

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Лев Мехлис. Слава челюскинцам!</i>	6
<i>Андрей Небольсин. Чукотка в те дни</i>	20
<i>Анатолий Ляпидевский. Как мы спасали челюскинцев</i>	41
<i>Сигизмунд Леваневский. Моя стихия</i>	82
<i>Маврикий Слепнев. Война, жизнь, полёты</i>	117
<i>Василий Молоков. Мы выполнили свой долг</i>	158
<i>Николай Каманин. Моя биография только начинается</i> . . .	205
<i>Михаил Водопьянов. Приключения моей жизни</i>	245
<i>Иван Доронин. Лечу, сердце радуется!</i>	292
<i>Былина о челюскинцах</i>	326
<i>А. Замостьянов. Спасение во льдах</i>	333
<i>Об авторах этой книги</i>	350

Лев Мехлис

СЛАВА ЧЕЛЮСКИНЦАМ!

Скажи мне ты сам, это правда или сказка?

Генрих Гейне



Лев Мехлис

Вновь и вновь вспоминаются эти слова великого немецкого поэта Гейне, когда сравниваешь недавнее прошлое и сегодня Советской страны. Чарующая действительность, не нуждающаяся в легендарном приукрашивании! Пролетариат и его родная ленинская партия вырвали из эксплуататорских рук капиталистов и помещиков нашу страну, освободили ее от гнета, нищеты, невежества, мракобесия. Плуг революции крепко перепахал убогую и обильную, могучую и бессильную матушку-Русь, скорбно воспетую Некрасовым. Эпоха великого зодчего социалистического общества Сталина только началась. Со сказочной быстротой создана новая, социалистическая культура, основательно переключена политическая и физическая карта страны. Предприятиями-гигантами, вооруженными самой передовой техникой, новыми и новыми городами, колхозами и совхозами, сотнями тысяч тракторов и комбайнов обогатила пятилетка трудовой-народ.

Но едва ли не самым важным достижением социалистического строительства является то, что партия воспитала миллионы новых людей, творящих нашу историю. Неисчерпаемые источники энергии и народных талантов, которые капитализм держал под спудом, вырвались наружу. Ничто не в силах остановить их стремительный бег вперед. Молодая страна расправила свои могучие крылья, и неисчислимая большевистская рать несет освобождение всему человечеству.

Вы хотите знать, кто они — эти безыменные герои, ускоряющие поступательную силу нашего победоносного развития? Вы не знаете истории и не следили за событиями? Вы сами участник великой стройки и в буднях повседневных работ не успеваете оглянуться? Прочтите эту книгу. Она покажет вам поколение людей, воспитанных Октябрем, героикой гражданской войны, пафосом первой пятилетки. Поколение смелых, решительных, твердых, сталинской складки людей, безгранично преданных своей родине! Никакой фантастический роман не произведет на вас большего впечатления, чем правдивый, полный отважных приключений рассказ советских летчиков, победивших в

воздушном бою туманы, пургу, неизмеримые пространства Арктики, капризы ледяного Чукотского моря.

Буквально десятки миллионов людей настороженно следили за героической борьбой бесстрашного отряда челюскинцев, возглавляемого большевиком-ученым товарищем Шмидтом. Новый человек, воспитанный великой Страной советов, держал экзамен перед всем миром на стойкость, выдержку, способность к коллективным действиям в условиях величайшей трагедии — гибели «Челюскина». Выдержат ли участники экспедиции столь продолжительный ледяной плен? Не потеряют ли самообладания и не постигнет ли их участь многих и многих экспедиций, когда каждый спасал лично себя, а большинство погибало?

Даже сочувственно относившиеся к челюскинцам буржуазные деятели пессимистически оценивали положение. Многие вспоминали трагическую гибель Амундсена, вылетевшего на гидроплане спасать северную экспедицию Нобиле. Они считали неизбежной гибель всех или большинства участников экспедиции Шмидта. «Быстрое спасение при помощи самолетов,— писала «Прагер Пресс»,— невозможно не только потому, что в таких отдаленных местах никогда не бывает достаточного числа необходимых самолетов, но и потому, что время года противодействует полетам: туманы, метели, сильные ветры». Датская газета «Политикен» поспешила напечатать некролог, посвященный славному руководителю челюскинцев — Отто Юльевичу Шмидту. «На льдине,— писала она,— Отто Шмидт встретил врага, которого никто еще не мог победить. Он умер, как герой, человек, чье имя будет жить среди завоевателей Северного ледовитого океана».

Страна напрягала все усилия, чтобы спасти своих сынов. Самолеты, морские суда, механизированный транспорт, ледокол, самоотверженные люди — все было брошено на борьбу со стихией. Спасательные работы, которыми руководила правительственная комиссия т. Куйбышева, приняли невиданный в условиях Арктики размах. «С восхищением следим,— писали Сталин, Молотов, Ворошилов,

Куйбышев, Орджоникидзе, Каганович начальнику экспедиции Шмидту — За вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы».



Открытка 1934 года

Посмеивалась фашистская печать над большевистским планом спасения. «Фелькишер Беобахтер», поганенький национал-социалистский официоз, писал, что «принятые до сих пор меры по спасению челюскинцев проводятся слишком поспешно и без плана». Но какие меры ни принимай — ничего не выйдет у большевиков. Самолеты отправляются на верную гибель, их ждет обледенение, «каждая посадка является риском и зависит от счастливой случайности». Надо предоставить людей самим себе. Не поддерживайте с лагерем Шмидта и радиосвязи, твердит «Фелькишер Беобахтер», ибо «с психологической точки зрения радиоустановка является вредной потому, что она возбуждает в потерпевших крушение ложные надежды, которые

потом не осуществляются». Отправляйтесь пешком, подбивал враг, может тогда что-нибудь и удастся.

Участники экспедиции показали непревзойденный образец стойкости и дисциплины. Они выдержали всемирный экзамен. «Мы на льду,— напоминал Шмидт челюскинцам в лагерной газете «Не сдадимся!»,— но и здесь мы граждане великого Советского союза, мы и здесь высоко держим знамя Республики советов».

Это знамя прославили на весь мир и участники экспедиции и спасшие их красные летчики. На зов правительства поднялись лучшие люди — Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов, Доронин, Галышев, Пивенштейн... Тысячи и тысячи сынов нашей родины, если бы потребовалось, выполнили бы свой долг.

Ни одного человека не отдадим в жертву Арктике — таков был сталинский пароль. И большевистская организованность двинулась в наступление на лед, бурю, суровую зиму Чукотки, на Анадырский хребет.

Ляпидевский... Первый из летчиков, прорубивший окно в лагерь Шмидта. Он старше революции всего на девять лет. Воспитан комсомолом. Вырос при советской власти, не мыслит себя вне родины. «Я мечтал,— говорит он,— прославить свою страну: быть великим советским летчиком, стать удивительным советским человеком. Родина! Этим все сказано. Отдать свои силы и жизнь родине».

Стальная птица реет над безграничными ледяными просторами Чукотского моря в поисках затерявшейся экспедиции. Десятки раз бесстрашный водитель «АНТ-4» бросается в неравный бой с пургой и жестокими морозами, когда моторы отказываются нормально работать. «Локти готов грызть от досады... Будто кто-то насмехается надо мной. Выть хотелось от злости. Душа горела»,— так реагировал советский пилот на первые неудачные попытки оказать помощь тем, кто терпеливо ждет на льдине.

Не зря повторяет в своем рассказе Ляпидевский слова вождя: «Нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять». С исключительным мужеством и упорством он ведет неравный бой с природой, чтобы выполнить

приказ правительства и оказать помощь советским людям, взятым в плен ледяной стихией.

Памятное всем 5 марта... Шумом мотора нарушен вековой покой чукотских льдов. Падает арктическая крепость. Советский летчик блестяще выдерживает экзамен.

— Ляпидевский долетел в лагерь Шмидта, спас женщин и детей,— доносится по эфиру первая радостная весть.

Подвиг пилота Ляпидевского, пренебрегшего опасностью, поразил мир. Красный пилот оказался сильнее всех причудливых препятствий Северного ледовитого океана. «Подвиг,— говорит Ляпидевский,— совершает тот, кто летит всей страстью своей души, летит для человечества, для будущего, для страны. Подвиг — это пламя и кровь».

Выполнен долг советского гражданина. Побеждены пурга, морозы, полярная мгла. Крылья советов завоевали северные ледяные просторы. Советский летчик и советский самолет доказали, что казавшееся невозможным достигнуто. Шум пропеллера над дрейфующей льдиной лагеря Шмидта вселил уверенность, что спасение остальных участников экспедиции не за горами.

Ляпидевский — не герой-одиночка. Правительству не приходилось в буквальном смысле слова мобилизовать людей. На спасение советских граждан, наших родных челюскинцев, рвались тысячи добровольцев. Со всех концов великой страны тянулись на помощь летчики, отважные моряки, пограничники, красинцы. Наступление на лагерь велось по всем правилам военного искусства — с воздуха, с моря и с суши. У новых людей, выросших под лучами Октябрьской революции, сильнее всего оказались развитыми чувство долга и способность к организованным, коллективным действиям.

Спасение готовили и сами челюскинцы, их партийный коллектив, их руководитель Шмидт. В тяжелых условиях, буквально через несколько часов после гибели судна, Кренкель налаживает радиосвязь с материком. Не покладая рук строят аэродромы. Титаническая работа всего коллектива в обстановке вечной угрозы сжатия льдов. То, что

делалось много дней, по капризу стихии часто разрушалось за одну ночь. И все же победили большевистская выдержка и настойчивость. Челюскинский коллектив оказался достойным своих героических спасателей.



Андрей Сашин. Первый прилёт лётчика Ляпидевского
в лагерь Шмидта

Дисциплина, организованность, смелость, трезвый учет обстановки, безграничная преданность своей родине — вот что характеризует нового человека.

«Еще будучи школьниками,— пишет Каманину друг детства,— мы близко принимали к сердцу нужды страны. Мы были маленькими людьми, но с большими идеями. И вот мы выросли и стали вровень с идеями: мечты наши сбываются скорее, чем мы ожидали».

Каманину всего 24 года. Сын сапожника и ткачихи. Член ВКП(б). Всем своим нутром, воспитанием, жизнью связан с советской властью. Великолепная школа Особой Краснознаменной Дальне-Восточной Армии.

