

**ЛЯПИДЕВСКИЙ**



ВСТУПАЮЩИЙ, ПОСЛАВ  
ПОСЛАВЛЯЮЩИЙ СЕБЯ И СВОЮ  
СТАВЛЯЮЩИЙ

Г.П.Б. в. Лип.  
И. 1885 г.  
Лип. № 15







**НЕТ ТАКИХ КРЕПОСТЕЙ, КОТОРЫХ  
БОЛЬШЕВИКИ НЕ МОГЛИ БЫ ВЗЯТЬ.**

**СТАЛИН**

Г.П.Б. в Лнгр.  
Ц. 1935 г.  
Акт № 68

СТАНИ  
ПОДПИСАНЫ И ПОДПИСАНЫ  
ИЗДАНЫ В ПЕЧАТИ, КОТОРЫХ

Л.П. в 1932 г.  
11 1932 г.  
10 1932 г.





34-1

306a

43

**А. ЛЯПИДЕВСКИЙ**



# ПЯТОЕ МАРТА

**МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ. 1935**

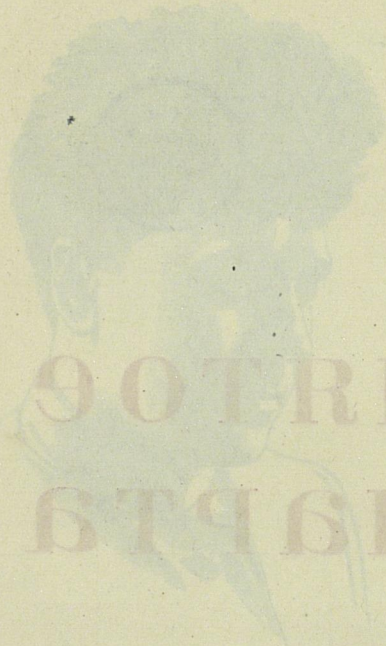


123

1-48

3020

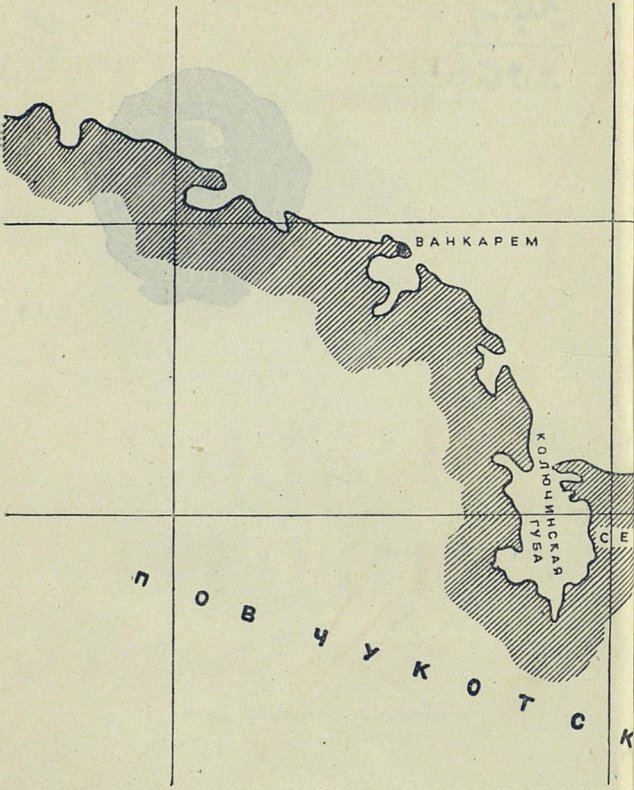
ИЗДАТЕЛЬСТВО



ПОТРИ

БТЧБМ



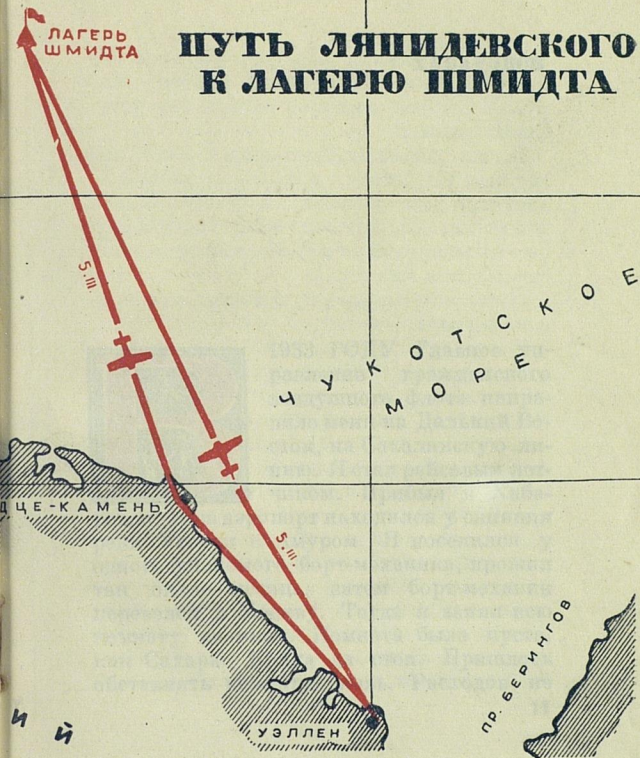


БАЙКАЛ

КАМЧАТКА  
ОСТРОВ

Е  
О  
В  
Ч  
У  
К  
О  
Т  
С  
К

# ПУТЬ ЛЯШИДЕВСКОГО К ЛАГЕРЮ ШМИДТА









1933 ГОДУ Главное управление гражданского воздушного флота направило меня на Дальний Восток, на Сахалинскую линию. Я стал рейсовым летчиком. Прибыл в Хабаровск. Наш аэропорт находился у слияния реки Уссури с Амуром. Я поселился у одного знакомого борт-механика, прожил так около месяца, затем борт-механик перевелся в Москву. Тогда я занял всю комнату целиком. Комната была пуста, как Сахара. Койка да стол. Пришлось обставлять комнату вновь. Расходов не

оберешься: купил абажур, украсил стены — повесил флаг морской, кортик, гитару. Приобрел примус, кастрюлю, утюг. Стало уютно.

Начал работать. Дали мне «W-33». Самолет был рассчитан на шесть мест: пилот, борт-механик, четыре пассажира. Наш рейс был Хабаровск — Троицк-на-Амуре — Нижнетамбовск — Мариинск и дальше к бухте Виахту.

Летал еще на северную часть Сахалина, в город Охэ.

За месяц раза четыре-пять бывал в каждом пункте, рейсов восемь-десять делал в оба конца. Вozил пассажиров и почту. Пассажиров бывало много: связь Сахалина с материком поддерживают только самолеты да пароходы. В штормовую погоду пароход не может выйти в пролив, должен по две недели выжидать. Остается одна связь — самолет.

Главным образом летали ответственные работники: секретарь Сахалинского обкома, председатель облисполкома, представители пограничного отряда, кооперативные работники, сотрудники рыбного треста и нефтяных промыслов.

Рано утром приходил я бывало на аэродром. Рассвет. Жужжит пропеллер, механик уже возится у самолета. Иду в дежурку, беру бортовой журнал, аптечный чемоданчик. Выхожу к реке.

Пассажиры уже ждут меня. Начинается посадка. Вихрь от пропеллера сдувает в сторону пассажирские шляпы. Держась за шляпы, пассажиры протискивают чемоданы.

Сажусь я, потом борт-механик. Иду на старт. Дежурный поднимает белый флаг. Самолет останавливается. Флаг опущен, самолет начинает разбег. Он начинает его медленно, тряско, затем выбоины исчезают... Все легче, все стремительнее бег, и вот, качнувшись, самолет летит уже над лошадью, над ямой, над оврагом.

Не так-то легко летать с пассажирами. Все человеческое свойственно им: их тошнит во время самолетной качки, их сердит, когда нет супа в столовой аэродрома.

Все это обрушивается на рейсового летчика. Пассажиры приходят к нему с жалобами и с претензиями. Иные, которых тошнит, просят скорее спуститься, дру-

гие, которые спешат, умоляют не делать посадки даже в установленных местах. Рейсовый летчик должен быть всем: и доктором, и утешителем, и арбитром.

За время работы на Сахалинской линии не было у меня ни особых приключений, ни аварий. Все шло благополучно. Расскажу об одном происшествии.

Однажды во время осоавиахимовского праздника пришлось мне катать активистов над Хабаровском. Полет стоил двадцать пять рублей. Четырнадцать-шестнадцать человек садилось в кабину. Возил их десять минут над городом и опускался. Вдруг заметил какого-то подозрительного человека, японца. Человек этот полетал один раз, а потом вторично явился. У меня возникли сомнения. Гляжу, пришел он раньше всех, приехал на своей машине. А в это время прилетела как раз бригада тяжелых кораблей и стала около аэродрома, прибыла Амурская флотилия и стала на базе. Я предупредил начальника линии:

— Странный человек! Как бы не оказался он активистом какой-нибудь зарубежной организации.



— Ничего нельзя сделать, мы билеты продаем, надо катать.

«Хорошо, — думаю, — покатаю же я тебя!»

Поднялся и, вместо того чтобы летать над городом, полетел поодаль, туда, где ничего особенно интересного не было. Двадцать минут мотался над сопками да над лесом. Когда спустился, пассажиры на меня навалились. Шум поднимают, деньги обратно требуют. Кое-как отговорился. И все же я оказался прав. Начальство потом согласилось со мной. Вскоре круговые полеты над Хабаровском были прекращены.

Жизнь рейсового летчика кажется мне довольно однообразной. Я бы назвал эту жизнь монотонной. Сначала интересны новые, неизведанные места; потом все изучено, привычно, летаешь изо дня в день...

Рейсовые летчики бывают людьми самыми разнохарактерными. Некоторым из них нравится линейная работа. А другие, наоборот, не хотят работать на одной линии. Как-то скучно: все одно и то же, одни и те же места, одни и те же люди.



Скажу откровенно — линейная служба не очень-то мне нравилась. Конечно я понимал, что и такая работа нужна советской стране, но очень хотелось мне перейти на другую службу. Первое время привлекали меня новые места, новые люди. Потом все приелось, стало скучно. Есть, признаюсь, у меня одно свойство. Хочется мне постоянно видеть, испытывать, чего еще не видел и не испытал. Часто говоришь себе: «Сиди, не шуми». Но разве уговоришь себя? Не уговоришь! Хочется видеть новое, слышать новое, понимать новое.

Скучно болтаться на одном месте. Такой уже я родился. Может быть, впрочем, это от молодости.

Мне всегда хотелось сделать что-нибудь замечательное, удивительное, чего никто никогда до меня не делал. Подвиг? Нет, просто что-нибудь интересное для страны.

Кстати, о подвиге. Один журналист все допрашивал меня, как отношусь я к Матерну, к Посту и к другим рекордсменам, признаю ли я их полеты за подвиг.

Я сказал, что люди они сильные, но

Подвигом их работу я назвать не могу. Почему? А потому, что полеты свои они совершают из-за денег, без пламени, без души, по одному лишь расчету. Нет! Летать надо с огромной любовью. Подвиг свершает тот, кто летит для человечества, для будущего, для страны, чтобы радовалась страна, чтобы страна тебя уважала. Подвиг — это пламя и кровь.

Итак, рейсовая работа меня не слишком-то радовала. Очень тянуло меня на север. О севере я понятия не имел, но рассказы полярных летчиков меня увлекали.

Один из моих товарищей, Куканов, шел на зимовку на мыс Северный. Он прилетел в Хабаровск, а потом вместе с Леваневским полетел до Анадыря. Это был самый первый полет по указанной линии.

От Куканова я узнал, что начальник летного сектора Севморпути Шевелев ищет людей; особенно нужны морские летчики.

— Если ты хочешь работать на севере, — сказал мне Куканов, — напиши Шевелеву.

Я подумал, согласился и написал письмо. В октябре 1933 года получаю от Ше-

велева радиogramму: «Уншлихт молни-  
рует приказ выехать во Владивосток, в  
распоряжение особого представителя на  
Дальнем Востоке для выполнения прави-  
тельственного задания». Это было задание  
о вывозе людей с трех пароходов, зази-  
мовавших у мыса Биллингса во льдах.

