

Б. 100 700

Е. БУРЧЭ

ПРЫГОДЫ
Ў ПАВЕТРЫ

Д В Б

БА 106.799

Е. Ф. БУРЧЭ

ПРЫГОДЫ Ё ПАВЕТРЫ

НАРЫСЫ І ЎСПАМІНЫ ЛЁТНІКАЎ

Пераклаў з рускай мовы М. Нікановіч

667 901 9

Бел. асцяж
1932

Дзяржаўнае выдавецтва Беларусі
ЮНДЗЕТСЭКТАР
М Е Н С К

1932

Дзяржаўнае
Бібліятэка
СССР
1932

Рэдактар *І. Валешка*
Літар. праўка *Н. Курыловіч*
Тэх. рэдактар *І. Мілешка*
Корэктар *Э. Ліпкіна*
Вокладка мастака *В. Мурашова*
Здана ў друкарню 5/II-32 г.
Падпісана да друку 22/III-32 г.

25. 0 4. 2009

Прысьвячаю гэтую кніжку сьветлай
памяці майго першага настаўніка авія-
цыйнай справы—замучанага белагвар-
дзцамі лётніка Ю. А. Браталюбава.

Аўтар.

Прадмова

Задача стварыць авіяцыйна-прыгодніцкую літаратуру для юнацтва патрабуе вельмі асьцярожнага да сябе падыходу. Вельмі чужыя большасьці людзей, і тым больш людзей пішучых, перажываньні і арыгінальная плынь мысьлей чалавека-птушкі. Вельмі-ж нязвычайныя і непадобныя на ўсё знаемае чалавеку адчуваньні палёту.

Апісаньні прыгод у паветры, паміма цікавасьці, павінны служыць і справе выкарыстоўваньня той авіяцыйнай няпісьменнасьці, якая, на вялікі жаль, мае масавае зьявішча.

Выходзячы з гэтых меркаваньняў, мы вырашылі даць у гэтай кніжцы выключна апісаньні сапраўдных фактаў.

Увесь матэрыял, пададзены ніжэй, распадаецца на нарысы, напісаныя згодна офіцыяльных дакумантаў, справаздачам і асабістым расказам удзельнікаў прыгод, якія апісваюцца, а таксама на ўрыўкі сапраўдных успамінаў розных лётнікаў і аўтара гэтай кніжкі. У мэтах захаваньня іх непасрэднасьці стыль іншых аўтараў пакінуты па магчымасьці бяз зьмен. Апрача таго, для ўвядзеньня чытача ў курс адчуваньняў палёту і для палёгкаі разуменьня ім розных частак тэксту мы далі спэцыяльны ўводны нарыс і дадатак у выглядзе слоўніка спэцыфічных авіяцыйных тэрмінаў.

Е. Бурчэ.

Замест уступу

ПАЛЁТ, ЯК ЁН ЁСЬЦЬ

Самалёт стаіць на старце строга супроць ветру. Пілёт, захутаны ў скуру і аўчыны, з вялізнымі акулярамі на вачох, якія закрываюць амаль увесь яго твар, робіць вам знак заняць месца ў кабіне. Вам цяжка закінуць высока нагу і, падцягнуўшыся на руках, перакінуць цераз борт. Зразумелае хваляваньне перад невядомым яшчэ больш зьвязвае вашы рукі. Нарэшце вы няёмка ўвальваецеся ў кабіну і займаеце сваё месца. Цераз борт да вас перагінаецца мэханік і паказвае як прывязацца.

Сьпераду далятае працяты пытаньнем крык:

— Контакт?!

— Ёсьць контакт!—адказвае лётнік.

У ягонай кабіне нешта шчоўкае.

