуть сознание не потерял.

— Так я и знал, — говорю, — что-то во мне есть. Значит, не хватает одного или двух винтиков.

— Успокойтесь, товарищ Водопьянов. У нас сумасшедших нет. Просто закрытый санаторий для нервных больных. Через неделю вернетесь обратно на работу.

Что поделаешь, надо ехать.

Положили меня в наблюдательскую палату. Тут я немного успокоился. Вижу, в этом санатории люди нормальные. За мной особенно следили — я это заметил. Все, что бы я ни сказал, записывалось. Однажды больные попросили меня провести беседу. Я с радостью согласился. «Ну, — думаю, — пусть попробуют все записать, уж я наговорю». Четыре вечера я говорил, по два часа каждый вечер.

Прошло семь суток. Старший врач дал мне пакет для передачи в Аэрофлот начальнику санаторной части. И вот в трамвае повез я свою судьбу, запечатанную в конверте.

Приехал, отдаю пакет Соколову, старшему врачу. Он вскрыл и, закрывая записку от меня руками, начал читать. Я смотрю на него и стараюсь что-нибудь угадать по выражению его лица. Кончил читать, улыбается.

— Хочешь, товарищ Водопьянов, я прочту тебе вслух?

— Ну, конечно, хочу.

«Товарищ Водопьянов допускается к полетам без всякого ограничения».

После этого сообщения я вздохнул легко.

ГЛАВА XXV

С матрицами «Правды». — Челюскин раздавлен льдами. — Я собираюсь лететь к лагерю Шмидта. — «Проживите сначала лет до сорока». — Разговор с товарищем Куйбыцевым. — В сибирском экспрессе. — Буря над Амуром. — Опять Хабаровск. — Спешу медленней, летчик! — Что такое слепой полет. — На острове Шантарском. — О бревнах и опасной заботливости. — Доронин ломает шасси. — Анадырь. — Путешествие двух механиков. — А где же Демиров? — «Товарищ начальник, летчик упал!» — Два дня под сугробами.

20 января 1934 года переоборудование машины мы закончили, но вылет с почтой задержался. 25 января открылся XVII партсъезд, нужно было доставлять в Ленинград матрицы газеты «Правда». Вот тут-то мой самолет показал свои качества. Он не только был утеплен, но и оборудован приборами для слепых полетов, трубки «сафа» — указателя скорости — подогревались током от аккумулятора. Я не боялся обледенения этих трубок, что случается очень часто при полете в тумане (а без этого прибора лететь очень трудно — не раз были аварии, даже катастрофы).

С матрицами вылетел я ночью, за два-три часа до рассвета, с расчетом, чтобы ленинградские рабочие смогли читать газету не только в тот же день, но даже час. Из Москвы можно было вылетать только на лыжах. Но в Ленинграде не было снега, и посадка была возможна только на колесах. Тут пригодились мои добавочные баки. Я прилетал в Ленинград, не делая посадки, сбрасывал в условленное место матрицы и возвращался в Москву. Весь полет занимал семь часов в два конца. В пятидневку я так слетал четыре раза, сделав восемь рейсов. Из них мне пришлось шесть раз бросать землю, пробивать туман и летать над ним.

Красивая картина, когда пробьешь туман, толщина которого бывает от 500 метров до 3000. Ночью ярко горят звезды. Посмотришь вниз — под тобой сплошная черная масса, земли не видно. А над то-

бой луна, которая, кажется, особо ярко светит, даже первое время слепит глаза. Летишь по компасу, имея сводку, что в Ленинграде тумана нет или сплошная облачность, но не до земли; рассчитываешь по времени, когда ты должен быть в районе Ленинграда; если по дороге не попадались «окна» в облаках, в которые можно видеть землю, ныряешь в облака. Когда пробиваешь обратно, тут уж особенно следишь за приборами, а главное — за высотомером. Вдруг туман до земли, не врезаться бы в землю.

1 февраля полетели мы с Бассейном. Вылетели в 6 часов утра, пролетели город Калинин (бывшая Тверь). Стало светать. Вдруг вижу — козырек кабины покрылся толстым слоем льда. Слой все увеличивался. Высунулся за козырек, посмотрел и даже испугался: на крестовинах центрального плана выросли огромные комья льда. Вероятно, пропускает где-нибудь «магистраль» воду. Посмотрел на термометр расширительного бачка — температура стала падать. Это подтвердило предположение, что вода из мотора теряется. Что делать? До площадки далеко, подо мной лес, да и погода скверная — сильный снегопад, видимость плохая. Летим очень низко. Смотрю — слева немного светит. Я туда. Вышел из снегопада, стал метаться в поисках площадки, где бы я смог сесть для устранения дефекта. А тут еще сорвало с крестовины ком льда, который с силой ударился о козырек, козырек разбило. Совсем плохо. Наконец попалась площадка около села Могилевки. Смотрю сверху — по размерам должно бы хватить. Рискуя, что нехватит воды, сделал круг, посмотрел как следует, заметил, откуда дует ветер, по дыму из дымовых труб. Захожу против ветра, сажусь. Коснулся снега — самолет скользит мягко по снегу. Вдруг послышался треск и самолет накренился на один бок, пропеллер уперся в снег. Пропеллер, конечно, сломался. Я готов был с ума сойти — до чего мне было жаль именно этот самолет, — ведь он экспериментальный, а мы его угробили. Немного погодя я успокоился: горем делу не поможешь. Осмотрели с Бассейном повреждение. Народ пришел, опустили хвост. После тщательного осмотра я совсем успокоился: поломалась лыжа, винт, правая нога и вмялись концы крыльев. Можно вполне отремонтировать на месте, нужно только поехать в Москву за частями. После осмотра места посадки оказалось, что пробежали мы около двадцати четырех шагов и попали на дорогу, которой я не заметил сверху: она была засыпана снегом; получился жестокий удар, сломалась сначала правая нога, а потом все остальное. Бассейна я оставил с машиной, а сам отправил матрицы поездом в Ленинград и поехал в Москву за частями. Через три дня прилетели на отремонтированном самолете в Москву.

После этого меня послали перегнать другой самолет в батайскую авиашколу.

13 февраля я прилетел в Харьков, а 15 февраля вдруг слышу, что

пароход «Челюскин» раздавлен льдами. В этот момент я находился в ночном санатории для пилотов. Попросил газету. С трудом разобрал украинскую речь: «Як желизом стыснуло и вин пишов до дна. На лед вийшло 104 чоловіка. Запас харчів був на два місяця».

Тут же у меня зародилась мысль: «Хорошо бы на моем самолете полететь спасти челюскинцев». С этой мыслью я полетел в Батайск.

20 февраля я вернулся в Москву. Позвонил в свой отряд, попросил Бассейна: хотелось мне узнать, готов ли наш самолет для экспериментального полета. Мне ответили: «Бассейн тебе изменил, уехал с Фарихом спасать челюскинцев».

22 февраля вызывает меня начальник Трансавиации и говорит:

— Мне командир отряда сказал, что вы хотели бы полететь на Север спасти челюскинцев.

— Да, — отвечаю я, — тем более на этом самолете...

Тов. Кушаков разложил на столе карту:

— Ну, покажите, как бы вы полетели.

Я показываю: вот здесь, прямо на Хабаровск, потом Охотск, Анадырь, а там, куда укажут...

Долго он молчал, потом говорит:

— Никуда вы не полетите. Сколько вам лет?

— Тридцать четыре, — отвечаю.

— Проживете до сорока, а потом полетите...

— Да, — отвечаю я, — но могут ли ждать челюскинцы шесть лет?

— Сколько человек сидит на льдине? — задает мне вопрос начальник.

— Сто один, — говорю я.

— А когда вы прилетите туда, будет сто три, сломаете там в лагере самолет, вас еще спасать нужно. Ну, все...

— Как же все, товарищ начальник? А экспериментальный полет? Готовили, самолет переоборудовали, а испытать не придется. Что же это — игрушки, что ли?..

— Ну, хорошо, слетайте на Сахалин и обратно с почтой.

Дает распоряжение командиру отряда и пишет так: «Пусть Водопьянов слетает на Сахалин с почтой. Составить календарный план перелета, представить мне на утверждение. Вылет 25 февраля».

«Ну, — думаю, — наконец-то я хотя самолет испытаю».

26-го представили план перелета.

Ознакомившись с планом перелета заместитель начальника отставил полет на Сахалин, узнав, что 26 февраля назначают меня лететь на Каспий спасать сорок рыбаков, которых отнесло на льдине в море.

— Слушаю. Будет выполнено.

26 февраля стал готовиться к отлету, вылет был назначен на завтра в 6 час. утра. Я должен был в один день прилететь в Астрахань. Вдруг

по телефону вызывает меня тов. Магид в «Правду». Явился туда. Тов. Магид говорит мне:

— Центральный орган «Правда» за ударную работу по перевозке матриц награждает тебя пятьюстами рублями.

Я высказал ему свое желание не только полететь на спасение рыбаков, но даже, дескать, готов полететь и на спасение челюскинцев.

— Готов? — спрашивает он меня.

— Да, — говорю, — готов...

Пригласил тов. Магид стенографистку.

— Давай, — говорит, — диктуй письмо товарищу Мехлису, сообщу о том, что ты ударник «Правды» с 1931 года и что ты готов полететь на спасение челюскинцев.

Я и пишу: «Самолет мой оборудован для полетов на Севере, могу вылететь завтра».

Оставил письмо в редакции, пришел домой, лег пораньше спать. Полет предстоит серьезный, надо выспаться. Жену попросил, что «если кто будет звонить — не буди, скажи: «Он завтра рано улетает, сейчас спит». Часов до 12 ночи звонили, она не будила меня. Вдруг в два часа ночи звонят из «Правды», говорят: «Разбудите его, он должен говорить с тов. Куйбышевым». Соскочил я прямо в белье к телефону. Говорят мне, что тов. Куйбышев назначил 26 февраля явиться к нему в Совнарком. Полет на Каспий отставили, говорят, самолетов много, могут полететь другие. А на Север не вдруг смогут полететь, надо готовиться.

Назавтра иду в Совнарком. Тов. Куйбышев ознакомился с маршрутом, по которому я предложил лететь прямо из Москвы, просил зайти на следующий день за ответом.

На третий день решено было, чтобы сохранить мои силы, которые могут пригодиться для вывозки челюскинцев, отправить меня поездом до Хабаровска, а от Хабаровска лететь в Уэллен.

Самолет мой погрузили и отправили с ускоренным поездом. Я экспрессом выехал 3 марта. Нельзя не заметить, как внимательно относились к платформе железнодорожники. Три раза меняли подшипники, задерживали поезд, а платформу с самолетом не отцепили. Я прибыл в Хабаровск 12 марта, а назавтра и самолет вместе с механиками Володи Александровым и Ратушкиным.

Начальник Дальневосточного управления Гражданского флота тов. Поляков принял все меры, расставил технические силы, чтобы как можно скорее собрать мой самолет. В Хабаровске стояли уже готовые к отлету два другие самолета пилотов Галышева и Доронина. Оставалось на их машинах установить добавочные баки. В течение трех дней мой самолет был собран и поставлен новый советский мотор «М-17». 16 марта мы пробовали все три самолета в воздухе. Тщательно осмотрели. А на 17-е назначили вылет по маршруту: Николаевск-на-Амуре — Охотск — Ногаево — Гижига — Анадырь — Ванкарем —

лагерь Шмидта. До Николаевска мы должны лететь в сопровождении тов. Полякова, откуда он будет наблюдать за нашим полетом и, если что случится до Охотска, немедленно окажет помощь.

17 марта в 10 часов утра вылетели из Хабаровска четыре самолета.

Трудно было лететь за ними. Мой самолет гораздо быстрее, чем «ПС-3», я не только летел на малом газе, но приходилось делать круги, набирать высоту, убирать газ, планировать, чтобы не забегать вперед.

В начале вылета погода была хорошая. Мы набрали 800 метров, при такой хорошей погоде отлетели 200 километров от Хабаровска. Вдруг впереди показалась чернота, видимость стала ухудшаться. Попали в мелкий снегопад. Стали держаться ближе друг к другу, чтобы не потерять из видимости ведущего самолета. Снегопад усилился, мы снизились до 50 метров. Берега Амура местами были гораздо выше нашего полета. Видимость настолько ухудшилась, что ведущий самолет я потерял. Потерял потом и идущего за ним тов. Галышева, остался на виду один Доронин, но вот я очень плохо вижу и его. Прибавил газу, чтобы подойти к нему ближе. И трудно и опасно это при такой видимости. Не прошло и двух минут, как я его настиг так близко, что, боясь столкнуться с ним, убрал газ и снова стал отставать. Я несколько раз проделал одно и то же, наконец так далеко отстал, что потерял и этот самолет. Надоело мучиться, решил — полечу один, трассу знаю хорошо, на этой линии налетал 100 тысяч километров, так что потеря его меня не беспокоила, только бы он не потерял те самолеты, которые идут впереди. Я прибавил обороты мотору до скорости 180 километров в час. Лечу по левому берегу Амура, скоро должен быть город Комсомольск. Вдруг перед самым мотором моего самолета пересекает дорогу «ПС-3». Я с перепугу рванул ручку на себя. Скорость была хорошая, и я сразу ушел в облачность и потерял землю. Добавил еще обороты мотору, стал пробиваться вверх. Слой облаков оказался 2500 метров. Наконец вылетел из облаков наверх — там солнце. Что делать? Лететь по компасу в Николаевск опасно. Если бы была погода хорошая в Николаевске, тогда другое дело. По полученным сведениям там снегопад. Пробиваться вниз опасно, можно налететь на высокую сопку, — около Николаевска их много, высотой до 1000 с лишним метров. Тут же итти, по низам, бреющим полетом боюсь — вдруг Галышев, Доронин из-за погоды вернутся, — и не заметим, как налетим друг на друга...