Я прибыл во Владивосток в распоряже-  
ние уполномоченного Севморпути, кото-  
рый немедленно приказал мне принять  
два самолета «АНТ-4» и отправиться на  
север.

Итак, мне предстояло ехать на север.  
Север! Я ничего не знал о нем. Представле-  
ния о нем были весьма смутные. Я по-  
нимал, что придется много работать, но  
в чем заключается работа на севере, по-  
нятия не имел.

Работы же я не боялся. Привык ра-  
ботать с самого детства.

## ЛЕНИНГРАД— СЕВАСТОПОЛЬ



**РАБОТАТЬ** я начал в 1917 году, девяти лет отроду. В ту пору семье было туго, пришлось мне пойти в батраки. Я ездил на тягловых, копы к току подавал. Ломал кукурузу, резал подсолнух. За работу расплачивались осенью. Получал я три мешка пшеницы, полвоза кукурузы, немного подсолнуха. Когда работа кончалась, я отправлялся учиться в сельскую школу.

Так каждый год.

Когда немного подрос, стал работать



кузнецом, рыбаком, слесарем, шофером. Потом летчиком.

Я поступил в летную школу в 1926 году. Это была Военно-теоретическая школа воздушных сил в Ленинграде.

В Ленинград я приехал впервые. Погода была скверная; я и раньше слышал, что там климат не очень веселый.

Школа помещалась на Краснокурсантской. Нас приняли и немедленно отправили в карантин. Приехало человек полтора со всех концов Советского союза. Всех распределили по ротам.

27 сентября 1926 года я был зачислен в роту. Было мне восемнадцать лет. Так началась моя юность.

Тут же после поступления в школу мы приступили к занятиям. Были разбиты на отделения, наше отделение называлось ускоренным. Группа у нас была самая разнородная, были курсанты со всех концов Советского союза. Мы быстро подружились. Все хотели учиться и стать замечательными летчиками. Хотелось стать героем. Изобрести что-нибудь сногшибательное. Открыть что-нибудь вроде Америки. Произвести переворот в технике, в



полетах, в плавании, в игре на гитаре. Быть всюду первым. Юношеские мечтания! Однако учился я хорошо.

Преподавательский состав был самый разнохарактерный, проходили мы теоретический курс: физику, математику, механику, аэродинамическую теорию авиации в порядке постепенности. Из общественных предметов занимались политэкономией, экономической политикой и историей партии.

Когда закончился основной теоретический курс, началось изучение материальной части самолета. Изучали главным образом учебный самолет и учебный мотор. Самолет «У-1» («Авро-504-К») с мотором «РОН-120-НР» с вращающимся цилиндром. Потом изучали другие моторы. Распорядок у нас в роте был военный. По сигналу вставали, шли гулять, потом завтрак, занятия, перерыв на обед, опять занятия. Занимались восемь часов в день, за исключением выходных.

Отдых мы проводили организованно, посещали кино, театр, сады, зимой — каток. Иногда, впрочем, ходили и в одиночку. Больше всего я любил оперетту.

В Ленинграде я проучился восемь месяцев. За это время прошел сокращенный курс, который обычно тянется полтора года. Меня направили в школу морских летчиков в Севастополь. Школа эта не имела тогда широкого масштаба: морских самолетов было немного. Большинство моих сотоварищей, курсантов Ленинградской теоретической школы, пошло в сухопутные летные школы.

Итак, прибыл я в Севастополь в 1927 году. Прежде всего необходимо было пройти морскую практику. Нашу группу направили на крейсер «Червонная Украина». Остальные две группы пошли на эскадренные миноносцы. Первый морской мой поход совпал с маневрами Черноморского флота.

Эскадра вышла в Одессу с расчетом пройти к берегам Румынии, потом провести маневры в море и возвратиться обратно. В море я бывал уже раньше, но на военном судне оказался впервые. Мы должны были изучить все вахты: вахту кочегара, рулевого, сигнальщика и т. д. Начали с вахты кочегара. Получили кочегарскую робу, полезли в кочегарку.

Казалось, кочегарство — пустяковое дело. Но нет, надо иметь навыки, надо регулировать пар, иначе упадет давление в котлах. После нескольких вахт я постиг кочегарство. Потом стоял на вахте у электрического руля, стоял на машинном телеграфе. Стоять у электрического руля довольно трудно. Нужно хорошо слушать команду; если не дослушал, тогда беда.

Однако самое трудное — это сигнальная вахта. Тут нужно прекрасно знать сигнальный код. Я знал код лучше всех, знал все сигналы, знал клотик. Однако именно на сигнальной вахте со мной произошел неприятный инцидент.

Было это во время тех же маневров. На маневрах присутствовали Ворошилов, Муклевич, Буденный, Якир.

Мы выходили из Одесского порта. Я как раз стоял на вахте на «Червонной Украине». Штаб и весь Реввоенсовет находился тут же. С нами были корабли «Коминтерн», «Петровский»; «Незаможник».

Я стоял на вахте сигнальщиком. Старший сигнальщик в это время куда-то ушел. Командующий морскими силами Ор-

лов получил распоряжение от Муклевича, чтобы все суда пошли в кильватер. Нужно было об этом сообщить кораблям. Сообщение должен был как сигнальщик сделать я. Клотиком я обязан был показать кораблям «единицу», которая согласно коду того времени гласила: «Следовать в кильватере за мной».

— Дать «Коминтерну» единицу, — приказал Орлов.

Прежде чем дать «единицу», нужно вызвать «Коминтерн». Вызываю «Коминтерн»; он отвечает: «ясно вижу». А я, как на грех, в этот момент забыл, как нужно подавать «единицу». Несчетное количество раз ее подавал, а тут забыл. Уже выходим из порта, сейчас нужно заворачивать, а куда идти, ни один корабль не знает. К счастью, подоспел старшина сигнальщиков. Я к нему:

— Как дать единицу?

— Очень просто, — отвечает он и тут же показывает.

Инцидент исчерпан. Пар с меня валом валит в первый раз в жизни.

После маневров приступили к занятиям в школе. Повторил теорию авиации,



аэродинамику. Приступили к рулежке. Рулежка довольно занятное дело. Плоскости у основания корпуса самолета расшиты, чтобы самолет не имел подъемной силы: рулежка дает представление о том, как нужно управлять самолетом в воздухе. Управляешь однако не в воздухе, а на земле. Сидишь и рулишь вправо, влево, хвост поднимаешь, хвост опускаешь. Только и вертишь хвостом.

Первый полет начался так. Инструктор сел в самолет и сказал мне:

— Сидите, не трогайте управления, наблюдайте за положением машины, управлять буду я.

Хорошо. Поднялись. Я сижу сзади, инструктор в передней кабине. Сижу и гляжу. Руки свободны. Делать нечего. Летишь и тщательно следишь за малейшим движением инструктора, за положением машины.

Во время второго полета инструктор сказал мне:

— Берите управление и ведите по прямой, я буду вам указывать на ошибки.

Взял управление. Пошел. Идешь по прямой, но это не прямая, потому что са-



молет мотается вниз, вверх, вправо и влево. Не слушается руля — что ты тут станешь делать?

Было у меня много инструкторов. Среди них оказался Молоков, ныне герой Союза. Однако главным моим учителем в летном деле был Леваневский. С ним я прошел всю учебную программу и тренировку на учебной машине.

Я шел успешно, мне был предложен контрольный полет с командиром звена Озеровым. Что означает контрольный полет? Это экзамен. Если командир звена найдет, что ученик летает хорошо, тогда ученик будет допущен к самостоятельным полетам.

Экзамен! Как описать это чувство! Вся судьба твоя на ладони. Решается жизнь. В последний раз обходишь самолет, делаешь последние приготовления. Сердце бьется неровно...

Командир садится. Я выруливаю, поднимаю руку: прошу дать старт. На вышке взвивается желтый флаг: «Добро!» Начинаю разбег, взлетаю. Иду по кругу. Тут командир выключает мотор.

— У вас вынужденная посадка, — говорит, — действуйте!

Я разворачиваюсь и сажусь. Командир ничего не говорит. Подымаемся вновь. Снова идем по кругу. Тут мотор действительно отказал. Я развернулся, сел, вылез, осмотрел мотор. Оказалось, лопнуло коромысло у клапана. Подошел катер и отбуксировал нас в сторону.

Командир Озеров отошел, начал говорить с инструктором. В это время сменили коромысло, и машина опять была готова к полету. Потом смотрю — несут красные флажки. Их привязывают к стойкам самолета. Что означают флажки? А вот что. Это сигнал: ученик летит самостоятельно. Другие самолеты, которые летают в воздухе с инструкторами, должны уступать такому самолету дорогу.

Вижу я эти флажки и думаю:

«Ну, значит, дело в шляпе! Экзамен выдержан. Сейчас будет самостоятельный полет».

Действительно, сажусь в самолет. Леваневский хлопает меня по плечу.

— Ну, теперь валяйте!

Выруливаю на старт, иду на взлет, взлетаю удачно.

Инструктора на самолете нет. Впечатле-

ние самое хорошее, радость, гордость: чувствуешь, что машина послушна тебе, впереди никто не сидит. Ведешь машину, следишь за ней. Куда хочешь, туда машина и идет. Смотришь — внизу люди ходят, поезда, автомобили, садики, магазинчики, домишки.

Разные мелодии приходят в голову. Веселые и грустные. Летишь и поешь. Хорошо!

Сделал посадку, подошел Леваневский, поздравил с благополучным исходом.

Дальше шла программа тренировочных полетов — полетов в усложненных условиях, с боковым ветром, потом посадка на волну, посадка на различных скоростях и т. д.

Всю эту программу я закончил в феврале 1928 года. Затем мы занимались теорией, изучали боевой самолет. На учебной машине летать легко. Другое дело — на боевом самолете.

В Севастополе школа расположена в бухте Голландия. Когда нам разрешали идти в город, мы отправлялись туда на катерах.

Много занимался я спортом. В волей-

бол играл, на велосипеде катался. Особенно увлекался партерной акробатикой. Я работал за нижнего. Получалось прилично. Выжимал я в то время два с половиной пуда левой рукой, так что худосочия не наблюдалось.

Усиленно работал я в это время по комсомольской линии, нес целый ряд общественных нагрузок.

Комсомол хорошо обтесал меня. Был я кубанским парнем, любителем драться, уважал в душе одних силачей да легкоатлетов. Оказалось, что дело не в одних бицепсах. Засадили меня за учебу.

Это было хорошее комсомольское время. Учились, пели, смеялись, влюблялись, спорили. Спорили о жизни, о дружбе мужчины с женщиной, о революции на Западе, о том, кто лучший летчик в мире, о том, какие надо носить костюмы. Ходили в театр. Стерлась моя кубанская дикость. Я стал шире, научился уважать человека, талант человека, ум человека, человеческое геройство.

Меня часто спрашивают газетчики:

— Когда вы, Ляпишевский, окончательно стали советским человеком?



Товарищи забывают, что я вырос целиком как советский парень. Я старше революции на девять лет. Никаких переломов, о которых пишут в романах, у меня не было. Читаешь о таких вещах только в изящной литературе. Читаешь и думаешь: вот какие истории бывают! Как будто все это сто лет назад было.

Советская страна для меня родина полностью и целиком. Когда я, как всякий парень, мечтал о том, что буду великим летчиком, знаменитым волейболистом, замечательным изобретателем, я никогда не отделял себя от моей страны. Я мечтал прославить нашу страну, быть великим советским летчиком, стать удивительным советским человеком.

Родина! Этим все сказано. Отдать жизнь и силы свои родине!

Тренировочная программа была закончена в апреле 1929 года. Началась серия полетов по боевому применению. Тут и разведка, и ориентировка, и стрельба, причем полеты длительные — два с половиной — три часа. Совершенно самостоятельные полеты в Ялту, Евпаторию с инструктором летчиком-наблюдателем. Этот ин-

структор контролирует меня уже не как летчика, а как «наблюдателя», т. е. смотрит за тем, на какие курсы я выхожу, правильно ли иду по компасу.

