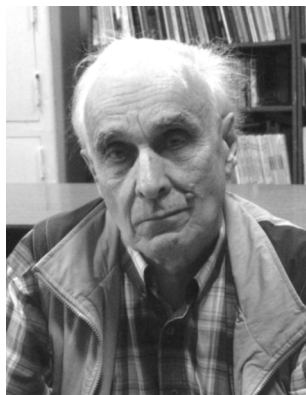


## Игры с вечностью

Вадим МИХАНОВСКИЙ



### НЕБЕСНЫЕ ПОБРАТИМЫ

#### *Сибирские этюды*

#### ЧАСТЬ 1-я

...Кафе это в Париже на Монпарнасе имело официальное название «Ротонда». А на языке завсегдатаев оно звучало коротко как выстрел: «Спорт». Посещали заведение люди, в основном близкие к спорту и искусству. Сюда часто заходили и букмекеры, здесь делались ставки на всё, что быстро двигалось: велосипеды, рысаки, а с некоторых пор и аэропланы.

Правда, первые авиетки, больше похожие на опрокинутые этажерки, всё ещё уступали породистому рысаку, но можно было поспорить на дальность, на высоту полёта. К тому же авиаторы той поры были в основном выходцами из велоспорта, их многие знали в лицо, знакомство с ними дорогого стоило. Как же, запросто подойти и хлопнуть того по плечу: смотрите, мол, и я не лыком шит!

Совсем не случайно в их среде, особенно за кружкой пива или рюмкой Перно, оказывались журналисты, писатели, артисты. Молодой Илья Эренбург, будущий автор романа «Падение Парижа», называл это заведение – «генеральный штаб разноязычных чудачков». И, надо сказать, шутливое прозвище это как нельзя более точно определяло

«Взял землю, а нашёл в ней небо».  
(Иоанн Златоуст, «Поучения».)

многонациональный характер повседневных сборищ в стенах «Ротонды».

Здесь часто звучала и русская речь. Большинство авиаторов России на заре воздухоплавания старались попасть во Францию. Она делала лучшие летательные аппараты, обучала лётчиков и выдавала международный сертификат на право полётов – «BREVET DE PILOTE AVIATEUR» (по-русски – «Бреве»). Помимо всего, в России зимой вообще не поднимались в воздух. А во Франции и погоды были значительно мягче, и обучение шло проще...

Завидев в проёме двери знакомую фигуру, один из завсегдатаев кафе закричал: «О, Славо, давненько ты не был у нас!».

Приземистый, широкоплечий молодой блондин, прихрамывая на левую ногу, направился к шумной компании. Ему тут же освободили место, дружески приговаривая: «А мы, Славо, недавно вспоминали тебя. Ты в порядке?»

– Спасибо, друзья, за всё вам спасибо! – Он поднял протянутый ему бокал с тёмным пивом и кивнул всем, – я с вами, значит, всё в порядке... Говорил он на французском довольно сносно, но с примесью итальянских слов...

О Славо уже тогда можно было писать газетные очерки. И они появлялись

в газетах и журналах Европы. А было ему на ту пору всего 25 лет... Позже, правда, газетчики расскажут и о военных подвигах Славо в Первую мировую. А потом, как это водится у нас, забудут о его спортивных и воинских наградах. Подобных примеров тому на Руси, как говорится, несть числа... Мы ещё вернёмся в это кафе на Монмартре.

Харитон Семененко, а именно о нём идёт речь, окончил в Одессе с отличием народную школу, потом ремесленную училище, следом – корабельную школу машинистов. Уже одно это говорит о том, что получил он вполне достойное профессионально-техническое образование. Плавал какое-то время на судах Черноморья. Но не сработался с пароходным начальством и устроился слесарем в велосипедную мастерскую. Да дело и так к этому шло. Не будем и мы лукавить. Харитон ещё в народной школе буквально заболел велоспортом, пропадая вечерами на велодроме, точнее – циклодроме, как тогда говорили. Известные на всю Россию одесские велогонщики Михаил Ефимов и Сергей Уточкин побивали здесь все рекорды, участвовали и в цирковых программах – так называемой «Корзине смерти», разгоняя велосипеды по вертикальной стене внутри цилиндра. А вскоре к ним присоединился и Харитон Семененко.

Природная сила, толковое знание техники помогли ему в соревновании с «великими и непобедимыми»!.. Но фамилия! Как сейчас сказали бы, она портила имидж успешного спортсмена. Вот и Сергей Уточкин, пригласив его однажды на свою яхту, сказал: «Придумай что-нибудь позвучнее, иначе с такой фамилией всю жизнь семенить будешь».

Харитон не раз и сам уже задумывался об этом... И вот в один из соревновательных дней на циклодроме, усиленная рупором, прозвучала фамилия – Славороссов! Публика завертела головами: кто такой? Новенький?..

В этот день Харитон Славороссов был на финише первым... Всё же прав был незабвенный литературный персонаж капитан Врунгель со своим афоризмом: «Как вы яхту назовёте, так она и поплывёт!»... Фамилия «прилипла» к Харитону. В России и в Европе его стали звать просто – Славо.

Он несколько лет с успехом выступал на различных соревнованиях, но

стал поглядывать в небо, останавливая свой взор на аэропланах, которые поднимались чуть выше фонарных столбов. Уточкин и Ефимов уже покинули велотрек, пробуя свои силы в небе Петербурга. А в Одессе, оставшись без них, он первенствовал безоговорочно, о нём сложили даже песню... Мне, автору этой повести, известен только один куплет, да и тот заставляет задуматься вот о чём: в минувшую войну на экраны страны вышел фильм «Два бойца». В нём известный актёр Марк Бернес пел про «шаланды, полные кефали», которые приводил в Одессу рыбак по имени Костя... Очень уж созвучен был с этой песней известный мне куплет о Славороссове, певшийся задолго до появления кинокартины:

«Весь циклодром с ума сходил,  
Когда он жал на все педали.  
И все биндюжники вставали,  
когда в пивную он входил».

Даже за этими четырьмя незатейливыми строчками видно, какой популярностью в Одессе пользовался Харитон! Но и он, как мы уже знаем, стал всё чаще поглядывать в небо.

... Осенний Петербург встретил Харитона по-осеннему холодно. И даже тёплый приём Михаила Ефимова, у которого он остановился, не помог ему избавиться от чопорности северной столицы. Авиашколе, которая здесь недавно открылась, нужны были только механики на договоре с пилотом. О лётной подготовке и речи не шло.

Так уж повелось в России, что в авиаторы шли сынки богатых родителей, в основном офицеры... Даже Нестерову, признанному асу, прежде всего пришлось стать почётным гражданином заштатного городка, только после этого он получил доступ к преподаванию на курсах младших офицеров... Вот такие нравы царили не только на земле, но и в облачном небе России, точнее – в авиационных крепях, которые предстояло штурмовать велочемпиону Харитону Славороссову.

В Российский Императорский аэроклуб входило несколько школ, в том числе и в Варшаве, куда уехал Харитон и поступил на службу к известному пилоту того времени Генриху Стегно. Сын польского богача, имеющий «бреве № 1» Императорского клуба, не торопился посвящать одессита в тайны воздухоплавания. Стегно быстро оценил

умелые руки Харитона: такого механика около себя он готов держать сколько угодно!

Шёл 1910 год. Харитону Славороссову уже 23. Над Петербургом, Варшавой, Лондоном и Парижем бороздят небо «опрокинутые этажерки». Газеты пестрят заголовками о соревнованиях, рекордах, авариях, гибели лётчиков, известных всей Европе... А в деревянном сарайчике на краю лётного поля молодой умелец с завидным упорством собирает из обломков свой аэроплан. Генрих Стегно разрешил механику в свободное время заниматься «гиблым делом». Разгроханный курсантами школы «Фарман-4» всё равно не подлежал восстановлению.

– А я и не собираюсь восстанавливать, – ворчит Славороссов, – я соберу новый из того, что вы ломаете, господа. Стараемся, нам иначе нельзя!

Это была его любимая поговорка на все случаи жизни, произносил он её серьёзно, заключая слова коротким кивком квадратного подбородка... Об этом подбородке, как и о самом его хозяине, российский поэт и авиатор Василий Каменский напишет: «Лицом веснушчат, // физикой квадратен, //душой и сердцем, помыслами чист. //Вверху всегда – природный авиатор, //внизу всегда он велосипедист».

Поэт-авангардист без выкрутасов сотворил практически законченный портрет одного из первых российских авиаторов-асов. Если учесть, что в переводе с французского ас – это туз, то с полным правом можно сказать: Харитон Славороссов был далеко не карточным тузом!..