Решил вернуться в Хабаровск. Через два часа вновь сажусь в Хабаровске. Подбежали ко мне механики:

— В чем дело, почему вернулся? С мотором что случилось?

— Нет, — говорю, — мотор работает хорошо, самолет тоже исправный.

— Но почему же вернулся?

— Вот, — говорю, — погода плохая, поэтому и вернулся.

Конечно, сначала не поверили, не было такого случая, чтобы я возвращался из-за непогоды, а тут вдруг — здравствуй! На Водопьянова это не похоже, тем более трассу он хорошо знает. Ну, тогда я объяснил подробнее, что, мол, не только из-за погоды, но и боясь столкновения с другими самолетами. Подрулил к станции, остановил мотор. Подходят ко мне друзья-дальневосточники: пилот Илья Мазурук, Иванов Петр, жмут руку: «Мы, — говорят, — за тебя очень рады. Наконец-то ты взял себя в руки. А их ты догонишь».

Меня считают сумасшедше смелым человеком, но я думаю, что это неверно, — жить-то и мне хочется. Я трусом себя считаю больше, чем кто-либо другой. Ну, скажем, идешь ночью по Петровскому парку — страшно. В воздухе я тоже боялся бы, если бы у меня не было уверенности в том, что я хорошо проведу самолет. Помню, я летел в Ленинград ночью, когда еще не владел слепым полетом, попал в туман и решил сесть во что бы то ни стало. Хотя бы и поломать самолет. Это говорит о том, что я дорожил своей жизнью больше, чем самолетом. Смелость — результат уверенности в себе и в машине. Самый быстрый способ передвижения — это самолет, но никогда не торопись. Главное в летном деле — это спокойствие. Помню случай с механиком Стыченко, который с летчиком Ивановым летел через Татарский пролив и при посадке в бухте Ольга поплавком сел на бревно. Дно лодки выбило, механик и два пассажира нырнули в воду. Механик был одет в комбинезон. На дне бухты он стал раздеваться. Насчитал до 80, а освободиться еще не успел. Чувствует, что вот-вот захлебнется, и все-таки сорвал комбинезон и вынырнул. При всех затруднениях нужно обладать спокойствием.

В этом полете я особенно чувствовал важность и ответственность дела, порученного мне партией и правительством, и обдумывал каждый шаг. Я как бы переродился в этом великом полете, думал только о том, как вернее долететь до челюскинцев и спасти их жизнь.

На другой день вылетел уже один. В том же месте, где и вчера, попал в снегопад, но на этот раз я и не думал возвращаться. Лечу один, помешать мне некому. Пролетел полпути до Николаевска. Вижу внизу Нижнюю Тамбовку, там наша аэростанция. Линейным самолетам тут обязательная посадка для пополнения горючего, но мне садиться не нужно, горючего у меня вполне хватит до места. Пролетаю над аэродромом, вижу, стоят два линейных самолета — один пассажирский, другой почтовый. Вдруг замечаю, лежит на посадочной площадке знак обязательной посадки. Делать нечего, надо подчиняться общему правилу. Сажусь, подруливаю в указанное стартером место. Спрашиваю на станции: «Почему посадили меня?» Говорят: «Получили из Николаевска телеграмму задержать тебя, там пурга, видимость 500 м. Га-

лышев и Доронин из-за пурги вылететь в Охотск не могут, до получения хорошей погоды приказано не выпускать». Я отдал распоряжение выключить мотор. За этот день погода в Николаевске так и не улучшилась, пришлось ночевать. На другой день в 9 часов 30 минут вылетели. Погода на этот раз была хорошая: мороз был на земле 30, а в воздухе, на высоте 1000 метров — 15°, там, вероятно, дул южный ветер. Редко, но бывает так, что на земле 40, а в воздухе 15—20°. Чаше, конечно, в воздухе холодней.

Через два часа прилетаю в Николаевск. Галышева и Доронина не застал, они полтора часа как вылетели на Охотск. Через час сорок минут вылетели и мы. Курс мой лежал через горы прямо на остров Большой Шантар. Лететь я должен по компасу. Погода заметно стала портиться. На сопках появился туман. Местами верхушки сопки уже закрыло, а не долетая до реки, мы встретили сплошную облачность. Под облаками лететь опасно, они снизились до сопки, а между сопками лететь еще опасней. Решили идти по компасу, поверх облаков, не видя земли, зная, что в районе Шантаров, по полученным сведениям, погода хорошая.

Набрал высоту три тысячи метров. Наверху, вероятно, был сплошной юго-западный ветер, снося я учесть никак не мог, земли не вижу. Минут через тридцать стали появляться в облаках «окна». С появлением «окон» настроение стало улучшаться, а то, шут его знает: вдруг испортилась погода и на Шантарах? Я знаю эти края, здесь в любую минуту может испортиться погода. Но вот впереди показалось большое «окно». Смотрю и ясно вижу берег моря. Что, думаю, такое? По времени я не должен быть на берегу. Посмотрел на карту, — оказался у мыса Александра. Меня здорово снесло вправо. Решил снизиться и лететь по берегу до своего курса, а там опять по компасу на Большой Шантар. Снизился до 300 метров. Пошел над морем, берегом. Видимость неважная, впереди увидел пологий берег, резко пошел вправо. Насколько мне помнится, я здесь еще в тридцатом году летал, пологих берегов не видел. Подлетаю ближе — и что же вы думаете? Это косой выделяется среди льдов чистая вода, которую в дымке я принял за землю. Над водой клубится густой черный туман. Сначала я было рискнул пробить его. Туман слился с водой, получился общий фон. Ничего не вижу. Не теряя высоты, стал полегоньку разворачиваться вправо в море, чтобы не налететь на берег. Благодаря приборам я сравнительно легко выбрался из создавшегося положения. Вернулся опять к тому месту, вернее, к тому «окну», в которое нырнул. Решил набрать высоту опять в это же «окно», делая круг за кругом. С набором высоты минут через двадцать вылез опять выше облаков. Впереди все закрыто, уж, думаю, не вернуться ли обратно в Николаевск? Решаю еще пройти на запад, если минут через пятнадцать будет все так же, — вернусь. Пролетел двадцать минут, погода не улучшается, дай еще не-

много пролечу. Не долго продолжалась эта внутренняя борьба. Выше стали попадаться опять «окна». Пользуясь ими, снижаюсь, снизился на 1000 метров, увидел опять берег. Облачность высокая, видимость хорошая. Подлетаем ближе к морю — воды нет, торосистый лед. Стал восстанавливать ориентировку, оказалось, вышел на этот раз правее курса на мыс Грота. Взял курс 340°, пошел в море, через десять минут показался остров Беличий, а через двадцать минут Б. Шантар. Вдруг мотор «забарахлил», стал останавливаться. Я быстро перевел его на верхние баки, мотор опять заработал, как часы. А у меня даже пот холодный выступил: думал, остановится совсем, теперь отлегло.

...Отвлекусь на время от описания полета за челюскинцами и остановлюсь на том, что, собственно, представляет собой так называемый слепой полет. Очень часто в моих записках повторяются слова «облачность», «черная масса облаков», «полет в тумане». Существует ли какая-нибудь особая теория полета, когда летчик не видит земли и летит по компасу и приборам?

Этому можно научиться только на опыте.

Все мы знаем, что такое приборы, знаем каждый прибор в отдельности, умеем ими владеть, но труднее всего учесть все показания приборов в нужную секунду и так учесть, чтобы хватило времени принять и выполнить решение.

Пока приборы работают в спокойной обстановке, я могу спокойно реагировать на их указания. У меня хватает времени решить, скоро ли я пробью облачность, если иду вверх или снижаюсь, скоро ли покажется земля.

Скажем, осталось двести метров, а земли не видно. И вдруг сразу становится темно. Это значит, что ты выходишь из облаков. Эту темноту создает отражение земли. Когда остается совсем тонкий слой и ты пробиваешь этот слой, опять становится светло. Если знаешь рельеф местности, высоту над уровнем моря, можешь снижаться; если не знаешь, нужно давать полный газ и уходить обратно вверх.

В обстановке слепого полета летчик иногда действует подсознательно. Скажем, машина пикирует — это значит, идет носом вниз. Я беру ручку на себя, тяну ее изо всех сил. Тяну на себя, а машина пикирует — и тут интересный психологический момент: оказывается, на самом деле я совсем не тяну ручку на себя, а просто сильно сжимаю ее в руке, так сильно, что рука даже застывает в судороге.

Бывают и такие истории: стрелка уклонилась вправо — значит, и самолет кренит вправо. Я нажимаю на педаль левой ногой, чтобы поставить стрелку в центр. Но стрелка остается на месте. Нажимаю ногой с такой силой, что чуть не ломается педаль, а машина все-таки идет вправо. В чем же дело? Оказывается, я правую ногу не убрал: одной ногой я выправляю крен, а другой бессознательно задерживаю.

Чтобы быть натренированным в слепом полете, я входил в облака

на многие и многие часы и в конце концов так натренировался, что мог летать в сплошном тумане.

Но продолжим рассказ о полете за челюскинцами.

Подлетаю к Шантару. Там оборудована площадка на берегу губы Якишина. Увидев ее, сделал круг, смотрю — выбежали из домов люди, бегут к губе. Один из них бежит быстрее всех, впереди него скачет собака. Сделал три круга, смотрю — выложили посадочное «Т». Сел хорошо. Подрулил к указанному месту. Вышел из самолета, смотрю — что-то мало народу. Судя по строениям, должно быть гораздо больше. Я подумал: наверное, не новость здесь самолет, не интересует публику. Познакомился с начальником острова, заметил ему:

— Что-то вас маловато, неужели не интересует самолет?

Он отвечает:

— Нет, товарищ Водопьянов, вы ошибаетесь. Здесь у самолета все сто процентов, видите, даже мамаша с ребятами — и та прицпла.

После исправления бензиновой подачи посмотрел на часы. В нашем распоряжении оставалось два часа, лететь до Аяна часа полтора. Но вдруг в Аяне погода плохая? Придется вернуться, тогда и времени нехватит. Лучше не рисковать, решил ночевать в Шантаре. Жители Шантара очень обрадовались нашему решению. Вечером попросили провести с ними беседу. Объяснил я им цель полета к челюскинцам, за что они меня искренно поблагодарили, да и я ими остался не меньше доволен. Они нам оказали полное содействие в заправке и пуске самолета.

Захватив почту в Аян, утром 21 марта полетели дальше. Не долетая Аяна, начали встречать открытую воду.

Галышев с Дорониным, по моим сведениям, ночевали в Аяне. Если там не окажутся самолеты, я решил не садиться. Так и вышло. Самолетов в бухте не оказалось — улетели.

Я сделал круг, сбросил почту и полетел дальше, хотя для меня на приготовленном аэродроме развели четыре костра.

Полетел в Охотск. Ветер был очень сильный, лететь пришлось почти над водой, берега гористые и закрыты облаками. Высоту приходилось часто менять: летел и на 100 метров, и на 600. Через 4 часа 30 мин. прилетел в Охотск, сделал круг над аэродромом, увидел два наших самолета. Наконец-то я вас догнал!

Галышев и Доронин были очень довольны моим прилетом. Вот и хорошо. Мы опять все вместе заправили самолеты, вылет отложили на завтра. Но, к несчастью, на другой день погода испортилась, и только 22-го нам удалось вылететь дальше. В Охотске тоже остались нами довольны. Я и там провел в клубе беседу о челюскинцах и о советской авиации.

Отсюда мы летели на высоте двух тысяч метров. Ясный день — на 100 километров видно впереди. Но до чего нас качало! Летишь, смот-

пришлось на альтиметр — 2200... и вдруг — 1800, внезапно проваливаешься вниз. Мне не очень страшно, у меня машина пилотажная, а вот у Галышева и Доронина машины пассажирские, им здорово досталось. Вдобавок ветрило был встречный, самолеты наши стояли, казалось, на месте, 650 км. мы летели 6 часов, тогда как это расстояние я, например, на своем самолете должен был покрыть за 3 часа 20 мин. В Ногаево мы прилетели 24 марта и узнали, что в этот день в Японии разрушило целый город Хакодате, потопило несколько пароходов и было много жертв. Мы, вероятно, попали в крыло этого ужасного тайфуна. После посадки в бухте Ногаево на чистый лед Галышев выключил мотор, самолет подхватило ветром и так понесло, что его еле удержали.