К сердцу принял Каманин зов страны — спасти челюскинцев. Ему, молодому красному командиру, доверено звено самолетов, отправляющихся выполнить ответственнойшее задание правительства. Короткие сборы ночью. Жена спокойно помогает собраться. «Ни слез, ни жалоб. Впрочем

она ведь знает,— пишет Каманин,— что в любую минуту могу получить приказ идти и не в такую экспедицию...»

В Олюторке после продолжительного путешествия на «Смоленске» звено готовится к дальнему полету. Каманин намечает маршрут, объясняет его всему отряду. Один из включенных в отряд гражданских летчиков не соглашается лететь в строю. Что делать?

Без излишних дискуссий Каманин показывает образец твердой дисциплины, от соблюдения которой зависит выполнение отрядом поставленной ему задачи.

— Не имея уверенности в вас, я отстраняю вас от полета,— заявляет Каманин этому летчику.

И на возражения последнего добавляет:

— Я отвечаю за свои поступки как командир.

Поистине образцовый воспитанник славной Красной Армии!

Утром звено Каманина уже штурмует небо. Развернутым строем самолеты преодолевают пургу, туман, скалистые берега.

Исключительно трудная посадка в Валькальтене. Самолет Каманина первый идет на спуск. Шасси повреждено и требует ремонта.

Но задерживать ли из-за этого вылет отряда, когда дорог каждый час? Каманин предлагает летчику Пивенштейну остаться для исправления самолета. Звено отправляется в дальнейший путь, командир — на самолете Пивенштейна.

— Вряд ли когда-нибудь,— рассказывает Пивенштейн,— я получал более тяжелое приказание...

Но выполнил его беспрекословно, выполнил так, как требовали интересы дела, как учила его Красная Армия.

И отряд Каманина, в состав которого входил в частности лучший и опытнейший летчик Союза Василий Молоков, вписал славные страницы в историю советской авиации. Каманин и Молоков по нескольку раз в день летали в лагерь Шмидта. Для перевозки челюскинцев они использовали даже парашютные ящики, привязанные к плоскости крыла. По рассказам челюскинцев, Молоков с такой вирту-

озностью опускался на небольшую площадку аэродрома, как будто он всю жизнь прожил на ней.

Только в революцию этот человек стал грамотным. Свою жизнь Молоков делит на два периода — до и после Октября.

Со свойственной ему скромностью он рассказывает о спасении челюскинцев:

— Мы сделали то, что всякий в нашей стране должен сделать... Я могу назвать десяток своих товарищей, которые летают так, как я.

— Кто бы из нас так рвался в опасность в старое время? Да никогда в жизни! За какую родину отдавать свою жизнь, за что? За то, что мать работала, согнувшись в три погибели, чтобы только не помереть с голоду; за то, что у меня не было настоящего детства...

— И на чехо-словацком фронте, и под Нарвой против Юденича, и на Северной Двине против англичан я боролся уже за свою родину. Для нее я летал в Арктику.

В своем детстве, в революции черпал Молоков силы для героического полета. Он был ничем и стал великим гражданином великой Страны советов. 39 человек спас Молоков на своем самолете «Р-5».

Самой тяжелой была последняя ночь с 12 на 13 апреля. На льдине осталось всего шесть человек. Советские пилоты беспокоились — не сломает ли за ночь аэродром. Спасти оставшуюся шестерку, которая считала своим долгом уйти последней, было делом чести наших героев. И они блестяще выполнили эту операцию.

Особое восхищение вызывает великий перелет из Хабаровска в Ванкарем группы Водопьянова, Галышева, Доронина. 5 850 километров по неизведанной трассе Севера в зимних условиях! Водопьянов в своей записке в редакцию «Правды» требовал даже, чтобы ему разрешили лететь из Москвы. «В связи с катастрофой, которая произошла с «Челюскиным», — писал он, — и бедственным положением находящихся там 104 человек я предполагаю на своей машине в течение 10 дней со дня вылета быть на месте и за-

няться переброской людей. За день я могу сделать четыре-пять полетов и взять по четыре человека при каждом полете».

Правительственная комиссия в лице товарища Куйбышева урезонила Водопьянова, и он вылетел лишь из Хабаровска. Водопьянов смелый, безрассудно смелый пилот. Он сам говорит: «Многие считали меня безудержно и даже безрассудно смелым. В иных случаях я таким и был». Но здесь поручение, исходящее от партии и правительства! Водопьянов поглощен одной мыслью — во что бы то ни стало долететь и спасти челюскинцев. Он обдумывал каждый шаг, переродился в этом великом полете. Образцово, без единой аварии, Водопьянов выполнил свой долг.

Характерен вылет из Хабаровска. Самолет Водопьянова быстроходнее самолетов Галышева и Доронина, а лететь условились звеном.

«Я старался не опередить их и кружился вокруг, как жеребенок вокруг матки,— говорит Водопьянов. Впереди показалась темная масса облаков, и начался сильный снегопад.

На борту моего самолета были бортмеханики Александров и Ратушкин. Мы летели на высоте 800 метров и попали в сильный снегопад, в низкую облачность. Снизились до 20 метров от земли. Видимость была очень скверная. Все самолеты, один за другим, я потерял. Добавил скорость, так как опасно лететь при такой видимости на малой высоте и с малой скоростью. Минут через пять неожиданно перед самым носом самолета вырастает один из идущих впереди самолетов. Я сейчас же взял ручку на себя и ушел в облачность, но так как мотор хорошо оборудован аэронавигационными приборами для слепого полета, то я свободно пробил облачность и на высоте двух с половиной тысяч метров вышел из облаков. Там меня встретило солнце. Подо мной была черная масса облаков. Когда пробьешь облачность и увидишь солнце, то кажется, что оно светит особенно ярко, даже глаза слепит. Тут я задумался, что делать: лететь по компасу в Николаевск-на-Амуре выше об-

лаков или вернуться обратно в Хабаровск. Я решил вернуться, так как по сведениям, полученным еще в Хабаровске, в Николаевске сейчас пурга, а идти низом я ни за что не рискнул бы, боялся, что товарищи будут возвращаться и неожиданно для нас мы можем столкнуться в воздухе. И я вернулся обратно в Хабаровск.

Сел на хабаровском аэродроме. Ко мне подбежали, спрашивают, что случилось с самолетом. Я ответил — ничего, все исправно. А почему вернулся? Вернулся из-за плохой погоды и плохой видимости. Не поверили. Когда я им подробно объяснил причину возвращения, товарищи жали мне руку и говорили:

— Наконец-то ты взял себя в руки, правильно сделал, что вернулся и не рискнул лететь».

Водопьянов нагнал потом свое звено. 4 апреля вся тройка в Анадыре. Получают первую весть, что Молоков и Каманин долетели до лагеря Шмидта и вывезли группу челюскинцев.

Забеспокоился Водопьянов: «А вдруг еще до меня тут всех перевезут! Что же это я? Пять с лишним тысяч километров задаром летел... Хоть бы одного вывезти!»

До Ванкарема оставалось 1200 километров. Через Анадырский хребет путь вдвое короче. Смелым прыжком на высоте 1 800 метров Водопьянов берет это препятствие. Ему удастся принять участие в спасении челюскинцев: он перевез десять человек.

Лагерь Шмидта ликвидирован. Стихии ледяного моря, пытавшегося проглотить советскую экспедицию, представлены только полуразрушенные бараки. Спасены родные нашей стране героические люди «Челюскина». Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов, Доронин — вот она, легендарная семерка советских летчиков.

Сталин, Молотов, Ворошилов, Куйбышев, Жданов молниют в Ванкарем — Уэллен счастливой семерке:

«Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой над силами стихии.

Рады, что вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой родины...»

Мощный голос всей страны от чистого сердца воспевает героизм советских летчиков и титаническую работу, проделанную партией и правительством, чтобы спасти челюскинцев. В тундре чукчи, так много сделавшие для спасения челюскинцев, слагали песни о бесстрашных водителях воздушных кораблей.

Весь мир был потрясен. Под Ванкаремом держали суровое испытание и советские летчики и советские машины. Это были необычные перелеты по заранее подготовленной трассе. Наша авиация приняла бой в той обстановке, какую застала на месте, какая была продиктована суровыми капризами Чукотского ледяного моря. И победила! Эта победа была подготовлена всей предшествующей работой партии, политикой индустриализации страны, созданием мощной авиационной промышленности.

«История об этом,— писала «Дейли Геральд»,— одна из величайших среди историй о героизме и выносливости, которыми так богата история полярных исследований. Радио и авиация сделали их спасение возможным. Но радио и авиация не смогли бы помочь без знаний и доблести летчиков. Весь мир отдает дань этим доблестным русским».

Вырванная пролетариатом из рук капиталистов и помещиков, Россия стала матерью, любящей своих сынов и дочерей. Неудивительно, что они отвечают ей взаимностью. Неудивительно, что трудовой народ таким тесным кольцом окружает свою ленинскую партию, свое правительство.

Трогательно обращение путиловских рабочих и работников, инженеров и служащих к героям-летчикам и челюскинцам:

«Для нас светит солнце сегодня, для нас оно взойдет и завтра. И пусть кто-нибудь попробует взять у нас что-либо. Его ждет участь бывшего императора России Николая Кровавого. И вы, товарищи, шли по стопам великих героев пролетарской революции и гражданской войны. И ваш подвиг,

товарищи челюскинцы и летчики-герои, озаряет облик нашей страны, укрепляет ее силу и мощь. Вы показали замечательные образцы героизма и любви к родине. Привет вам, родные, с берегов Невы, от города Ленина, колыбели великой коммунистической партии! Привет храбрым из железного поколения, воспитанного Сталиным!»

Нашей стране нужны смелые люди, заявил товарищ Сталин в беседе с летчиками. Эти люди у нас имеются, и число их каждодневно растет с молниеносной быстротой. Героические дела партии Ленина — Сталина выковывают героев. В Советском союзе воспитывается самый смелый отряд человечества. С новым общественным строем, когда каждый доподлинно чувствует себя равноправным членом коллектива, героизм становится достоянием масс.

И если борьба за спасение самоотверженного отряда Шмидта подняла всю страну, то легко себе представить, с каким энтузиазмом 170-миллионный народ подымется, когда враг посягнет на нашу родину. Десятки тысяч Каманиных, Молоковых, Слепневых, Ляпидевских, Водопьяновых, Леваневских, Дорониных полетят на советских самолетах в любую точку земного шара по приказу партии и правительства. Чтобы защитить свою страну, свою родину, они будут готовы пожертвовать всем. Горе тем империалистическим кликам, которые испытают на себе удары революционного народа, защищающего завоевания Октября!