Стегно не торопится отпускать механика в небо. А тот, собрав свой самолёт, пока гоняет его по взлётной дорожке, подруливает, приучает руки к поворотам против ветра. И однажды, поспорив с кем-то, Стегно даёт Славороссову отмашку: «Лети!».

Он поднял свой «Фарман», хорошо закончил круг над аэродромом, но при посадке сделал козла (так на языке авиаторов называется жёсткая посадка с несколькими подскоками). Ничего удивительного! Курсанты умудрялись и с инструктором развалить самолёт при соприкосновении с землёй. А он поднял свой самолёт впервые и без инструктора...

Больше всех неистовствовал Генрих Стегно: «Топор ты, а не лётчик! Твоё место в сарае, пся крев!».

Мешая польские ругательства с русскими, он сел в свой лимузин и, хлопнув дверцей, укатил с аэродрома. Но не таков был Харитон Славороссов, чтобы при первой неудаче опускать руки – свои золотые руки! Он снова стал собирать из обломков самолёт: «Стараемся, нам иначе нельзя! – повторял он свою любимую поговорку, отвечая на подначки окружающих.

И вскоре он снова был в небе. Всё у него получалось – и повороты, и даже скольжение на крыло, а это был один из сложных элементов... Генрих Стегно наблюдал за пируэтными трюками своего механика и, скрепя сердце, должен был признаться, что ему придётся искать нового подручного... Так, в Варшаве, Харитон Славороссов закончил школу мужества и мастерства. Он даже поработал здесь инструктором, но вскоре получил неожиданное предложение.

Некий Крумм, числившийся в варшавской фирме «Авиата» пилотом, но самостоятельно никогда не летавший, пригласил Славо для серьёзного разговора в кафе. А куда же ещё? Это была общепринятая традиция у всех авиаторов Европы. В Париже все дела решались в «Ротонде», в Варшаве – тоже в спортивной забегаловке. А в Петербурге, на Большой Морской, был респектабельный французский ресторан «Кюба». Здесь, к слову, за большим столом в обеденный час восседал осанистый генерал, начальник Гатчинской воздухоплавательной школы Александр Матвеевич Кованько. Он, по тем временам, проявил смелую инициативу: поставил Михаила Ефимова во главе обучения русских военных лётчиков.

– Мужик в наставниках у господ! – брезгливо ворчали офицеры... Но делать было нечего, генерал им спуска не давал. Да и сам Ефимов с ними не очень-то церемонился: полетайте, мол, с моё, сделайте четыре бочки и четыре штопора, вот тогда я вас зауважаю!

А мы, проделав авторский виток, возвратимся к предстоящему разговору в варшавском кафе. За накрытым столом спросил Славороссова: «Вы слышали о предстоящих митингах в Вене?»

Венский «митинг» (так на континенте называли тогда соревнования лучших авиаторов Европы) должен был состояться весной 1912 года. По предложению Крумма Славо должен приобрести у фирмы «Авиата» аэроплан. Соревновательный взнос – а он был внуши-

тельным! – и доставка груза остаются за Круммом. Призы – пополам.

– Я в Вас верю, Славо! – произнёс собеседник... После недолгих переговоров «Авиата» продала за 500 рублей в рассрочку Харитону аппарат, который он собирал своими руками.

... Европейские газеты писали: «Восхождение русского Славо началось в Вене!»... «В австрийском городке Винер-Нейштадт... Славо творил чудеса!.. «... на Венском митинге общее 3-е место из 40!.. «... этого русского ждут в Карлсбаде, Праге, Бадене»... «Этот русский виртуоз на своём «Блерио-ХI» выше всяких похвал!»...

Но первое чудо совершил он ещё накануне, покидая Варшаву. Славо на бреющем полёте прошёл вдоль Вислы и неожиданно нырнул у самой воды под мост. Желтокрылая машина после этого круто ушла ввысь и покачала крыльями собравшимся зевакам. Кто-то из них закричал: «Браво Славороссову!» Прохожие, остановленные невиданным до сих пор зрелищем, зааплодировали вслед уходящему самолёту... А Славороссову, вызванному в тот же день в полицию, пришлось заплатить солидный штраф.

Харитон выиграл в Европе ещё несколько соревнований. Эти «митинги» позволили ему погасить долг в «Авиате» и послать, наконец, деньги отцу с матерью в многочисленную семью Семененко.

Выступая на показательных соревнованиях в итальянском гроссете – провинции Фиуме, Харитон был представлен вице-губернатору, барону Лодовико ди Бартини. А у жёлтого самолёта в это время крутился небольшого роста отрок, как оказалось, сын Бартини.

– «Прего, сеньор Роберто!» – пригласил его в кабину Славороссов... Они летели над голубым заливом, уходили к дальнему берегу и возвращались обратно. Сделав два больших круга, самолёт круто пошёл вниз. Баронесса, стоявшая рядом с мужем, схватилась за сердце. Старший Бартини произвольно сжал в волнении её руку.

А жёлтый самолётик снова ушёл вверх и опять нырнул вниз. Теперь уже волновался весь «митинг». Пилот, выравнивая машину, сделал ещё один круг и плавно приземлился в метре от места, с которого взлетел. Это не было демонстрацией высшего пилотажа, это был просто уверенный почерк зрелого

мастерства – смелого и изящного.

– Отец, купи мне такой самолёт! Я тоже буду летать! Там, в небе, всё по-другому! – ликовал молодой баронет... Он подскочил к стоящему в стороне Славороссову и, теребя его за руку, несколько раз повторил: «Грацио, грацио, сеньор Славо!»...

Они через десяток лет неожиданно встретятся в Москве – «красный барон» Бартини, авиационный конструктор, с советским авиационным инженером Славороссовым, где они читали лекции в смежных институтах. Я писал об этом в своей повести «Зов полночной звезды», говоря ещё и о том, что судьбы выдающихся людей так или иначе должны обязательно пересекаться во временном пространстве. Это закон, который необходимо как-то сформулировать, облечь в научные одежды. Но это уже не по моей части...

После ещё нескольких митингов Харитон Никанорович Славороссов получает предложение итальянской фирмы «Капрони» и становится её шеф-пилотом. Он испытывает здесь новые самолёты, участвует в технических перелётах на скорость и дальность. Не забывает он и о соревнованиях в различных городах континента. Фирме это нравится, она делит славу с русским пилотом, её торговая марка повышается в цене.

Но жизнь состоит не только из триумфальных дорожек и высоких гонораров... Это случилось в Турине, в апреле 1913 года. В австрийских, итальянских и французских газетах появилось скорбное сообщение (из русских изданий оно было перепечатано только в «Кронштадтском вестнике»): «...в Турине на военном аэродроме Марифиори во время полёта русского авиатора Славороссова с пассажиром Роберто Галло внезапно произошёл взрыв мотора. Пассажир сгорел, умирающий авиатор в госпитале...».

Специальная комиссия позже установила, что вины Славороссова в этой катастрофе не было: по шву разошёлся сварной бензобак, установленный над мотором и хлынувшее топливо залило раскалённый мотор. Самолёт превратился в огненный болид... Пилот не растерялся. Совершив жёсткую посадку на пылающем самолёте, он успел отползти в сторону. Взрыва он уже не слышал...

Газеты продолжали писать о том, что русский Славо не приходит в сознание.

Весть об этом разнеслась по всем авиационным предприятиям и организациям Европы. И надо отдать должное международному авиационному братству! Оно ещё не успело тогда разделиться на обособленные группы. Участники так называемых «митингов» из разных стран складывались, кто сколько мог... Известно, что из россиян участвовали в помощи двое: генерал Кованько и Михаил Ефимов, соучастник Славороссова по прежним велопробегам.

Только через шесть месяцев Харитон покинул госпиталь. Всё ещё болела повреждённая стопа, ныли пять сломанных рёбер и давали о себе знать обожжённые руки и ноги. Но владелец фирмы Капрони, не смотря на всё это, предложил своему шеф-пилоту продлить контракт. – Ты, Славо, итальяно веро – настоящий итальянец! – восторгался Капрони.

Но очень живы были воспоминания о полыхающем над головой небе и душераздирающих воплях пассажира. Такое не забывается! И Славороссов уехал во Францию...