В Ногаево нам пришлось сидеть пять дней. Дня четыре так пуржило, что ничего не было видно, особенно по маршруту, куда нам лететь. Гижига сообщала каждый день по несколько раз, что у них пурга, видимость 500 м. или 1 км. Наконец 27 марта, несмотря на сильный ветер, мы полетели на Гижигу. Трудно было улететь из Ногаево, подниматься нужно было на строения, заруливать по ветру, люди помочь не могут, лед чистый, скользят. Пришлось поставить самолеты против ветра. Зато оторвались очень быстро. Галышев поднялся первым, я — третьим. Ветер опять был встречный. Курс взяли через Олу на Ямское. Сначала набрали высоту 1500 метров. Через сорок минут погода стала ухудшаться, я опередил товарищей. Решил итти впереди, чтобы не бояться столкновения. Погода стала еще хуже. Попали в пургу. Видимости почти никакой, не только впереди, но даже временами и под собой ничего не видно. Возвращаться и думать нечего. За мной идут машины. Через час стало лучше, с трудом сквозь пургу пролез. Вдохнул легче, показалось море. Вышел на берег, посмотрел на карту — оказалось, я вышел не на Ямское, а левей, на м. Ирецкой. Дальше пошел берегом, море открыто. Я полагал, что Пенжинский залив замерз, а он не только не замерз, но даже ледяного припая нет. Открытая вода подходит к берегу.

Не долго мое счастье продолжалось, впереди опять показалась чернота. Пришлось снизиться до 300 метров, опять ниже берегов. Справа в море светлей, я еще подумал: не обойти ли мне снегопад морем. Но отходить от берега в открытое море не хотелось, вдруг мотор откажет. Лучшие держаться берега. Около туманов снегопад усилился. Я снизился на сто метров, держусь ближе берега, но берег неровный, то уходит от меня, а то прямо передо мной растет. Мне приходилось делать очень большие виражи, чтобы не налететь на берег. Снегопад настолько увеличился, что я вынужден был все-таки повернуть самолет от берега в море и итти по приборам. Тут уж я не думал, что мотор остановится. Только и мыслей, как бы скорей выбраться из этой проклятой непогодушки. В такие моменты забываешь совсем про мотор: он, кажется, никогда не откажет. Минут через двадцать показалась

вода, высота стала не 100, а 300 м. В пурге я набрал высоту, а минут через пять совсем кончился снегопад, видимость стала хорошая, но берега не видно — кругом вода. Вот тут-то и стал прислушиваться к мотору. Посмотришь на приборы — работают хорошо, давление масла нормальное. В такие минуты всякая чепуха лезет в голову. Кажется: неравномерно стал работать мотор и гарью запахло. Стоит только опасть опять в снегопад или туман — снова все забываешь. Да и нет времени думать о моторе, лишь бы не сорваться в штопор или не скользнуть на крыло. Когда находишься в невидимом пространстве, не видно, как идет самолет по отношению земли. Когда ведешь по приборам, каждый прибор свое показывает: один — повороты, другой — крен, третий — скорость, четвертый — направление. Трудно без привычки водить вслепую. Поправишь один прибор, в это время другой неправильно показывает. В общем приходится гоняться то за одним, то за другим, хотя я и привык к ним. У меня свободно хватает времени не только следить за приборами, но даже посмотреть и за борт — не увижу ли землю, или смотришь вверх — не покажется ли голубое небо, а при этом перелете я еще установил прибор для вождения вслепую, искусственный горизонт. С помощью этого прибора я легко мог вести самолет в любую погоду.

Кстати об арктической погоде:

Если мне на московском аэродроме дают видимость два километра, то я говорю: «это замечательнейшая погода». Но если мне на Чукотке дают пять километров, я уже не летаю. Если дают десять километров видимости — это тоже плохо. И только когда дают 25 или 50, тогда я вылетаю.

Там видимость два километра — значит, вообще ничего не видно. В воздухе висит какая-то дымка. Все сливается в один общий фон. Земля покрыта сплошным, ровным ослепляющим снегом. Летишь, как в тумане, и не видишь ни земли, ни неба. Здесь тебя могут спасти только приборы, и нужно стараться лететь выше над землей.

Минут через пятнадцать далеко показался берег, а через полтора часа я прилетел в Гижигу. Площадку нашел быстро. Там нас ждали, по углам площадки зажгли костры, границы обозначены бревнами, а бревна такие, что если попадешь на него, то подлочишь машину.

В телеграмме мы просили, чтобы аэродром был в тысячу метров. Они приготовили честно такой аэродром. Границы аэродрома должны быть обсажены хвоей, ветками. В случае, если на ветку попадешь, ничего с самолетом не будет. Но в Гижиге перестарались: хотели как можно лучше принять самолеты и вместо хвои положили вокруг аэродрома бревно, почти вплотную одно к одному.

Попробуй, сядь на бревно. Сядешь и больше уже не встанешь.

Затем в Гижиге нам приготовили узенькую полосу — 150 метров

ширины на тысячу метров длины, а тут как назло ветер. При ширине площадки в 150 метров и боковом ветре садиться никак нельзя.

Где-то наши инструкцию вычитали, что «Т» — знак посадки — кладется против ветра. Вот они положили «Т» против ветра, всю площадку перехватили черным полотном. Но так как ветер сдувает «Т», то они для крепости прихватили полотно бревнами. И смех и грех!

Я пролетел, делаю круг, другой, посмотрел: вижу, дело гиблое, главное — лед. Если бы снег, самолет бы затормозился.

Сделал еще несколько кругов. Не год же, думаю, летать. Надо садиться. Ветер, кажется, не сильный (я по кострам заметил, что пламя отклоняется слабо). Попробую садиться вдоль. Сел хорошо. Встречает меня начальник погранотряда.

— Ну, как мы вас встретили, хорошо? — обращается он ко мне.

— По всем правилам, хорошо да не дюже, — отвечаю я.

Я срочно убрал «Т», положил его вдоль площадки. Ветер был не сильный, сесть вполне можно с боковым.

— Что-то долго не летят, не вернулись ли они?..

— Нет, — говорит начальник. — Из села Туманы сообщили, что они слышали, как пролетели самолеты, но не видели их. У них в это время был сильный снег с ветром, видимости почти никакой. Удивляются, как вы летели.

Раз так, думаю, то они могли слышать только один мой мотор, но, не видя самолета, решили, что летят все три, вот и сообщили. Подождем еще минут тридцать, а пока пойдем посмотрим, нельзя ли расширить площадку. Осмотрели и нашли, что в одном месте можно расширить на 200 м. Срочно приступили к расчистке. Мобилизовали красноармейцев. К вечеру площадка была готова. Вид она имела клинообразный. В одном направлении 800 м., а в другом около 400 м.

На другой день пришел в отряд радист и сообщил, что Галышев и Доронин вернулись из-за плохой погоды обратно в Ногаево и сейчас вылетели сюда. Хорошо, что я прилетел вчера. Сегодня вдоль посадки уже невозможна из-за сильного ветра, могло бы кончиться плохо.

29 марта мы вылетели в Каменск, пересекая полуостров Тайгонос. Лететь всего только 260 км. Этот маленький участок нам пришлось лететь разными курсами и на разных высотах. Стояла густая дымка, кругом бело, все сливается. Я на 1100 метрах вышел в Пенжинскую губу, не долетая Каменска. К моему большому удивлению, и Пенжинская губа оказалась не замерзшей — открытое море плескалось до самой реки Пенжино. Площадку для нас приготовила культбаза на 70 км. выше Каменска по реке Пенжино.

Как обычно, я прилетел раньше товарищей. Там зажгли костры, положили «Т». Сделал два круга. Посмотрел — показались и Галышев с Дорониным, они идут правой реки. Галышев впереди, не замечая

культбазы, пролетает дальше. Доронин за ним. Я решил сесть. Захожу на площадку. Около аэродрома, со стороны захода, высокая гора. Зашел я с боку горы, стал планировать. На аэродроме я оказался против ветра, боковым сесть не рискнул. Дал газ, пошел на второй круг, высота над аэродромом была метров 20. Пролетая над аэродромом, вижу — на границе стоит много публики, машут руками, платками, приветствуют. Но мне не до приветствий, я осматриваю внимательно аэродром. Что-то подозрительным показался он мне. Захожу еще раз. На этот раз зашел хорошо. И вот, уж стал выравнивать самолет, вдруг бросились мне в глаза огромные надувы. Я снова дал полный газ. Не буду садиться первый, — подумал я, — садится пусть Галышев, в случае поломки шасси у него есть запасные, а у меня их нет. Ищу их вдаль. Заметил удаляющиеся две точки. «Что такое? — в недоумении подумал я. — Неужели полетели прямо без посадки в Анадырь? Не может быть. Лететь через горы, а облачность низкая, да и время позднее. Вероятно, не заметили аэродрома». Погнался я за ними. Догнал. Быстро повернули они назад, я за ними. Подлетаем к аэродрому. Доронин пошел на посадку. Я стал сбоку наблюдать, как он сядет. Самолет коснулся снега. Попал на надув, сильно подпрыгнул, но Доронин не растерялся, подбавил газу и подтянул самолет. Стал сажать второй раз. На этот раз подпрыгнул меньше, и когда коснулся надува третий раз, шасси не выдержали, сломались, и самолет лег на лыжи. Сломал винт, тут же остановился. Доронин закричал публике: «Скорей выложите крест; садиться здесь нельзя!» Тут же он сделал живой крест из восьми человек: они легли в снег, получился сигнал — запрещение посадки. Мы с Галышевым стали кружиться, ждать, когда нам выложат «Т» в другом месте. Но Галышев так и не дождался, сел без «Т» в километре от аэродрома на реке. Сел хорошо, стал рулить на аэродром ближе к строениям. Я подумал: что же мне делать?

Там теперь четыре понимающих дело человека, не сяду, пока они не дадут сигнал. Смотрю — Федотов, бортмеханик Галышева, нашел лучшее место, лег и изобразил собою «Т». Тогда я рядом с ним и сел.

Председатель окрисполкома и другие товарищи были очень расстроены.

— Сколько, — говорят, — мы старались... Как вас ждали... Рулеткой вымеряли аэродром, чтобы все было точно, а вот какое несчастье!

Оказывается, по всей реке Пенжино можно садиться где угодно, но есть одно только место, где садиться нельзя, и именно тут выбрали место для посадки. Начпогранотряда объяснил, что выбирали для нас площадку со специалистом — бывшим авиотехником: он уверял, что это единственное место, где можно посадить. «Здесь, — говорил этот неизвестный «механик», — снег жесткий, самолеты тяжелые не будут проваливаться, а бугры и надувы не помешают». Его спрашивали: не

лучше ли будет принять самолеты на том месте, где мы сели, но он ответил, что хотя там и ровное место, но рыхлый снег, и можно зарыться в снег и поломать ноги.

Не мешало бы заняться Осоавиахиму, через свои кружки познакомить местную публику, как принимать самолет. По-моему, каждый гражданин должен знать это дело и уметь принимать самолет.

Самолет Доронина на другой день поставили на ноги, сменили винт, работали все. Задержки из-за поломки шасси не было, но из-за пурги нам на культбазе пришлось просидеть пять дней. Я в течение трех вечеров проводил беседы: один вечер провели в совпартшколе с коряками. Они очень интересовались авиацией, задавали ряд вопросов, спрашивали, могут ли принимать их в летную школу, очень радовались, когда узнали, что, если здоровье позволяет, конечно, могут. Я уверен, что многие из них мечтают о летной школе. Я считаю, что для местной авиации пилоты из туземной молодежи будут самыми подходящими. Им не надо будет привыкать к климату и заключать договоры на работу в отдаленной местности.

4 апреля мы наконец вылетели в Анадырь по прямой, оставляя реку Анадырь слева, прямо через горы. Из-за плохой погоды нам не удалось пролететь по всему маршруту.

По-моему, участок от Каменска до Анадыри самый легкий: по дороге попадаетесь много рек, а большие реки, как Пенжино и Анадырь, граничат с очень невысокими и редкими сопками, реки замерзают более или менее ровно, конечно, ровней Амура, надувов почти нет, а летом здесь вполне можно летать на поплавках. Единственно, что считают плохим — это лететь зимой от реки Таньюрер до Анадыри: здесь большой покров снега мешает отличить реку от берегов тундры, все сливается в общую снежную массу.

Прилетели мы в разное время. Доронин никак не хотел садиться первым: «Довольно, я испытал счастье в культбазе, садитесь вы теперь первыми». Как и везде, в Анадыре нас встретили хорошо, но нам удивительно везло: на другой день обязательно начинается пурга, если на месте хорошая погода, то по трассе скверная. Познакомились с начальником погранотряда. Пограничники, как и всюду, подготовили нам все необходимое.

Встретив нас, начальник пограничного отряда сразу спросил, не пролетал ли кто-нибудь из нас утром: он слышал звук мотора, но самолета не видел, была густая дымка.

— Нет, не пролетали, вам, вероятно, послышалось...