Вслед за датским моряком Шамкингом, потерпевшим вместе со своими товарищами крушение в 1923 году у берегов Аляски и оставленным на произвол судьбы, трудящиеся всего мира скажут:

— Можно завидовать стране, имеющей таких героев, и можно завидовать героям, имеющим такую родину.

О людях, воспитанных партией и советской властью, говорит эта книга. Рассказы летчиков-героев о своей жизни, о том, как они спасали челюскинцев,— это правдивые документы, раскрывающие перед читателем легендарную историю нового человека. Увлекательная сказка о большевистской действительности! Эта книга лучших летчиков

Советского союза выпускается в невиданно короткий срок благодаря исключительной заботливости Центрального комитета партии и лично товарища Сталина. Издание книги было поручено редакции «Правды», и только дружная работа коллектива правдистов — тт. Мильруда, Гершберга, Галина, Л. Суббоцкого, Б. Левина, Крэна, Никулина, Киша, Герасимовой, Фина, Габриловича, Цитовича, Новогрудского, бригады художников Партиздата — тт. Фрейберг, Телингатера, Седельникова, руководителей типографии «Красный пролетарий» тт. Аксельрода и Смирнова и всех ее работников — обеспечила успех дела.

Андрей Небольсин

ЧУКОТКА В ТЕ ДНИ



Андрей Небольсин в Уэллене

На громаднейшей территории Чукотки живет около пятнадцати тысяч чукчей и эскимосов. Вдоль всего берега тянется цепочка стойбищ и селений. Их не менее 50. Здесь, у моря, сосредоточено две трети всего населения. Море кормит, одевает и согревает. Живут преимущественно охотой на морского зверя. А морской зверь — это шкуры, мясо, жир.

В глубине страны, в тундре — кочевники. Их богатство — олени и пушной зверь. Летом средством сообщения служит у нас водный путь, собаки. На собаках можно добраться в самые глухие места, надо только уметь беречь их силы. Ближайший от нас крупный центр — город Анадырь. Он находится в тысяче километров от Уэллена. До центра соседнего Чаунского района — тоже около тысячи километров. Связь с внешним миром мы поддерживаем исключительно по радио, через станцию в Уэллене. Сносимся главным образом с Анадырем и Петропавловском-на-Камчатке.

Впервые я услышал о том, что существует пароход «Челюскин» и что он идет по пути «Сибирякова», в августе прошлого года, когда в Уэллен прибыли зимовщики для организуемой там полярной станции. Они рассказывали, что из Ленинграда вышел в экспедицию «Челюскин», что руководит экспедицией О. Ю. Шмидт, а капитан — В. И. Воронин.

«Сибирякова» мы знали. Когда он потерял винт, тральщик тянул его вдоль наших берегов. Охотившиеся в море чукчи долго потом рассказывали, как они встретили маленький пароход, тащивший за собой большой.

«Челюскин» появился в чукотских водах примерно в половине сентября. В это же время с запада шли пароходы колымской экспедиции 1932 года, зимовавшие до этого в районе Чаунской губы.

Наши воды становятся из года в год все оживленней. Раньше сюда лишь изредка заходили американские шхуны, да из Владивостока приплывали иногда «Ставрополь» и «Колыма». Шесть пароходов побывало у нас в 1931 году, 12 — в следующем. А в прошлом году нас посетило не меньше 20 судов. Наша угольная база — бухта Провидения стала походить на настоящий, живой порт.

В конце сентября пошли разговоры о том, что «Челюскин» может зазимовать. Жители Уэллена видели, как «Челюскин», вмерзший во льды, дрейфовал в Берингов пролив, а потом — как его понесло обратно. Встречали его и в районе мыса Сердце-Камень, милях в 10—15 от берега. Он был беспомощен, льды тащили судно на восток. Чукчи тогда говорили, что, если бы «Челюскин» мог проломить кромку и приблизиться к берегу, дальше свободный путь был бы ему обеспечен.

В начале октября стало ясно, что ему не выбраться из льдов. Сведения о нем мы имели довольно часто, так как связь с центром он поддерживал через радиостанцию Уэллена.

Так прошли ноябрь, декабрь и январь. В начале февраля погода стала резко ухудшаться. Февраль и март, пожалуй, худшие месяцы на Чукотке: дня почти нет, постоянная пурга. Я в эти дни объезжал свои участки. 13-го вечером прибыл на культбазу в бухту Лаврентия. 14-го начальник радиостанции принес телеграмму. В ней сообщалось, что «Челюскин» затонул, что в Уэллене создается чрезвычайная тройка для помощи челюскинцам и необходим мой приезд. В телеграмме указывались точно число, часы гибели «Челюскина», координаты и количество людей, выгрузившихся на лед. Деловая, ясная телеграмма. Через полтора часа я был в дороге.

Я перебирал в памяти все средства, находившиеся в нашем распоряжении для спасения челюскинцев. Прежде всего я имел в виду три самолета, которые были у нас,— два «АНТ-4» и один «ЮГ-1». Самолеты мощные. Запас горючего для них был приготовлен. Казалось, что с их помощью можно будет снять челюскинцев со льдины. Тогда я еще не представлял себе всей сложности обстановки...

Прежде всего я заехал на культбазу. Рассказал о случившемся Ляпидевскому и врачу Леонтьеву. Затем принялся собирать меховую одежду. Выезжая из дома, я загрузил нарту комплектами мехового обмундирования и спальными мешками. На культбазе собрал еще две нарты теплых

вещей. Решил, что лучше иметь под руками лишнюю одежду, чем нуждаться в ней.

15 февраля в 5 часов утра мы выехали на четырех нартах. На две мы погрузили теплую одежду, на двух других ехали я и доктор Леонтьев. В пути по ту сторону залива нас встретил Шуваев, ехавший на первую районную партийную конференцию. Кроме того к нам присоединился чукча Ильмоч, председатель первого на Чукотке оленеводческого колхоза. Он ехал на пленум рика. Но мы попали в пургу. Нормально на путешествие до Уэллена надо было затратить 12—14 часов, нам же пришлось пробыть в пути почти двое суток.

Ночью мы ехали с Ильмочем — он впереди, я за ним. Тьма кромешная. Ильмоч ехал налегке и проскочил по краю обрыва, но меня предупредить не успел. Моя тяжело загруженная нарта полетела вниз. Я вместе с ней. Нарта разбилась вдребезги.

С помощью товарищей вытащил нарту наверх. Забрал документы, деньги, а все вещи оставил в таком месте, которое не заносит снегом. Своих собак припряг к остальным нартам.

Пурга все не прекращалась. Было не холодно — градусов 30, но дул ветер, шел снег, стоял сильный туман. Пока шли вдоль берега, мы не теряли направления. Но потом мы должны были свернуть к селению Тунытлин. До него езды не больше часа. Прошло однако и два и три часа, а селения все нет. Остановились. Чукчи начали совещаться: где же дорога? Потом разошлись посмотреть, не отыщутся ли следы, какие-нибудь знакомые камни, обрывы, по которым можно будет определить, где мы находимся. Они все время ориентировались по ветру, и это их подвело, так как ветер переменял направление.

После аварии я пересел к Ильмочу. Ко мне подходит Леонтьев и спрашивает:

- Заблудились?
- Заблудились.
- Ты знаешь, куда ехать?
- Нет, не знаю.

Леонтьев совсем приуныл. Он не часто ездил на собаках — и вот вторые сутки мерзнем, блуждаем, скатываемся в обрывы... Вдруг я вспомнил, что у меня есть компас. Здесь им почти не пользуются, так как едут обычно берегом. Но после того, как я однажды в осеннюю пургу всю ночь кружил в пяти километрах от своего дома и не мог найти дорогу, я решил с компасом не расставаться.

Вытаскиваю компас. Видим, что все наши упряжки идут в прямо противоположную сторону от той, куда мы направляемся. Чукчам я сказал, что нам надо поворачивать обратно. Они сначала не соглашались со мной, но в конце концов компасу поверили. Мы повернули и ехали еще четыре-пять часов, пока не добрались до Тунытлина. На следующий день к вечеру приехали в Уэллен. Это был четвертый день после гибели «Челюскина».

Здесь я узнал, что в районе создана чрезвычайная тройка, куда вошли председатель рика Трудолюбов, представитель Уэлленской станции метеоролог Хворостанский и начальник пограничного пункта в Дежневе Погорелов. Тройка решила мобилизовать 60 нарт и направить их на мыс Онман, а оттуда прямо по льду к лагерю Шмидта. По льду до лагеря надо было пройти примерно 140 — 150 километров, да еще от Уэллена до мыса Онман было около 500 километров. Путь следования нарт по льду должен был указывать самолет. Этот же самолет по выработанному плану должен был по пути экспедиции сбрасывать корм собакам, продовольствие людям и передавать все распоряжения.

Эту затею я не одобрил. Она сразу показалась мне неразумной. Набрать 60 нарт — означало оголеть весь район. Кроме того экспедиция должна была занять месяца два, успех ее сомнителен, а в это время здесь на месте без собак никакие другие меры помощи не были бы возможны. Мы должны были также помнить и о нуждах населения. Мобилизовать на два месяца всех собак — значило оставить чукчей без охоты, т. е. обречь их на голод.

18 февраля уэлленская тройка получила телеграмму за подписью т. Куйбышева о том, что председателем чрезвычай-

чайной тройки назначается начальник станции ГУСМП на мысе Северном т. Петров. (Мыс Северный от Уэллена примерно в 750—800 километрах.) А на другой день я получил телеграмму, что по распоряжению председателя правительственной комиссии т. Куйбышева я введен в чрезвычайную тройку.

Вечером прибыло распоряжение т. Петрова задержать экспедицию Хворостанского. Экспедиция эта уже вышла 14-го, взяв в Уэллене 21 нарту и по пути предполагая собрать остальные. Я двинулся за Хворостанским и через четыре дня нагнал его на полпути, в селении Нешкан. Я объявил ему распоряжение задержать экспедицию и ехать на Онман, выбирая по пути посадочные площадки и заготавливая продовольствие.