Это стало неожиданным для него: в кафе на Монмартре вокруг него сгрудились авиаторы, конструкторы летательных аппаратов, журналисты. К тому времени он уже поднаторел в итальянском и французском языках. Он не терял времени в госпитале, ему приносили словари и разговорники, книги и журналы. Харитон называл эти свои занятия внутренней работой. А ведь по большому счёту в нём шло, если можно так сказать, переустройство души... Он будет здесь знакомиться с известными поэтами, писателями, драматургами и музыкантами. Ему будут жать руку Анатоль Франс, Эмиль Верхарн, Морис Метерлинк, Луи Блерио и другие.

Конечно, многочисленные победы Славороссова на соревнованиях в воздухе, пролёты под речными мостами, даже этот нелепый взрыв бензобака, ранение и шумная поддержка Славо всеми авиаторами Европы – всё это не могло не сыграть определённой роли в таком внимании к русскому Икару, возрождённому чуть ли не из пепла... Но была, наверное, ещё какая-то чёрточка в самом характере этого лётчика, какая-то притягательность и душевность. И добавим: Славороссов в то время ещё не до конца проявил себя, впереди у него будут дни, полные тревог, со-



*Харитон Славороссов*

мнений и блистательных поступков.

По рекомендации русской военной миссии во Франции, которую возглавил граф Алексей Игнатьев, генерал и отменный политик, Харитон Славороссов поступил добровольцем во французскую авиацию. А в Европе начиналась бойня под названием Первая мировая.

Накануне, 27 июля 1914 года, в шесть часов вечера, точно по расписанию, на Северный вокзал Парижа прибыл петербургский экспресс. Он оказался последним пассажирским поездом из северной столицы России... Славороссов встречал на вокзале двух молодых русских авиаторов, подсевших на этот поезд в Швейцарии. Они оба, к сожалению, были сбиты позже в небе Вердена...

А мы с той же скоростью экспресса перенесёмся в обратном направлении в Петербург, который с первых дней войны станет именоваться Петроградом... По дороге мы увидим ломаную линию окопов, протянувшуюся без малого на 900 километров, а ближе к востоку – выжженные поля неубранных хлебов и пепельно-серые квадраты исковерканной земли, оставшиеся от сгоревших скирд сена. Молох войны, как известно, не брезгует ничем, но питается только человеческим мясом!

В Петрограде слово мелькало лишь на газетных страницах. По-

прежнему, как и в мирное время, работали парикмахерские, рестораны, кафе и варьете. И в «Кюба», на Морской, в обеденное время по-прежнему восседал осанистый, с пышными баками, генерал Кованько.

Он назначил здесь встречу одному из лучших военных пилотов России, налетавшему сотни часов на аппаратах всех марок. Николай Мартынович Иеске в свои 33 года выглядел молодо, был строен, высок и подтянут. Генерал молча кивнул ему и пригласил к столу. Но душевной беседы у них не получилось, хотя генерал предложил капитану Иеске возглавить инструкторскую группу авиашколы. Иеске категорически отказался, заявив, что он и так прикован к небу и место его там, на фронте. Нет, он не лукавит и уже в сентябрьские дни сбил три самолёта противника. Да, был представлен к награде...

Автор книги об авиаторах Юрий Гальперин, сам военный лётчик, писавший о Николае Иеске, не смог, наверное, глубоко проникнуть в его биографию. Да и откуда было взять данные: Николай Мартынович погиб на Севере, разбившись в 1937 году? В Риге у него родственников не осталось, племянница лётчика сама выспрашивала у писателя – что да как.

Тем не менее, известно: Николай Иеске принимал участие в довоенных «митингах», знал хорошо Харитона Славороссова и Михаила Ефимова... Последнего, к сожалению, белогвардейцы расстреляют. Это случится в его родной Одессе, куда Михаил заскочил на денёк проведать родных. Здесь его неожиданно и прихватил вражеский десант. Тучный ротмистр, так и не сумевший ранее в процессе обучения у Ефимова делать четыре бочки и четыре штопора, расстрелял бывшего наставника после того, как тот с усмешкой сказал ему: «Разжирел! Чай, в аппарат не влезешь?»...

А мы, перелистывая календарь в обратном направлении, всё же вернёмся к разговору между генералом Кованько и капитаном Иеске: «Вы всё-таки подумайте над моим предложением, Николай Мартынович! Завтра, в адмиральский час, когда пушечка с Петропавловки хлопнет, Вы...

– Прошу прощения, господин генерал, но к этому часу я буду уже на фронте.

– Жаль! Не смею вас задерживать.

И не подставляйте свои борта пулемётам!

– Честь имею! – щёлкнул каблуками капитан и вышел.

– Имеешь! – проворчал Кованько, – пока тебе брюхо не изрешетит какой-нибудь молодецк!..

Не прошло и года, генерал словно в воду глядел: в 1918 году Иеске на своём «Блерио» из Риги, занятой немцами, перелетел в революционный Петроград. Но получил несколько пробоин в днище. Выручили сдвоенные пулёмётные щитки от «Максима», уложенные под сиденьем. И стрелял при взлёте над аэродромом бывший его механик Матиус Бузни. Все четыре пули, выпущенные из карабина, с которым Матиус никогда не расставался, застряли во втором щитке. Повезло капитану!

В этом же, 1918-ом, Александр Матвеевич Кованько составил любопытный документ, представленный новому правительству в Смольный. Это была обстоятельная записка о состоянии воздушного флота России. Из неё следовало, между прочим, что Россия вошла в войну с количеством самолётов в четыре раза больше, чем вся остальная Антанта. Но России не удалось организовать поточное производство летательных аппаратов. А те, что закупались, были заведомо устаревшими.

Если же сравнивать производство самолётов во второй половине войны, картина была ещё более удручающей. Англия и Германия выпустили до 1918 года одинаковое количество машин – до 48 тысяч каждая, Франция – на 4 тысячи больше. Даже Америка, вступившая в войну позже, спустила с конвейера почти 14 тысяч самолётов... Россия же произвела за этот период всего около 4 тысяч аппаратов...

Делая выжимки из документа, я попутно проверял эти цифры по другим источникам. Оказалось, что последняя цифра несколько преувеличена: произведено было всего три с половиной тысячи самолётов... Ну и хотелось бы добавить, что в небе над полями сражений погибли почти все лучшие авиаторы России – штабс-капитан Пётр Николаевич Нестеров, совершивший первый в мире таран. Ему было всего 27 лет. В 37 лет погиб Михаил Ефимов, он первым освоил крутые виражи, пикирование и другие боевые приёмы, которым научил в Гатчине около 200 военных пилотов. В 39 лет ушёл из жизни Сергей Уточкин, поставивший в лётный строй

как инструктор свыше 100 пилотов России... Все они, без преувеличения, были побратимами Харитона Славороссова и Николая Иеске... В то время по их самолётам в воздушном бою палили из револьверов, маузеров и карабинов. До 1917 года на вооружении России было всего 11 самолётов, имеющих специальные синхронизаторы для стрельбы из пулемётов через винт... Грустная статистика, что тут скажешь!

Между прочим, все эти цифры были известны Англии из первых рук. Ресторан на Морской в Петербурге постоянно посещал молодой дэнди, приятный во всех отношениях. Звали его Сидней Рейли. Он был «на ты и по плечу» тут с каждым. Пилоты-аристократы приглашали его на свои брудершафты и в будни, и в праздники. Удачливый, наглый, всегда изысканно одетый, по слухам – почти не пьянеющий, этот молодой человек исправно обслуживал английскую «Интеллидженс сервис». Позже он пригодится этой организации в раскладывании мудрёных военных пасьянсов на территории Средней Азии.

## ЧАСТЬ 2-я

В чужом небе Харитон Славороссов чувствовал себя как дома. За спиной уже проделано три десятка боевых вылетов, сбито три немецких самолёта лично и один в групповом объёме... А вот этот серый, тусклый октябрьский день поначалу не заладился. Никак не хотел заводиться мотор. Харитон вместе с механиком несколько раз продували жиклёр, наконец, пришлось слить горючее. Лётчики его эскадрильи уже успели слетать на боевое задание и вернуться обратно... Харитон достал из-под сиденья велосипедный насос, который он всегда возил с собою, снова продул с его помощью все патрубки и жиклёр. Залили горючее и мотор, чихнув, заработал.

– Лучшее стартёрное устройство! – помахав велонасосом механику, прокричал Славороссов и поудобнее устроился в кабине...

«Подлетая к линии фронта, – пишет в своей книге Юрий Гальперин, – Славороссов увидел, что из вражеского тыла ему навстречу летит французский «Блерио», вероятно, возвращающийся из разведки».