— Вряд ли... Звук мотора очень хорошо был слышен...

На другой день заходят к нам в помещение какие-то два человека. Спрашиваем: откуда?

— Мы — механики самолета летчика Демирова из группы Каманина.

Отогревшись, они рассказали нам о своих злоключениях. Вчера утром вылетели они из Майна-Пыльгина, прилетели к Анадырскому заливу, но попали в густую дымку. Анадырь не нашли, ориентировку потеряли, увидели яранги, решили сесть, чтобы определиться. К несчастью, чукчи по-русски говорить не умели и ничего летчикам объяснить не могли.

Полетели дальше. Шесть раз садились они, но ориентировку так и не восстановили. Бензина осталось очень мало. Увидели внизу какой-то домик, решили сесть в седьмой раз, надеясь встретить русского человека. Демиров хорошо знал, что Анадырь где-то недалеко. Сели, а это оказался не домик, а рыболовный сарай. Зашли внутрь. Посреди сарая лежит замороженная рыба, а в стороне две железные бочки. Демиров зло толкнул одну бочку, она еле покачнулась — тяжелая. Открыли, и что же вы думаете — бензин! Немедленно вылили полторы бочки в самолет, а с помощью остального бензина стали греть воду для мотора и наварили себе рыбы.

Не нагрели они еще как следует воды, как вдруг слышат — летят самолеты. Один за другим пролетают над ними и скрываются. Это летели мы. Что только не делал Демиров со своими механиками: махали, кидали вверх рукавицы, кричали. А мы один за другим пролетели, не заметив сигналов. Это и трудно было: летели мы высоко.

Демиров пробовал запустить мотор. Несколько раз нагревали воду, но не было сжатого воздуха, нехватало и людей. Так и не запустили. Тогда Демиров послал своих механиков за помощью. Они-то и добрались до нас.

Начальник погранотряда дал им две собачьи нарты и пять человек красноармейцев.

На другой день мы ожидали Демирова с механиками, думали, они к нам присоединятся и мы вместе полетим в Ванкарем. Вечером я сидел у начальника погранотряда. Вдруг в кабинет вбегает женщина и говорит:

— Товарищ начальник, упал летчик!

— Как упал? Летел?

— Нет, шел и упал.

Мы выбежали. Верно, лежит человек. Втащили его в помещение. Через несколько минут он пришел в себя. Мы спросили, откуда он.

— Механик экипажа Бастанжеева. Скорей помогите моим товарищам... Мы потерпели аварию, два дня шли, выбились из сил, селений по дороге не попадалось. Решили разойтись по разным направлениям: кто первый нападет на какое-нибудь селение, тот окажет помощь другим.

Так они и сделали. Бастанжеев с мотористом пошли строго на запад, у них был компас. А механик, ориентируясь по солнцу и высоким

торам, пошел на северо-запад. Он пришел первым. Товарищи его должны были находиться где-то поблизости.

Срочно был организован отряд на розыски. Но, к счастью, искать не пришлось. Подошла нарта. На ней ехали Бастанжеев и моторист.

Летчик Бастанжеев подробно рассказал нам, как он потерпел аварию. 31 марта весь отряд из пяти машин собирался вылететь из Майна-Пыльгина. Но вылетели только четыре машины. Бастанжеев задержался из-за неисправности мотора. Примерно через час вернулась и другая машина — это был летчик Демиров. Погода была плохая, Демиров потерял в воздухе своих товарищей, решил не рисковать и вернулся.

Бастанжеев и Демиров договорились лететь вместе. Ведущим будет Демиров. На другой день поднялась пурга, вылететь не удалось. Наконец прояснилось, — полетели, Демиров впереди, Бастанжеев за ним. Моторы работали хорошо. Подлетели они к хребту Паль-Пальского. Хребт закрыт облаками. Демиров вернулся, хотя Бастанжеев дал ему знак, чтобы он летел за ним.

Самолет Бастанжеева пробил облака. Так Бастанжеев и не видел хребта, хотя и говорили, что горы очень высоки. Летел он над облаками на высоте 1 800 метров. Значит, высота хребта должна быть не более 1 200—1 300 метров.

Была дымка. Не желая терять земли, Бастанжеев пошел бредущим полетом. Все сливается. Кругом бело. Землю видно очень плохо.

— Вдруг слышу треск и больше ничего не помню, — рассказывал Бастанжеев. — Я не успел даже сообразить, что случилось. Открыл глаза, около меня стоят механики и спрашивают, как я себя чувствую.

Оказывается, Бастанжеев не заметил, как на полном ходу, со скоростью 180 километров в час, самолет зацепился за снег. Самолет зарылся. Сильным толчком Бастанжеева вместе с сиденьем и сектором газа в руках выбросило метров на тридцать вперед, а механика метров на десять. Моторист остался около машины. Первый пришел в себя моторист, нашел механика, привел его в чувство. А потом уже нашли Бастанжеева. Ранений и переломов не было, но встряска была основательная.

Началась пурга. Потерпевшие аварию укрылись под сломанное крыло. Пурга продолжалась более двух суток. Летчиков засыпало снегом. Тяжело было дышать. Летчики пробивали руками дырку в снегу и дышали через такую отдушину. На третьи сутки пурга кончилась. Решили идти пешком, помощи ждать неоткуда. Сняли самолетный компас, забрали еду. Но не рассчитали своих сил. Стали быстро уставать, пришлось бросить часть продуктов. Светофильтровых очков никто не имел.

На Севере без светофильтровых очков ходить и летать нельзя: сильно слепит солнце; глаза начинают слезиться, болеть, и человек

слепнет на несколько дней. Потом это проходит, но все-таки зрение портится.

На второй день начало резать глаза. Есть ничего не хотелось. Продукты все бросили. Стали уже выбиваться из сил, а Анадыри все нет.

Решили разойтись. Механик пошел правее, а Бастанжеев с мотористом — левее. Часа через два после того, как они расстались, Бастанжеева с мотористом подобрал каюр¹ — на собаках...

На другой день — 6 апреля приехал в Анадырь и Демиров со своими механиками. Спросили его, что случилось, почему он не на самолете. Демиров рассказал нам убитым голосом:

— Я хотел застать вас и лететь вместе. На Севере я первый раз, и опыта у меня мало. Запустили мотор, погода как будто хорошая, полетели. Шел низко. Не долетая Анадыри, попали в дымку. Я полетел еще ниже. Вот, кажется, скоро должна быть Анадырь. Видимость ухудшилась, теряю землю, а терять ее нельзя. Рад был вернуться и сесть на то место, откуда взлетел, но место это найти не могу. Не заметил, как на развороте зацепил крылом снег. Послышался треск. От удара загорелся мотор, и пламя тут же охватило весь самолет. Но мы успели выскочить...

Мы успокоились: в общем, все пришли, все целы. Жаль только — разбили самолет. Я сказал Савину:

— Куда вас несло, почему вы не подождали хорошей погоды?

— Челюскинцы не ждут, надо челюскинцам помочь.

А ведь почти слепой лежит, и боль в глазах страшная.

Погода немного улучшилась, и мы собрались вылететь.

Бортмеханик Галышева, наливая бензин, один бидон вылил не в воронку, а на себя. Пришел он в дом, стал закуривать, и вспыхнула одежда. Бортмеханика закутали в одеяла. Кажется, потушили, но открывать боятся. А он из-под одеяла кричит:

— Открывайте, я задыхаюсь!

Открыли. Он так обжег руки, что не мог работать.

У меня было два бортмеханика. Я одного отдал Галышеву. Механик, которого ослепило снегом, говорит:

— Водопьянов, возьмите меня, я хочу тоже работать по спасению челюскинцев.

— Куда же я возьму тебя? Ты — больной.

— Пройдет все.

Я подумал и взял его с собой.

¹ Ка ю р — погонщик собак.

ГЛАВА XXVI

Через Анадырский хребет.—Как я обсчитался на двести километров.—Скоро ли наконец будет дым?—В легендарном лагере.—Бобров выигрывает пари.—Последняя ночь на льдине.—Прощай, лагерь!—Мы «подлетаем» аэродром.—Почему Кренкель расчувствовался.—Челюскинцы в Уэллене.—Парад во время пурги.—Путешествие по торжествующей стране.—На родину в Липецк.—Мои планы на будущее.

Шесть суток сидели в Анадыре в ожидании хорошей погоды.

Совсем недавно тут же просидели три машины Каманина, Молокова, Пивенштейна.

11 апреля погода наконец улучшилась, но у Галышева на рулежке вдруг отказала бензиновая помпа. Исправить оказалось не так легко, надо было снимать трубки. Мне ни за что не хотелось, чтобы из-за этого пропал драгоценный ясный день. Решили последний этап перелета взять порознь.

Курс проложили прямо через Анадырский хребет. Ветер был восточный. Через один час с минутами пролетел залив Креста. И уже отсюда изменил курс прямо через Анадырский хребет на Колючинскую губу. Хребет оказался в этом месте невысоким: на высоте 1800 м. я свободно пересек его.

До Ванкарема осталось 1200 километров, а если по прямой, через Анадырский хребет, — на 600 километров ближе. Меня в Анадыре предупреждали:

— Ты знаешь, Каманин два раза пытался перелететь хребет, не перелетел. Учти это...

А «учти» — это значит: не лезь туда, куда не надо. Ну, думаю, по прямой, через Анадырский хребет все-таки на шестьсот километров короче...

В центре самого хребта есть долины, где можно сесть.

Единственная опасность в том, что на расстоянии 100—200 кило-

метров нигде не встретишь человеческого жилья. Во время перелета небо было совершенно ясное, местами незначительные облака.

На Колючинскую губу я не попал. Меня снесло сильным боковым ветром на запад, немного левее Ванкарема. Вышел на лагуну Амгуемы, которую принял за лагуну Пынгопильхен. «Все в порядке, — подумал я, — скоро будет и Ванкарем». Надо сказать, что на карте они очень похожи одна на другую, эти лагуны. А снос ведь не всегда учтешь. Вижу — впереди показался мыс. Я предупредил механиков — скоро-де Ванкарем. Подлетаю ближе, гляжу — большие строения, высокие две радиомачты. Что, думаю, такое? Говорили ведь, что в Ванкареме стоит всего один маленький домик да несколько яранг. А тут несколько домов и довольно больших. Сделал круг. Развернул карту, посмотрел внимательней. Эх ты, вот так Ванкарем! Да это же мыс Северный! На 200 километров обсчитался! Сообщил это механикам. Ну, дай здесь сяду, тут есть бензин, мы заправимся полностью и на этом же бензине сможем из Ванкарема слетать несколько раз в лагерь Шмидта, а то я слышал, что в Ванкареме бензина очень мало — с трудом его туда возили на собаках из Уэллена.

Так я и сделал посадку.

Благополучно.

Летели мы сюда от Анадыри всего 4 часа 30 мин.

В этот день на Ванкарем вылететь уже не успели. Вылетели 12 апреля утром. В Ванкареме была дымка. Через час показался мыс, но оказалось, что и это не Ванкарем, которого в дымке я не заметил, а мыс Онман. Что такое — опять промазал! Александров же уверяет, что мы еще не долетели до Ванкарема. «Пари буду держать, что пролетели, — отвечаю я. — Пиши, говорю, вымпел, я его брошу. Вот там идет публика, и видно, что не чукчи, по-русски записку прочитают. (А это уже шли нарты со спасенными челюскинцами в Уэллен.) Пусть они махнут рукой в ту сторону, где Ванкарем». Ну, взяли сбросили вымпел, сделали низкий круг, вижу, люди подняли, прочли, а там смотрю: несколько человек машут в ту сторону, откуда мы прилетели. «Ну, что я тебе говорил, — кричу Александрову, — а ты споришь...»

В общем, с большим трудом Ванкарем нашли. Дымка окончательно рассеялась.

Сел я хорошо, хотя площадка была неважная. Первый раз садиться трудно.

Встретил Бабушкина.

Он руководил полетами. Срочно разгрузили самолет, и я тут же вылетел в лагерь. Курс мне дали 50°.

Лететь до лагеря около часа.

— Как увидишь черный дым, — говорит мне Бабушкин, — это и есть лагерь.

Лечу один. Все внимание на компас, часы, а самое главное — гля-

дишь вперед, силясь увидеть дым. Вдруг и впрямь дым вижу. А если это не дым, а разводье? Я уже привык плутать. А тут вдруг сразу нашел. Очень напряженно всматривался в этот дым, даже глаза устали и начали слезиться. Дал им отдохнуть, посмотрел на часы, на приборы. Потом опять на черную точку. Тут уж ясно увидел, что это дым клубится.

Радости не было конца.

На своем советском самолете сделал большой перелет, достиг цели!

Сделал я круг над площадкой, границы которой сама природа резко обозначила торосами. Вид она имела длинной полоски 500 на 200 метров. В сторонке, вижу, стоит около торосов самолет Доронина, который прилетел на Ванкарем и в лагерь раньше меня.

Я много летал на Чукотке и знаю много всяких городов, но когда увидел лагерь Шмидта, то сказал себе: «Это же областной город!»