Начала меняться и моя личная жизнь. Пошли разговоры о том, кто куда поедет после окончания школы. Меня особенно никуда не тянуло, и когда меня спрашивали, куда я хочу, я отвечал: «Все равно куда». Некоторые хотели остаться в Севастополе, другие просились в Ленинград. Несколько человек изъявило желание поехать на Дальний Восток.

Нас выпустили 8 июня 1928<sup>9</sup> года. Вышел приказ Реввоенсовета о присвоении нам звания командиров Рабоче-крестьянского Красного флота. Устроен был торжественный выпуск. Мы надели настоящую командирскую форму.

Меня назначили в Ленинград, в Нэскадрилью на тяжелые морские самолеты.

Началась трудная, суровая, самостоятельная летная жизнь. Ребячество кончилось.

## ДЕТСТВО И ОТРОЧЕСТВО



**В**ПРОЧЕМ, и ребячество было у меня нелегкое. Как я уже говорил, родился я на Кубани, жил в станице Старощербиновке. С девяти лет начал работать. Работал мальчишкой-батраком. Зимой учился в школе.

Было это в 1916 году, в самый разгар войны.

Хмурое настроение царило в нашей кубанской станице. Цены на продовольствие растут, все дают по норме, обесценились деньги.

В этот год я в первый раз в жизни

увидел автомобиль. На автомобиле проезжал один генерал-майор в Ейск. Он остановился в Старощербиновке, где у него был приятель — областной атаман.

Дух захватило у меня при виде такой машины. Я решил смастерить автомобиль, украл доски, гвозди и молоток. У меня был трехколесный велосипед, — я его сломал, чтобы добыть колеса. После больших усилий сделал нечто вроде автомобиля. Немного передвигалось, если сзади подталкивать. Гудело.

Затем появились у нас фотографии танков — я принялся делать танки. Главным образом удивляло, что танк рушит телеграфный столб и взбирается на стену. Я поставил бревна на колеса и таким «танком» начал бить старощербиновские заборы. За это били меня, и как!

Мне в то время нравились всякие лишние картинки — кавалерийская атака наших частей, подвиги Козьмы Крючкова. Мне это нравилось не потому, что я был настроен против немцев, а потому, что вообще привлекала храбрость, атака, штурм. Я сам пробовал джигитовать на лошади. Однако неудачно. Лошадь рва-



нулась, и я вывихнул ногу. После этого я бросил джигитовку.

Был я мальчишка резвый, но душа у меня была мягкая. Любил я песни, любил сидеть над рекой по вечерам. Прельщали в сказках дальние поиски, верность до смерти. И чтобы было страшно. И чтобы был счастливый конец. Все хотелось мне уйти куда-нибудь, увидеть станции, поля, города, войну.

Такой я и теперь. Люблю читать. Все новое, невиданное прельщает меня. Люблю песни. Сердце щемит, когда запоют подчас. Как начнут иногда:

Мы шли на вест. Несли врагу гостинец...— так слезы и выступают на глазах.

Однажды весной, во время урока арифметики, когда мы складывали двухзначные цифры, нам сообщили, что Николай отрекся от престола. Ученики старших классов посвятили нас в ход событий. Начались дни революции. Мы, десятилетние, митинговали, выбирали представителей в учебный совет, выбрали наблюдательный совет, чтобы учителя учили правильно. Много шуму было из-за буквы «ять». Когда пошли слухи, что «ять»

собираются отменить, педагоги встали на дыбы. Кричали, что без «ять» начнется порча языка, что так дальше работать нельзя.

После июльских событий стали появляться революционные воззвания, даже казаки приносили с собой маленькие книжонки. Один казак принес воззвание Совета рабочих и солдатских депутатов. Многие тогда стали говорить, что этого казака надо арестовать. Не арестовали, так как за него заступились: он-де не виноват, если ему на фронте такое воззвание дали.

Собралась рада, атаман произнес речь. — С фронта, — сказал атаман, — бегут солдаты, а казаки с фронта не удирают!

Речь звучала фальшиво, потому что тут же стояли казаки, бежавшие с фронта.

Наступила осень. Пошли слухи, что армия развалилась, что немцы заберут всю Россию и будут топтать жен и детей, мучить, рубить казаков. Снова собралась рада.

Казаки кричали:

— Плевать на всех! Будем сами себе хозяева!

Отец мой был попом. Однако в это время он уже не служил в церкви. В церкви пошли разногласия, появились новожизненцы. Житие моего отца, который не переставал дуть самотон, показалось им недостаточно апостольским. Папашу погнажи.

Осень. Октябрьская революция. Докатились слухи, что учредилковки нет, что укрепились советы, что Зимний дворец взят. Слухов было много.

Незадолго до Октября я бросил школу и пошел на промысла ловить рыбу, на каботажный лов. Существует несколько способов такого лова. Вот, к примеру, ловля бреднями. Бредень — громадная сеть длиной в два километра. Посредине большой мешок, внизу подвешен груз, сверху поплавки. Бредень волокут по воде, заходят кругом, а потом вытягивают рыбу на берег.

Что я делал на рыбной ловле? Сидел на руле, греб, сортировал рыбу. Рыбаки стоят, покуривают, беседуют, а мы, ребята, занимаемся сортировкой. Это — лет-

ний лов, а зимой во льду вырубают прорубь и ставят сеть. Получал я за работу продуктами, считался учеником.

Работал я после этого в кузнице, но работа меня не удовлетворяла, перспектив никаких не было, все одно и то же. Мне хотелось выполнять сложную работу, а приходилось делать ерунду. Ответственные детали делал сам кузнец. Вообще кузнец не слишком старался меня учить — это не наше, советское время. Он говорил:

— Я пятнадцать лет учился и только через пятнадцать лет стал самостоятельно работать; ты же учишься двенадцать месяцев, а хочешь все знать, все уметь.

И снова приходилось мне молотом шлепать... Потом я устроился у слесаря, там была уже более солидная работа.

Зимой 1917 года появился у нас ревком. А через некоторое время мы узнали, что у Краснодара показалась добровольческая армия генерала Корнилова. О добровольческой армии я никогда не слыхал. У меня было убеждение, что добровольческая армия — это армия из солдат, которые добровольцами ушли на войну.



Потом выяснилось, что добровольцы — армия, которая идет против власти советов. Армия движется откуда-то с гор. Шли слухи, что добровольческая армия взяла Краснодар, что идет на Старо-щербиновку, подтягивая свои силы.

В станице жизнь текла между тем своим чередом. Я опять поступил в школу.

Все было по-старому. Зубрили деепричастия и суффиксы, решали задачи о бассейнах и цыбиках чая. Вкалывали иголки в учительские стулья, мазали мелом учительские пальто.

Потом пошел слух, что землю у хозяев отберут и отдадут ее заводам, фабрикам, рабочим.

Тут станица зашевелилась. Начались подпольные собрания, тайный сбор оружия, готовились ударить в набат. Враждебного советской власти элемента было немало.

Однажды пришли регулярные красные части. На шапках красные банты. Начался митинг. На митинге комиссар сказал:

— Казаки, чем вы недовольны? Я,

бывший штабс-капитан, изведаль все тонкости армии, понимаю и белых и красных. Мы видим, что ваша станица — гнездо контрреволюции, но вы не знаете сами, что делаете, что будет с вами, если придут белогвардейцы. Смотрите, обожжетесь!

Так говорил комиссар. И оказалось, что говорил правильно.

Лично я политикой интересовался мало. Больше всего в жизни увлекался я тогда игрой в городки. К тому же и занятия в школе стали трудней. Перешли к синтаксису, к придаточным предложениям. Начались именованные числа. Приходилось следить за тем, чтобы не сложить как-нибудь аршины с пудами.

Однажды просыпаемся — смотрим, красных нет и в помине. Ходят казаки с лампасами, офицеры с чубами. Это были донские казаки, прорвавшиеся на Кубань. Красные ушли. Куда ушли — неизвестно. Все обернулось за одну ночь. Казаки заняли станицу, началась катавасия.

У моего товарища Борецкого отец был комиссаром: коренной казак, имел свою

маслобойню, но был коммунистом. Вот поймали его донцы и решили расстрелять. Никаких дознаний — вывели на кладбище и расстреляли. Жена Борецкого пришла просить разрешения похоронить тело, ей не разрешили. Она в ногах валялась у офицера — не помогло. Эта история староцербиновцам прямо в лоб ударила. Как, своего казака, кубанца, без похорон оставить? Да будь он четырежды коммунист, все равно нельзя душе его по свету слоняться. Душа требует погребения. Как же так? Старики из себя выходили.

Потом произошел такой случай. Начальник станции Староцербиновки сказал как-то генералу Покровскому:

— Масла вам, ваше превосходительство, не понадобится?

Генерал спрашивает:

— Зачем?

— А затем, — отвечает начальник станции, — что скоро пятки будете намазывать.

Ну, конечно, генерал отдал приказ его повесить. Прибегает жена начальника станции и начинает просить моего

отца, чтобы он заступился. Отец собрал несколько казаков и пошел просить Покровского. Стал говорить, что бессмысленно вешать человека, который не замешан ни в чем, у него в семье семь человек детей. Генерал не слушает, кричит:

— Разговоры отставить!

Повели начальника станции вешать.

Народ падает на колени, просит не вешать. Тут подошел к генералу один старик, бывший подъесаул, и отпрапортовал:

— Казачество просит уважить просьбу не вешать начальника станции.

Генерал говорит:

— И ты, старый чорт, тем же басом запел! Эх, ты, казак!

Все-таки казнь отставил, побоялся, наверное.

Нехороший осадок остался после этого у всех. У многих наступил перелом. Те, которые хотели добровольцами итти, начали отнекиваться, сразу «заболели». Дело доходило до того, что один из братьев моего товарища палец себе отрубил, чтобы не итти на фронт с белыми, а в результате потом все-таки пошел в Красную армию.



Помню еще такой случай. Кто-то донес офицеру, что одна женщина живет с казаком не по «закону»...

— Давайте-ка, — говорит он, — ее сюда, всыпьте ей пятьдесят шомполиков.

Ну, дали ей пятьдесят шомполов, в бессознательном состоянии отнесли в больницу. Затем какой-то из штаба шепнул: народ, мол, считает, что пятьдесят шомполов мало. Казак-ординарец услышал и говорит офицеру:

— Население недовольно, вашескородие, мало дали.

— Мало? — отвечает офицер. — Ну, так добавьте еще пятьдесят плетей.

Через три дня женщина умерла. Опять это на настроение казачества повлияло. Начались активные выступления, которые пришлось белым пресекать репрессивными мерами.

1919 год. Дела белых рухнули. Стали они откатываться. Чувствовалось, что кончились их дни. Тут пролетел над станцией самолет — первый самолет, который я увидел вообще. Это был самолет красных. Сдался Ростов, войска красных были уже в нескольких верстах от нас.

Целая серия самолетов появилась над станцией.

На следующий день вошли регулярные коммунистические части.

В 1919 году я впервые ознакомился с самолетами.

Около Ейска организована была авиабаза красных. Мы, мальчишки, часто пешком отправлялись туда. Моторы, пропеллеры, фюзеляжи заполонили меня. Мы с летчиками рассуждали на все темы. Они нас, мальчишек, посылали за молоком, разрешали чистить машины. Зато рассказывали про полеты, бои. Нельзя описать, чем был для мальчугана рассказ о воздушном бое. Всех Жюль-Вернов, всех Следопытов мира с радостью отдал бы за такой рассказ.

Потом летная база была переведена в другое место.

Путешествия в Ейск закончились. Самолеты исчезли.

Станцией управлял теперь революционный комитет. Прибыл Особый отдел, состоявший из матросов. Я прицепился к Особому отряду так же, как недавно к авиабазе. Даже татуировку себе сделал:

змею и якорь на руке. С тех пор так и живу с татуировкой. К счастью, грудь оставил чистой, а то бы пришлось таскать всю жизнь на груди какую-нибудь синюю даму.

Матросы носили клеш, и я тоже стал носить клеш, но форменку все же не носил, и вот почему: один молодой человек надел форменку; когда он сидел в форменке в театре, к нему подошли матросы, начали спрашивать, на каком основании он носит матросскую робу. Потрепали.