28 февраля мы прибыли на мыс Онман. Населенный пункт мыса — селение Ильхетань в семь хозяйств. Связи с другими районами нет никакой.

Здесь я встретил Егошина, работника ГУСМП с мыса Северного. Ему, так же как и Хворостанскому, не сиделось. Он хотел немедленно двинуться на лед к лагерю Шмидта. Чукчи однако отказались идти с ним. Они заявили: «Мы тебя не знаем, но знаем, что ты на морозе замерзнешь, так что лучше не пойдем, подождем». Пока что Егошин занялся тем, что поставил на острове Колючине и на мысе Онман сигнальные мачты с флагами.

Оставаться на мысе Онман и создавать здесь базу для дальнейших работ было нецелесообразно. В семи ярангах немного можно было сделать. Гораздо удобнее было перебраться в Ванкарем (за 35 километров от Онмана), где имелась фактория.

Так и сделали. В тот же день мы перебрались в Ванкарем. Заведующий факторией коммунист т. Кривдун, старейший работник на Чукотке, очень помог нам в дальнейшей работе. Он в совершенстве владеет чукотским языком, и нет таких чукчей, которые не знали бы Иоргена, — так зовут они Георгия Кривдуна. Он пользуется среди них громадным авторитетом.

В Ванкареме 12 хозяйств, фактория, школа. Как раз в это время там проводили курсы работников советского строительства и курсы по подготовке ликвидаторов неграмотности на родном (чукотском) языке. Это было очень удачно. Мы таким образом сразу же приобрели прекрасный актив из местного населения для широкой организационной работы.

Кривдуна я застал в очень плохом настроении. Он получил задание из Уэллена купить 100 оленей для питания в дальнейшем челюскинцев и должен был перегнать этих оленей в Уэллен. В Уэллене при этом вероятно не учли, что купить живых оленей на Чукотке почти невозможно. Причины тут исторического порядка. В конце прошлого столетия у нас было большое оленеводство, а на Аляске бродили лишь стада дикого оленя карибу. Американцы решили поставить оленеводство на широкую ногу. Они закупили и вывезли с Чукотки несколько тысяч маток. Это было в последних годах прошлого столетия и в начале нынешнего.

Как раз после вывоза оленей, в 1904 и 1905 годах, на Чукотке вспыхнула жестокая эпизоотия. Олени гибли тысячами. И сейчас еще на берегу есть оседлые бедняки, о которых говорят, что в прошлом они были очень богаты. Я например знаю некоего Леве, про которого говорят, что он был так же богат, как Папыло. Этот Папыло сейчас имеет примерно 3 500 оленей,— Леве же разорила эпизоотия тех лет.

Массовый падеж оленей шаманы объяснили тем, что чукчи продавали оленей живых, да еще вдобавок на чужую землю. Духи, якобы охранявшие оленей, разобиделись и отомстили. После этого чукчи живых оленей перестали продавать. Мясо — пожалуйста. Чукча оленя убьет и тушу без головы отдаст, а о продаже живых оленей он и слушать не будет.

Кривдун хоть и ругался, но принялся за выполнение приказа. Он написал письмо учителю Котляренко, который работал в 250 километрах от Ванкарема, в глубине Чукотки, чтобы тот поговорил с кочевниками о продаже оле-

ней. Кривдун сообщил в письме, что в ближайшее время выедет сам.

Но выехать ему было не так легко. Надо было предварительно обеспечить все население товарами на время, пока фактория будет закрыта, а товары Кривдуна — это патроны, сахар, чай, мука, табак, спички, мануфактура, иголки, нитки, топоры. Он однако выехать не успел, как в Ванкарем прибыл сам Котляренко. Учитель приехал весь обмороженный и говорит:

— Спасибо тебе, что втравил меня в такое дело.

— А что такое?

Котляренко рассказывает огорченно, каким он пользовался уважением среди чукчей и как изменилось отношение к нему, едва только он заговорил о покупке живых оленей. Лучшие друзья перестали с ним разговаривать.

Прежде всего не стали говорить с ним хозяева того стойбища, где он жил. Он стал ездить по соседям, но те тоже прервали с ним всякие отношения. Когда он вернулся к себе в стойбище, его встретили очень недружелюбно и даже, вопреки обычаю, не стали угощать его с дороги. Он понял, что ему надо уехать.

Но ведь олени нужны были для пищи, стало быть нет никакой нужды настаивать на покупке их живьем! Я решил выехать в тундру для заготовки мяса. Успешное проведение заготовок приобрело уже политическое значение, так как кулаки и шаманы повели свою агитацию. Они говорили чукчам:

— Какое нам дело до того, что русские потерпели крушение? Пусть гибнут или пусть спасаются сами своими силами. Нас это не интересует. Они не наши, по чужой земле ходят, по чужому морю плавают...

Вредные настроения надо было рассеять во что бы то ни стало. От этого во многом зависел успех работы по спасению челюскинцев. Выехали — Кривдун, я и три комсомольца-чукчи: Емалькайт, Тукай и Рольтен. Емалькайт — студент, он учился в Николаевске-на-Амуре. Тукай — комсомолец из Уэллепа, активист. Сейчас он работает председателем райсоюза кооперации. Рольтен — с мыса Северного, тоже

активный парень. Кроме того я взял с собой человека, хорошо известного чукчам,— охотника Теналья. Нет, пожалуй, чукчи, которого бы он не знал. Поговорил я с ним о слухах, ходивших среди чукчей. По его словам, идут разговоры о том, что русские отбирают оленей у чукчей. Я спрашиваю:

— Ты веришь?

Он говорит:

— Нет.

— Поедешь с нами разъяснять чукчам, что слухи эти сеют темные силы и шаманы?

Теналь без колебаний согласился поехать. Он человек развитой и в духов и шаманов не верит.

От Ванкарема мы проехали в глубь тундры на 150—200 километров. Два дня туда добирались. Едешь — то там, то здесь на расстоянии километров десяти разбросаны по четыре, по пять яранг. Тут же стада ходят. Мы собирали по два-три стойбища вместе и проводили собрания. Приходили человек тридцать мужчин; женщин, как всегда, ни одной. Собирались на улице при 40 градусах мороза. И ничего!

С помощью комсомольцев и Теналья мы легко рассеяли все провокационные слухи, ходившие среди чукчей. Мы разъяснили им, для чего нам нужно мясо, что произошло с челюскинцами и какое значение имеет для самой Чукотки работа, которую проводили челюскинцы. После первого же собрания чукчи нам продали 29 оленей.

Мы договорились платить за килограмм оленьего мяса рубль, за шкуру — от 6 до 10 рублей, в зависимости от ее качества. Оленя убивают, разделывают и везут в факторию. Там чукча получает деньги, на которые покупает нужные ему товары. Хозяин стойбища Какай на собрании так расчувствовался, что принес одного песца и двух лисиц, чтобы немедленно сдать их Кривдуну.

Для агитации мы еще воспользовались вот каким случаем. Когда мы выезжали из Ванкарема, я видел, что Рольтен чем-то очень взволнован. Я спросил:

— Что с тобой?

— Так.

- Как так?
- Так, нехорошо.
- Что ты — болен?
- Нет, все пройдет.

Я заметил, что у парня что-то не ладно. По дороге я спросил у Емалькайта, не знает ли он, что с Рольтеном. Тот рассказал, что в Ванкареме, когда мы уезжали, сын начальника рода Пинетейгин позвал Рольтена и начал отговаривать его от поездки.

— Ты знаешь, зачем едешь?! — сказал ему Пипетейгин.— Я тебе скажу: у тебя сейчас кухлянка чистая, белая, а завтра она будет в крови. Тебя убьют за это дело. В тундре война будет.

Рольтена он не убедил. Парень от поездки не отказался, но настроение было испорчено.

На первом же собрании в стойбище мы привели в пример этот случай. Чукчи страшно рассердились:

— Как это Пинетейгин смеет говорить про нас, что мы драться хотим? Пусть только к нам приедет, мы ему зададим за то, что нас порочит!

Поездка заняла четыре-пять дней. Заготовили мы сразу 59 оленей. Больше мяса нам пока не нужно было. Кроме того заключили договор на поставку оленины по первому требованию. Обстановка создалась нормальная.

Выехали мы обратно в злую пургу. Температура ниже 40°. Мороз такой, что если сплунуть, то на землю падает льдинка. Смотреть против ветра и дышать невозможно. Только взглянешь, куда идут собаки, и сейчас же отворачиваешься. Собаки — и те через полкилометра — километр останавливались и протирали глаза лапой. Так мы ехали около 100 километров.

Из этой поездки я вернулся весь обмороженный. Даже чукчи, ехавшие со мной, тоже обморозились. В Ильхетане я встретил нарты из Уэллена. Они привезли бензин.

Петров сообщал мне, что нужно послать 15 нарт на мыс Северный за бензином и три нарты за радиостанцией и обслуживающим персоналом для Ванкарема. Остальные нарты он предлагал мне использовать по своему усмотрению.

Так я и сделал. Из оставшихся у меня нарт 12 направил в тундру за оленьим мясом, а другие за плавником — нашим топливом. Собрали мы в общем топлива нарт 100, т. е. 1200 пудов. 9 марта в Ванкарем привезли радиостанцию.

От радиста я узнал, что центр работы переносится в Ванкарем и что сюда же вылетают из Хабаровска самолеты Галышева, Доронина, Водопьянова. Кроме того получил телеграмму из Петропавловска о том, что к нам идут пароходы и самолеты.

В ночь на 11 марта в Ванкарем прибыли председатель чрезвычайной тройки т. Петров и заместитель председателя т. Твердолюбов. Здесь мы разработали план помощи челюскинцам.

Было решено, что самолет Ляпидевского, который 5 марта вывез из лагеря женщин и детей, нужно перегнать из Уэллена в Ванкарем. Расчет был такой: летать из Уэллена в лагерь нужно два с половиной — три часа, а из Ванкарема около часа. Из Уэллена самолет мог сделать один рейс в день, а из Ванкарема при хорошей организации он мог сделать за день три рейса в лагерь.

Руководствуясь этим, мы дали Ляпидевскому по радио распоряжение перелететь в Ванкарем, взяв горючее и маслогрейку. Но до Ванкарема Ляпидевскому долететь не удалось. В полете над Колючинской губой лопнул один из колечатых валов мотора. Ляпидевский сумел вытянуть самолет за торосы, но при посадке подломал шасси. Сел он на льду, вдали от населенного пункта.