Сел я хорошо, пробежал не больше 150 метров и стал. Челюскинцы каждому из нас были рады. Порадовались и мне (а народу было уже немного).

— Наконец-то ты прилетел, товарищ Водопьянов. Долго мы тебя ждали, все-таки дождались!..

Бобров говорит:

— Я выиграл пари, я спорил, что ты долетишь. И я с тобой полечу.

Не выключая мотора, посадил я четырех человек и вылетел сразу в Ванкарем. Через сорок минут высадил людей уже в Ванкареме. Полет продолжался с посадкой в лагере всего два часа. Тут же я вылетел еще раз, привез еще троих человек. И на этом закончился мой рабочий день. Это было 12 апреля, когда в лагере всего-навсего осталось шестеро последних.

В эту ночь я узнал, как челюскинцы любили друг друга, как они переживали за тех, которые остались на льдине. Они не спали всю ночь. Вылезали из спальных мешков и выходили смотреть, не портится ли погода? Они знали, что в любую минуту может испортиться погода и поломать аэродром, а шесть человек в таких нагромождениях льдов аэродрома расчистить не смогут.

13 апреля мой самолет был приготовлен к вылету в лагерь, и в 6 часов утра я должен был сделать полет один, первым, так как другие самолеты еще не были готовы. На горизонте в море и в сторону мыса Онман была низкая дымка.

Из лагеря сообщили, что у них погода хорошая, ясная видимость — 35 километров. Я вылетел, поставил компасный курс 60°, учитывая, что впереди был курс 50°. При таком же ветре я вышел левой лагеря. Чтобы не повторилось то же самое и сегодня, я взял поправку 10° на норд. Через пятнадцать минут на высоте 1 200 метров я летел над дымкой,

которая от моря толщиной была всего 200 метров, по горизонту распылялась она очень далеко. Справа чуть виднелась верхушка острова Колючин. Радиус видимости торосистого льда километров 5, не больше. Я рассчитывал увидеть дым в лагере через сорок — пятьдесят минут, но пролетел пятьдесят пять минут и дыма не вижу. Через час туман кончился, а дыма все же не вижу. Я стал беспокоиться. В это утро появилось много разводий, которые давали испарения, их я принимал за дым, хотя с курса не сходил. Убедился, что разводья, после того как в одну и ту же точку смотришь с перерывом пять-десять секунд, сильно обманывают. Когда смотришь напряженно, глаза устают, и кажется, что это действительно дымовой костер.

Через час десять минут решил вернуться обратно в Ванкарем, не тратя попусту бензин, которого осталось в Ванкареме и без того немного. Через полтора часа из лагеря сообщили, что самолета нет, они сильно встревожены, и только через два часа тридцать минут они успокоились, узнав, что я благополучно вернулся обратно.

В двенадцатом часу дня мы вылетели тремя самолетами — Каманин, Молоков и я. Каманин захватил летчика-наблюдателя Шелыганова, который учел бы снос и в лагерь привел бы наверняка. После учета ветра, мы пошли курсом 80°; дымка рассеялась, видимость до 70 км. Через двадцать минут мы увидели дымовой костер, прилетели в лагерь. Первым садился Каманин, вторым Молоков, я выжидал, когда они сядут, снизился на 50 метров от моря, сделав несколько кругов над лагерем. В лагере около палаток увидел трех человек. Как я узнал после, это были тт. Бобров, заместитель Шмидта, капитан Воронин и радист Кренкель.

Мы еще не сели, а Кренкель уже передавал последнюю радиogramму: «Прилетели три самолета, сели благополучно, снимаем радио, сейчас покидаем лагерь Шмидта».

Я сел, а через две минуты пришли Бобров, Кренкель и Воронин. Между прочим Воронин рассказывал, как он с палаткой расставался: он очень не любил беспорядка в палатке. Зная, что по соседству есть медведи, которые тотчас придут после его ухода и будут всем распоряжаться, решил палатку забить. Но когда пришли самолеты, он так обрадовался, что впопыхах оставил в палатке шапку. Стал открывать палатку, взял шапку, но опять что-то забыл, опять стал открывать. В конце концов он забил палатку и пришел на аэродром.

Минут через двадцать-тридцать на аэродроме собрались все. Каманин взял летчика-наблюдателя и одного челюскинца. Ему же посадили в парашютные ящики, подвешенные под нижней плоскостью, восемь собак. Молоков взял двух челюскинцев и нагрузил в парашютные ящики вещи. Я взял троих: тт. Боброва, Кренкеля, Иванова, который ехал радистом на остров Врангеля.

Что же, нужно вылетать... Моторы работали. Иду, вижу: что-то ле-

жит, чернеет, смотрю — два чемодана, один фибровый. Чемоданы пустые. Решил взять: найдутся хозяева, спасибо скажут, — подумал я. В самую последнюю минуту, в стороне, я увидел пар сто теплого белья, рядом лежал матрац. Я решил и это взять. Не оставлять, так ничего не оставлять. Погрузил. Кажется, все. Один за другим самолеты стали подниматься.

Тов. Бобров попросил меня сделать последний прощальный круг над лагерем. Делая круг, я посмотрел на товарищей. Они смотрели вниз. Лица грустные. Кренкель что-то морщился.

Через сорок пять минут прилетели в Ванкарем. Я сел первым, за мной Каманин и Молоков. Сколько было радости!.. Трудно передать...

Нас вышло встречать все население Ванкарема (человек двадцать) и шестьдесят человек челюскинцев. Кинооператор тов. Шафран снимает, фотограф тов. Новицкий бегаёт и щелкает двумя своими «лейками», с которыми он никогда не разлучался.

Бобров поднимается в самолете, жмет мне крепко руку. Новицкий это увидел, бежит, спотыкается и кричит:

— Товарищ Бобров, благодарите еще раз, я не успел снять!

Новицкому вообще не везло — он часто опаздывал. Как-то раз, в лагере, Бобров провалился между льдин. Как Новицкий ни спешил к месту происшествия, все-таки опоздал. Подбежал, просит Боброва:

— Умоляю вас, повторите еще раз, вы ведь все равно мокрый.

Бобров отказался.

— Холодно, — говорит.

Выпустили собак. Они бегают вокруг самолетов, нашли хозяев, прыгают, ласкаются.

Вылезли челюскинцы из самолетов, прибывшие сюда ранее бросились к ним, стали целоваться.

Нас стали качать... Думали, закачают насмерть. Я улыбаясь сказал Кренкелю:

— Пощупай, это земля. Настоящая земля. Теперь тебя не будет носить ни на юг, ни на север... А ты морщился, слезы показались, когда я делал последний круг над лагерем. Жаль было расставаться, что ли?

— Нет, я плакал не потому, что расставался, а потому, что ты товарища Боброва на ноги мне посадил. Я и не мог удержаться, чтобы не пустить слезу.

Кренкель нагнулся, хотел пощупать через снег землю:

— Матушка ты моя...

А ему говорят:

— Это еще море... А земля в ста метрах.

— Как море! — кричит Кренкель. — Я еще на море? Скорей побегу на землю...

Шутить тов. Кренкель любит, но что он не трус — об этом все знают.

В этот же день я с тов. Молоковым вылетел в Уэллен. Со мной вылетели капитан Воронин, радист Иванов и тов. Копусов. По дороге на мыс Сердце-Камень, по просьбе члена чрезвычайной тройки тов. Небольсина, сбросил вымпел, где он просил выслать в Ванкарем несколько нарт.

В Уэллене нас встретило все население, приветствовавшее челюскинцев и нас, советских пилотов, которые на родных, отечественных самолетах выполнили такую сложную задачу.

Всего я спас десять человек. Лагерь Шмидта был ликвидирован 13 апреля.

Мой самолет показал себя на Севере хорошо, специальное оборудование дало отличные результаты. На этом самолете я налетал 100 часов, покрыв 20 с лишним тысяч километров, потом передал его Фариху и моему бывшему механику Бассейну, которые на нем слетали на остров Врангеля.

1 мая мы встречали в Уэллене, в Ванкареме никого уже не было. Мы принимали там парад, стоя на крыле самолета, демонстрация проходила мимо. Пурга, снег по колено.

21 мая мы покинули берега Чукотки, а 7 июня погрузились вместе с челюскинцами на пароход «Смоленск» до Владивостока.

Нас встречали тысячи людей... Летали самолеты, бросали цветы на палубу нашего парохода, и как метко попадали!..

Через трое суток выехали специальным поездом в Москву.

От Владивостока до Москвы сто шестьдесят остановок — сто шестьдесят митингов. И всюду, где бы ни останавливался поезд, нас встречали колхозники, колхозницы со знаменами, приветствовали и требовали без конца, чтобы мы рассказывали о лагере и полетах. На одной станции поезд шел тихо, рядом с вагоном бежала старушка лет семидесяти, а может быть, и больше, в руках она держала узелок и кричала:

— Детки, что же вы не остановились? А я вас ждала, я пирожков вам напекла.

Челюскинцы не раз смотрели смерти в глаза. Несколько месяцев они боролись с природой, и ни один мускул не дрогнул, а когда увидели у себя на родине теплую, родную встречу, не раз на глазах показывались слезы.

Тысячи людей с радостью сообщали нам о своих победах на социалистическом фронте.

Мы несли вахту до самой Москвы. Челюскинцам хорошо, их полный комплект — 104 человека, по шесть человек, а нас, летчиков, только семь. На каждой станции — пожалуйста, герои! Мы по шесть часов дежурили. В два часа ночи кончилась моя вахта, приехали в Омск. Меня не стали будить, я только что с вахты. Все пошли на площадь. В вагоне остались я и двое проводников. И вдруг на перроне появились пар-

тизаны. Принесли пирожные, а принимать-то некому. Меня проводники разбудили: «Давай принимай».

Я оделся, глаз не протер, а там кричат ура. «Пожалуйста, примите от нас подарки». И на тортах написано: «Привет челюскинцам и героям-летчикам». Потом подают что-то тяжелое. Оказались два жареных поросенка. Партизан жмет мне руку и говорит:

— Водопьянов, я как партизан желаю вам доехать благополучно до Москвы.

Когда мы летели спасать челюскинцев, за нами следил весь мир. Многие за границей не верили, что мы, советские летчики, на советских самолетах по неизведанным маршрутам долетим и спасем челюскинцев. Многие ждали, что наше правительство обратится к другим странам за помощью. Но мы отлично обошлись без помощи других стран. В четыре дня лагерь Шмидта был ликвидирован.

19 июня приехали в Красную столицу. Челюскинцев встречала вся Москва. Сколько было радости! Как мы гордимся, имея такую родину! Ведь только вспомнить — кем я был и кем я стал. До пятнадцати лет я не видел автомобиля. Девятнадцати лет я первый раз увидел самолет. Разве я мог мечтать при царизме о том, чтобы быть летчиком? Моя жизнь при советской власти — сплошная радость. Разве не радостно подниматься с одной ступеньки на другую? А сколько было этих ступенек? Сколько таких, как я?

24 июня специальным поездом челюскинцы поехали в Ленинград. И здесь встреча челюскинцев превратилась в народный праздник. Каждый завод (а их в Ленинграде немало) хотел увидеть челюскинцев у себя в гостях. Сотни писем от рабочих, инженеров, колхозников, школьников поступали ежедневно в гостиницу, где мы остановились.

29 июня вернулись в Москву. Я не стал отдыхать после трудной работы на Севере, а поехал по Советскому союзу на социалистические поля, на заводы, фабрики, шахты, промысла: посмотреть, как работают товарищи, и рассказать, как работали мы на Севере.

Я полетел на свою родину — в Липецк на таком же самолете, на котором летал спасать челюскинцев.

Пролетев Елец, я вновь увидел родные места... Здесь впервые я ощутил красоту летной жизни... Именно здесь я впервые жадно раскрыл глаза на расстилающуюся под аппаратом землю и услышал оглушительный рев моторов.

Больше чем кто-либо я знаю места, где ныне построен Липецкий гигант.

Я помню лес и песок на месте, где сейчас дымится домна.

Помню весь старый липецкий быт: грязный, вшивый, с кабаками и попойками. Я вырос в этом быту.

Мне трудно было пробиваться вперед. За мою любознательность, за то, что я интересовался техникой, меня били.

Часто я падал духом, но революция подняла меня, научила жить и работать.

Много я облетел и объездил городов и колхозов Советского союза, всюду рассказывая о нашей общей великой победе, а затем вернулся в Москву.

В моей жизни две радости. Первая — это радость труда, постоянной борьбы со стихией и вторая радость — семья.

С детьми у меня большая дружба. Перед тем как я выехал в Хабаровск, восьмилетняя дочурка Верочка и сын Вова очень серьезно мне заявили: «Ты лети на «отлично», а мы тоже будем учиться на «отлично». Пришлось согласиться. И кажется, что все трое слово сдержали.

Я верю, что в будущем, когда я уже не буду летать, у меня будет надежный резерв, которым я буду гордиться так же, как гордился сыном моя мать. Каждый очередной полет вызывает у моей матери слезы. Часто она говорит: «Не пора ли тебе, Миша, кончить делать такие тяжелые перелеты, ты уже достаточно полетал». Но каждое мое возвращение из полета вызывает у нее слезы радости и гордости.