Грымячае выцьцё праразае ціхае паветра. Лопасьці вінта наперадзе зьліваюцца ў суцэльны мігаючы празрысты круг. Самалёт уздрыгвае і ціха пачынае рухацца з месца. Грукат мотора ўсё ўзмацняецца і глушачым рэвам запаўняе сабою ўсю атмасфэру. Нібы падхоплены нябачнаю гіганцкаю рукою, самалёт імкнецца наперад. Трава аэродрому, людзі, ангары—усё гэта мільгае перад вачыма, зьліваючыся ў суцэльныя лініі. Рэха, адбітае ангарамі, узмацняе рэў мотора. Хвост самалёта высока падняты ўверх. Лёгкая штуршкі адзначаюць няроўнасьці аэродрому.

Раптам штуршкі спыняюцца. Адначасова вам здаецца, што трохі слабее і грукат мотора. Але гэта толькі таму, што прапала рэха. Вы бачыце, што знаходзіцеся ўжо ў паветры, і зямля, як быццам прысьцішыўшы свой бег, плаўна адыходзіць уніз, за хвост самалёта.

Пад самалётам павольна плыве лес, які вы бачылі раней толькі на горызонце, у канцы аэродрому. У бязьмежную шырыню раскідаецца перад вашымі вачыма земная панорама... Вунь у воддальлі, срэбнай зьмейкаю выкручваецца рака. Лужыны на аэродроме, якія ня высахлі ад нядаўняга дажджу, блішчаць нібы вялізныя срэбныя хлоп'я і час-ад-часу як быццам зацягваюцца малаком. Гэта адлюстраваньне неба і праплываючых воблакаў.

Самалёт набірае вышыню. Альтымэтр паказвае шэсьцьсот мэтраў. Паасобных людзей ужо ня відаць. Дамы здаюцца цац-

камі. Вось па шосэ паўзе нейкая чорная кропка, якая пакідае за сабою сьмешны клубок пылі,—гэта аўтамабіль, але ўяўляецца гэта не адразу, бо рух кропкі здаецца вам вельмі-ж павольным. У сапраўднасьці-ж аўтамабіль нясецца з вельмі вялізнаю хуткасьцю, але гэтай хуткасьці не адчуваецца.

Вы зварачаеце ўвагу на пярэстыя плямы амаль правільнай гэомэтрычнай формы. Гэта палі і лугі. Засеяныя, узараныя і пад папарам, яны здаюцца вам толькі квадрацікамі альбо трохкутнікамі розных фарбаў. Паміж імі цягнецца доўгая цёмная істужка. Гэта чыгунка. А вось і цягнік ідзе па ёй,—чорны, маленькі чарвячок, пакідаючы за сабою цененькую палоску дыму. Там і сям, на зямлі, раскінуліся вялікія бясформеныя цёмныя плямы. Гэта цені ад разарваных воблакаў, што плывуць над вамі...

Вышыня—1000 мэтраў. Зьнікаюць апошнія рэшткі рэльефу. Зямля, з усімі яе пабудовамі, дарогамі, палямі і лясамі, прымае выгляд роўнай, як-бы намалёванай карты. Яскравыя фарбы пачынаюць згладжвацца, робяцца больш аднастайнымі. Рэзка выпукляюцца толькі срэбрам бліскуючыя вадзяныя абшары. Вы хочаце глянуць на аэрадром, з якога вы толькі што перад тым узляцелі і... не знаходзіце яго. Вы стараецеся орыентавацца па знаёмых прадметах зямнага абсталяваньня, перш за ўсё па горадзе. Горад відаць добра, але які ён маленькі, як далёка вам відаць ужо на той яго бок! Але ўсё-ж такі, дзе-ж аэрадром? Калі горад тут, то аэрадром павінен знаходзіцца вось з гэтага яго боку... Ах вось ён! Але не... Ня можа быць. Вялізарны аэрадром, што раскінуўся перад вамі, калі вы былі ўнізе, наколькі хапала вашага зроку, здаецца цяпер маленькім зеленавата-шэрым пятчком сярод цёмных збытаных клубочкаў лесу і квадрацікаў палёў. І чаму гэта здаецца, што зямля зусім ня рухаецца? Ці-ж то самалёт спыніўся ў паветры на адным месцы? Вы высоўваеце руку за борт, каб па ветры адчуць хуткасьць... Руку з сілаю адкідае назад, і вы з напорамі ўцягваеце яе назад за борт. Вы хочаце выглянуць, але толькі вы высоўваеце галаву з-за шклянага казырка, як галаву з сілаю адгінае назад: здаецца, што яшчэ трошкі—і галава адарвецца. Зьбянтэжаны вы сядзі некаторы час спакойна і толькі аглядаецеся па бакох. Зусім блізка ад вас канчаюцца крыльлі, адзінока ўпіраючыся ў пустату сваімі канцамі. А з-заду, таксама адзінока, тарчыць хвост з рулямі. Гэтыя рулі час-ад-часу ледзь прыметна варушацца...