Надо было во что бы то ни стало спасти самолет и достать запасный мотор с мыса Северного. Отправили туда собак. На нартах дотянули полутонный мотор в Ванкарем, а оттуда — к месту аварии самолета. Это был, пожалуй, самый тяжелый груз, который перевозился когда-либо в этих местах на собаках.

Огромные пространства, стужа, пурга преодолевались героически. Бензин в Ванкарем был доставлен в том количестве, которое требовалось. Тем самым была обеспечена бесперебойная работа самолетов.

Когда перебрасывали бензин с мыса Северного, я послал туда три пары нарт. Последняя пара попала по дороге в пургу. Собаки быстро теряли силы. Их сбивало с ног. Двигались медленно. В 50—60 километрах от Ванкарема замерзли за ночь три собаки. Когда нарты добрались до Ванкарема, чукча Келегуэ из Уэллена, приехавший на нартах, молча и дрожа вошел в помещение. Ему раскурили папиросу, но он не берет. Налили несколько стаканов чая. Тогда он кое-как влил в себя кипяток и только после этого срывающимся голосом заговорил. Начал с того, что стал благодарить меня:

— Если бы не ты, я пропал бы сегодня, как собаки пропали.

Дело в том, что перед отъездом он пришел ко мне и попросил у меня меховые брюки: «Ты никуда обмороженный не поедешь, дай мне свои брюки». Я дал. В старых брюках он бы, пожалуй, действительно замерз.

Горючего мы завезли на собаках примерно тонн шесть и тонны полторы масла. Кроме того в Ванкарем был доставлен сжатый воздух. Одновременно чуть ли не по всей Чукотке шла подготовка аэродромов. Строились аэродромы в Уэллене, в Ванкареме, на мысе Северном, в бухтах Лаврентия и Провидения. В последних двух пунктах аэродромы были сделаны и полностью обслужены, вплоть до радиотелеграфной связи, нашими пограничными постами.

В условиях Чукотки оборудовать аэродром — очень большой труд: сегодня расчищают площадку, а завтра пурга все заметет. Содержать в порядке эти площадки размером 500 X 500 метров было чрезвычайно трудно. Никаких специальных приспособлений не имелось, кроме лопат и топоров для обколки ледяных кочек.

В Ванкареме готовили помещения для приема челюскинцев. Между чукчанками началось нечто вроде соревнования на чистоту яранг. Хозяйки тянулись друг перед другом. Часто подметали, протирали мокрой тряпкой моржовые шкуры, выносили шкуры, на которых спят, на улицу, проветривали, выбивали. Челюскинцы говорили потом,

что Ванкарем — самое чистое селение из всех встречавшихся на их пути.

Пока ремонтировался самолет Ляпидевского, были получены сведения, что звено самолетов Каманина вылетело к нам. В пути однако самолеты потеряли друг друга из виду. Некоторое время о них ничего не было слышно. Мы их разыскивали, посылали во все концы нарты. Ушаков перестал надеяться на самолеты Каманина и решил перелететь с Леваневским из Нома.

Но и здесь подстерегала неудача. В районе Колючинской губы был густой туман, и самолет Леваневского разбился. (После капитального ремонта он войдет в строй. Мотор цел, поломано шасси.)

Мы, говоря по правде, упали духом. Самолетов Каманина нет, Галышев, Доронин и Водопьянов где-то далеко. Правда, челюскинцы живы и здоровы. Они передавали, что в состоянии еще прожить на льдине месяца два, что запас продовольствия у них достаточный. Но это нас не успокаивало. Настроение было тревожное.

После аварии Леваневский и Ушаков, оставив самолет, прибыли в Ванкарем. Ушаков говорил, что надо организовать экспедицию на собаках. Мы должны были сами ехать в качестве погонщиков. Предполагалось, что Ушаков будет начальником экспедиции, я — заместителем. С нами должен был отправиться и геодезист, чтобы по приборам определять наше местонахождение.

Впоследствии однако план был изменен. Подлетели новые самолеты. Но восемь нарт стояли всегда наготове на случай, если при перелете из лагеря в Ванкарем произойдет вынужденная посадка самолета. Чукчи-добровольцы были готовы в любой момент выйти на помощь самолету. Среди добровольцев были Тукай, принимавший участие в заготовке оленей, и Рафтуге, один из лучших охотников Чукотки. У Рафтуге всегда сытые собаки. Он прекрасно знал район, что было крайне важно для нас.

Первый самолет, который появился в Ванкареме и «обновил» там аэродром, был самолет Бабушкина из лагеря. Бабушкин хотел вернуться в лагерь. Мы воспротивились

этому. Мотор его работал с перебоями. Машина была бита неоднократно. Чинили ее плотники. Рисковать не стоило, тем более что он мог вывезти не больше одного человека, подвергая и его и себя большой опасности.

3 и 4 апреля получили сообщение из Уэллена о том, что прилетели Каманин, Молоков и Слепнев. Из Анадыря сообщали, что Водопьянов, Галышев и Доронин тоже находятся там. Со «Смоленском» шел один самолет, со «Сталинградом» — два. Наше настроение поднялось. Ясно было, что приближаются решительные дни.

4, 5 и 6 апреля опять поднялась пурга, сильно изуродовавшая наш аэродром. В полночь на 7 апреля погода стала улучшаться. Все, кто мог, бросились чистить площадку. Все население приняло участие в работе. Остался лишь радист у аппарата. Часам к десяти была сделана дорожка, для того чтобы самолет мог сесть.

Первым прилетел Слепнев, затем — Молоков и Каманин. В этот же день Ушаков решил лететь в лагерь Шмидта. Мы знали, что от лагеря до аэродрома солидное расстояние, что в первую очередь надо перевозить больных, а среди них есть такие, которые сами не двигаются. Поэтому мы решили послать самолетом собак. Взяли нарту и одну упряжку, погрузили на самолет Слепнева и перебросили в лагерь. Это было 7 апреля.

Молоков и Каманин вернулись оттуда в тот же день. Для начала один из них взял двух человек, а другой — трех. Мы приняли первых пять челюскинцев, обласкали, накормили свежим хлебом, которого они не ели около двух месяцев. Чукчи наперебой ухаживали за ними. Через три дня их отправили на нартах в Уэллен. В Ванкареме мы решили по возможности людей не задерживать, так как запас продовольствия был небольшой, да и жилья не хватало.

8 апреля погода опять испортилась. 10-го в лагерь вылетели самолеты Молокова и Каманина. В Ванкареме беспрерывно подогревали воду. Подогревали под открытым небом, на берегу моря. Водомаслогрейка топилась круглые сутки. Ответственным за это дело был чукча — комсомолец Тынаэргин. Он отлично наладил работу.

Этот Тынаэргин — кочевник-батрак. Два года назад он пришел на берег и поступил на работу к Кривдуну. Тот отправил его учиться в Анадырь в школу. Работая на аэродроме, Тынаэргин пристрастился к самолетам. Он стал добиваться, чтобы ему дали возможность овладеть летным делом. Когда закончились операции по спасению челюскинцев и переброске их в Уэллен, Каманин, возвращаясь в последний раз в Ванкарем, захватил и Тынаэргина. Привезли его сначала в бухту Провидения, затем он вместе со всеми поехал во Владивосток. Из Владивостока Каманин заезжал в свою часть и оставил Тынаэргина там для учебы. Из парня выйдет толк!

...Все чаще прилетали из лагеря самолеты с людьми. Их надо было принять, обогреть, накормить. Больных размещали по квартирам на более продолжительное время. Здоровых подбирали партиями человек в десять-двенадцать, давали три-четыре нарты, снабжали продовольствием и отправляли в Уэллен.

Для ремонта одежды челюскинцев организовалась женская пошивочная артель. В 24 часа они одевали человека с ног до головы. Они сушили, чинили одежду, приводили ее в порядок. Горячие дни наступили. Замечательные дни радости и подъема.

Одновременно с челюскинцами в Ванкареме появились люди с парохода «Север», зазимовавшего у наших берегов.

Часть из них была переброшена в свое время летчиком Кукановым в Уэллен, часть — на мыс Северный. На мысе Северном были рабочие Дальстроя — народ такой, что без дела сидеть не привык. Они слышали, что подходят пароходы забрать челюскинцев, и сейчас же двинулись в путь (1200 километров!). Собралось их человек двадцать пять. Они пришли в Ванкарем, отдохнули и с челюскинцами пошли дальше.

Темпы спасения челюскинцев все время нарастали. Прилетел Доронин. Водопьянов, летевший за ним, сбился с пути, прошел мимо Ванкарема и попал на мыс Северный. Это было очень удачно, так как шел он без запасов бензи-

на, а у нас бензина тоже не было. Мы ему телеграфировали на мыс Северный, чтобы он, насколько можно, загрузился горючим. 12-го он прилетел к нам.

Прибывшие предпоследними челюскинцы на вопрос о собаках сообщили, что их повидимому вывезти не удастся и придется пристрелить. Собак все жалели. Они были одними из лучших в районе. В лагерь была послана специальная молния о собаках. 13-го самолеты Молокова, Водопьянова и Каманина забрали всех. Собаки тоже были погружены.

Этот день мы переживали особенно сильно. Все шло хорошо. Самолеты улетели. Спустя некоторое время получаем сообщение, что они благополучно снизились. Кренкель дает последнюю телеграмму: «До скорого свидания. Работу прекращаю». И молчание. От нетерпения мы все, как в лихорадке. Места себе не находим. А вдруг под конец что-нибудь случится?

Влезли на крыши,— оттуда лучше видно. Не спускаем глаз с горизонта... Наконец в небе появляется точка. Самолет! Это Водопьянов. За ним минут через пятнадцать — другой. А третьего, Молокова, все нет. В сердце закралась тревога: неужели несчастье? Но вот появляется и самолет Молокова. Нет сил сдержать радость. Мы кричим «ура», прыгаем, хлопаем друг друга, обнимаемся. Даже плакать хотелось.

После того как лагерь Шмидта перестал существовать, в Ванкареме оставалось 35 челюскинцев. В течение пяти дней их нельзя было отправить дальше, так как погода испортилась. Потом опять начались регулярные полеты из Ванкарема в Уэллен. 25 апреля последние челюскинцы, в том числе Бобров, покинули Ванкарем. В тот же день самолет Водопьянова вернулся и забрал Петрова. 26-го я поехал по берегу на собаках. Ехал я на собаках потому, что надо было расплатиться с чукчами. До того они получили авансы и в каждом отдельном случае записку, удостоверяющую, что ими сделано.