Моя летная жизнь теперь в самом разгаре. Хочется мне заняться окончательной отшлифовкой самого себя, подтянуться по общеобразовательным предметам. Все трудное попрежнему меня привлекает. За каждый предложенный мне большой перелет я берусь с радостью. Сейчас меня захватила мысль о перелете: Москва — Архангельск — Карское, Лаптево, Чукотское, Берингово, Охотское море — Владивосток — Москва. Проект этого перелета я наметил еще в 1932 году и надеюсь, что в недалеком будущем перелет осуществится. Наш Советский союз настолько необъятен, что можно делать перелеты, которые будут равняться перелетам через несколько государств.

В новый самолет мы внесем ряд изменений, и он будет настолько хорошо оборудован, так усовершенствован, что даже молодой, неопытный летчик будет хорошо справляться с работой в тяжелых северных условиях.

Я часто пересматриваю сотни писем и телеграмм, которые передала мне редакция «Правды».

Тут и телеграфные требования колхозников-земляков информировать о перелете, и поздравления горсоветов, и предложения отдыхать в санаториях, и рапорты шахтеров, клепальщиков, плотников, трактористов, целых заводов.

Вот несколько наиболее радостных для меня писем:

«...Желаю вам доброго здоровья и в делах ваших хорошего успеха и счастья в дальнейшей работе. Михаил Васильевич! Я от имени шоферов посылаю вам пламенный, пролетарский, горячий привет и обращаюсь с великой пролетарской просьбой:

Я шофер Сталинградского края, Серафимовитского района, Песчановского мясосовхоза. Работаю шофером пять лет, с двадцать девятого года. Воспитанник детского дома. Образование мое низшее.

У меня пылающая огромная охота быть летчиком, и вот не знаю, как и куда обратиться, чтобы подвинуться к задуманному делу. Я обхожу все магазины и киоски и покупаю всякие книги, где пишется об аэропланах и летчиках, но учебника нигде не могу достать.

Я узнал, как вы были на промыслах тюленей, как вы летали с деревянным колесом и как летали в ночное время, и как вам угрожала опасность, но вы все же победили благодаря героизму и расчетливости. Я понял, что человек может все достигнуть со своей великой энергией, главное — не останавливаться ни перед какими трудностями. Ваши достижения звучат по всем уголкам Советского союза, да и иностранные державы тоже завидуют такому блестящему достижению.

Обратите внимание на мое громадное стремление и помогите мне. Посоветуйте, куда можно прямей обратиться, чтобы скорей получить звание летчика и научиться летать.

Шофер Скилков Г. М.

«... Ваши усилия, ваша борьба со стихией не пропала даром. 10 человек спасены вами. Спасены — как это гордо и человечно звучит.

Желаем вам и в дальнейшем быть всегда в первых рядах нашего славного, непобедимого воздушного флота. Гордо носите орден Ленина — высшую награду пролетарского государства и почетное звание героя Советского союза.

Привет вам, привет дорогому герою, но товарищеская просьба — не зазнаваться, а, еще более усовершенствуя свой самолет, быть всегда впереди и, когда нужно будет, встать «тучами летучими в облаках» на защиту отечества.

Примите наш пламенный привет от коллектива женщин фабрики «Парижская коммуна».

«... Мы твой приезд на нашу шахту отметили постановлением о постройке твоего имени самолета. И вот 24/X с. г. мы работали всей шахтой, и в этой работе самыми лучшими были мы, рабочие уклона № 2. План в сутки 680 тонн — дали 855 тонн.

Даем еще раз твердое слово — план будем перевыполнять.

Жмем крепко тебе руку, твоей жене, детям и шлем вам пламенный шахтерский привет.

Рабочие шахты «Артем» уклона № 2».

«...Михаил Васильевич!

В газетах пишут, что вы опять готовы к героическому полету, туда, на далекий Север, в ледяное царство, где уже вы были.

Нам, школьникам 21-й школы города Перми, так хочется чем-то вам помочь, а как помочь — не знаем. Вот мы и думаем: наше письмо вам даст еще большую энергию и вы сделаете перелет еще лучше, чем первый раз.

Мы все время будем следить за вашим полетом, да не только мы, а все школьники Советского союза. Только пусть радио передает о вас каждый день и газеты аккуратно сообщают.

Михаил Васильевич! Ох, далек ваш путь, но вы летите и с честью выполните все это. Только хорошо дорогой питайтесь, во-время отдыхайте и делайте физкультзарядку...»

Г. Пермь. Школа № 21 им. Кирова.
*А. Граевский, Зина Молокова, Кармилова Мила,
Кантарева Нюра, Кузнецова Надя, М. Кузнецов,
Костарева Галина».*

Тронуло меня письмо моих односельчан из колхоза «Красное знамя», Студеновского сельсовета:

«Мы помним тебя, когда ты был еще ребенком, еще тогда ты отличался храбростью и твердостью характера, а теперь ты стал бесстрашным летчиком.

Мы берем на себя обязательство сделать в этом году свой колхоз большевистским колхозом».

Я им ответил:

«Ничего героического в моей работе, кажется, не было. Я выполнил свой долг, задание правительственной комиссии, непосредственно руководимой нашим великим вождем товарищем Сталиным.

Скоро начнется уборка урожая. Я уверен, что ваш колхоз и все колхозники района не дадут погибнуть ни одному зерну. Ваше заявление — равняться по героям Арктики — крепкое заявление».

Так я ответил моим односельчанам — колхозникам того села, где я вырос, сынам моей родины, которая почтила меня самым высоким званием — героя Советского союза.

И добавил:

«Если понадобится дать решительный отпор тому, кто посягнет на наши границы, я снова постараюсь оправдать доверие партии и правительства и доказать, что никакому свиному рылу мы не позволим сунуться в наш советский огород».

ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ МЕЧТА

ATHEM EANNHETONHCO

Начальнику экспедиции на Северный полюс

ТОВАРИЩУ О. Ю. ШМИДТУ

Командиру летного отряда

ТОВАРИЩУ М. В. ВОДОПЬЯНОВУ

Всем участникам экспедиции на Северный полюс

Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи — завоевания Северного полюса.

Эта победа Советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполняют порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!

И. СТАЛИН

В. МОЛОТОВ

К. ВОРОШИЛОВ

Л. КАГАНОВИЧ

М. КАЛИНИН

В. ЧУБАРЬ

А. МИКОЯН

А. АНДРЕЕВ

С. КОСНОР

А. ЖДАНОВ

Н. ЕЖОВ

М. РУХИМОВИЧ

В. МЕЖЛАУК

СТАЛИНСКОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО

«Отправляясь в эту трудную экспедицию, — пишет О. Ю. Шмидт в статье «Сталинское задание выполнено», — мы чувствовали теплоту истинно человеческого отношения товарища Сталина к работникам, выполняющим задание партии и правительства. Эта теплота вдохновляла нас на выполнение сталинского задания».

«Предстоящая зимовка нелегка и рискованна, — пишет, расставаясь с Большой Землей, четверка беззаветных храбрецов, составляющих отныне советскую колонию на Северном полюсе, — но мы уверены в своих силах, чувствуем огромную поддержку всей страны и сделаем все, чтобы задание партии и правительства выполнить с честью».

Каким мужеством, каким спокойствием и достоинством веет от этих прекрасных строк! Ни тени бахвальства нет здесь. Люди написали то, что чувствовали, что чувствовал бы на их месте каждый достойный советский гражданин.

Это желание осуществлено, эта уверенность целиком оправдалась. Участников экспедиции приветствуют сегодня товарищ Сталин, партия и правительство. И вместе с ними весь народ поздравляет своих храбрых сынов — завоевателей Северного полюса.

Сколько людей в нашей стране хотело бы быть сейчас на месте славной горсточки храбрецов! Вместе с Водопьяновым лететь над льдами, пробиваться сквозь туман, грудью разрывать грозные облака, побеждать встречный ветер, суровые преграды Арктики и гордой победой увенчать славу нашей родины! Вместе с Папаниным остаться на дрейфующей льдине, вдаль от Большой Земли, и, не страшась суровой природы, идя навстречу лишениям, скромно и мужественно совершать свой подвиг во имя науки и человечества, во имя славы нашей родины! Если бы потребовала сейчас страна, горсточка храбрецов на полюсе превратилась бы в могучую армию бесстрашных и мужественных советских людей, готовых на любой подвиг.

Подвиг советских полярников вызвал всеобщее и горячее восхи-

щение в нашей стране. Восхищение, но не удивление. В стране победившего социализма уже не удивляются бесстрашию и мужеству советских людей. Мужество стало неотъемлемой чертой характера советского гражданина. Те чувства, которые вели к победе над полюсом отважных полярников, присущи всему героическому нашему народу. Не страшны никакие преграды, не остановят никакие враги торжества дела социализма, преуспейния нашей родины!

Бесстрашие, беззаветная преданность партии, Сталину, социализму, святой и чистый советский патриотизм делают скромных и незаметных вчера еще людей героями. Пограничник, нерушимо оберегающий священную советскую землю от грязного посягательства троцкистских и иных шпионов и диверсантов; моряк, прокладывающий путь во льдах, выполняя ответственные задания партии и правительства; железнодорожница, предотвращающая, рискуя жизнью, крушение, организованное троцкистами; рядовой коммунист, с большевистским мужеством и непримиримостью разоблачающий правых двурушников; колхозный пастух, смело бросающийся в огонь спасать общественное добро; почтальон, грудью отстаивающий народную кассу от грабителей, — все это рядовые советские люди. Они только честно и мужественно выполняют свой долг. Скажите им, что они — герои, и они ответят так же просто и убежденно, как некогда Василий Молоков: «Каждый сделал бы то же на моем месте».

Откуда же это чувство массового героизма в нашей стране? Оно воспитано всей историей самоотверженной борьбы нашего народа. Оно выпестовано и взлелеяно героической партией Ленина — Сталина. Оно расцвело пышным цветом в наши дни, когда слова товарища Сталина о том, что люди — самый ценный капитал, окрылили каждого человека нашей страны. Сознание собственного достоинства, вера в свои способности и силы, желание проявить себя в делах и подвигах, беззаветная преданность родине и партии — эти высокие чувства вызывают массовый героизм нашего народа.

Большевистская храбрость — это храбрость людей, знающих, во имя чего и для чего они совершают свои подвиги. Они знают, что дела их служат процветанию родины. Они знают, что мужество их станет примером для всех советских людей. Они знают, что лишения их и жертвы будут оценены, не забудутся нашим народом.

Твердо уверены они в поддержке родной страны. «В царстве вечного безмолвия, — пишет начальник зимовки на полюсе И. Д. Папанин, — среди вечных льдов, мы будем работать спокойно, зная, что о нас думает и заботится великая страна».

Куда бы ни занесла игра стихий дрейфующую льдину с четверкой смельчаков, — страна, народы СССР всеми мыслями, всеми чувствами с ними! Смело, спокойно могут делать эти смельчаки порученное им

беспримерное дело. Любвные, заботливые взгляды нашего народа прикованы сейчас к дрейфующей льдине.

Такой поддержки правительства, такой горячей всенародной любви не знали полярники ни одной капиталистической страны. Какой трагической горечью, какой тоскливой безнадежностью звучали прощальные письма капитана Роберта Скотта! Достигший Южного полюса и погибший там, он оставил эти страшные документы — как проклятье миру капитализма. Он пишет сэру Барри: «Умирая, прошу вас, дорогой мой друг, быть добрым к моей жене и ребенку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать». В последнем «послании к обществу» капитан Скотт, погибший во славу английского флага, взывает к своим соотечественникам с просьбой позаботиться о его семье. И горькой, отчаянной фразой обрывается последняя страница дневника: «Ради бога, не оставьте наших близких».

Победившие Северный полюс советские полярники не знают и не узнают этих горьких чувств. Забравшиеся на «край земного шара», они кровно ощущают сталинскую теплоту, заботу партии и правительства.

«Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполняют порученную им задачу по изучению Северного полюса». Эти слова руководителей партии и правительства окрыляют отважных зимовщиков полюса. Вдохновленные высоким доверием, в сознании своего долга перед родиной, перед партией, они приступают к несению трудной, но почетной вахты на Северном полюсе. Первые в истории человечества метеорологические сводки с полюса уже переданы по радио на Большую Землю.

Отважные сыны нашей родины — завоеватели полюса — дают новый, блестящий образец мужества советских граждан. Их пример воодушевит наших людей на новые и новые подвиги во славу социалистической родины. С той же большевистской страстностью, с какой побеждали полярники суровую природу, будет наш народ побеждать все и всяческие преграды на своем победоносном пути, сокрушать всех и всяческих подлых троцкистско-бухаринских шпионов, вредителей, диверсантов и террористов, пытающихся остановить наше движение вперед, к коммунизму.

Передовая «Правды» от 24 мая 1937 года.