Возможно ли планировать подвиги? Вряд ли... Они, скажем так, спонтанны, неожиданны для тех, кто на них идёт. Так было и в этот раз. Славорос-

сов увидел, что за французом вьётся шлейф дыма: «Подбит! – понял Славороссов и стал делать небольшой круг, следя за тем, что будет дальше.

Подбитый француз упорно тянул к нейтральной полосе. А на земле противники всполошились, побежали, надеясь выручить или пленить экипаж. Самолёт ткнулся у самой полосы в землю. Но не дремал и Славороссов, он тут же посадил самолёт рядом. Один француз был недвижим, второй подавал признаки жизни. Харитон с трудом перетащил того в свою кабину и под самым носом у немцев взмыл в небо, получив в борт около десятка пробоин.

Спасённый оказался французским сенатором, который в роли второго пилота летел из вражеского тыла с важными разведанными. К сожалению, сенатор Эмиль Реймон скончался от полученных ран в госпитале.

А седой французский генерал Дюбайль, сражавшийся с немцами ещё в далёком 1870 году, снял со своего мундира орден с изображением Наполеона III и прикрепил его на грудь русскому лётчику со словами: «Сегодня вами гордится вся Франция!»... О подвиге Славороссова писали все газеты по ту и другую стороны фронта. Об этом эпизоде времён войны не забудет рассказать в своих воспоминаниях и президент Французской республики Раймон Пуанкаре...

Не прошёл мимо этих газетных сообщений и будущий начальник генерального штаба сухопутных войск Германии Франц Гальдер, командовавший в то время дивизией 5-ой армии. Он приказал начальнику разведки определить опознавательный номер самолёта русского аса... Этим приказом, скорее всего, впервые была открыта охота на наиболее успешных лётчиков во всех последующих войнах. Немцы – народ пунктуальный!

А мне подумалось вот о чём. Французский сенатор в тяжёлый для страны период становится лётчиком, добывает важные разведанные в стане противника, успевает сообщить их своему командованию и умирает героем. Да тут хоть роман пиши, хоть фильм делай!.. Но кто бы мне назвал сейчас наших управителей, способных на подобное? Они и сами-то отгородились ныне от народа высокими заборами особняков, автомобилями с бронированными стёклами. А отпрысков своих попрятали от службы в армии по заграницам.

Но пострелять любят – в заказниках, в охранных зонах – из вертолётов, да автоматными очередями по животным, занесённым в Красную книгу! Ну и, конечно же, делают это наши современные выскочки подальше от Москвы – в Сибири. Там представителю президентской команды местные князьки и вертолёт к форточке гостиницы подадут. И автоматы услужливо зарядят. И девок на всякий случай в машину загрузят. Короче говоря, пли по аргали! Этих горных козлов на Алтае ещё не всех перестреляли...

Многое ещё хотелось бы сказать по этому поводу. Но доморощенные грязекнязевы наши книг не читают, газет не просматривают. А в разведку кто с такими пойдёт? Ненароком ещё подстрелят, как тех аргали... Так что, товарищи авиаторы, помните: в случае чего, награда вам не дожидаться. И в герои не произведут! И хоронить вас, если разобьётесь, будут отдельно от важных персон. Как говорится, погиб Максим, ну и хрен с ним!

...Из французской газеты за 1915 год: «Славороссов – русский пилот...» отличается своим стремлением всегда принять участие в самых сложных заданиях. Начиная с августа 1914 года, выполнил в интересах армии несколько очень важных разведывательных полётов. Непрестанно подаёт наилучшие примеры храбрости, энергичности, хладнокровия, беззаветной преданности...»

Текст этот больше похож на служебную характеристику, чем на журналистскую статью. Так оно, наверное, и было: военный корреспондент просто выписал в штабе части рапорт о представлении русского пилота к очередной награде. Именно в 1915 году Славороссову был вручён французский орден – Военный крест.

В конце этого же года истёк контракт добровольной службы русского лётчика за рубежом. Харитон Славороссов возвращается в Россию и начинает работать на заводе Лебедева лётчиком-испытателем в Петрограде. Но его тянет к боевым соратникам, а военврачи ограничивают его участие в боевых вылетах. Вместо этого недавнему герою Франции предлагается возглавить уникальное по тому времени формирование – автомобильно-авиационную дружину. Но на фронт она так и не попала, хотя в её составе было два звена боевых самолётов. Отправке на фронт по-

мешала Февральская революция.

И Харитон с молодой женой Татьяной и маленьким сыном Алёшей уезжает на её родину в Томск. Отца жены, Александра Александровича Грацианова, в этом сибирском городе все знают. Он, практикующий врач, избирался даже на пост городского головы. Грацианов готов был устроить зятя комендантом в железнодорожную больницу. Но Харитона вдруг вызывают повесткой в Омск на медицинское переосвидетельствование...

В колчаковской столице России, как говорится, ни пройти, ни проехать. Улицы забиты военными фурами, азиатскими кибитками, у многочисленных стойл – казацкие лошади под седлом, кругом грязь, навоз и всеобщая неразбериха. Но телефоны работают исправно! Не успел военврач куда-то позвонить и уже через пятнадцать минут в приёмную вошёл молодой человек, на целую голову выше Славороссова, и предложил ему проехать в штаб к генералу Жанену, французскому командующему всеми союзными войсками в Сибири.

– Но вы так и не представились мне! – возразил тому Славороссов.

– Ах, прошу извинения! Зиновий Пешков, военный переводчик при экспедиционном корпусе генерала Жанена...

Позже, через двенадцать лет, на допросах в известной конторе, Славороссов узнает, что он беседовал тогда в Омске с приёмным сыном Максима Горького, братом Якова Свердлова... А суть той беседы состояла в том, что Пешков передал Харитону Славороссову, герою Франции, предложение командующего возглавить авиационный полк корпуса.

Сославшись на увечье и, пройдя медицинскую комиссию, подтвердившую его инвалидность, Славороссов возвратился в Томск. И правильно сделал! Через полгода французы вместе с чехами предадут Колчака и русский адмирал, прославленный полярный исследователь, «нырнёт» в зимнюю прорубь в Иркутске по приговору суда.

...В тридцать один год Харитон, как всегда упорный и настойчивый, садится в Томске за учебники. С помощью институтских друзей Татьяны он сдаёт экстерном экзамены за курс реального училища и поступает в политехнический институт. Целеустремлённость Харитона поражала его однокурсников.





Смолёт «Сибревком»

Они предлагали ему помочь разобраться в чертежах и каких-то схемах, а он в ответ: «Нет, только сам!» – и сидел до глубокой ночи, тёр уши, чтобы не заснуть. Даже для Татьяны в те дни он предстал как бы в новом свете – назлектризованный, нацеленный в одну точку словно истребитель, идущий на таран.

Среди студентов он сразу же отметил небольшого ростом иркутского паренька. Интегральные или дифференциальные исчисления для него, что кедровые орешки щёлкать! Своему великовозрастному соседу он старается помогать осторожно, зная крутой его нрав... Харитон удивлялся поначалу: тот всё время рисовал какие-то бескрылые остовы самолётов с кучей пропеллеров в самых неожиданных местах... Что ж, если учесть, что на одной парте со Славороссовым сидел будущий конструктор советских вертолётов Николай Ильич Камов, то... Он с самого начала, не мудрствуя, знал, что его будущее конструкторское бюро будет носить аббревиатуру «КА», и уже на первых рисунках необычных винтокрылов стояли эти две буквы, к которым с должным почтением вскоре отнесётся весь мир... Камова, как известно, нет уже сорок лет. А дело его живёт и процветает!.. Он однажды спросил у Славороссова: «Вот ты много летал в боевой обстановке, какой цвет машины был бы для тебя самым неприятным?»

Харитон тут же, не задумываясь, ответил: «чёрный!» Он вспомнил, как его атаковали в 1915 году два чёрных германских «юнкерса». Он на «Кодроне», более лёгком, как мог, увёртывался от пулёмётных очередей, а потом, падая на хвост, оказался ниже одного из них

и всадил тому трассирующую очередь, – «словно в брюхо акулы!» – рассказывал он о том бое Николаю Камову.

Пройдёт ещё тридцать лет, давно не будет в живых ни того, ни другого. А в конструкторском бюро имени Николая Ильича Камова появится вертолёт «КА-50», который будет зваться «чёрная акула»... Он и сейчас стоит на вооружении в России. Грозная машина!..

В 1919 году Харитон Славороссов, студент второго курса ТПИ узнает из газет, что из Риги в прошлом году перелетел в Петроград Николай Иеске. Латвия по условиям Брестского мира была отторгнута от России. Что оставалось делать военному лётчику, выпестованному в российской авиашколе? – «Правильно сделал!» – сказал жене Славороссов.