Матросы привлекали меня не меньше летчиков. Был там матрос Кошарин с «Петропавловска», затем Цыганов с «Авроры». Я больше всего любил беседовать с ними. Они мне рассказывали о петербургской жизни, о первом выстреле по Зимнему дворцу, о том, как они дрались с женским батальоном смерти.

Я со своей стороны вставлял разные храбрые замечания, но они только смеялись. Это меня злило.

Вскоре объявился бандитизм. Есаул Седельников собрал банду в двести пятьдесят сабель. Он часто совершал налеты на Старощербиновку. Этот есаул Седель-

ников до того обнаглел, что писал записки в Особый отдел:

«Приду в 10 часов вечера в станицу. Встречайте!»

У нас в это время в Народном доме работал театр, спектакли шли с двенадцати часов до пяти. Шли такие пьесы, как «Великие коммунары» и т. д. И вот ровно в половине пятого начинается стрельба, потом из-за Народного дома мчится кавалерия. Седельникова легко было узнать: на нем была черная бурка, белая папаха, красный башлык, летит, как бешеный, размахивает шашкой. Оцепила банда Особый отдел, театр, затем тюрьму: там заложники. Начали стрелять по Особому отделу, а в отделе почти никого не было. Начальник находился в Екатериновке, был только матрос Кошарин и еще какая-то женщина. И вот они вдвоем забаррикадировались; Кошарин поставил на окно пулемет и открыл огонь по банде. Женщина подавала ему ленты. Так он один и отстоял Особый отдел.

Мы конечно стали с тех пор смотреть на Кошарина как на героя.

Как-то Кошарин сказал мне:



— Учись, браток, как одному от десятка отбиваться!

Очень он меня этими словами зажег. Захотелось и мне стать храбрецом, так захотелось, что сказать не могу. Но мал был, соплив, какое уж тут геройство! Однако решил: если придет Седельников, я, как Кошарин, один всю его банду ухлопаю. Но на мое счастье Седельников не приходил.

Наступают 1920, 1921 годы. Учиться трудно, в классах холодно, преподаватели все время меняются. По существу, никакого учения и не было. Только когда закончилась война, пошло мирное строительство, начались нормальные занятия.

Летом 1924 года я поступил на маслобойный завод в качестве помощника жаровщика. На колоссальных сковородах производилась жарка. На моей обязанности было следить за тем, чтобы все шло нормально и чтобы работал гидравлический пресс.

Работал я на заводе полгода, потом переехал в Ейск. Здесь успешно закончил учение.

В этом же году подал заявление в ком-

сомол. Райком в Ейске меня утвердил. С родителями я в это время уже не жил, стал чувствовать себя самостоятельным.

Последние годы в школе я увлекался техническими приспособлениями. Было у меня влечение к математическим наукам. Хуже всего давались мне русский язык и история.

Кончив школу, я пошел работать на дизеле. Потом работал на автобусе в качестве помощника шофера.

В 1925 году поехал в Ростов. Встретил там летчика Жигалова, ночами долго разговаривал с ним. Я и раньше интересовался воздушным флотом, прочел несколько книг Евгения Татарченко. Был я парень плотный и мускулистый. Много занимался спортом, хорошо работал на приборах, на брусьях, кольцах, прилично играл в футбол, на коньках ходил, играл в хоккей, любил ездить с большой скоростью на автомобилях, даже штрафовался. И вот встреча с Жигаловым окончательно толкнула меня на мысль о летной школе. Я решил поступить в школу летчиков.

Однако легче сказать, чем сделать. В

летнюю школу меня рекомендовал райком комсомола, и я в Ейске прошел медицинскую комиссию.

Потом поехал в Ростов, где должен был пройти краевую медицинскую комиссию, мандатную комиссию и общеобразовательную. Прибыло нас со всего края сто семьдесят человек, но отобрали из них только пять, и меня в том числе. Все это тянулось два месяца.

Но вот прошли и эти два месяца. Нас, отобранных, направили в Ленинград в военно-теоретическую школу, которая сейчас называется школой имени комсомола.

Началось мое летное учение. Я уже рассказал вам о нем.



КОЛУ летчиков я кончил в 1929 году. Меня откомандировали в Ленинград в Н эскадрилью.

В Н эскадрильи я прослужил весь 1929 год. Производил сложные по-

леты совершенно самостоятельно. Летали мы на самолетах «МР-1», на «Юнкерсе», «ЮГ-1».

В мае 1931 года меня откомандировали инструктором в школу морских летчиков. Прибыл я в Севастополь, где был назначен в эскадрилью.

Потом перевели в Ейск. Здесь меня



назначили на сухопутные машины. На морских самолетах я летал более или менее прилично, в Балтике мне приходилось садиться и на волну и на накат. Я был доволен тем, что сейчас в Ейске придется полетать на сухопутных.

Я получил от начальника школы группу учеников.

Ученики работают различно. Одни, например, очень медленно осваивают управление машиной, но зато, освоив, держат машину крепко; другие быстро все схватывают, но скоро забывают, делают ошибки; третьи совсем не могут работать и попадают под действие так называемой «бензиновой комиссии», которая исключает их из школы.

Мне самому пришлось отчислить двух человек. Я работал с ними очень долго — и все напрасно. Дошли до высшего пилотажа. Один боялся штопора так, что чуть не выбрасывал меня из кабины. Я не решился его выпустить.

Когда летишь с учеником и он идет в штопор, тебя охватывает неприятное чувство. Были случаи катастроф, причины которых заключались в том, что уче-

ник от волнения так зажимал управление самолета, что инструктор не мог вырвать штурвала из его рук.

Другой ученик, которого я отчислил, не боялся высшего пилотажа, но работал слишком лихо. Он мог свалиться в любое время.

Приходилось отчислять иногда почти готовых летчиков. Бывает так, что человек заканчивает школу, а выпустить его нельзя.

В 1932 году я ездил в Москву в Научно-испытательный институт и здесь получил тренировку на самолетах «АНТ-4». Именно на таком самолете довелось мне лететь за челюскинцами.

За годы моей работы в школе морлетов я совершил несколько дальних перелетов. С начальником школы летал Москва — Харьков — Ейск, затем Москва — Воронеж — Ейск.

7 марта 1933 года мне объявили, что я демобилизован и должен отправиться в распоряжение начальника Управления воздушных сил. Дали мне литер до Москвы. Приехал в Москву. Узнаю, что меня хотят отправить инструктором шко-

лы Осоавиахима. Я заявил, что инструкторская работа мне надоела.

Мне начали говорить:

— У тебя большой стаж, о тебе прекрасные отзывы, ты должен работать в Осоавиахиме.

Вручили бумажку в Осоавиахим. Я эту бумажку положил в портфель и пошел в Управление гражданского воздушного флота.

Через неделю я уже ехал в Хабаровск в качестве рейсового летчика на линию Хабаровск — Сахалин.

О моей рейсовой работе я писал уже в этой книге. Рейсовая жизнь прискучила мне, я запросился на службу в Главсевморпуть. Меня зачислили и направили в летную экспедицию на Чукотку. Экспедиция должна была вывезти больных с трех пароходов, зимовавших у мыса Биллингс.

Я принял два самолета «АНТ-4», переправил их во Владивосток и погрузил на пароход «Сергей Киров».

21 октября 1933 года уполномоченный Севморпути назначил начальником нашей экспедиции летнаба Петрова. Я был

назначен командиром одного из самолетов, летчик Конкин — командиром звена и политруководителем. В этот же день в десять часов утра пароход «Сергей Киров» ушел из Владивостока, взяв направление на Петропавловск-на-Камчатке.

В море никаких инцидентов не было. Без всяких происшествий прибыли мы в Петропавловск, где перегрузили свои самолеты на пароход «Смоленск».

«Смоленск» представлял собой госпитальное судно, которое должно было служить нам базой для переброски больных с зимующих пароходов. Был на «Смоленске» доктор, мы везли антицынготные продукты.

Итак, мы пересели на «Смоленск» и отправились в бухту Провидения. Это произошло 9 ноября 1933 года. Все время была штормовая погода, причем шторм доходил до двенадцати баллов. Капитан В. Ф. Федоров вынужден был идти, не считаясь с курсом, т. е. менять курс в зависимости от погоды. Очень долго проплутали мы в тумане, не видя ни маяков, ни ориентиров. Шли по визуальной ориентировке и по компасу. Так про-



плыли девять суток и на десятые сутки, 19—20 ноября, прибыли в бухту Провидения.

Бухту Провидения найти нелегко. Она названа столь пышно каким-то кораблем, который, спасаясь от шторма, попал туда совершенно случайно. Два мыса ограждают бухту: мыс Столетия и мыс Лысая Голова — колоссальные высоты, хмурые, лишенные всякой растительности. Они охраняют вход будто два великана.

Когда мы прибыли в бухту Провидения, там стояли «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск». «Литке» в это время вышел на помощь «Челюскину».

«Смоленск» доставил уголь для всех трех пароходов. Разгрузив бункера, «Смоленск» снялся с якоря и начал вкалываться в лед, а лед был толщиной в двадцать шесть сантиметров. Сначала давали задний ход, потом шли вперед. На следующий день «Смоленск» вкололся в лед настолько, что мог стоять без якоря.

Теперь «Смоленск» был огражден от влияния ветров и зыби. Началась выгрузка самолетов.

Это было сопряжено с риском, потому

что никто из нас не имел опыта выгрузки самолета на лед. Один Петров бывал в полярных экспедициях, плавал в Карском море, работал в Главном управлении Севморпути. Остальные пришли на север в первый раз.

Мы приняли множество предосторожностей при выгрузке: боялись, что лед не выдержит. Судовая «стрела» подавала нам самолетные части, мы скрепляли их тут же на льду. Вся сборка была проделана на льду. Закончили мы работу к 28 ноября.

Продолжительность дня была к тому времени около двух часов. Почти круглые сутки стояла полярная ночь. Стало ясно, что лететь к зимующим пароходам будет трудно: мы рассчитывали на семь летних часов в один конец. «Литке» вернулся в бухту, и все узнали, что «Челюскин» зимует, что он попал в тяжелый ледовый дрейф.

Прошлой зимой пароход «Урицкий» проделал почти такой же дрейф. Его дрейфовало до 70-й параллели.

Опыт «Урицкого» показал, что дрейф в Чукотском море бывает очень тяжелым.

Команда «Урицкого» уже собиралась выходить на лед, однако ледовая обстановка оказалась не столь тяжелой, как в 1934 году. «Урицкий» спасся.

29 ноября я опробовал самолет, взлетел. Летал около часа, сел на лед, здесь же около парохода. Одет я был в теплый комбинезон. Позже мы себе другое, полярнее обмундирование сделали.

Во время пробного полета были выявлены некоторые дефекты. Механик принялся за устранение их. Тридцатого числа я опробовал второй самолет. Полет совместил с тренировкой Конкина, который на «АНТ-4» не летал.

К этому времени нашим начальником назначили т. Красинского. Новый начальник предложил в первую очередь снять людей с «Челюскина». Красинский работает на севере очень давно и прекрасно знает ледовую обстановку. Он первый сказал мне, что «Челюскин», пожалуй, из льдов не выберется, потонет.

Для того чтобы лететь к «Челюскину», нужна была санкция Шмидта.

Во льдах, где застрял этот пароход, была посадочная площадка пятьдесят метров

ширины, шестьсот метров длины. А нам нужно было минимум полтораста метров ширины. Все-таки мы решили лететь.

Шмидт согласился. Выработали маршрут: селение Уэллен на мысе Дежнева, оттуда к «Челюскину».

Приступили к полетам. Несколько раз подымались, чтобы лететь в Уэллен, и возвращались из-за неисправности моторов. Наши механики не знали работы на севере. История авиации насчитывает ничтожное число полетов в условиях полярной зимы. Здесь и механику и летчику приходится быть пионерами.

Иногда мы не успевали прогреть моторы. Подчас удавалось запустить один мотор, но не хватало времени, чтобы наладить второй. День был коротким: солнце только вспыхнет над сопкой и тут же спрячется за горизонт. А до Уэллена лететь два с половиной часа.