*ТТ. СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, ВОРОШИЛОВУ, КАГАНОВИЧУ,
КАЛИНИНУ, ЧУБАРЮ, МИКОЯНУ, АНДРЕЕВУ, КОСИОРУ,
ЖДАНОВУ, ЕЖОВУ, РУХИМОВИЧУ, МЕЖЛАУКУ*

С СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

С непередаваемыми радостью и гордостью выслушали мы слова приветствия руководителей партии и правительства. Это гордость советских людей за свою изумительную страну, за свои великолепные самолеты, за невиданные условия расцвета науки и роста людей. Вы назвали создание станции на полюсе «подведением итога блестящему периоду работы». Это советский период исследования и освоения Арктики, это тот период, когда Вы лично, товарищ Сталин, выдвинули задачу освоения Севера, когда Вы лично указали план и средства и неизменно продолжаете поддерживать полярников руководством и вниманием. Нет большего счастья, чем быть в своей области исполнителем Ваших великих идей, нет большей радости и гордости, чем получить Ваше одобрение, наш дорогой вожьд и учитель.

ШМИДТ, ВОДОПЬЯНОВ, ПАПАНИН

«Правда», 25/V 1937.

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА М. В. ВОДОПЬЯНОВ О СВОЕМ ПОЛЕТЕ

Москва, редакции газеты «Правда»

СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС, 25 МАЯ, 6 ЧАСОВ 15 МИНУТ. (Радио)

Привет с Северного полюса трудящимся нашей родины!

Мы вылетели с острова Рудольфа 21 мая в 4 часа 52 минуты. Сели на полюсе в 11 час. 35 минут. При полете погода резко менялась: две трети пути мы шли над облаками. Временами приходилось пробивать их. Курс держали по солнечному компасу и радиомаяку. Временами попадались разрывы облачности. Были видны большие ледяные поля — то торосистые, то гладкие, то испещренные разводьями. Полюс был закрыт облаками. Мы были вверху. Незнание беспокоило: может быть, туман простирается до самого льда?

Спирин показывает рукой вниз: «Полюс!» У всех участников сияют лица.

В это время Иванов передает мне радиogramму: дети целуют крепко и сообщают, что экзамены сдали на отлично. Радость! Внизу — черные волнистые облака. Высота — 2 тысячи метров. Получив от О. Ю. Шмидта разрешение пробиваться вниз, я развернулся на 180 градусов. Солнце осталось вправо. Пошел вниз, солнце скрылось.

Мы — в сплошном тумане. Слежу за приборами. Бабушкин смотрит вниз, готовый в опасную минуту предупредить. На высоте 600 метров вышли из облаков. Под нами — сплошной редко торосистый лед с очень редкими разводьями. Мы с Бабушкиным выбрали подходящую льдину, прошли над ней несколько раз. Спирин бросил дымовую ракету. Определили направление ветра и пошли на посадку.

Замирает сердце: как сядем? Идем на высоте 10 метров. Под нами мелькнул высокий ропок. Впереди — ровное поле. Выключил моторы, сажусь. Машина бежит ровно — не прыгает. Быстро замедлила ход, остановилась. Всего пробежала 240 метров.

Приступили к постройке лагеря.

М. В. ВОДОПЬЯНОВ

БОЛЬШЕВИКИ НА ПОЛЮСЕ

О Северном полюсе написаны десятки книг. Достичь его пытались многие. И многие заплатили за это собственной жизнью. Но до сих пор эта точка земного шара остается загадочной и недоступной.

Одна из экспедиций, некогда снаряжавшихся на Северный полюс, была организована русскими людьми. Это была экспедиция лейтенанта Седова — беззаветного энтузиаста полярных исследований. Снаряженная на гроши, сколоченные ценою огромных усилий, экспедиция закончилась трагически. После двух лет упорной борьбы с суровой природой Седов погиб от цынги, не достигнув даже Земли Рудольфа, — за тысячу километров от полюса.

Великая пролетарская революция призвала к жизни Советскую Арктику. Борьба за освоение крайнего Севера с каждым годом развевалась все шире и шире. Наша научная мысль начала интенсивно работать в этом направлении. Советские ученые и полярники предложили несколько проектов покорения полюса. Известны, например, предложения полярника-орденоносца Минеева и проф. Визе, относящиеся к 1930—1932 гг. В лагере Шмидта, раскинутом на льдине в Чукотском море после гибели парохода «Челюскин», этот вопрос дебатировался очень серьезно. О. Ю. Шмидт высказал тогда очень ценные мысли относительно тактики наступления на полюс. Его горячо поддержали челюскинцы Ширшов и Кренкель. Сейчас они зимуют на полюсе в группе Папанина...

Академик Шмидт упорно разрабатывал свою идею и добился включения ее в государственный план освоения Арктики как задачи недалекого будущего. Экспедиция на Северный полюс венчает собою первый этап планомерной работы по освоению Полярного бассейна.

Независимо от своих предшественников я много лет работал над идеей покорения Северного полюса с воздуха. Как летчик я хорошо разбирался в возможностях полярной авиации и был убежден, что именно самолету предстоит решить этот сложный вопрос. Да, именно

самолету, несовершенство которого в свое время разбило столько блестящих идей!

Участие в челюскинской эпопее подтвердило мои предположения, а спокойный перелет по великой трассе Москва — мыс Шмидта превратил предположения в уверенность. Последующие перелеты помогли развить и детализировать окрепшую уже идею. На скелет теории нарастала чудесная плоть: практика, опыт, научные наблюдения.

Летом 1935 года О. Ю. Шмидт, для которого мои мечты не были секретом, доверил мне осуществление своего научного замысла. Произведенные мною расчеты ему оченьгодились. Взяв на себя руководство научно-исследовательской частью экспедиции на Северный полюс, Отто Юльевич поручил мне составить проект переброски людей и грузов в сердце Арктики.

До прошлого года среди советских летчиков и полярников не существовало единого мнения относительно того, какое именно время года наиболее благоприятно для полета в высоких широтах. А коль скоро этот вопрос не был ясен, мы не могли притти к общему мнению и в другом вопросе, тесно связанном с первым: никто не мог с уверенностью сказать, какой тип самолета наиболее приспособлен для полетов в Арктике — сухопутный на лыжах, сухопутный на колесах или гидродвигатель.

Для того чтобы положить конец спорам, мне было предложено совершить большой арктический перелет по маршруту Москва—Земля Франца-Иосифа—83° сев. широты. Еще до этого полета я считал, что лучшее время для экспедиционных полетов в Арктику — это ранняя весна: март — апрель — май. Полет целиком подтвердил эти предположения.

Зимой Арктика погружена в многомесячную полярную ночь. Без видимых ориентиров, без оборудованных по всем правилам авиационной техники аэродромов и промежуточных посадочных площадок в темноте летать невозможно.

Лето в Арктике изобилует густыми туманами, угрожающими самолету обледенением, гибелью. Летние туманы устойчивы, они занимают огромные площади и поднимаются на 5—6 тысяч метров. Позднее, уже после моего полета, все эти данные подтвердились вновь. Это было тогда, когда над снежными просторами Арктики летели герои Советского союза Чкалов, Байдуков, Беляков, Леваневский и Молоков.

На весну в Арктике падает наибольшее количество ясных, солнечных дней. В это время температура редко падает ниже 20—30° С, а туманы носят главным образом местный характер и не поднимаются выше 1000 метров. При таком тумане нет видимости по горизонту, но сверху, сквозь его пелену нетрудно уловить очертания земли или определить характер льдов.

Что касается техники пилотирования самолета в Арктике, то опыт

полета на Землю Франца-Иосифа навел на мысль о некоторых новых приемах. Надо сказать, что роль радио в дальних арктических перелетах неоценима. Захваченный непогодой в каком-нибудь пункте, пилот вынужден отсиживаться там, терпеливо дожидаясь улучшения метеорологических условий. В это время совершенно необходимо держать непрерывную связь с местом следующей посадки. Как только там установится летная погода, надо немедленно вылетать. Нечего опасаться встречи в пути с туманом, — его легко можно пробить и пойти над ним при ярком свете солнца. Подобный маневр не так уж сложен, — ведь полярные пилоты хорошо владеют техникой слепого полета. Важно лишь, чтобы на месте посадки была хорошая погода!

Во время перелета на Землю Франца-Иосифа я почти все время пользовался своим излюбленным методом полета «верхом», то есть над туманом. И всегда этот способ приводил к положительным результатам.

Я летел на Землю Франца-Иосифа по маршруту: Москва — Нарьян-Мар — Амдерма — Маточкин Шар — мыс Желания — бухта Тихая — Земля Рудольфа — 83° сев. широты. Осуществляя полет на Северный полюс, мы буквально повторили этот заранее проверенный маршрут. К тому же, летом 1936 года в Нарьян-Маре, на мысе Желания и на Земле Рудольфа были установлены радиомаяки.

Нам предстояло не только достигнуть географической точки Северного полюса, но и высадить на эту точку группу советских ученых, возглавляемую испытанным полярником-орденоносцем И. Д. Папаниным. Отважные ученые должны прожить на дрейфующем льду не менее года. В течение всего этого времени они будут непрерывно вести наблюдения над явлениями земного магнетизма, над состоянием тропосферы и стратосферы, над направлением ледовых дрейфов, морских и воздушных течений.

Последней задачей экспедиции являются снятие группы Папанина с полюса и доставка ее в Москву.

Наибольшие трудности сулили две детали задания: высадка группы людей на дрейфующий лед и переброска в глубь Полярного бассейна оборудования, продовольствия и горючего.

Успехи советского парашютизма подсказывали весьма соблазнительное и чрезвычайно эффективное решение первого вопроса путем осуществления парашютного десанта. Без риска для самолетов группу научных работников вместе со всем ее «хозяйством» можно сбросить на полюс при помощи нескольких десятков парашютов. Однако я с самого начала восстал против такого решения задачи. На мой взгляд, это резко противоречит духу социалистической эпохи: оберегая машины, мы поставили бы под угрозу жизни людей. Товарищ Сталин

сказал, что люди — самый ценный капитал в нашей стране. В этих словах заложен огромный смысл. Это — свидетельство великой заботы ленинской партии о человеке — активном строителе социализма, полноправном хозяине своей страны. Кто же дал нам право ради сохранности машин рисковать жизнью советских людей?!

Мы — полярные пилоты — предложили иной, диаметрально противоположный выход из положения: рискнуть машинами, чтобы сохранить людей. И этот единственно правильный вариант был принят.

Опыт прошлогоднего полета к 83° сев. широты убедил меня в том, что в районе полюса самолет посадить можно. Тогда же я подметил ярко выраженную особенность строения льдов: чем выше на север, тем ровнее становится ледяной покров. Эта особенность давала все основания предполагать, что в районе полюса найдутся подходящие для посадки самолета ровные ледяные поля. А не найдутся, — будем садиться с риском поломать машину. Мы сознательно шли на этот риск, ибо считали, что наш план дает лучший выход из положения.

На моем самолете, кроме экипажа, к полюсу отправился весь состав зимовки с основными научными приборами. Даже в том случае, если бы при посадке мы повредили самолет, нам ничто не угрожало: участники экспедиции имели с собой многомесячный запас продовольствия, а в баках самолета — большой запас горючего. Следовательно, было много шансов самостоятельно вырваться из ледового плена, если удалось бы отремонтировать самолет. В противном случае другие самолеты звена, получив по радио сообщение о нашей судьбе, имели бы полную возможность сбросить на парашютах дополнительные запасы продовольствия и необходимые для ремонта запасные части.

Идея парашютного десанта была окончательно забракована. Осталось решить вопрос о переброске многих десятков тонн жизненно необходимого для экспедиции груза. Это было трудное дело. Мы организовали базу экспедиции и уже с нее штурмовали полюс.

Место для базы я выбрал еще в 1936 году, во время своих полетов над Землей Франца-Иосифа. Наиболее подходящей для этой цели оказалась Земля Рудольфа, расположенная всего в девятистах километрах от полюса.

Осенью того же года, несмотря на тяжелую ледовую обстановку, т. Папанин дважды пробился к Земле Рудольфа. Он выгрузил там все необходимое для экспедиции и построил несколько жилых домов. Зимовать на базе остались двадцать человек.

Грузы экспедиции и зимовки мы перебросили из Москвы на базу при помощи пароходов. Переброску же грузов с базы на полюс нужно было осуществить воздушным путем. Зная это, мы остановили свой выбор на тяжелых воздушных кораблях «АНТ-6». Они обладают достаточными для этой цели грузоподъемностью и радиусом действия.

Выполнение задачи целиком могли бы обеспечить три тяжелых

машины. Однако из Москвы вылетели четыре. Четвертый самолет — это дань далеко идущей предусмотрительности. В самом деле: случись какое-нибудь несчастье с одной из машин, — что делать? Свертывать экспедицию? Сужать ее задачи? Нет, задание должно быть выполнено во что бы то ни стало! И его выполнение обеспечивает резервная машина, взятая в экспедицию «на всякий случай».