Так я ехал от яранги к яранге, от стойбища к стойбищу, собирал записки и производил расчет. Было выплачено за

все в общем тысяч около пятидесяти. Чукчи остались довольны. За эти деньги они получали товары, так же как и за сданную пушнину.

Помимо того, будучи уже в Москве, в Комитете Севера, я узнал, что ВЦИК издал постановление о премировании всего Чукотского района в целом за проведенную работу по спасению челюскинцев. В частности Ванкарем получает новую школу (до этого под школу была приспособлена яранга). Кроме того выделяются для распределения между лучшими колхозами одна моторная зверобойная шхуна, 7 вельботов с моторами, 150 винтовок и к каждой винтовке по 500 патронов. Это — богатый подарок! Он сыграет крупнейшую роль в дальнейшем хозяйственном развитии всего района.

Будут розданы и многочисленные персональные премии. Я представил на премирование список особо отличившихся 15 человек. Среди них Тукай, Амрирольтен, Емалкайт и другие. Премируется также комсомолка Гинуакай. Ей 19 лет, член сельсовета, грамотная. Она окончила ликбез в Ванкареме. Гинуакай организовала женщин в пошивочную артель для починки одежды челюскинцев и оказала нам этим огромную услугу.

К премированию представлен также кочевник Выэмлен. Этот чукча никогда раньше не выделялся из общей массы.

В самый напряженный момент, когда вокруг покупки оленей для челюскинцев развернулась бешеная кулацкая и шаманская агитация и страсти среди чукчей кипели, Выэмлен пришел на мыс Сердце-Камень к учителю Зорину и заявил:

- Я слышал, скоро людей со льдины привезут. Я слышал что они останутся здесь отдыхать, а потом пойдут дальше. Раз люди пешком пойдут, они есть захотят. Нужно тебе мясо?

— Да, надо,— сказал Зорин.

Выэмлен продал пять оленей. Он сделал это по собственной инициативе, в то время когда шаман наложил прямой запрет и грозил карами всех духов за продажу оленей.

Этот порыв — свидетельство тех глубоких сдвигов, которые произошли в сознании чукчей.

Для персонального премирования чукчей выделены дерево и железо, которые так нужны им при постройке яранг, ружья, бинокли. Бинокль, так же как и винчестер, для чукчи — самая ценная вещь. С помощью бинокля он выслеживает зверя.

Все это, надо сказать, чукчи полностью заслужили. Они работали по-настоящему самоотверженно, не жалели ни себя, ни собак. А ведь собаки для чукчи — самое дорогое, что он имеет. И действительно, мне кажется, что многие до сих пор недооценивают крупнейшую роль, которую сыграли собаки в спасении челюскинцев. Ведь это собаки дали возможность авиации заниматься лишь своим непосредственным делом — вывозом челюскинцев из лагеря. Добравшись до Ванкарема, самолетам уже не надо было отвлекаться ни для каких других полетов, кроме полетов в лагерь. Всю подсобную работу — подвоз горючего, масла, переброску первых партий людей в Уэллен — делали собаки. А ведь в наших условиях каждый лишний рейс самолета, в особенности на значительные расстояния, означал лишнюю возможность аварии, лишний риск потерять самолет.

В операциях по спасению челюскинцев было занято около тысячи собак. Среди них были не только собаки чукчей, но и погранохраны. Громадную работу, которую проделали собаки, трудно даже учесть. Некоторые из них пробежали тысяч тринадцать километров, например собаки двух братьев Тынано и Тынале с мыса Сердце-Камень, упряжки Высетегина из селения Тунытлин, Атыка из Уэллена и других. Мои собаки прошли не меньше трех тысяч километров.

Конечно такая работа сильно отразилась на здоровье собак. Обычно производившиеся 1 мая бега на розыгрыш первенства на этот раз пришлось отложить. На первенство между прочим претендовал и я со своей упряжкой. Да вот сорвалось!.. Собаки мои, которые раньше проходили доро-

гу Уэллен — Лаврентий за десять часов, в мае, когда я возвращался, тащились ровно сутки и притом порожняком.

Любопытно, какое сильное впечатление произвели самолеты на чукчей, никогда не видевших их в таком количестве. Чукчи оказались тонкими ценителями авиации. Особенно они восхищались Молоковым. Количество рейсов и число перевезенных со льдины людей аккуратно подсчитывались ими.

Фамилиями летчиков чукчи не интересовались. Они окрестили всех их по-своему. Раз пущенное имя прочно укоренялось и приобретало права гражданства.

Молокова они звали Ымпенахен, что значит «старик». Тут сказываются и то уважение, которое он вызывал, и волосы с проседью. Вторым по популярности шел на Чукотке Каманин. Его чукчи звали Аачек, т. е. молодой человек, юноша. Работа наших самолетов заставила чукчей во многом изменить свои взгляды.

Чукчи больше всего знают об Америке. Многие из них плавали на американских шхунах, большинство соприкасалось с американцами, торговавшими на Чукотке и скупавшими пушнину вплоть до 1930 года. Американские самолеты они видели в 1929 году, когда с их помощью американцы вывозили пушнину на Аляску. Среди них шли разговоры о том, что наши русские самолеты ничего не смогут сделать. То ли дело американские!..

Внешне наши самолеты действительно выглядели довольно грубыми рядом с американскими. Но когда появилась возможность сопоставить их в работе, результаты получились совершенно иные.

Вот прилетает Леваневский на прекрасном, как картинка, самолете и чуть ли не вдребезги расшибается. А тут же Ляпидевский садится на русском самолете и без особого труда восстанавливает повреждение.

Прилетают Слепнев, Каманин и Молоков. Машины их отличаются друг от друга, как небо от земли. Американский самолет Слепнева прилетел с Аляски, где есть аэродром и ангары. Он весь блестел. И тут же рядом стояли машины Молокова и Каманина, которые два месяца прове-

ли под открытым небом. Самолеты были грязные, залитые маслом, облупленные, с краской, потрескавшейся от 50-градусных морозов. При посадке машины продемонстрировали свои качества. Самолет Слепнева приземлился с громаднейшим разбегом. Он полез прямо на торос и не сумел свернуть, так как машина туго поддавалась повороту во время рулевки. Пришлось подбежавшим людям помочь завернуть машину. В то же время Каманин спустился и сел благополучно. Молоков покружился и сел так, как будто бы всю жизнь прожил на этой площадке. Остановился — как подъехал на собаках именно там, где нужно.

Чукчи видели, как Слепнев полетел в лагерь и три дня не возвращался. А Молоков и Каманин все везут и везут. Вера в безукоризненные свойства всех вещей, прибывающих из Америки, была сильно поколеблена. Зато с огромным вниманием чукчи стали прислушиваться к рассказам о достижениях советской промышленности.

Чукчи относились с таким интересом к пролетавшим самолетам еще и потому, что их вообще чрезвычайно увлекает техника. К ней они очень восприимчивы. Они проявляют подчас поразительные способности. Совершенно неграмотные чукчи например прекрасно управляют с моторами, не имея при этом никакой специальной подготовки. Они сами ремонтируют моторы.

Я знаю случай, когда во время охоты во льдах сломался винт моторного вельбота. Чукчи выточили винт из моржовой кости и продолжали охоту. Как противоречит это утверждению Свердрупа о том, что чукчи смышлены только в детстве!

11 мая вечером я вернулся к себе домой в бухту Лаврентия. Завалился спать и проспал почти сутки. Я отсыпался за все два с лишним месяца бешеной работы.

13-го я получил телеграмму, что в бухту Лаврентия идет «Смоленск». Я решил воспользоваться его приходом и съездить в бухту Провидения, где у меня были дела.

Но поездка моя оказалась более продолжительной, чем я предполагал. На «Смоленске» я получил предписание приехать в Петропавловск. Из Петропавловска я попал

в Хабаровск, из Хабаровска — в Москву. Все ехали домой, и лишь я один отдалялся от дома. Однако общая радость переполняла нас всех. Мы ехали с челюскинцами. Страна нас встречала и приветствовала. Только в пути, «по дороге челюскинцев», я понял все значение победы, одержанной во льдах Чукотки.

Возвращаясь из Ванкарема, я слышал в ярангах сказки, где рассказчики вплетали в старые мотивы новый узор. Они рассказывали о таинственных островах, находящихся по ту сторону льдов, бесчисленно богатых зверем. Легендарные герои пробирались туда уже не на обычных байдарках. К байдарам приделывались крылья, байдары летали...

У детей в стойбищах я видел игрушки — ловко выполненный из кости самолет с вращающимся пропеллером. Прикрепив самолет к палке, дети бегали и гудели, как мотор: «у-у-у!» В тундре слагаются песни о людях, оставшихся среди океана на льдине и не потерявших мужества, и о бесстрашных героях, на крыльях перенесших людей из мрака в свет.

Анатолий Ляпидевский
КАК МЫ СПАСАЛИ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ



Герой Советского Союза А.В. Ляпидевский
— ЛЕТАЧК —

Анатолий Ляпидевский

Нет в моей биографии ни удивительных приключений, ни замечательных открытий. Тихая моя биография. Многие спрашивают меня теперь, как я летал, падал, разбивался, замерзал, отчаивался, спасался. Но я не падал, не замерзал и не отчаивался. Самая скромная биография.

Вспыльчивым я никогда не был, покладистым меня тоже нельзя назвать. Обидчив ли я? Не особенно. Хотя... смотря кто обижает — это самое главное.

Мои склонности: люблю музыку, особенно минорного характера, песни, особенно тихие. Не то чтобы я очень увлекался ими, но люблю. Люблю матросские песни.

Я родился в 1908 году. В феврале 1917 года мне было девять лет. Царскую власть помню смутно, жандарма, к примеру, не наблюдал никогда. Пристава, коллежского регистратора, асессора, предводителя дворянства не видел в глаза ни разу. Статского советника тоже.

Учение и драки

Отец мой работал учителем в станице Белоглинской, Кубанской области. Здорово пил. Была у него веселая компания. Приятели его приходили вместе с детьми к нам, дети играли во дворе, а родители выпивали. Потом мы отдавали визит. Опять дети играли. Родители опять выпивали.