Наконец 20 декабря мы взлетели удачно. Правда, не работали некоторые приборы, в частности указатели скорости. Но возвращаться не хотелось, решили лететь. Шли по компасу и по ориентирам. Внизу промелькнул остров Аракамчечень.



Это большой пустынный, безлюдный остров. Мы узнали его по карте, хотя на карте он похож на все, что угодно, только не на самого себя: карта составлена очень схематично. Пролетели залив Лаврентия, Мечигменский залив. Подлетаем к Уэллену. Мыс Дежнева закрыт туманом. Уэллена не видно. Темнеет. Что делать?

К счастью, немного подул ветер, открылась лагуна, и я увидел на ней черный круг — посадочный знак, который выложили зимовщики Уэллена. Вся грозная картина Ледовитого океана открылась нам: мы увидели ропаки — эти ледяные холмы и колонны, торосы — ледяные бугры, вырастающие порой в целый дом. Я развернулся и сел. Должен сказать, что это был первый полет мой на севере.

На следующий день сообщили Шмидту, что прибыли в Уэллен. Он поздравил нас и предложил приготовиться лететь к «Челюскину», дабы вывезти женщин и детей.

Уэллен — первое настоящее полярное селение, которое я увидел. Яранги — жилища чукчей — разбросаны в беспорядке. Есть деревянные здания — школа,

исполком. Ряд деревянных круглых домов; в этих домах живут зимовщики.

Начальник зимовочной станции Шоломов П. А. отсутствовал в момент нашего прилета, он ездил в селение Наукан. Его заместитель поселил нас в здании школы.

Началась пурга, сменившаяся жестокими морозами —  $37^{\circ}$ , —  $41^{\circ}$ . Такие морозы бесконечно затрудняют запуск моторов.

Получили приказ Шмидта вылететь к пароходу «Челюскин». Вылетали два раза, оба раза неудачно: отказывали моторы, приходилось возвращаться. В последний раз произошел инцидент, который совпал с полным израсходованием взятого нами сжатого воздуха, необходимого для запуска моторов.

Было это 10 января. Мороз —  $34^{\circ}$ . Вода буквально застывала, пока ее сливали. Сел в кабину. Чувствую, оледеневают, слипаются веки. Почти ослеп. На взлете ткнул правой лыжей, но самолет все-таки оторвался, взмыл. Беру высоту. Чувствую режущую боль в лице. Стащил перчатку, приложил к лицу. А тут еще хлопает левый мотор! Нет! Надо возвращаться, иначе — гроб! На-

чинаю планировать, перчатку уносит на ропаки. Стиснул зубы от страшной боли, стараюсь удержаться штурвал, посадить машину. Посадил. Подруливаю. Борт-механик Руковский хватает из фюзеляжа снег, трет мне лицо. Подбегает «Фауст» (уэлленский врач Леонтьев), говорит, заикаясь:

— Ай-ай-ай! Ты же отморозил нос, щеки.

Я молчу. На завтра сижу с перевязанной физиономией. Слабость. Кожа горит, кровоточит.

Этот полет прикончил весь наш запас сжатого воздуха. Склад сжатого воздуха—в бухте Провидения, со вторым самолетом. Медлить нельзя. 11 января я с забинтованной физиономией выезжаю на собаках в Провидение за вторым «АНТ» и за сжатым воздухом.

Езда на собаках! Длинные, нудные этапы на нартах, с ночевками в чукотских ярангах. Тут я не с воздуха, а с земли познакомился с Чукоткой. Пожил в ярангах. Яранга — круглый шатер. Почему круглый? Потому что при сильных штормовых ветрах обычные домики заваливает

снегом почти в уровень с крышей; яранги же снегом не заметает, так как они имеют обтекаемую форму. Внутренность яранги делится на две половины. Первая — это преддверие. Здесь обычно живут собаки, помещается кладовая, свежая добыча. Вторая половина — жилая. Она отделена от первой особым занавесом, именуемым пологом. Чтобы попасть во вторую половину, надо пролезать под полог. В жилой половине очень жарко, чукчи ходят здесь почти голыми. Жилье отапливается нерпичьим или моржовым жиром. Имеется нечто вроде казанка: вытесано корытце с двумя перегородками, в корытце наливается жир, а по краям укладывается мох, который пропитывается жиром. И вот казанок этот светит и греет.

Чукчи очень любопытный и любознательный народ. Все интересно им знать, все увидеть. Слухи разносятся с колоссальной быстротой. Встречаясь друг с другом в дороге, чукчи передают все новости.

Ребятишки с малых лет называют отца и мать по имени. По-русски чукчи почти не говорят. Интересно отметить,



что язык у мужчин один, а у женщин другой.

Советская культура интенсивно проникает к чукчам. Береговые чукчи живут довольно культурно, сохраняя национальное своеобразие. Учатся грамоте. Зато кочующие чукчи — все еще дикари. У них, например, жива традиция предлагать жену гостю.

18 января, поздно вечером, прибыл я в бухту Провидения. На следующий день приступил к загрузке и подготовке второго «АНТ-4», дабы форсировать его вылет в Уэллен. Погрузил десять баллонов сжатого воздуха, подвязал к фюзеляжу бочку Гончарова, захватил продукты для Уэллена. Несколько раз пытался вылететь — неудачно, пурга. Страшно отойти от дома. Как раз в эту пору погиб близ самой базы Главного управления Севморпути доктор Хабаров, в пургу возвращавшийся от больного.

Наконец 6 февраля показалось солнце. Запускаем моторы, летим.

Долетаем до Дежнева. Пурга. Возвращаемся и садимся в залив Лаврентия. Крепим самолет, решаем ждать. Таков

был второй, относительно длительный полет мой на север.

В заливе Лаврентия культбаза. Имеется радиостанция, расположенная несколько поодаль.

На следующий день после нашего прибытия разразилась такая пурга, какой я еще не видел. Борт-механик Куров вынужден был, чтобы добраться до самолета, стоявшего в двадцати шагах от культбазы, брать чукчу-проводника.

13 февраля прибегает начальник контрольно-пограничного пункта Небольсин, страшно взволнованный. В руках радиogramма.

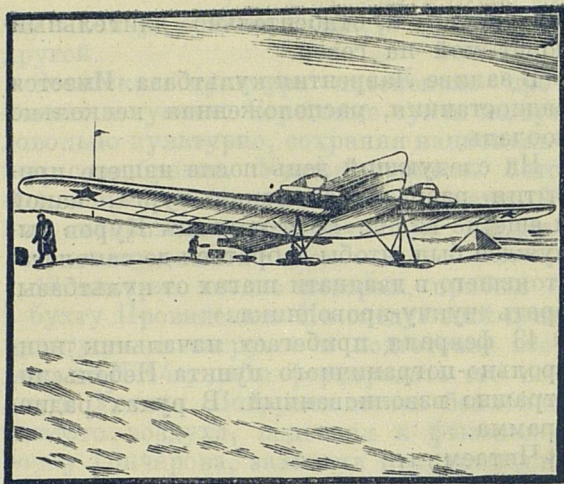
Читаем:

«Челюскин» раздавлен. Сто человек высадились на лед».

15-го получаю радиogramму от Куйбышева:

«Принять все меры к спасению экспедиции и экипажа «Челюскина».

Трудно описать наши переживания... Бушует пурга, ветер с дьявольским свистом издевается над нашим бессилием. Чукчи глубоко зарылись в свои полога и шкуры. Даже на собаках ехать



... Здесь уже ждет нас  
наш первый „АНТ-4“.

нельзя, не то что лететь. Так до 18-го числа.

18-го с утра ветер резко затих. Термометр показывает — 18° С. На небе ни облачка.

Запускаем моторы. Берем старт и через сорок минут опускаемся в Уэллене. Здесь уже ждет нас наш первый «АНТ-4». Пересаживаемся, взлетаем. Внезапно замечаю, что снова не работают приборы. Не работают саф, масляный манометр, водяной термометр. Вдобавок перебои левого мотора. Снова посадка. Локоть грызешь от досады. Теперь жди погоды, которую здесь нужно, как говорят, ловить за хвост. Больно, обидно, тяжело! Ведь там ждут, надеются, верят...

Только 21-го смогли снова вылететь. Этот полет запомню на всю жизнь. Маршрут: Уэллен — Нешкан — лагерь Шмидта. Летим, прошли Нешкан, идем в море по курсу. По нашим подсчетам, лагерь должен быть, а его все еще нет. Начинаем ходить галсами, т. е. переменными курсами, зигзагами, чтобы перекрыть наибольшую площадь. Лагеря нет, а бензина у нас на семь часов. Около



часа мотор работал на земле, и около четырех часов мы уже летим. Значит, использовали пять летных часов, осталось горючего на два часа. Как будто пора возвращаться. Я говорю об этом Петрову. Он указывает направление — вот посмотрим, мол, еще здесь. Но времени нет, — я поворачиваю домой.

Идем на мыс Сердце-Камень. К нашему горю, погода резко меняется, туман усиливается. Пурга. Внизу — остров Колючин. Уже пролетели пять с половиной часов, а от острова Колючина до Уэллена два с половиной летных часа. Это значит, что неминуемо придется где-нибудь сесть. Спрашивается: где? Площадок ведь нет. Решили держаться берега. Начинает смеркаться, туман продолжается. Видимость скверная. Идем на высоте сто пятьдесят метров.

Наконец мыс Сердце-Камень. От Сердце-Камень до Уэллена — час минимум. Бензин на исходе, вот-вот иссякнет. Бензиномера у нас не было. Начинаем экономить бензин. Борт-механик Куров открывает высотный корректор, чтобы дать добавочный воздух, обеднить смесь.

Конечно такая мера дает экономию бензина, но, с другой стороны, — это риск: может в любую минуту вспыхнуть пожар. Осталось еще минут сорок до Уэллена, как вдруг правый мотор начал резко хлопать. Состояние у меня было неважное. Разбить машину из-за недостатка горючего — это позор! Конечно комиссия учтет обстоятельства, но факт останется фактом. К счастью, оказалось, что Куров слишком резко обеднил смесь. Пришлось корректор закрыть, и мотор опять начал работать нормально.

Наконец показался Уэллен. Я резко развернулся и пошел на посадку, без всяких кругов, только чтобы сесть. Видимость была плохая, фон сливался с горизонтом; я сел неудачно и подломал шасси.

Подняли мы машину на бочки и оставили ее так стоять в ожидании сварщика. Я решил лететь на второй машине. Опять ряд попыток на второй машине, и все неудачные: то погода, то что-нибудь другое.

В общей сложности за время экспедиции я сделал тридцать шесть полетов,

считая полеты из бухты Провидения в бухту Лаврентия и все неудачные полеты в лагерь. На страшной практике прошел невиданную школу работы северного летчика зимой.

Нельзя описать моего состояния после всех этих неудач! Выть хотелось от злости. Душа горела.



АКОНЕЦ 5 марта я рас-  
свирепел окончательно.  
Сказал, чтобы народ под-  
нялся пораньше, чтобы  
нагрели с вечера воду и  
масло. Температура воз-  
духа была  $-38^{\circ}$ . Получили

из лагеря Шмидта известие, что у них не-  
хватает аккумуляторов. Лагерь имел те-  
перь возможность принимать одни лишь  
метеорологические сводки и передавать  
свои координаты. Никаких радиogramм  
личного характера нельзя было пересы-  
лать. Колоссальное количество радио-  
грамм от родных и знакомых скопилось



на Уэлленской станции для передачи в лагерь.

На рассвете пришли и сказали, что самолет готов. Я пошел одеваться. Запустили моторы, сели по местам. Летели в таком составе: первый пилот — я, второй пилот — Конкин, летнаб — Петров, борт-механик — Руковский. Несколько изменили маршрут: летели на мыс Сердце-Камень, потом взяли курс в море —  $56^{\circ}$ . Погода была прекрасная, такой погоды ни разу не было. Через час десять минут прошли Сердце-Камень. Взяли курс к лагерю Шмидта. Глядим во все глаза — нет лагеря. Необъятное поле ропак. Продолжаем двигаться. До боли вглядываемся в горизонт. Самолет шел над безграничным простором ледяной пустыни. Жуткий штиль. Вековой покой льдов. Казалось, машина висит в воздухе. Солнце огромно, но светит без тепла.