Они скоро встретятся в Сибири. В Новосибирске Иеске примет участие в разметке первого в городе и в Западной Сибири аэродрома, который будет иметь название «Закаменский»... Новосибирск к тому времени не успел ещё разменять 25-летие своего существования. Выросший как на дрожжах, он вскоре обгонит по населению все города этой обширной территории по имени Сибирь.

Справедливости ради отметим, что совсем небольшая, для учебных подлётов, да и то только в летнее время, при местной авиашколе существовала площадка, ютившаяся в военном городке... И вот, в начале 20-х годов минувшего столетия, в городе задумались о настоящем аэродроме. Начинаясь он по проекту чуть ли не от нынешнего оперного театра. А на улице Воинской

вбивали первые колышки будущей взлётной полосы. Проходила она в основном по теперешней улице Никитинской и кончалась почти у вещевого рынка на Гусинке.

Об этом, первом в Новосибирске аэродроме, разговор впереди. А мы пока вернёмся в 1920-й год... Прознав, что в Москве организуется институт воздухоплавания, Харитон едет в столицу. Там остались те побратимы, кого не сумели перемолоть в своих жерновах две минувших войны. И он нацелился поступить именно в этот, родной ему институт, которому вскоре присвоят имя Жуковского... На Чистых Прудах, в Малом Козловском переулке, его, студента второго курса томского Политеха, примут в академию безоговорочно. Через год она сменит адрес: на Петроградском проспекте, в Петровском дворце – творении зодчего Матвея Казакова – он, Харитон Никанорович Славороссов будет заканчивать своё обучение. Здесь, в первом выпуске, мы можем увидеть на фотографии целую плеяду блестящих учёных: Владимира Пышнова, будущего профессора этой академии, создателя космической техники академика Михаила Тихонравова, Сергея Козлова и многих других.

Славороссов был по возрасту старше всех. Для того, чтобы как-то лучше устроить его семью, начальство академии выделили ему две смежных комнаты и предложило ему совместить учёбу с обязанностью коменданта общежития... Наиболее вольготна в такой обстановке чувствовал себя маленький Лёша. Длинные коридоры, по которым он гонял на трёхколёсном велосипеде, ему помнились долго.

А сам Харитон Никанорович часто вспоминал, что его сокурсникам по инженерному факультету не очень-то нравился такой предмет, как теория авиации: на формулах, мол, далеко не улетишь, говорили они... Ну и спотыкались на этом предмете довольно часто.

– Всем нужно было прямо сейчас, немедленно научиться технике пилотирования, – улыбался Славороссов, – а ведь это самый сложный предмет в арсенале будущего лётчика! По себе знаю: месяц не летаешь, не посидишь в кресле за рулевым управлением и уже чувствуешь себя не очень-то уютно.

От Татьяны, жены Харитона, кто-то из старшекурсников узнал про одну давнишнюю телеграмму, которую Славо-

россов послал своему работодателю после соревнований в Швейцарии... Сколько ни просили его рассказать об этом, он только отшучивался. И именно на уроке по теории авиации курсанты подговорили преподавателя спросить Славороссова об этом.

– Да овчинка выделки не стоит, – смутился Харитон, – при посадке развалилось шасси. Денег в обрез, на две чашки кофе. Ну и телеграмма получилась короткой: «Сломал ноги в кузнице чиню завтра вылетаю»...

– И теоретически, и практически безупречный текст! – улыбнулся начальник курса. – Многословие буксует часто, краткость – никогда!

Он иногда продолжал крутить педали велосипеда – так, для себя, поддерживать форму. Побаливала изуродованная стопа: тут не до кроссов! Но однажды, в день рождения, один из молодых курсантов авиашколы поднёс ему адрес от коллектива с броской надписью: «Чемпиону на земле и в воздухе».

– Вы несколько преувеличили значение моей персоны, принимая адрес, – вздохнул Славороссов. – И как я летал, наверное, не видели?

– Не видел, – смутился молодой человек. – Но ведь все кругом говорят!

– Говорили, – поправил его Славороссов. – А сейчас говорят, что я неплохой инженер. Но за внимание, конечно, спасибо! Как ваша фамилия?

– Байдуков...

Так совершенно случайно встретился Харитон Никанорович с будущим прославленным лётчиком, Героем Советского Союза, летавшим вместе с Валерием Чкаловым через Северный полюс в Америку.

Генерал-полковник авиации Георгий Филиппович Байдуков, уроженец Новосибирской области, написал в своей первой автобиографии: «из босяков»... Так оно и было. Рано потеряв родителей, он бродяжничал, воровал. Его водворили в детдома, он тут же сбежал. Зайцем испетлял всю Западно-Сибирскую магистраль. Но однажды, перезимовав в одном из ремесленных училищ, понял, что дальше ждёт его только одно: небо в клеточку...

Имя выдающегося лётчика и штурмана осталось сейчас только на книгах. В билете члена союза писателей Советского Союза за Байдуковым числится их добрый десяток. А открывает список – «Наш полёт в Америку», напечатанная в 1937 году. Потом были – «За-

писки пилота», «Разгром фашистской эскадры», «Рассказы разных лет» и другие.

В Новосибирске, к великому сожалению, имя Байдукова можно увидеть лишь на невзрачной памятной табличке в главном аэропорту города. Да ещё бывший остров Лангр в Охотском море назван именем прославленного сибиряка... Сажу вот и думаю: что ещё необходимо было совершить такого, кроме мировых рекордов на дальность, первым в мире перелететь через Ледовитый океан, написать десяток книг, пройти на фронтах всю Великую отечественную, чтобы тебя не отправили в забвение?

Мы давно уже перестали удивляться тому, что наши властные структуры упорно цепляются за названия улиц, предприятий, проспектов и площадей именами людей, ничем не прославивших своей деятельностью страну, город, посёлок. И они продолжают стоять в местах нашего обитания – проспекты Карла Маркса, улицы Розы Люксембург, скверы в честь парижских коммунаров, дома культуры имени Клары Цеткин и заводы имени 16-го партсъезда... Почему именно 16-го? А чёрт его знает! Как говаривал один мудрый литературный персонаж, обладатель самого умного в мире ишака: «Кто имеет медный щит, тот имеет медный лоб»...

А мы, выдержав паузу, пойдём в своём повествовании дальше. После окончания академии, Славороссов стал вскоре в ней преподавать, читал лекции и в авиационном институте. Здесь он случайно буквально столкнулся с Робертом Людвиговичем Бартини. Их пытаются познакомить, а Бартини расплывается в улыбке: «Пардон, мы знакомы уже тысячу лет! Это судьба моя!... Вы – Славо, а я тот баронет из Фиуме...».

– Да-да... Но каким образом?

– Самым прямым! – смеётся Бартини.

– Я работаю в Москве. А Вы?

– И я. Преподаю.

– Летаете?

– Очень редко.

– Вот и я редко. – вздыхает Бартини...

Он уже третий год, как перебрался в страну Советов. «Красный барон» – так его здесь называют. Он дал слово руководителям Авиапрома, что его самолёты будут летать быстрее и дальше, чем чёрные... Так оно и будет со временем! О его жизненном пути мож-

но прочитать в моей серии «Сибирских этюдов» – «Зов полночной звезды».

Славороссов приглашает Бартини в гости... И вот они уже в новой компании, на квартире давнишнего приятеля Харитона. Этьен Лакост, французский коммунист и неудавшийся авиатор, эмигрировавший в Россию в 1921 году, собирает у себя посиделки каждый месяц. Своеобразный этот клуб называется «Вау лякте» – Млечный путь. Одно название это говорит о широте интересов далеко не случайной публики, гостящей у Этьена. Здесь всегда ждут нового гостя, спорят, поют, танцуют под патефон. Иногда сюда заглядывает Владимир Маяковский, проездом из Питера – Анна Ахматова. Довольно частый посетитель тут и Анна Александровна Луначарская, первая жена наркома просвещения. Ей было уже около сорока, но выглядела она очень привлекательно и молодо. Появлялась она всегда неожиданно и, оглядев собравшихся, певуче произносила: «Привет вечно молодым!»...

Читая лекции в МАИ, Славороссов преподавал в Высшем техническом училище имени Баумана... Оканчивался 1924-й год. Волей-неволей, отойдя непосредственно от полётов, в какой-то степени отодвинутый более молодыми, Харитон Никанорович стал задумываться о большой авиаэкспедиции на Дальний Восток.