В 1914 году отец, чтобы не идти воевать, пошел в псаломщики, потом стал дьяконом. В церкви папаша работал скверно, бузил, его чуть не выгнали с работы. Выпивал так, что часто отказывался идти к заутрене, а то и на молебен. Мать ругалась, гнала его:

— Какой же ты, такой-сякой, священник! — кричала она.

— Отстань, мать, сам знаю, — отвечал обычно отец.

В начале войны, в 1914 году, мы переехали из Белоглинской в станицу Старощербиновскую. Война сразу же отразилась на детских играх. Стали играть в войну. Дрались чем попало, больше всего камнями. Соберутся человек 20 мальчишек, и начинается бой. Пускают в ход камни, чурбаки. Пострадавшие бежали жаловаться старшим братьям, те выходили на помощь. За них в свою очередь

вступались бородачи. Тут уже дралась вся станица Старощербиновская.

Обычно в драке с мальчишками я не был страдающей стороной. Я лупил их отчаяннейшим образом, но перед бородачами приходилось отступать. Это было неприятно. Вообще я не любил отступать. Хотелось бить, побеждать. Удивительно любил победы!

В ту пору туговато приходилось семье, и меня отдали батрачить. Было мне семь лет. Я ездил на тягловых, подавал к току копны, работал по ломке кукурузы, резал подсолнух. За работу расплачивались осенью. Получил я три мешка пшеницы, полвоза кукурузы и полвоза подсолнуха. По окончании работы начал вновь ходить в школу.

Война тянулась уже два года. Настроение в станице падало. Цены на продовольствие росли, все давали по норме. Патриотами оставались казаки, да и то одни зажиточные. Остальные поговаривали, правда, не особенно громко: «Зачем нам война, на дьявола она нам нужна, на кой ляд она сдалась?»

В том году я в первый раз в жизни увидел автомобиль: в Ейск проезжал генерал-майор. Он остановился в Старощербиновке, где у него был приятель — областной атаман.

Дух захватило у меня при виде такой удивительной машины. Я решил сам смастерить автомобиль. Украл доски, гвозди и молоток. У меня был трехколесный велосипед, я сломал его, взял колеса. После больших усилий сделал нечто вроде автомобиля: немного передвигалось, когда сзади подталкивали, гудело. Затем появились у нас фотографии танков; я принялся делать танки. На одной фотографии танк рушит телеграфный столб и взбирается на стену. Я ставил бревна на колеса и таким «танком» бил старощербиновские заборы. За это меня самого били. И как!..

Мне в то время нравились всякие лихие картинки: скажем, большой плакат — кавалерийская атака наших частей. Нравилось не потому, что я был настроен против немцев, — привлекали храбрость, атака, штурм. Я сам пробовал джигитовать на лошади, однако неудачно: лошадь рванулась, и я вывихнул ногу. Тогда я бросил джигитовку.

Был я мальчишка резвый, но душой мягкий. Любил песни, любил сидеть над рекой по вечерам. Прельщали меня в сказках дальние поиски, верность до смерти и чтобы все было страшно и чтобы был счастливый конец. Все хотелось мне уйти куда-нибудь, увидеть станции, города, войну. Такой я и теперь. Все новое, невиданное прельщает меня. Не сидится на месте.

Однажды во время урока до нас дошли сведения, что Николай отрекся от престола. Учитель русского языка приказал нам в хрестоматии вместо «Николай Александрович» всюду поставить «Михаил Александрович». Так наступила для нас в школе Февральская революция. Пока не вырос, не знал, что Михаилу Александровичу не довелось побыть на престоле.

В станице появились революционные воззвания, даже казаки приносили с собой листовки и маленькие книжонки. В частности, один принес воззвание Совета рабочих и солдатских депутатов. Многие тогда стали поговаривать, что этого казака надо арестовать. Но за него заступились: он не виноват, если ему на фронте такое воззвание дали.

Затем пошли слухи, что в Ленинграде готовится выступление, что Совет рабочих депутатов не ладит с Учредительным собранием. И тут стало ясно, что Совет и Учредительное собрание не одно и то же. Слово «Совет» было не совсем мне понятно. Мы, мальчуганы, знали школьные советы. Поэтому у меня создалось впечатление, что Совет — нечто вроде школьного совета.

Зачем школьному совету биться с правительством? Выходить на улицу, тащить за собой пулеметы, взбираться на крыши. Кому? Учителям арифметики, географии, рисования, русского языка? Непонятно! Об Учредительном собрании мы знали лишь то, что туда входит Керенский. Слышали, что Керенский работает на фронтах, агитирует за «войну до победного конца».

Собралась рада, и атаман сказал:

— Казачество всегда будет служить родине, не предаст Россию. С фронта бегут солдаты, а казаки с фронта не удирают.

Речь звучала фальшиво, потому что тут же стояли казаки, бежавшие с фронта. Осенью пошли слухи, что немцы заберут всю Россию и будут топтать жен, детей мучить, рубить казаков. Снова собралась рада.

Казаки кричали:

— Плевать на всех! Будем сами себе хозяева! К черту царя, к дьяволу учредилку, к бесу совдеповцев!

Отец в это время уже не служил в церкви. В церкви пошли разногласия, появились новожиизненцы. Житие моего отца, который не переставал пить самогон, показалось им недостаточно апостольским. Папашу выгнали из церкви.

Незадолго до Октября я бросил школу и пошел на промыслы — на каботажный лов. Потом работал у кузнеца. Эта работа мне не нравилась: перспектив никаких не было. Мне хотелось выполнять сложную работу, а приходилось работать мелочь: ответственные детали делал сам кузнец. Вообще он не слишком старался меня учить: это не наше, советское, время. Он говорил:

— Я 15 лет учился, а потом стал самостоятельно работать, ты же учишься только 12 месяцев и хочешь все знать, все уметь.

И снова приходилось мне молотом шлепать. Устроился у слесаря: там была уже более солидная работа. Так началась зима 1917 года. В эту зиму появился у нас ревком.

Встаем мы раз утром и узнаем, что ночью пришли красные. Пошли на митинг. Ораторы произносили пламенные речи о мире, свободе и хлебе, о новых людях, новой жизни. Это меня сильно захватило. Через некоторое время слышим, что у Краснодара появилась Добровольческая армия генерала Корнилова. Я был уверен сперва что это армия из солдат, которые добровольцами ушли на войну. Но зачем они тогда идут сюда,— этого я не знал. Потом выяснил у старших, что это армия, которая идет против власти советов. Шли слухи, что добровольцы взяли Краснодар, что они приближаются к Старощербиновке.

В станице жизнь текла между тем своим чередом. Я опять поступил в школу. Там все было по-старому: зубрили деепричастия и суффиксы, решали задачи о бассейнах и цы-

биках чая, вкалывали иголки в учительские стулья, мазали мелом учительские пальто. Словом, жизнь шла нормально.

Пошел слух, что землю у хозяев отберут и отдадут ее заводам, фабрикам, вообще рабочим. Станица зашевелилась. Начались подпольные собрания, тайный сбор оружия. Готовились ударить в набат. Враждебного советской власти элемента в станице было большинство.

Пришли регулярные красные части — молодцы, на шапках красные банты. Начался митинг. На митинге комиссар сказал:

— Казаки, чем вы недовольны? Знайте, я сам бывший штабс-капитан, многие годы служил в старой армии, хорошо знаю, из кого состоит белая армия. Ваша станица — гнездо контрреволюции, но вы не знаете сами, что делаете, что будет с вами, если придут белогвардейцы. Смотрите, обожжетесь!

Меня речь комиссара очень взволновала, но смущали обилие события, быстрые темпы, какими они развивались. К тому же и заниматься в школе стало трудней: перешли к синтаксису, к придаточным предложениям, начались именованные числа, приходилось следить за тем, чтобы не сложить как-нибудь аршины с пудами, — тут не до политики.

Однажды просыпаемся, смотрим: красных нет и в помине. Ходят казаки с лампасами, офицеры с чубами. Оказалось, что это донские казаки, прорвавшиеся сюда через фронт. Очевидно, красные ушли тихо и спокойно. Куда ушли, — нам было неизвестно. Все обернулось за одну ночь.

Казаки пришли — началась катавасия. Комиссар оказался прав. У моего товарища Борецкого отец был комиссаром. Вот поймали его донцы в поле, повели на кладбище, расстреляли. Жена Борецкого прибежала просить позволения похоронить тело, но ей не разрешили. Она в ногах валялась у офицера — не помогло. Эта история многим старошербиновцам 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? Зачем душе витать без пристанища?

Старики из себя выходили.

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

— Масла вам, ваше превосходительство, не понадобится?

Генерал спрашивает:

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

Конечно через пять минут его решено было казнить. Прибегает жена начальника станции и просит моего отца, чтобы он заступился. Отец собрал несколько казаков, и они пошли просить Покровского. Генерал кричит: — Разговоры отставить. На виселицу!

Повели вешать.

Народ увидел, падает на колени, просит помиловать. Виселица поставлена прямо на площади. Тут подошел к генералу один старик, бывший подъяесаул, и отрапортовал, что, мол-де, казачество просит уважить просьбу, не вешать начальника станции. Генерал говорит:

— И на тебя, старый черт, повлияло настроение этой сволочи?! Эх ты, казак!

Все-таки казнь отменил — побоялся наверно.

Нехороший осадок остался после этого у станичников. Тут у многих наступил перелом. Те, которые хотели добровольцами идти, начали отнекиваться, сразу «заболели». Донцы сразу же стали издеваться над станичниками.

Кто-то донес офицеру, что одна женщина живет с казаком невенчанная.

— Давайте-ка,— говорит офицер,— ее сюда, всыпьте ей 50 шомполиков.

Ну, дали ей 50 шомполов, в бессознательном состоянии отнесли в больницу. Затем какой-то идиот ляпнул, что народ считает 50 шомполиков мало. Казак-ординарец услышал и говорит офицеру:

— Население недовольно: мало дали!

— Мало? — отвечает офицер,— ну так добавьте еще 50 плетей. Через три дня женщина умерла. Этот факт тоже повлиял на настроение казачества. Начались активные вы-

ступления, которые пришлось белым пресекать репрессивными мерами. Все это отражалось не только на сознании взрослых, но и на нас, ребятах.

Однако больше всего в те годы я занимался не политикой, а драками с мальчишками. Дрались мы отчаянно. Однажды избили меня так, что едва на брюхе дополз до дому. Ничего. Зажили ссадины. После я тех, кто избил меня, заставил на брюхе поползать.