После высадки зимовщиков на полюсе основному звену тяжелых кораблей экспедиции больше нечего делать на базе. Они вернутся в Москву и будут использованы для других целей. На базе останутся один резервный тяжелый корабль и два легкомоторных самолета, предназначенных для разведки и связи. Эти машины будут находиться в распоряжении начальника летной части базы пилота Л. Г. Крузе. За год с зимовкой может случиться многое, и т. Крузе будет иметь возможность оказать ей немедленную помощь. По истечении же срока зимовки резервная машина снимет зимовщиков с полюса, или, вернее, с того места, куда их отнесет ледовым дрейфом.

Кроме четырех тяжелых машин, в распоряжении высокоширотной экспедиции находится еще один самолет — разведывательный. Понятно, что разведчик должен быть легче и подвижнее «воздушных дрейнуотов» — «АНТ-6». Для этой цели избран двухмоторный самолет «АНТ-7». Им командует полярный пилот П. Г. Головин.

По своим качествам и специальному оборудованию самолетный парк экспедиции не оставляет желать ничего лучшего. Задолго до старта мы получили с заводов новенькие самолеты и оборудовали их всем необходимым для полета в сложных условиях Арктики. Специальные приспособления позволяют быстро запускать моторы при любом морозе. Пилотская и штурманская рубки на самолетах этого типа бывают открытые. Мой бортмеханик Ф. И. Бассейн сконструировал специальный «фонарь» — обтекаемую, удобную стеклянную «крышу».

Приспособлений, облегчающих вождение и эксплуатацию самолетов в Арктике, мы сделали очень много, вложив в переоборудование машин весь свой опыт полярных пилотов.

Исключительное внимание уделено радиооборудованию наших самолетов. Оно настолько совершенно, что позволяет держать непосредственную связь с Москвой, как бы далеко от столицы мы ни находились в это время. При его помощи командир отряда, не отрываясь от управления самолетом, может разговаривать в воздухе со своим экипажем и с командирами летящих рядом кораблей так же легко и просто, как мы разговариваем по телефону из своей комнаты в Москве.

Технически совершенная материальная часть экспедиции находится в руках замечательных людей — испытанных и до конца преданных своей родине полярников. В числе пилотов экспедиции — такие выдающиеся люди, как герой Советского союза В. С. Молоков и орденоносец М. С. Бабушкин. Тов. Бабушкин летит вместе со мной на моем

корабле. Тов. Молоков — командир второй тяжелой машины. Командир третьей машины — замечательный полярный летчик-орденоносец А. Д. Алексеев. Командиром резервной машины назначен И. П. Мазурок, пилот-орденоносец, пользующийся огромным авторитетом на Дальнем Востоке.

Исключительная ответственность за успех такого перелета ложится на флагштурмана экспедиции. Без карт, пользуясь в полете одной только астрономической ориентировкой, он должен уметь привести звено к географической точке полюса. Всякому, кто хоть немного знаком с условиями самолетовождения в Арктике, понятна исключительная сложность такой задачи: трудно долететь до полюса, но во сто крат труднее найти его, точно определить эту точку с воздуха. Поэтому выбор человека, которому можно было бы поручить выполнение обязанностей флагштурмана экспедиции, беспокоил нас больше всего остальных. И все мы вздохнули свободно, когда узнали, что флагштурманом нашего перелета будет И. Т. Спирин. Майор Спирин стал широко известен стране после беспримерного перелета героя Советского союза М. М. Громова, в экипаже которого он находился. Большая техническая культура, серьезные знания и замечательные способности сделали этого человека выдающимся специалистом. Участие в экспедиции трижды орденоносного майора Спирина еще больше укрепляло нашу уверенность в своих силах.

Каждый день подготовки убеждал нас в том, что дело, которое поручено нам партией и правительством, дорого всему советскому народу. Стоило только на любом заводе, на любой фабрике заикнуться о том, что данный заказ предназначен для высокоширотной экспедиции, как его выполняли немедленно, вне всяких очередей, и мы получали продукцию наивысшего качества. Легко и радостно работать, когда чувствуешь, что тебя окружают миллионы друзей!

Мы знали, что наша экспедиция утверждена правительством по инициативе товарища Сталина. Мы знали, что он находит время внимательно следить за подготовкой перелета. И никто из нас не остановится ни перед какими трудностями, чтобы с успехом осуществить этот новый, невиданный еще в истории Сталинский маршрут!

НЕЗАБЫВАЕМЫЙ РЕЙС

Вот уже десять суток мы живем на Северном полюсе. С каждым днем наш лагерь растет. Первые дни на фоне торосистых нагромождений стоял одинокий самолет «СССР Н-170» и четыре палатки, в которых разместились первые тринадцать жителей полюса. Сейчас на этой прочной льдине находятся уже три четырехмоторных советских самолета, а при первой летной погоде присоединится четвертый корабль, ныне находящийся в 48 милях от нас. В этом советском лагере — в сердце Арктики — идет такая же напряженная работа, как в любом уголке нашей необъятной страны. Папанин занимается своим хозяйством, оборудуя зимовку, научные работники — различными исследованиями, механики готовят самолеты в обратный путь — от сердца Арктики к сердцу великой нашей родины — в Москву.

Глядя на эту кипучую работу, обычную для каждого советского поселения, мы как-то забываем, что находимся на Северном полюсе, куда столетиями стремилось человечество, в борьбе за достижение которого погибали десятки смельчаков.

Разумеется, и нам пришлось преодолеть немало трудностей. Арктика не раз дожимала нас сильными ветрами и снежными бурями. Не только в воздухе, но и на земле стихия угрожала нашим самолетам. Нелегко нам было сидеть на острове Рудольфа, много суток ожидая погоды. Но приходилось ждать.

Лишь благодаря сплоченности и спаянности всего коллектива, его организованности и целеустремленности нам удалось выйти победителями. Огромную роль в успехе перелета сыграли механики. О них я хочу рассказать читателям «Правды». Случай, имевший место на флагманском корабле, наглядно рисует сложность нашего перелета, самоотверженность, преданность делу наших механиков.

Флагманский корабль «Н-170» шел от острова Рудольфа к Северному полюсу. Моторы работали отлично, и их шум сливался в один мощный звук. Вскоре после старта поверхность океана была скрыта от

нас сплошными облаками. Мы шли над ними, затем облака появились и над нами. Мы летели в прослойке облаков.

Каждые 15 минут механики залезали в крылья, осматривали моторы. Через час пять минут после старта Бассейн заметил какой-то пар, идущий от левого среднего мотора. Полагая, что он идет из дренажной трубки, решил это проверить. Он закрыл рукой дренажную трубку, но пар продолжал идти. Морозов заметил, что он просачивается из крыла снизу. Тогда Морозов приложил руку к шву нижнего крыла, рука стала влажной: он сразу опознал, что это антифриз¹. Жидкость угрожала уйти из мотора. Видимо, где-то была повреждена магистраль. Мотор издавал звуки, как бы зовущие на помощь. Без этой жидкости двигатель не может работать, как человек не может жить без крови.

Управляя кораблем, я не сразу заметил, как механики торопливо забегали по самолету. Около меня прошел Отто Юльевич. Бассейн обратился к нему:

— Разрешите доложить: через час, а может быть и раньше, один мотор выйдет из строя. Придется лететь на трех.

— А исправить можно? — спросил Шмидт.

— Для этого нужно садиться, — ответил механик.

Отто Юльевич посмотрел в окно.

— Куда садиться? — сказал он. — Все закрыто облаками, ничего не видно. Полетим сколько сможем ближе к полюсу. А Водопьянову доложили?

— Нет, — ответил Бассейн. — Я заранее знаю, что он скажет: «Будем лететь на трех моторах».

— Вы все-таки доложите командиру.

Бассейн направился ко мне. Шмидт внимательно следил за ним. Сообщение Бассейна ошарашило меня. Что делать? — подумал я. — Возвращаться обратно — опасно, садиться с такой нагрузкой в такую погоду, — сядешь, а потом жди погоды. Посмотрел на моторы, прислушался: они работали ровно, чувствовалась их мощь.

— Пойдем вперед, Флегонт, — сказал я и, указывая на облака, добавил: — Эта мура, может быть, скоро кончится, тогда легко выберем ровное поле и садом. Спируну, Бабушкину, Папаниным (так мы зовем четырех зимовщиков) — ни слова, пусть не беспокоятся.

Отто Юльевич, следивший за нашим разговором, понял мое решение и улыбнулся. В улыбке чувствовалось одобрение. Однако, желая удостовериться, он подошел ко мне и спросил:

— Что решили?

— Идти вперед. Моторы работают хорошо, долетим на трех.

Пока шел разговор, Морозов и Петенин прорезали обшивку крыла и увидели в верхней части радиатора течь во флянце. Они замотали

¹ Антифриз — незамерзающая жидкость, которой наполняют радиаторы.

трубу флянца лентой, затем тесьмой, но жидкость продолжала сочиться. Тогда они стали прикладывать мокрую тряпку, которая впитывала жидкость. Затем выжимали тряпку в ведро, из ведра насосом перекачивали ее в бачок мотора. Благодаря этому потеря жидкости была незначительной.

Эту трудную операцию механикам приходилось проводить, высовывая голые руки из крыла при 23-градусном морозе и стремительном ветре от движения самолета. Обмораживая и раздирая до крови руки, эти самоотверженные люди — Бассейн, Морозов, Петенин — спасали драгоценную жидкость, а тем самым мотор.

Я не знал всей этой героической работы, но был очень обеспокоен и ожидал каждую минуту остановки мотора. Я забыл про него лишь тогда, когда верхний слой облаков сошелся с нижним и мы двигались в сплошном тумане. Тут все внимание было обращено на вождение самолета вслепую. Неожиданно я услышал голос Бассейна:

— Исправили, лети спокойно.

Не оборачиваясь, не отвечая, я продолжал вести самолет по приборам, строго выдерживая прямую по меридиану. Только на 88-м градусе облачность оборвалась. Спирин определил — летим правильно. Все остальные члены экипажа были спокойны, не зная об угрожавшей нам опасности.

А механики продолжали свою самоотверженную работу до самой посадки на полюсе.

И лишь в палатке, во время пурги, ожидая перемены погоды и прилета остальных кораблей, мы с Бассейном поделились с товарищами происшедшим. Отто Юльевич сказал:

— Я был спокоен, так как был уверен во всем экипаже корабля.

— А я верил в моторы, — сказал я, — они не подведут.

Герой Советского союза

М. ВОДОПЬАНОВ

«Правда», 1/VI 1937.

ОТ АВТОРА

Рассказать о своей жизни у меня неоднократно появлялось желание, а в 1933 году, когда, во время работы на линии Москва — Свердловск, около Лыскова, у меня отлетел пропеллер и я пять дней вынужден был ждать нового мотора, — вот тогда я впервые пытался изложить свою авиационную историю.

Первоначальные наброски своей книги я показывал т. Дурницыну П. А., председателю ЦК союза авиационных работников, и по его совету я продолжал работать над ней.

Советские писатели гг. Березовский Ф. А., Леонов Л. М., Лидин В. Г., Низовой П. Г. и Новиков-Прибой А. С. с большим вниманием слушали читку моей книги в санатории Аэрофлота и многими ценными советами и указаниями помогли мне закончить и улучшить ее.

Считаю своим долгом выразить им искреннюю благодарность за оказанную помощь и товарищескую поддержку.

Также и моему редактору т. Чечановскому М. О. за работу над книгой товарищеское спасибо.

Герой Советского союза

М. В. ВОДОПЬЯНОВ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава I	5
Глава II	11
Глава III	15
Глава IV	20
Глава V	25
Глава VI	28
Глава VII	31
Глава VIII	34
Глава IX	39
Глава X	42
Глава XI	46
Глава XII	49
Глава XIII	54
Глава XIV	59
Глава XV	63
Глава XVI	66
Глава XVII	68
Глава XVIII	72
Глава XIX	76
Глава XX	81
Глава XXI	86
Глава XXII	90
Глава XXIII	101
Глава XXIV	106
Глава XXV	114
Глава XXVI	131
Осуществленная мечта	141

Издательство просит читателя дать отзыв как о содержании книги, так и об оформлении ее, указав свой точный адрес, профессию и возраст.

Библиотечных работников изд-во просит организовать учет спроса на книгу и сбор читательских отзывов.

Все материалы направлять по адресу: Москва, Б. Гнезниковский пер., д. 10, изд-во «Советский Писатель».

Интересные отзывы будут опубликованы.

Отв. редактор М. Чечановский

Техн. редактор М. Терюшин

Корректор Е. Балабан

Уполн. Главлита Б 7439

Тираж 30 000. С. П. 131

Сдано в производство 2 июня 1937 г.

Подписано к печати 15 июня 1937 г.

Бум. 70 x 92¹/₁₆. Печати. лист. 10.

Авт. лист. 8,47. Кол. знаков в печати.

листе 46368. Звк. 5632

Типо-литография имени Воровского,

ул. Дзержинского, 18.

Цена в обложке 2 р. 50 к.,

в переплете 3 р.

Ц. 1937 г.
Акт № 183

1968

3 руб.

M 7777

37 4

ГПБ Русский фонд

37 - 4

551