Имеющиеся в наличии самолёты на российском пространстве очень различались между собой по всем характеристикам. Из покупных для дальних перелётов подходили больше всего немецкие «Юнкерсы» с закрытыми пассажирскими кабинами, да ещё наш «Р-1» конструкции Николая Поликарпова. Но к нему для такой цели необходимо было приобретать за рубежом более мощный мотор.

В апреле 1924 года Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот переименовали в Военно-Воздушные Силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии (ВВС РККА). К этому времени первые 19 самолётов «Р-1», выпущенные заводом ГАЗ №1, были переданы одной из военных эскадрилий Центрального аэродрома столицы.

Одновременно начался всесоюзный сбор денег в трудовых коллективах на Советский Красный Флот. Руководило сбором денег Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ), переименованное чуть позже в «ДОБРОЛЁТ».

Какова была эпоха, таковы были и надписи на бортах самолётов, собранных на народные средства. Вот их география: «Сибирский рабочий», «Красный сормович», «Московский коммунальщик», «Иваново-вознесенский ткач», «Луганский пролетарий», «Раб-стёр Кор Одесьщины», «Червоний уманец»... Над названием «Красные Хамовники» шутило полстраны. Но ведь было!

### ЧАСТЬ 3-я

И таково было, как сказал поэт, громадьё наших планов. Впервые, надо отметить, идея перелёта через всю Россию с запада на восток рассматривалась ещё весной 1914 года. Для осуществления этого предполагался дирижабль. А основой прокладки маршрута служила Сибирская магистраль... И ещё отметим: инициатором столь дерзкой затеи был наш старый знакомый – начальник Гатчинской воздухоплавательной школы генерал Кованько, лично разработавший подробные инструкции по обеспечению всего маршрута и его отдельных этапов.

Но с началом Первой мировой войны эти планы были отодвинуты. И возвратились к ним лишь в 1924 году, яркими поборниками которых стали Слатороссов и Кованько, успевший послужить и на благо Красного Воздушного Флота... Выходит, в ресторане на Большой Морской, Александр Матвеевич Кованько вынашивал планы не только офицерских посиделок, но и высокие мечты дальних перелётов. И это – на заре отечественного воздухоплавания!

Проект маршрута от Москвы до Пекина, – сообщала газета «Правда», – в короткие сроки был вновь рассмотрен и доработан группой специалистов при обществе «ДОБРОЛЁТ» под руководством начальника управления ВВС П. - И. Баранова. В её состав входили представители комиссариата иностранных дел, инспекции гражданского воздушного флота, газеты «Правда» и Госкино. Подготовка началась 25 марта 1925 года. Одной из целей мероприятия, официально не афишируемой, была проверка предостоящей возможности переброски по воздуху к восточной границе авиационного соединения.

А официально было объявлено, что планируемый перелёт – это «установление культурно-экономических связей с восточными окраинами, проверка воз-

душного пути на Восток, тренировка личного состава и проверка достижений авиапромышленности страны»...

Короче говоря, словоизвержений по этому поводу было предостаточно! Но они не могли завуалировать истинные цели. И неизвестный нам Сидней Рейли, перебравшийся к тому времени в пески Средней Азии, собрав все напечатанные сообщения о запланированном Россией перелёте, проанализировал их и тут же сообщил о выводах в свою лондонскую контору.

Нельзя сказать, что правительство Великобритании было обеспокоено по этому поводу. Но здесь быстро удвоились экспортные цены на авиационные моторы. Через несколько дней то же самое предприняла и Франция... Капиталисты никогда не дремлют: экономическая разведка работает там отменно! Информированность у них – не только двигатель торговли, но и её верный страж...

Сообщение о Слатороссове в «Правде», как об одном из зачинателей перелёта, надо сказать, было чуть ли не последним об этом удивительном человеке. Он, как всегда, скромный и молчаливый в деле, окунулся в этот проект, взяв на себя самую сложную нагрузку. Бывший генерал Кованько подсказал ему, что для точного выбора промежуточных посадок нужно непременно обратиться к исследователю Центральной Азии Петру Кузьмичу Козлову, проживающему в Питере.

Козлов был продолжателем дел Пржевальского, наиболее ревностным исполнителем всех задумок великого путешественника, в свои шестьдесят лет готовившийся проникнуть в Тибет... Слатороссов встретился с Козловым. Тот оказался на удивление очень открытым человеком и сразу же предупредил собеседника, строго глянув ему в глаза: «Наука и политика – две вещи разные, особенно для меня! А всё, что в рюкзаке, – выкладывай, как у таёжного костра. Договорились?»

– Принимается! – улыбнулся Слатороссов.

Они проговорили с Козловым до рассвета. Учёный сокрушался, что вскоре после революции Петроградская ЧК конфисковала содержимое его сейфа в отделении Московского коммерческого банка. Здесь были, заготовленные ещё в 1914 году, ценные подарки для Далай-ламы, а также золотые медали, преподнесённые в разное время Коз-

лову Географическими обществами других стран и ещё – четыре дорогих ружья, принадлежавшие Пржевальскому. Даже охранный грамота, выданная наркомпросом, не помогла.

– Вы в Гражданскую где воевали? – осторожно спросил Козлов.

– Нет, в братоубийственной не участвовал, старые раны зализывал в Сибири.

– Я почему-то так и думал, – убеждённо произнёс Пётр Кузьмич.

Они как-то удивительно быстро сошлись, эти два человека, не знавшие раньше друг друга. И вот, встретившись, забыли о разнице в возрасте, их уже водой не разлить!.. Связь времён проявляется иногда самым непостижимым образом. А с эпохой, действительно, им не очень-то повезло. Один почти не у дел, другой скоро окажется в том же положении...

– Хотите, я Вам прочту кусочек из Максимилиана Волошина, – предлагает вдруг Козлов, – это мой любимый поэт:

«...Одни идут освобождать  
Москву и вновь спасать Россию.  
Другие, разнуздав стихию,  
Хотят весь мир пересоздать.  
А я стою один меж них  
В ревушем пламени и дыме,  
И всеми силами своими  
Молюсь за тех и за других...»

– Вот так и я все эти последние годы «молюсь за тех и за других», – вздыхает Козлов. – Мы просто не смогли вписаться, по большому счёту, в узкий стык двух времён – между прошлым и будущим. В этом всё дело...

Славороссов в душе согласен с Козловым, он был практически вытеснен из того, что составляло цель всей его жизни, вытеснен более молодыми и – конечно же! – переживал эту свою отодвинутость. Но, человек дела, он старался любую работу делать без сучка и задоринки (помните: «Стараемся, нам иначе нельзя!»). Это вошло в его жизнь навсегда. Вот и в этот раз он буквально выдоил Козлова за то короткое время, которое они провели вместе. Уезжал он в Москву с объёмистым пакетом данных о последней, самой трудной части маршрута.

До Новосибирска в общем и целом всё было ясно. Но здесь ещё не закончено строительство аэродрома. А от Омска тянуть до Красноярска воздушный путь пока не получается. И Славороссов выехал в Новосибирск... Вдоль

будущего маршрута он предусмотрел, по совету Козлова, 20 посадочных осмотров. В Новосибирске, Иркутске и Улан-Баторе необходимо было организовать ремонтные мастерские, завести сюда запасные моторы, крылья, консервированные продукты. К тому же, в Новосибирске предполагался для экспедиции пятидневный отдых.

Город на Оби встретил Харитона Никаноровича азиатской жарой – в тени за 30! Но, главное, здесь по графику шло строительство аэродрома при авиаотряде имени Сибревкома, который начнёт вскоре и подготовку гражданских лётчиков... А в городе шёл сбор пожертвований в фонд Аэрофлота. Газета «Советская Сибирь писала: «... это имеет своей целью создание воздушного флота страны», далее сообщалось, что «взнос невелик: для учреждений – 50 рублей и 5 рублей ежемесячно, для отдельных граждан – в размере 1 рубля и ежемесячно – по 50 копеек»...

На аэродроме уже возвышались три ангара (деревянные здания эти до сих пор стоят на территории военного городка в Октябрьском районе города). Отдельный авиаотряд имени Сибревкома, численностью 33 человека, базировался здесь с 1923 года. Командир отряда Олег Перебаскин ознакомил Славороссова с обстановкой. Вдоль будущей улицы Никитина тянулась широкая вспаханная полоса, по бокам её лежали холмики песка и гравия.

– Вот уложим, прикатаем – и всё! Даже на гудрон денег нет, – вздыхает Перебаскин.

– А площадь полосы?