Дул южный ветер. От этого ветра во льдах появляются разводья и трещины, откуда идет пар. Пар этот мы принимали все время за дым лагеря. То и дело кто-нибудь говорил:

— Лагерь!

Всюду мерещилась нам стоянка челюскинцев. Мы видели тысячи лагерей, потому что тени от ропачков создавали видимость палаток, бараков.

Внезапно наблюдатель Петров подозвал борт-механика и показал ему на что-то во льдах. Опять заметили дым. Мы ясно видели дым, но не верили в то, что видели. Слишком много было у нас разочарований за эти тяжелые месяцы, слишком много неудач.

— Самолет! — закричал вдруг Петров.

Действительно, мы увидели на льду самолет. Это была машина Бабушкина. Мы прямо носом уперлись в лагерь. Отчетливо видели теперь стоянку Шмидта: вышку, палатки, барак. Потом увидели на льду широкую трещину, которая отделяла лагерь от аэродрома. Около трещины — народ, скопище народа, пытавшегося перебраться через трещину.

Кричали что-то, бросали шапки вверх. Радость была колоссальная.

Я сделал два круга над аэродромом. Впервые видел я такую маленькую площадку: она была  $450 \times 150$ . Все подходы к ней были заставлены высокими ропач-

ками, метра в два-три. Люди на аэродроме (Валавин, Гуревич, Погосов) выложили «Т». Однако выложили не по инструкции, у самых ропаков. Я прекрасно конечно понял, что они хотят показать только направление ветра.

Сделал два круга, пошел на посадку с колоссальным вниманием и напряжением. В пыжиковой маске плохо видно: неповоротливость какая-то. Сел все-таки удачно, абсолютно удачно. Если бы чуть промазал, влез бы на ропаки.

Зарулил в самый конец аэродрома и вышел из самолета. Встретили нас бортмеханик Бабушкина Валавин и Гуревич. Радость, приветствия...

— Где все остальные? — спросил я.

— Они придут, там, наверное, разводья, — сказали спокойно дежурные, привыкшие к ледяному режиму.

Начали выгружать самолет. Выгрузили аккумуляторы, тушу оленя, кирки, ломы, лопаты. Зашли в палатку. Палатка небольшая, можно только сидеть. Внизу постланы тесовые доски, лежат кукули, спальные мешки, печушка маленькая, вроде «буржуйки». Из этого пункта че-

люскинцы наблюдали за состоянием аэродрома. От лагеря до аэродрома километров шесть. Все радовались, целовались, одному мне было не до радости. Я пошел осматривать аэродром, думая о взлете. Сесть-то мы сели, а может быть, взлететь не придется. Состояние было возбужденное: цель, к которой так долго стремился, была достигнута. Вопрос заключался теперь в том, как взлететь.

Осмотрел площадку, возвращаюсь обратно, встречаю Бабушкина. Я знал его раньше, виделся в Москве. Бабушкин, понимая трудность полета, трудность посадки тяжелого самолета на такую площадку, поздравил меня от всего сердца. Подросли челюскинцы. Вижу — подходит Шмидт. Сначала шел, потом побежал, потом опять пошел степенными шагами. Челюскинцы все заросли бородами, одежды были в меха. Шмидт сказал мне:

— Наконец я могу говорить более веско, что спасение близко.

Передавал о переживаниях лагеря. Когда мы подлетали, люди, завидев в воздухе самолет, начали целоваться. Капи-



тан Воронин бросился на шею к Шмидту. Кричали:

— Да здравствует красная авиация, да здравствует Ляпишевский!

Шапки бросали в воздух.

Подошел Шафран и давай нас снимать. Потом вижу Петрова. Вокруг него целая группа женщин. Висят у Петрова на шее, обнимают, целуют. В голове у меня все время крутилась мысль — как бы отсюда вылететь. Женщины интересовали меня в данный момент только с точки зрения их веса. Гляжу, все женщины толстые, жутко толстые. Меха на них наворочены, малицы. Я спрашиваю:

— Все у вас такие толстые?

— Какие же мы толстые? — говорят они. — Мы самые худенькие...

Шмидт начал со мной обсуждать вопрос, сколько человек взять. Я решил забрать сразу всех женщин и двух детей. В общем мы шли с небольшой перегрузкой. Шафран сделал ряд снимков, аппарат у него был на аэродроме. Он был очень огорчен тем, что не удалось заснять посадку нашего самолета.

Приготовились к взлету. Тут Воронин едва не попал под винт самолета. Я сказал, что самолет надо столкнуть ближе к границам аэродрома. Все начали так ревностно суетиться, что Воронина по шапке задело винтом.

Погрузили разряженные аккумуляторы. Принялись за женщин. Посадка женщин больше напоминала погрузку. Их брали за ноги и складывали в самолет. Впоследствии женщины были в обиде на Шафрана, что он заснял такую «погрузку». В самолете женщины сидели стесненно, но все же сидели.

У меня в то время были усы большие, чтобы не отмерзала верхняя губа. Мне давали сорок с лишним лет. Некоторые даже предполагали, что у меня в усах седина пробивается. Так во всяком случае записано в некоторых челюскинских дневниках. Челюскинцы удивлялись потом, глядя на меня, когда я побрился. Не верили, что я Ляпишевский.

Прошу у Шмидта разрешения взлететь. Челюскинцы отошли в сторону, по всему аэродрому растянулась человеческая цепь. Дал полный газ. Самолет по-

шел, побежал, метров сто осталось до конца площадки. По ходу самолета чувствую — начинает вспухать. Подорвал, взлетел, как раз прошел над ропаками. Великая радость охватила меня. Помахал я челюскинцам рукою, они в ответ машут руками и шапками. Взял курс на Сердце-Камень, а оттуда в Уэллен.

Полет прошел благополучно. В лагере я пробыл один час пятьдесят минут. В лагерь летел два часа пятнадцать минут, оттуда два часа двадцать минут. Возвратился обратно в Уэллен, сделал круг. Смотрю, все население налицо. Сел, начинаю подруливать, а кругом чукчи кричат, зимовщики лезут прямо под винт. Женщин стаскивают с самолета: частью ведут, частью несут. Разместили их в райисполкоме.

Привожу телеграмму Шмидта о моем полете. Телеграмма была адресована правительству.

«Полярное море, лагерь Шмидта. (Радио.) Сегодня, 5 марта, большая радость для лагеря челюскинцев и вместе с тем праздник советской авиации. Самолет «АНТ-4» под управлением летчика

Ляпишевского, при летчике-наблюдателе Петрове прилетел из Уэллена к нашему лагерю, спустился на подготовленный нами аэродром и благополучно доставил в Уэллен всех бывших на «Челюскине» женщин и обоих детей. Самолет взял направление над льдом и с поразительной уверенностью вышел прямо на аэродром. Посадка и подъем были проделаны удивительно четко и с пробегом всего на расстоянии двести метров.

Успех полета т. Ляпишевского тем значительнее, что стоит почти сорокаградусный мороз.

Между лагерем и аэродромом образовалась большая полынья, так что для переправы пришлось три километра тащить из лагеря шлюпку через лед.

Удачное начало спасательной операции еще более подняло дух челюскинцев, уверенных во внимании и заботе правительства и всей страны. Глубоко благодарны.

Начальник экспедиции Шмидт».

Наутро я получил от С. Каменева и Иоффе радиogramмы со всякими поздравлениями и похвалами. Это было для



меня неожиданно. Оторванный от всех, я думал, что о полетах моих никто не имеет понятия, знает только одна правительственная комиссия. Я не представлял себе, что вся советская общественность следит за мной, что спасательные работы приняли такой размах. Я получил много радиogramм из Миллерова, из Ташкента, из Ростова. Я не ожидал всего этого и был потрясен. Потом мне сообщили об откликах в мировой печати. Тут только я понял, какое значение весь мир придает нашей спасательной работе.

Так закончился первый полет, еще раз подтвердивший справедливость слов вождя: «Нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять». Взята была и арктическая крепость.

На следующий день я хотел вылететь в лагерь опять, но погода снова испортилась. Шел снег, была пурга. 10, 11, 12, 13 марта погода была удовлетворительная. Я каждый день вылетал, но возвращался обратно: частично из-за погоды, частично из-за неисправности мотора.

Кстати, о моторах в условиях севера. На Чукотке нет авиабаз, борт-механи-

кам приходилось греть воду для мотора, вырубая дно бензиновой бочки. Эту бочку вставляли в другую бочку с вырубленной внизу дверцей. Подтапливали плавником, поливая маслом. А когда отсутствовал плавник, приходилось воду наливать в бидоны и греть паяльными лампами.

Работа самих моторов на севере отличается той особенностью, что там очень резко сказывается гигроскопичность бензина (при низкой температуре бензиновые помпы иногда забиваются ледяной кашей; то же происходит и с бензиновыми магистралями).

Моторы приходилось утеплять войлоком и асбестом, а масляные баки мы обшили овчиной и оленьим мехом.

При низкой температуре особенно резко меняется удельный вес бензина. Но это мы устраняли соответствующим подбором жиклеров.

Какой мотор нужен для севера в зимних условиях? Здесь я высказываю только свою точку зрения. По-моему, северу нужен мотор с воздушным охлаждением типа «райтциклон» с самопуском эклипс. При наличии такого мотора отпадает

необходимость сложного обеспечения горячей водой, а ведь оно особенно тяжело при вынужденных посадках.

Каким нужен самолет для работы в зимних условиях? По-моему, легкий, одномоторный, не требующий большого экипажа. Самолет должен быть таким, чтобы при текущем ремонте требовалось незначительное количество людей. Самолет должен обладать мощным мотором и большим коэффициентом полезной нагрузки. Безусловно обязательно наличие на самолете радиоустановки.

Летное обмундирование лучше всего делать из пыжика (молодой олень). Пыжик очень мягкий и теплый. Кабина самолета должна быть закрыта и утеплена. Это не только важно для экипажа, но и для точной работы приборов.

Незадолго до моего полета в лагерь Шмидта начались разговоры о переброске главной спасательной базы из Уэллена в Ванкарем. От Ванкарема до лагеря — сорок минут полета.

В Ванкареме десять яранг, есть европейская постройка — фактория. Аэродрома там не было.

Санкцию на перенос базы получили от Куйбышева. Прежде всего надо было перебросить бензин. Требовалось переправить минимум пять тонн бензина, собачья же нарта могла взять не более полутора килограммов.

Тут поразил нас удивительный отклик чукчей.

Колоссальное количество нарт совершенно добровольно было предоставлено в распоряжение спасательной тройки. Буквально со всей Чукотки шли чукчи с собаками, с нартами. Они шли на мыс Северный в бухту Провидения, брали бензин, везли его в Ванкарем. Невиданные караваны!

14 марта, сменив карбюратор левого мотора, я вылетел в Ванкарем. Взял на борт две тысячи двести килограммов бензина.

Со мной было шесть человек экипажа: я, наблюдатель Петров, второй пилот Конкин, борт-механик Руковский, механик Гераськин, борт-механик Куров. Летели мы в Ванкарем с расчетом выгрузить там бензин и тут же лететь в лагерь Шмидта.



Горло Колючинской губы мы реши-  
ли срезать, чтобы прямо лететь на Он-  
ман.

Злосчастная местность! Тут погиб само-  
лет «Советский север», сюда затягивало  
суда, терпевшие аварию.

Погода благоприятствовала: ясно, не-  
значительный ветерок, но страшный мо-  
роз — 39°. Мерзли мы зверски. Внизу —  
ни одной посадочной площадки, сплош-  
ное месиво льда, вздыбленного осенними  
штормами и приboями.

Внезапно слух стеганул посторонний  
звук, примешавшийся к ровному роко-  
ту левого мотора. Секунда — и перед-  
няя часть радиатора начала ходить, мо-  
тор затарахтел, машина тяжело завали-  
лась. Закрыл сектор газа, выключил кон-  
такт.

Глаза скользят по обширному полю ле-  
дяных берегов, отыскивая хотя бы незна-  
чительную площадку. Ведь машину ло-  
маю.