Как одному от десятка отбиться

Начался 1919 год, дела белых пошатнулись. Чувствовалось, что закатились их дни. Пролетел над станицей самолет: первый самолет, который я увидел. Это был самолет красных. Сдался Ростов, войска красных были уже в нескольких верстах от нас. Целая серия самолетов появилась над нами.

Как к нам пришли красные, этого я не заметил, занят был: модели игрушечных самолетов делал. Летящей модели сделать мне не удалось, нелетающие выходили.

1919 год — один из самых важных в моей жизни. Около Ейска организована была авиабаза красных. Мы, мальчишки, часто пешком отправлялись туда. Моторы, бензин, самолет зажгли мою душу. Я бегал за летчиками по пятам. Они нас, мальчишек, посылали за молоком, разрешали чистить машины. Рассказывали про полеты, бои. Нельзя описать, как мы слушали рассказ о воздушном бое! Драки наши продолжались. Но мы дрались теперь не иначе, как влезши на дерево: больше воздуха!

Но летную базу перевели в другое место, и путешествия в Ейск закончились. Самолеты исчезли. Вскоре оказалось, что на деревьях драться неудобно. Снова начали мы драться на земле.

Станицей управлял теперь революционный комитет. Прибыл особый отряд. Весь он носил матросскую форму. Я прилепился к особому отряду так же, как недавно к авиабазе. Таскал матросам молоко, чистил ружья. 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 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 с своей стороны вставлял разные храбрые замечания, но они только смеялись. Это меня злило.

Есаул Сидельников собрал банду в 250 сабель. Он часто совершал налеты на Старощербиновскую. Сидельников до того обнаглел, что писал записки в особый отряд: «Приду в 10 часов вечера в станицу. Встречайте!»

У нас в это время работал театр. Обычно спектакли шли с 12 часов до пяти. Шли такие пьесы, как «Великие коммунары». И вот ровно в половине пятого начинается стрельба, потом из-за Народного дома выскакивает кавалерия. Сидельникова легко было узнать — на нем черная бурка, белая шапка, 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, были только матрос Кошарин и 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 смотреть на Кошарина с еще большим уважением, и он для нас стал героем.

Кошарин сказал мне:

— Учись, браток, как одному от десятка отбиваться!

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

Так началась моя юность

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

В это время я уже стал ухаживать за девушками, главным образом в школе за ученицами, но особенно этим делом не увлекался. Поступил на маслобойный завод помощником жаровщика. На колоссальных сковородах производилась жарка. На моей обязанности было смотреть за тем, чтобы все шло нормально. Работал я на заводе полгода. В 1924 году переехал в Ейск. Здесь и закончил учение в школе.

Заявление в комсомол подал в том же году. Райком в Ейске меня утвердил. С родителями я в это время уже не жил, став совсем самостоятельным.

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

Пошел работать на дизеле. Потом работал на автобусе помощником шофера. Это все было в Ейске.

Поступить в вуз я не смог — не было средств. В том же году поехал в Ростов. Подружился там с летчиком Жигаловым. Мы по целым ночам разговаривали о летном деле. Я и раньше интересовался воздушным флотом. Был я парень плотный и мускулистый. Много занимался спортом, хорошо работал на приборах, прилично играл в футбол, катался на коньках, играл в хоккей, любил ездить с большой скоростью на автомобилях. И вот встреча с Жигаловым окончательно навела меня на мысль о летной школе. Я решил поступить в школу летчиков.

В летную школу меня рекомендовал райком комсомола, и в Ейске я прошел медицинскую комиссию. О самолете я имел понятие весьма приблизительное, однако после встреч с Жигаловым я уже мог различать системы самолетов, Жигалов с большим увлечением обо всем этом рассказывал, и я с удовольствием его слушал.

Итак, я приехал в Ростов, где должен был пройти краевую медицинскую комиссию, мандатную и общеобразовательную. Прибыло нас со всего края 170 человек, но отобрали из них только пять и меня в том числе. Все это тянулось два месяца.

Нас направили в Ленинград в военно-теоретическую школу, которая сейчас называется «Школой имени комсомола».

Здесь опять нужно было проходить медицинскую, мандатную, общеобразовательную комиссии. В медицинской комиссии нас изучал целый консилиум. Из прибывших пяти человек осталось четыре. Школа помещалась на Краснокурсantской. Нас отправили в карантин.

27 сентября 1926 года меня перевели в роту военно-теоретической школы военно-воздушных сил. Нас, конечно, остригли по-военному. Мы сразу окунулись в работу. Так началась моя юность.

Парень я был веселый, напористый, но очень застенчивый. Любил я петь песни. Научился играть на гитаре. С тех пор всегда вожу гитару с собой. Прилетишь домой, разогреешь кофе, сядешь на койку да как начнешь тихонечко напевать под гитару в сумерки, когда зажигается свет,— эх, хорошо!

Дать единицу!

Группа у нас была самая разнородная, были курсанты со всех концов Советского союза. Мы быстро подружились, нашли общие мысли, общие цели. Все хотели учиться, стать замечательными летчиками, совершать удивительные полеты. Хотелось и мне стать великим человеком. Изобрести снагшибательную машину. Открыть что-нибудь вроде Америки. Произвести переворот в технике, в пении, в полетах, в плавании, в игре на гитаре. Быть всюду первым. Нельзя сказать, чтобы скромными были мои мечты. Учился я хорошо.

Проходили мы теоретические курсы: физику, математику, механику. Из общественных наук занимались политэкономией, экономической политикой и историей партии.

Когда закончили основной теоретический курс, школа ввела изучение материальной части самолета. Изучали главным образом учебный самолет и учебный мотор — самолет «У-1» («Авро 504-К») с мотором «РОН» с вращающимися цилиндрами. Потом изучали другие моторы.

Распорядок у нас в роте был военный. По дудке вставали, шли гулять, потом завтрак, занятия, перерыв на обед, опять занятия. Занимались восемь часов в день, за исключением выходных.

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.

Прибыл я в Севастополь в 1927 году. Прежде всего необходимо было пройти морскую практику. Нашу группу направили на крейсер «Червоная 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 судно 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, пустяковое дело — раз плюнуть. Однако нет, проплюешься. Надо иметь навыки. После нескольких вахт я постиг искусство кочегарства. Потом стоял на вахте у электрического руля. Стоять у электрического руля довольно трудно. Нужно хорошо слушать команду, если не дослушал, — беда. Но самое трудное — это сигнальная вахта. Тут нужно прекрасно знать сигнальный код. Я знал код лучше всех, знал все сигналы. Однако именно на сигнальной вахте со мной случилась беда.

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 «Червоной Украине». Штаб и весь Реввоенсовет находились тут же. С нами были корабли «Коминтерн»,

«Петровский», «Незаможник». Старший сигнальщик в это время куда-то ушел. Командующий морскими силами Орлов получил распоряжение от Муклевича, чтобы все суда шли кильватерным строем. Нужно было об этом сообщить кораблям. По семафору я обязан был показать кораблям «единицу», которая по коду того времени гласила: «следовать в кильватере за мной».

— Дать «Коминтерну» «единицу»,— сказал Орлов.

А я, как на грех, в этот момент забыл, как нужно подавать «единицу». Раз десять 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 подают «единицу»?

Он отвечает:

— Очень просто,— и тут же показывает.

Я передаю:

— Точка, четыре тире.

Инцидент исчерпан. Пар с меня валом валит. В первый раз в жизни! Второй раз точно так же я пропотел, когда во время челюскинской эпопеи поломал самолет у Колючина.

Контрольный полёт

После маневров приступили к занятиям в школе. Повторили теорию авиации, аэродинамику. Приступили к рулежке. Рулежка — довольно курьезное дело. Плоскости у основания корпуса самолета расшиты, чтобы самолет не имел подъемной силы; рулежка дает представление о том, как нужно управлять самолетом на земле. Сидишь и рулишь вправо, влево, хвост поднимешь, хвост опустишь. Только и вертишь хвостом!

Первый полет начался так: инструктор сел в самолет и сказал мне:

— Сидите, не двигайтесь; управлять буду я, вы наблюдайте. Хорошо. Поднялись. Я сижу сзади, он в передней кабине. Сижу и гляжу. Руки свободны. Делать нечего. Летишь, как цыпленок. Так и тянет схватиться за управление! Была не была! Во время второго полета инструктор сказал мне:

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

Взял управление. Пошел. Идешь по прямой, но это не прямая, потому что самолет мотается вниз, вверх, вправо и влево. Не слушается,— что тут станешь делать? Душа закипает. Очень противно на сердце.

Было у меня много инструкторов. Летал со мной и 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. Что означает контрольный полет? Это экзамен. Если командир звена найдет, что ученик летает хорошо, то отныне 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 болтается, точно утенок.

— Да что с тобой, чёрт? Ну тебя к дьяволу! — скажешь своему же сердцу.

Но сердце не умолкает.

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

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

рогу. 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 валяй.

Выруливаю на старт, иду на взлет, взлетаю удачно. Инструктора на самолете нет, настроение самое хорошее: радость, гордость... Чувствуешь, что машина послушна тебе, впереди никто не сидит. Ведешь машину, следишь за ней. Куда хочешь, туда она идет. Смотришь, внизу людишки ходят, поезда, автомобили. Садики, магазинчики, домишки.

Разные мелодии приходят в голову. Веселые и грустные. Пой, не жалея! Хорошо!

Сделал посадку, подошел Леваневский, поздравил с благополучным исходом.

Дальше шла программа тренировочных полетов, полетов в усложненных условиях, с боковым ветром, потом посадка на различных скоростях, посадка в штормовую погоду. В общем пошли дни самостоятельных полетов.

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

Военная служба

Нам разрешили чаще уходить в город. Ухаживали за девушками. Обстановка была очень располагающая: юг, луна, бульвар, памятник Тотлебену...

Много занимались спортом. Я играл в волейбол, на велосипеде катался. Особенно увлекался партерной акробатикой. Выжимал я в то время два с половиной пуда левой рукой. Усиленно работал я по комсомольской линии, нес целый ряд общественных нагрузок.

Меня частенько спрашивают:

— Когда вы, Ляпидевский, окончательно стали советским человеком?

Товарищи забывают, что я старше революции на девять лет. Никаких переломов, о которых пишут в романах,