– Пятьдесят две десятины. Строго по плану!

– Это хорошо, будет, где развернуться. Плохо вот, что зимой не летаете.

– Будут хорошие самолёты – полетим!

... Через два года сюда, в крутую январскую стужу, пожалует Семён Михайлович Будённый. Командующий ВВС Сибво Мальцев поможет грузному гостю спуститься по трапу на землю.

– Сколько? – спросит Будённый, стряхивая иней с усов.

– Сорок с гаком, товарищ маршал! – отчеканит Мальцев.

– От этого вашего гака усы к трензелям примерзают, – проворчит Будённый.

– Так у нас против этого тыловое обеспечение есть, товарищ маршал!

– Не понял!

– А вот, – Мальцев делает шаг в сторону. За ним стоит краснощёкая медсестра авиаотряда с запотевшей от мороза бутылкой на подносе, ломтем ржаного хлеба и солёным огурцом.

Будённый улыбнулся дивчине, принял чарку из её рук и махом отправил содержимое под усы. Крякнув, поцеловал санитарочку в пунцовую щёку: «О, зараз этого гака как не было!».

Встречающие дружно загалдели.

– Ша! – гаркнул маршал. – Вот ты! – обратился он к одному в кожаном шлеме.

Тот молодцевато вытянулся: – инструктор Шишко!

– На родную авиацию сколько похертовал?

– Ещё не успел, товарищ маршал!

– Вот и я не успел. – Будённый достал из кармана десятку и положил её на поднос в руках дивчины, – обойди по кругу, красавица, потряси тугодумов!..

Три дня пробыл Будённый в Новосибирске и распушил в пух и прах «ДОБРОЛЁТ» за плохую продажу билетов: «С такой работой вам и на один пропеллер денег не собрать! Выезжайте в районы, берите с собой курсантов». – напутствовал он местных руководителей... А при прощании вынул из рукава и главный козырь, обращаясь к секретарю Западно-Сибирского крайкома партии Роберту Эйхе: «Не рано ли своими именами улицы города метите?»

Тот, смутившись, пожал плечами: «Только недавно узнал. Это всё лизоблюды, будь они неладны!»

– Этим прилипалам надо почаще аллюр три креста устраивать, сами из сёдел выпадут! – прогудел маршал. – Ну и морозы у вас, зараз копыта к снегу примерзают!..

Маршал уехал. Проблемы остались. Да и как им не быть, в молодом городе, дома которого росли как грибы после дождя?..

Славороссов в тот свой приезд ещё и ещё раз прошёлся по взлётной полосе, проверил оснащённость местных авиамастерских. На аэродроме он случайно встретился с Николаем Иеске, прилетевшем с почтой из Красноярска. Но Иеске долго не задерживался, сбросил мешки с почтой на полосу и, махнув рукой Славороссову, взлетел в обратный путь. Вскоре на Красноярск и следом в Иркутск вылетел и Славорос-

сов. Дальше ему предстоял неизведанный путь: с небольшим караваном верблюдов он двинется по пескам пустыни Шамо. Пунктир движения, намеченный вместе с Козловым, на карте выгладел чётко. Но то – на карте! А вот как к нему отнесутся верблюды? Эти работы ходят обычно по проторенному пути...

А в Новосибирске и окружающем его обширном крае вовсю развернулся сбор средств на авиацию: «Трудовой народ, строй воздушный флот! – звали газеты и плакаты... На первые пожертвования в стране было построено 150 самолётов, 11 из них были «сибиряки».

Сделаю небольшое отступление. Автора этих строк иногда обвиняют в выдумках по поводу «Сибирских этюдов». Я над ними начал работу давно: без малого четыре десятка лет ушло только на накопление материала. Понимаю, что оправдываться в чём-то всё равно бесполезно, каждый остаётся при своём мнении. Но поверьте: даже в прямой речи основных персонажей меньше всего придумок. Что-то извлекается из писем, рассказов самих героев, а что-то очень избирательно берётся из книг других авторов. Вот даже эпизод с маршалом Будённым, изложенный выше, взят полностью из рассказа Иосифа Семёновича Лапоногова, одного из самых первых ветеранов создания и развития авиации Новосибирска.

Но к делу! Впереди нас ждут события и увлекательные, и курьёзные, и, увы, трагические... Как же не подогреть интерес читателя к судьбам людей, о которых он, может быть, никогда и не слышал?

Известный сибирский писатель Афанасий Коптелов, между прочим, сам участвовал в этих агитационных маршрутах. По его признанию, он облетел весь Алтай. Продолжил это дело и другой писатель – Вивиан Итин. А заканчивал агитационный марафон поэт Леонид Мартынов. И все трое, каждый в свою очередь, кружили с одним и тем же пилотом – Николаем Мартыновичем Иеске... Вот как описывает один из полётов Афанасий Коптелов:

«В 1924 году в нашем краю появился первый дюралюминиевый самолёт фирмы «Юнкерс», считавшийся пассажирским. На боках у него было начертано название «Сибревком». Экипаж – высокий и поджарый как Дон-Кихот – Николай Иеске и маленький как Санчо

Панса, бортмеханик Николай Брянцев... Во время агитационных полётов в пассажирской кабине за спиной пилота занимал место крепыш в кожанке и таком же картузе – Архангелов, руководитель сибирского Авиахима. Рядом с ним обычно располагался сибирский писатель Вивиан Итин, дававший репортажи в газеты.

... Самолёт оторвался от земли, Иеске торжествующе сделав круг над полем, выбирал нужный курс, а правую руку через оконце протягивал к нам в кабину. Архангелов подавал ему полстакана водки, Возвратив пустой стакан, Иеске принимал кусок колбасы: аппетит у него был отличный... И везде, приземлившись, продавали акции «Добролёта»...

Писатель далее свидетельствует, что за 27 круговых полётов, в которых он принял участие, было продано акций на 800 рублей. И далее: «... летали мы с медвежонком, подаренным авиаторам в Чемале, в горах Алтая. Приземлившись, Иеске выводил его за лапу на крыло к зрителям и с улыбкой: «Бывает, что и медведь летает!»...

Что ж, коротко, по-писательски сочная любая деталь, даже процедура последовательной передачи стакана и колбасы занимательна.

Наверное, необходимо отметить, что в ту пору средняя скорость того самого «Юнкерса» была 160 – 170 километров в час. А по 10 – 12 приземлений в день, которые делал Иеске, «катая» наиболее отличившихся в помощи зрителей, могут в какой-то степени и оправдать пилота, нагрузка на него была запредельной!

Интересна тут ещё одна деталь, мимо которой прошёл Афанасий Лазаревич Коптелов, – потому прошёл, может быть, что не присутствовал в момент дарения медвежонка экипажу.

... Николай Иеске сразу узнал его, несмотря на то, что был тот одет по-местному. Да, это был он, Матиус Бузни, бывший механик рижского аэродрома, стрелявший по его самолёту из карабина.

– Свэйки! – кивнул ему Иеске, – здравствуй!

– Лабдэн! – ответил тот, как ни в чём не бывало.

Матиус и раньше отличался независимым характером, ни перед кем не заискивал. Он и сейчас стоял, возвышаясь почти на две головы среди малорослых алтайцев, не пытаясь скры-

ваться... Оба, чтоб не привлекать внимания, отошли в сторону, разговаривая на латышском как случайно встретившиеся земляки.

– Фамилию, конечно, сменил?

– Сменил.

– А имя?

– Другое... Да и зачем тебе знать? Я сам уже другой!

– По своей земле не скучаешь?

– Не скучаю...

– Ладно, живи как знаешь! А нам – в обратный путь...

– Погоди! У нас тут медведица со-рвалась со скалы. Остался маленький. Пристрой его в зоопарк.

– Ну и где он, ваш маленький?

– А вон, ведут...

Вели медвежонка за верёвочный ошейник. Плёлся он понуро, опустив голову. Уловив незнакомый запах бензина, заволновался, заскулил. Кое-как водворили медвежонка в кабину. Больше всего радовался новому пассажиру Афанасий Коптелов. Взлетев над Чемалом, Иеске покачал крыльями.

– С кем прощаешься, Николай Мартынович? – поинтересовался писатель.

– Со своим прошлым, – пробормотал другой Николай, похожий на Санчо. Он знал эту давнишнюю историю...

... В шесть часов утра, 16 июня 1925 года с центрального аэродрома Москвы поднялись в воздух шесть самолётов, выкрашенные в серебристый цвет. О грандиозном по тому времени перелёте сообщали все газеты Европы и Азии. Кроме специалистов, в полёте участвовали представители газет и журналов. А «Пролеткино» представлял кинооператор Владимир Шнейдеров, создавший через несколько десятков лет популярную телепередачу «Клуб кинопутешествий».