Отдаю распоряжение экипажу — уйти  
в хвост. Можно тянуть на одном моторе,  
но нет смысла: всюду бугры и заструги.  
Заметил небольшую полянку. Недолго

думая, выключаю второй мотор, иду на посадку.

Иду на посадку, вырастают гигантские заструги, перегруженный самолет касается льда, скользит на бугор, плавно спускается вниз, медленно наклоняет правое крыло и чертит им по льду. Выскочили на лед. Подогнулась правая ферма шасси, лопнули концы подмоторной рамы. Как потом оказалось, лопнул коленчатый вал.

Вынужденная посадка на севере — вещь неприятная. Если не разобьешься, можешь два месяца шагать по застругам, пока не дойдешь до первых яранг. Петров горько шутит:

— Ну вот, теперь есть лагерь Ляпидевского!

Выгрузили кукули и решили идти пешком на берег. За ропками находился остров Колючин, который отсюда нам был хорошо виден. Мы думали, что там никто не живет.

Пошли. Оглянулись на самолет. Жалко и горько было смотреть. Самолет стоял среди застрогов бессильный и слабый. Вечерело. Вдруг Конкин увидел, что от

берега кто-то направляется к нам. Как-кая-то темная масса переваливается через заструги, появляется и вновь исчезает.

Видим — человек. Подходит ближе. Оказывается, чукча. Если вас интересует его имя, так я его запомнил — Увакатырген.

Это был первый человек, который нас заметил.



МЫ ЗНАЛИ немного по-чукотски, Увакатырген кое-как говорил по-русски. Рассказал нам, что на острове Колючине есть семь яранг, построенных в этом году. Людей немного, но собачьи нарты есть. Значит, можно отсюда выехать в Ванкарем и предупредить, чтобы о нас не беспокоились.

Обсудив положение, мы отправили механика Гераськина с Увакатыргеном на остров Колючин, чтобы они организовали нам нарты. Гераськин и чукча уехали,



а Конкин залез в «моссельпром» (так мы называем переднюю часть самолета) и начал разогревать консервы.

Прождали мы часа полтора. Потом прибыли чукчи. Приехали двое взрослых, один маленький. Маленький тоже был хозяином, имел свои нарты и собак. Его звали Ильянинген. Сложили мы на нарты продовольствие, кукули. Дали последний салют самолету — выстрелили в воздух из пистолетов и из винчестера. Этим салютом так напугали собак, что одна оторвалась и убежала.

Ночью пришли на остров Колючин. Распределились по ярангам: Руковский, Куров, Гераськин, Петров поселились в яранге местного шамана, а я с Конкиным — у другого чукчи.

Тут мы познакомились с настоящими чукотскими обычаями. Здесь была самая глушь, у здешних чукчей сохранились все старые манеры и особенности. Только теперь поняли мы, кем были чукчи при царской власти.

Когдаходишь за полог, женщина раздевает тебя. Отказаться — значит обидеть. Хозяин с места не тронется, суется,

работают только женщины. Мужчина говорит: «Я должен думать, куда зверь пошел».

Угощают чаем, копальхином. Копальхин — мясо моржа весеннего и осеннего убоя. Убивают моржа, разрубая на куски и бросают в ямы. Мясо начинает разлагаться, но совсем разложиться не успевает — замерзает. В таком замороженном виде его и едят.

За пологом мужчины и женщины ходят почти голыми. Две женщины ходили в европейских платьях, но это не меняет дела, потому что они не снимают платьев до тех пор, пока материя не развалится: стирать негде и не в чем. День и ночь кипит на огне чай. Женщины подолом вытирают кружку для чая и наливают в эту кружку чай гостю. После того как все выпьют, они остатки сливают опять в чайник до следующего раза. По мере сил я воздерживался от подобного чая. Моржевое мясо пришлось все-таки есть.

На следующий день мы отправились в путь. У мыса Онман встретили летчика Куканова, который ехал нас разыскивать. Как раз начиналась пурга. Дул

лобовой ветер, навстречу нам попадались бесконечные вереницы нарт, которые возвращались в Ванкарем после переброски бензина. К вечеру мы приехали в Ванкарем. Пурга сломала там мачту радиостанции, оборвала антенну. До 18-го числа мы не могли сообщить правительству, что спаслись. Все нас считали погибшими. Слепнев показывал мне впоследствии американские газеты, которые писали так: «Конец русского полярного героя Ляпидевского. Пропал во льдах во время второго полета».

В Ванкареме мы обсудили с председателем правительственной тройки Петровым план дальнейших действий. Решили отремонтировать самолет. Петров отдал распоряжение доставить с мыса Северного на Колючин запасный мотор в разобранном виде. Я вместе с Кукановым отправился в Уэллен, чтобы взять запасную раму.

В Уэллен я прибыл незадолго до прилета туда Слепнева. Слепнев прилетел 2 апреля. Каманин и Молоков находились в то время около мыса Берингова; Галышев, Водопьянов, Доронин — в Ана-

дыре; Леваневский потерпел аварию у мыса Онман. 7 апреля я вылетел со Слепневым в Ванкарем. Молоков согласился доставить в Ванкарем мою раму. Из Ванкарема я перевез эту раму на нартах в Колючин.

Снова был я подле своего недвижимого самолета. Честное слово, Чукотку я больше изъездил на собачьих упряжках, чем излетал на своем «АНТ»!

Приступили к установке рамы и к монтажу мотора, который тем временем нам доставили. Конкин, Руковский, Гераськин, оставшиеся на Колючине, уже исправили к моему приезду ферму. Они раздобыли у чукчей ломы. Паяльными лампами разогрели ферму, загнали булыжниками внутрь, ломы обтянули хомутами, утяжелив таким образом ферму, но сделав ее довольно прочной. Поднять машину они ухитрились домкратом, подсыпая все время под плоскость снег.

Каждый день отправлялись мы на работу. Ходить было далеко — часа полтора. Был мороз, сильный ветер, иногда мешала пурга. Однажды, когда отправились к самолету, поднялась такая снеж-



ная буря, что самостоятельно вернуться мы не могли. Навстречу нам выходили чукчи.

Мы были совершенно оторваны от всего мира. Не ведали, спасены ли челюскинцы. Правда, иногда над нами пролетали самолеты, но куда, с какой целью, этого мы не знали.

Вшей в колючинских ярангах было множество — на всю жизнь запомню. Мы были усыпаны вшами.

Раздеваясь на ночь, мы снимали с себя рубашки и давали хозяйке — она била вшей. Раздевались без всякого стеснения.

Днем работали, по вечерам коротали время, как умели. Рассказывали друг другу о своих приключениях. Учили чукотский язык. Учили чукчей русскому. Скучали. Пели. Я знал мало песен, пел, что запомнилось:

Мы шли на вест,  
Несли врагу гостинец,  
Но враг не спал,  
Оберегал свой стан.

И вот взлетели в воздух  
Три эсминца  
На минах хитроумных  
Англичан.

В общем, грустновато было. Думали, что все о нас забыли, что никому до нас дела нет.

Однажды прибегают чукча, кричит:  
— Идут, идут!

Что за чепуха? Кто идет? Выходим. Действительно, идут нарты. Бежим навстречу. Челюскинцы. Одиннадцать человек. Обрадовались им так, что не могу описать. Пожалуй, даже больше, чем челюскинцы обрадовались нам, когда мы прилетели к ним на льдину.

В этот день Конкин сварил суп в большом ведре. Предложили челюскинцам поесть супу. Они с удовольствием согласились и весь суп съели. Мы остались без супа, голодные. Ничего — зато радость какая!

От челюскинцев мы узнали, кто спасен, вернее, что все спасены. С опозданием на много дней узнали подробности. На следующий день челюскинцы отправились дальше. С нами остались трое: Гриша Дурасов, Вася Агапитов, Саша Лесков. Они остались, чтобы помочь нам.

Потом пришла еще одна партия че-

люскинцев, а вслед за ними прибыл Нестеров — машинист.

Нестеров первый показал нам радиogramму тт. Сталина, Молотова, Ворошилова, Куйбышева и Жданова, в которой они поздравляли летчиков и говорили, что входят с ходатайством во ВЦИК о присвоении нам звания героев.

Огромная гордость охватила всех нас. Мы поняли честь, оказанную нам, увидели, как малы наши усилия в сравнении с этой честью. Мы поняли, что даже тогда, когда мы сидели здесь, в ярангах, оторванные от всех, одинокие и беспомощные, страна не забывала нас ни на минуту.

Да, за такую страну, за таких людей радостно отдать свою жизнь!

Нестеров посидел, попил чаю и уехал. Больше из челюскинцев никто к нам не заходил. Нестеров был последним. После отъезда Нестерова у нас продуктов не стало. Пришлось перейти на иждивение чукчей. Тут начали мы есть моржовое замороженное мясо, сырую нерпу. После этого пили чукотский чай.

24 апреля я опробовал новый мотор. Результаты были удовлетворительные.

Надо сказать, что монтаж был сопряжен с огромными трудностями, потому что все трубки замерзли, нужно было их отогревать.

Отлет назначил на двадцать пятое. Приступили к очистке площадки от застругов. Очищали по мере сил, лишь бы можно было взлететь. Потом вырубили в бочке дно, поставили бочку в бочку, подогрели масло, воду и завели мотор. Через некоторое время запустили второй мотор, который тоже работал прилично.

Вырулил к старту, дал газ, оторвался, взлетел.

До свиданья, Колючин! Прощай, великое колючинское сидение!

Мы прибыли в Уэллен в момент, когда там было огромное скопище народа: все челюскинцы, все летчики. Городок был переполнен. Люди жили в школе, в исполкоме.

Настало Первое мая. Как всюду, во всей стране, мы, заброшенные на дальний север советские люди, устроили 30 апреля торжественное собрание.

На этом собрании присутствовали чукчи, челюскинцы, летчики, зимовщики.



Я сказал речь. После этого началась художественная часть: играл струнный оркестр зимовщиков, пел хор чукчей. Хор исполнил несколько русских песен, потом пел свои, чукотские мелодии. Челюскинцы декламировали стихи, монологи. На этом торжественный вечер закончился.

Первого мая началась демонстрация. Колонны выстроились так: сначала шел летный состав, потом челюскинцы, потом чукчи, местные организации. На самолет «АНТ-4» влез секретарь райкома Шоломов и председатель райисполкома — чукча. Мы шествовали вокруг школы, прямо к самолету, который представлял собой как бы трибуну. Начались речи. Сначала выступил Шоломов, потом чукча — председатель райисполкома. От летчиков выступил Водопьянов. Говорили относительно пушных заготовок, о невыполнении плана, о том, что надо подтянуться, и т. д. Чукчи давали торжественное обещание, заверяли, что планы выполнят.

Демонстрация закончилась. В школе был дан чукотский концерт. Начались чукотские танцы. Массовые чукотские

танцы представляют следующее: несколько человек сидят с большими бубнами и бьют в такт, в это время танцуют двое — мужчина и женщина; танец заключается в том, что танцующие медленно разводят руками.

7 мая, взяв четырех пассажиров, я вылетел в Провидение согласно распоряжению правительственной тройки. Пароход «Смоленск» принял на борт челюскинцев, летчиков, самолеты. Петров сообщил мне, что я уйду со «Смоленском» во Владивосток. Конечно я не мог думать, что поеду в Москву, увижу Сталина.

В одно прекрасное утро «Смоленск» снялся с якоря, застучала машина, и мы, развернувшись, медленно стали выходить в гигантские ворота Провидения. Берег мельчал, превращался в далекую линию.

До свиданья, Чукотка, изъезженная и излетанная мной!

Вот и все. Добавлю лишь немного. Огромное впечатление произвел на меня наш проезд из Владивостока в Москву.

Толпы людей встречали нас. Каждый приносил нам в подарок, что мог. Несли

Молоко, редиску, салат, самоделные шка-  
тулки, конфеты, торты.

Торты дарили в огромном количестве. Здесь были торты-корабли, торты-заводы, торты-вокзалы; торты с начинкой и без начинки, торты пухлые и торты поджарые.

Это была потрясающая поездка. Одно мне было досадно: всех встречали в пути родные — только меня никто не встречал. Родных своих растерял, жены не приобрел. Грустновато.

В Москве мы проехали на Красную площадь. Тов. Сталин пригласил нас на трибуну, сказав:

— Пойдем на трибуну.

Взошли. Мы стояли впереди, члены правительства — позади. Мне было неудобно, что Сталин стоит сзади. Я сказал об этом. Сталин похлопал меня по плечу.

— Стойте здесь, — сказал он, — мы всегда здесь стоим, нас все знают и видят. Постойте теперь вы.

Там же, на параде, я беседовал с Орджоникидзе о самолетах. Он спросил:

— Почему вы недовольны моторами?

Я ответил:

— Моторами я доволен, но тот мотор,

который был у меня на Чукотке, резал без ножа, всю кровь высосал. Можно сказать — в седину вогнал.

В Кремле, когда нас награждали орденами, я сказал такую речь:

— Михаил Иванович! Разрешите в вашем лице поблагодарить все правительство за ту высокую награду, которой мы удостоились. Разрешите в вашем лице заверить правительство, что мы с удвоенной энергией, с еще большим энтузиазмом под руководством партии, вместе со всем пролетариатом будем строить бесклассовое общество. А если понадобится, если на нашу родину посмеют напасть, мы бодро, уверенно и твердо все, как один, пойдем на защиту октябрьских завоеваний!

Эту речь я хотел процитировать здесь в заключение.

Еще в челюскинском поезде я подал заявление о вступлении в партию. Почему только теперь я подал это заявление? Потому что считал: прежде чем вступить в партию, надо что-нибудь сделать для страны, как-нибудь доказать свою работу. Я сделал немного, но знаю одно:



я добросовестно работал. Я изо всех сил старался выполнить порученное мне задание.

Часто за дни челюскинской эпопеи были у меня огорчения и отчаяние, но, одумавшись, я всегда понимал, что я не один, что всюду, куда ни приду, моя страна приготовит мне помощь. Сидя в чукотской яранге, отрезанный от всего мира, я, так же как и челюскинцы, понимал: родина помнит обо мне. И теперь, читая газеты, я вижу, как она помнила, как она заботилась обо мне в памятные дни колючинской катастрофы. Сердце щемит у меня, мне трудно читать эти дорогие мне газеты, и я складываю их в стол одну за другой, чтобы прочесть потом, когда успокоюсь.



**Е. Габрилович**

# ПОЕЗД





ОЕЗД мчится вперед. Жаркий день, в окна мелькают сибирские березы. Скоро Урал, позади Камышлов и Тюмень. Вечереет.

Поезд прошел много тысяч километров. Паровозы, украшенные цветами, ведут его; станции по пути украшены гирляндами и картинами. Это живопись железнодорожных художественных кружков. Картины изображают хижины, занесенные снегом, разводья, обломки корабля, ледяные поля, белых медведей.



Не всякий исследователь Арктики согласился бы с тем, что снег и лед изображенные на этих гигантских полотнах, действительно походят на снег, лед и разводья дальнего севера. Пылкая рука художника создавала порой людей и медведей, мало напоминающих тех, что существуют в действительности. Но в этих льдах был истинный пламень привета, в этих снегах пылало горячее стремление художника запечатлеть те бедствия, которые переживали пассажиры удивительного поезда и от которых спасла их наша страна.

Поезд челюскинцев! Он подходит к Уралу. Кончилась сибирская лесостепь, за окнами обрубленные холмы, бурые обрывы.

Вечереет, но солнце все еще жжет. Оно встречает арктических героев всем пылом своего накала. Лежа на койках, снедаемые жарой, сняв сапоги, пиджаки и рубахи, челюскинцы читают описания льдов, морозов, пурги, напечатанные в бесчисленных районных газетах.

Поезд грохочет. В этом поезде только и слышишь о море. Бури и волны незримо присутствуют в нем.

Здесь едут матросы, боцманы, кочегары, машинисты, помощники капитана, капитан, летчики, борт-механики. Здесь едут плавающие и летающие.

Здесь говорят о дальних плаваниях, о зимовках, о страшных полетах в пургу, о сжатии льдов, о гибели пароходов.

Я иду по вагонному коридору. Обычный поезд. Баулы, корзины, тюки. Люди в ночных туфлях и пропыленных рубахах. Дети плачущие и смеющиеся. Матери, укачивающие детей на руках. Обычный поезд, обыкновенные люди.

Но в каждом купе сидит журналист, но в каждом купе человек в туфлях, в пропыленной рубахе, обыденный человек — матрос, кочегар, плотник — рассказывает о великой ледяной эпопее.

Вот я в одном из купе. Передо мной пассажир средних лет. Обычный пассажир дальних поездов, аккуратный и заботливый, с перочинным ножом, лежащим на столике возле двух кусков чайной колбасы, с журналами «Крокодил», «Огонек» на вагонной полке. Это повар челюскинцев, Зверев. Сидя на койке, он рассказы-

вает об аварии парохода «Челюскин». Обыкновенный рассказ.

— В момент несчастья, — говорит, жуя бутерброд, Зверев, — я читал книгу. Вдруг слышу удар. Прибегают люди, кричат: «Дядя Шура, все — на лед!»

Начали мы выгружать кухню. Выгрузили котел для варки, два кухонных ножа, столовые ложки. Вскоре корабль потонул. Другой посуды спасти не пришлось, погибли терки, мутовки, протвинь. На льду начали устраивать кухню: поставили три палки, повесили котел.

На второй день выдали суп. Первый суп. Суп варился из одних консервов, плюс рис, плюс сушеный картофель. Это и ели. Вообще говоря, будь соответственные продукты, я бы мог и рамштексы, и беф-бризе, и пломбиры делать — мне все равно, что на льду, что на суше, но продуктов таких не было.

— А что вы теперь, Александр Иванович, делать будете?

— Приеду в Москву, оформлюсь, отдохну — и опять в экспедицию с Ворониным Владимиром Ивановичем.

— А возьмет он вас?

— Меня? А то как же! У меня с ним от самой Камчатки договоренность. Я же — арктический повар! Раз договоренность есть, к чему сомневаться!

Рассказ окончен. Я иду дальше. Шеренги купе. Пассажиры в туфлях и в сапогах. Спящие, дремлющие, няньчащие детей пассажиры. Обычные пассажиры. Обыкновенные пассажиры.

Как удивительны обыкновенные люди нашей страны!



Свердловск — позади. Европа встречает поезд дождем и туманом. Ночь.

Я сижу рядом с курчавым человеком, одетым в пиджак, в рубашку с откидным воротником. Молодой человек, очень молодой человек. Это Ляпидевский.

Первые фотографии Ляпидевского, появившиеся в газетах, изображали его человеком пожилым, человеком стареющим. Портреты этого пожилого Ляпидевского висели на всех станционных зданиях, на всем протяжении пути из Владивостока в Москву. А между тем...



— Я молод, товарищи, очень молод, — говорит Ляпидевский. — Я родился в тысяча девятьсот восьмом году. Мне было девять лет, когда началась революция. Царскую власть я не помню. Видел как-то жандарма. Потом генерала. Помню городского. И это все. Мне двадцать шесть лет. Честное слово!

Ночь. Дождь прошел. Огромная луна тяжело взлетает над лесом. Поезд подходит к станции. Крохотная станция среди кустарников и лугов. Ночные поля, штабели бревен, пакгауз, водокачка. Надпись: «Да здравствует подвиг!» — зеленые фонарики в желтой кайме. Будка стрелочника. Маневренный паровоз.

Оркестрик звучит из тьмы. Поезд замедляет ход, медленно пробегают под окнами багажные тележки, флаги, и наконец оркестр, крохотный самодельный оркестр, где кларнет перегоняет трубу и оба отстают от барабана. Оркестрик играет марш.

Поезд идет совсем медленно. Толпы людей, озаренные фонарями, встречают его. Станция невелика, поезд не остановится здесь, но люди ждут его давно и

терпеливо. Вот он подходит. Люди кричат, машут шапками, и пассажиры поезда, бессонные пассажиры приветствуют их, стоя у дверей и у окон.

Потом все снова темнеет. Станция позади, глуше, тусклее становятся звуки труб и кларнетов. Вот и не слышно оркестра. Тьма. Выходной семафор. Огромный плакат: «Слава героям!» Луга. Луна. Ночь.

— Я — обыкновенный человек, — говорит Ляпидевский, — тихая у меня биография. Нет в моей биографии ни удивительных приключений, ни замечательных открытий. Многие спрашивают меня теперь, как я летал, падал, разбивался, замерзал, отчаивался, спасался. Но я не падал, не замерзал и не отчаивался. Самая скромная у меня биография!

Я — обыкновенный человек. Советская страна воспитала меня, как и десятки тысяч других людей. Она научила меня любить человека, любить великое будущее человека, защищать страну, которая несет человечеству новую жизнь. Я видел сотни обыкновенных советских людей. Видел в колхозах, на заводах, на

севере. Удивительная жизнь! Жизнь бойцов; жизнь героев!

Ляпидевский откидывается на спинку дивана. Поезд мчится вперед.

Светает. Желтое небо, розовые поля. Кончилась короткая июньская ночь, мычат стада, тихий туман, легкое облако над деревней.

Снова станция. Утренний дым паровозов. Выходит солнце, сияет политый росой перрон. Картины, плакаты. Вот озабоченный восходом оркестр. Телеги, брички, кошевки, лошади под седлом стоят на вокзальной площади.

Поезд останавливается, толпы приветствуют его. Люди в пыльниках и в дождевиках.

Чтобы повидать этот поезд, они съехались со всего района. Колхозники, агрономы, объездчики из лесных сторожек, рыбаки, рабочие леспромхозов, доктора, трактористы, водники. Делегации заводов. Делегации совхозов. Представители изб-читален. Разъездные почтовики.

Они выехали с вечера, ехали всю ночь на тарантасах, на телегах, верхом, по

лесам, по степным дорогам. Они приехали на рассвете.

Ляпидевский открывает окно. Запах утра, свежий ветер рассвета входят в вагон. Электричество гаснет. Станционное здание, дежурный с флагом в руке, мальчуганы на крыше.

На трибуну входит оратор. Он в пыльнике, в картузе, сапоги покрыты росой. Он снимает картуз. Желтое солнце освещает его. Бригадир или объездчик.

— Товарищи! — говорит он челюскинцам. — Я из села Семибалки, тут недалеко, пять километров большаком, потом восемь километров проселком. Каждый в нашем селе, глядя на вас, хочет стать героем советской страны. И сторожа, и конюхи, и доярки.

И сам я тоже хочу стать героем. Я счетовод, обычный человек, пишу ведомости, буква за буквой. Мне трудно стать героем среди моих букв, но я буду героем и в этих буквах. Клянусь, я буду героем! Я пришел сюда, я ехал сюда всю ночь, чтобы сказать это перед лицом всей страны. Я и жена. Мы оба.

Свисток кондуктора. Поезд отходит.



Снова леса и поля. Новый день, рабочий день. Дымят заводы, грохочут тракторы, люди в тулупах, в рубахах, в форменках и в тужурках видны сквозь окно вагона.

Обычные люди. Обыкновенные советские люди.

## СОДЕРЖАНИЕ

### А. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Хабаровск . . . . .	11
Ленинград — Севастополь . . . . .	19
Детство и отрочество . . . . .	32
На север! . . . . .	49
Пятое марта . . . . .	69
Остров Колочин . . . . .	85

### Е. ГАБРИЛОВИЧ

Поезд . . . . .	101
-----------------	-----

Редактор Н. Родионов.  
Техред. М. Лойтерштейн.  
Переплет, рисунки и ин-  
циалы худ. Е. Перникова.  
Титул и шмуцтитулы худ.  
Д. Вазанова.

Сдано в произв. 11/XII-34 г.  
Подписано к печ. 13/II-35 г.  
МГ. 4498. Инд. Д-4.  
Форм. бум. 62×94<sup>1</sup>/<sub>32</sub>.  
3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> печ. л., 2,46 авт. л.  
Уполномоч. Главл. Б-1817.  
Тир. 100 000 (1—10 т.).  
Зак. 1439  
7-я тип. «Искра револю-  
ции», Арбат, Филиппов-  
ский, 13.



Bn-60/22-cx-27,







ГПБ Русский фонд

34-1

306a