Об этой крупномасштабной акции был создан полнометражный документальный фильм, напечатаны были горы журнальных и газетных статей, написаны книги. А ныне и в интернете о перелёте Москва – Пекин рассказано подробно... Наверное, нет нужды повторяться.

Правительство наградило участников перелёта орденами. О Харитоне Никаноровиче Славороссове ни в одном из изданий я не нашёл сообщений... А в это время Николай Иеске заканчивал свою работу в Сибири. Медвежонок был сдан в Омский зоопарк. Свои последние круги Николай Иеске делал над просторами широко раски-

нувшейся Барабы вместе с поэтом Леонидом Мартыновым. Агитационная работа по постройке «Красного Воздушного Флота», длившаяся среди населения несколько лет, заканчивалась.

Леонид Мартынов вспоминал, что местные газетчики просили его написать об этих полётах, но он был связан трудовым соглашением с газетой «Советская Сибирь». В Новосибирске «ждали от меня отчётов о полёте»... Но рука поэта произвольно выводила на бумаге строки совсем не газетного репортажа: «Подпирая своей головой// Этот самый купол голубой// Над земною бездной// в снежном блеске// Я летал над Барабой// с Николай Мартынычем Иеске»...

Так слагались первые стихотворные откровения о сибирских авиаторах и о сибирском городе Каинске, который позже переименуют в город Куйбышев. Ну а дальше, вторя Афанасию Коптелову, поэт откровенничает: «Наш парус поднят, // ветер ровен, // команда вся на веселе...»

Нет, поэтов нельзя посылать за будничными репортажами для газеты. Всё равно напишут не то и не о том!..

Небесные побратимы привыкли покачивать крыльями своих машин, когда они прощаются с кем-то на земле. Вскоре покачает крыльями, прощаясь с Сибирью и Николай Мартынович Иеске. Он и его бортмеханик Николай Брянцев навсегда покинут Новосибирск. Они ещё будут десять лет летать «по Северам». У самой кромки полярного круга.

В один из пуржистых дней, когда линия горизонта практически не видна и когда земля и небо сливаются в сплошное бело-серое месиво, гидроплан Иеске буквально расколется об один из многочисленных островков земли Франца-Иосифа. Эта полоска земли, длиной в 200 и шириной в 120 метров, станет последним прибежищем одного из небесных побратимов и будет названа его именем... А всё же какой-то мистический фатум то и дело преследует моих героев из «Сибирских этюдов»: 55 лет – жизненный предел не только небесных побратимов, но и некоторых других персонажей моих повествований. Эти цифры как чёрт из табакерки выскакивают, наверное, не вдруг, не случайно – как некое предвещание, предугадывание будущего...

На три года переживёт своего собрата Иеске неугомонный Харитон Славороссов. Но последнее десятилетие

вряд ли можно обозначить понятием «жизнь»... В 1930 году началась в стране так называемая «чистка спецов». Об этом сейчас мало кто знает! В памяти народа стоят другие, ещё более страшные цифры: 1937... Ведомство Малюты Скуратова никогда не дремало!

Как водится, за Славороссовым приехали ночью, подняли с постели жену Татьяну и тринадцатилетнего сына Алексея. В квартире перевернули всё вверх дном и обрадовались, найдя в ящике комода французские награды: «Ага, попался, прислужник Антанты! Собирайся!»

... Приговор был коротким: 10 лет за шпионаж в пользу Франции. Нежелание дать показания против Иеске обошлось Славороссову ещё в два сломанных ребра. Итого – 7, если считать те пять, поломанные в катастрофе.

Позднее, в беседе с корреспондентом «Известий» заслуженный лётчик СССР Михаил Водопьянов с горечью скажет: «История авиации кровью лётчиков написана».

Отбывал наказание Харитон Никанорович на севере Вологодской области. Татьяна Славороссова сразу же ринулась к Анне Александровне Луначарской. Та, подумав, решительно объявила: идём к Пешковой!

... В полутёмной приёмной НКВД справок о заключённых родственникам не выдавали. Но деньги брали! Это значилось, что такой-то жив. А на 2-ом этаже этого заведения, как ни странно, находилась другая приёмная с маленькой табличкой «Политический Красный Крест». Здесь помогали родственникам тех, кто по партийной принадлежности оказался за бортом в стране однопартийной демократии. Помогали совершенно легально – бывшим эсерам, кадетам и представителям других малочисленных партий. Деньги, продукты, информация – вот тот набор услуг, который могла предоставить ущемлённым инакомыслящим «крестовая дама» (так её прозвали в НКВД) и руководитель этой организации Екатерина Павловна Пешкова, первая жена Максима Горького... Вот сюда и привела Луначарская Татьяна.

– Ну что ж, будем помогать! – выслушав обеих, пообещала Екатерина Павловна, – и правительство Франции известим, что осуждён безвинно герой её страны. Глядишь, меньше придирок будет к вашему мужу здесь...

Политпомощь подержалась в



СССР до середины 1938 года... Руководители страны долго смотрели на работу Е. П. Пешковой как «на вредную, но терпимую»... Сталин по поводу её деятельности однажды буркнул: «Чем бы ни тешилась, лишь бы не мешалась!»...

До войны считалось, что Сталин любил своих лётчиков, часто награждал их, души не чаял в Чкалове и Леваневском... Так ли это было на самом деле? Может быть, частично что-то соответствовало правде. И всё же странная была это любовь!

С мая 1937 года по сентябрь 1938-го – за год с небольшим! – из 16-ти командующих ВВС округов 11 были репрессированы. А в 1940 году всей авиацией Советского Союза командовал сталинский выдвиженец, генерал-лейтенант Павел Рычагов, которому не было и тридцати лет! За три года он, благодаря вождю, «вырос» от старшего лейтенанта до генерала... Но когда молодой командующий Рычагов осмелился прорваться в кабинет к Сталину и честно сказать, глядя тому в глаза, всё, что думает он о советской авиации, в том числе о её новоиспечённых полковниках и генералах, плохо обученных, и о тех опытных, что томятся в застенках (была названа и фамилия Славороссова), Рычагова в тот же день расстреляли. Расстреляли и его жену, командовавшую авиаполком...

А 22 июня, в первые сутки войны, 1200 самолётов с красными звёздами на крыльях были уничтожены наступавшим противником прямо на аэродромах. Половина командиров этих, не успевших подняться в небо звеньев и эскадрилий, были расстреляны у своих самолётов. А ведь они исполняли чей-то приказ, инициированный верховным главнокомандующим...

Прошло более полувека с той поры. Ныне у России есть мощные самолёты, великолепно оснащённые военные аэродромы и... теряющие честь и достоинство новые полковники и генералы,

которые разворовывают оборудование этих самолётов и этих аэродромов.

Это из-за них потомки Славороссова, Иеске, Маресьева, Громова, Водопьянова, Байдукова и многих других российских асов о небе только мечтают. Целое двадцатилетие было вычеркнуто из их профессиональной жизни. Два десятка лет они почти не поднимались в воздух, так и не став сплочёнными небесными побратимами – такими, какими были их деды и отцы!.. У советского писателя Юрия Олеши в его документальной повести «Полёт» есть прекрасные слова: «Человек, совершивший долгий полёт, начинает уважать себя, он переживает чувство победы»... Но у нас, как известно, судили и победителей.

... А Харитону Славороссову ещё раз удалось подняться в небо! В самом начале войны пришёл приказ о расстреле всех осуждённых ранее за шпионаж. Об этом узнал накануне и бывший ученик Славороссова, служивший пилотом в лагере. Он тайком предложил Харитону Никаноровичу сделать пару прощальных кругов над лесом... Самолёт, старенький биплан «У-2», был в умелых руках послушен. Славороссов, подставив лицо ветру, дышал полной грудью... О чём он думал в это время? О сыне, о жене?

Её тоже вскоре после него осудили. Анна Ахматова, узнав об этом, написала проникновенные строки. Поэтессе было знакомо это состояние полной опустошённости. Она испытала его, когда расстреляли её мужа, офицера и поэта Николая Гумилёва:

«Узнала я, как опадают лица,  
Как из-под век выглядывает страх,  
Как клинописи жёсткие страницы  
Страдание выводит на щеках».

Что ж, они – жёны своих удивительных мужей, сумевших сохранить честь и достоинство до последнего смертного шага, наверное, были под стать своим избранникам.