Вышыня—2000 мэтраў. Высокія воблакі, якія здаваліся такімі недасяжнымі, калі вы былі на зямлі, цяпер зусім блізка. Некаторыя з іх, як гіганцкія хлоп'я белай бавоўны, праносяцца на адной вышыні з самалётам. Раптам адно воблака як бы раздаецца перад вамі і цераз момант абхоплівае самалёт з усіх бакоў белай імглою. У твар б'е сырасьцю. Вы акружаны нібы клубкамі белай пары. Самалёт рэзка ўздрыгвае і хістаецца з боку на бок. Канцы крыльляў ледзь толькі відаць у гэтай белай муці. Вы нібы ў малацэ...



„Пад вамі суцэльнае воблачнае мора“...

Але вось скрозь воблачную пялёнку, зверху, у адным пункце, пранікае сонечнае сьвятло. Сьветлы пункт расьце, пашыраецца, воблака раздаецца па бакох самалёту, і момант вам здаецца, што вы знаходзіцеся ў цэнтры воблачнай катлавіны. У наступны-ж момант самалёт выходзіць з воблака канчаткова, і вы бачыце белую пухлую масу, якая адносіцца прэч... Вы азіраецеся. Пад вамі суцэльнае воблачнае мора. Яно клубіцца, пеніцца і ўздымаецца то там, то тут вялізарнымі градамі хваль. Хвалі гэтыя, бесперапынку мяняючы адну дзівосную форму на другую, сьляпуча блішчаць ды іскрацца ў сонечных праменьнях усімі мірыядамі кропельак вадкасьці, што маюцца ў іх. І па гэтым бліскучым, беласьнежным мору нясецца нібы дваінік вашага самалёту—яго цень, які акружаны шырокім колам вясёлкавага ореолу... Зверху, нічым не заслоненае, ласкава зьяе сонца. У прарывы паміж воблакамі паказваюцца кавалачкі зямлі. Якой шэрай і няжыцьцёвай яна здаецца цяпер!

Вышыня—3.000 мэтраў. Адхлынулі воблакі, што былі пад вамі, і зямля зноў разаслалася ва ўсю шырыню. Яе руху зусім не адчуваецца. Усё шэра і мёртва, фарбы палінялі. Усё застыла ў каменным аслупяненьні. Жыцьцё ёсьць толькі каля вас—у гэтым роўным і магутным громе мотора і ў дрыжэньні частак самалёта.

Ня глядзячы на адзеньне са скуры, вас пачынае прабіраць холад. Вы скручваецеся і ўжо не глядзіце па бакох. Раптам вы зварочваеце ўвагу на дзіўную карціну—ня глядзячы на тое, што зямля так далёка пад вамі, гарызонт цягнецца роўнаю лініяй на ўзроўні вашых воч на ўзроўні капота мотора і галавы лётніка...

Азірнуўшыся па бакох, вы ўсюды бачыце тое-ж самае. Зямля мае выгляд вялізарнай увагнутай чашы, дно якой дзесьці далёка ўнізе і на адным узроўні з берагамі якой вы ляціце...

Раптам зямля пачынае станавіцца як-бы на дыбкі перад вашымі вачыма. Уся земная карта, з яе рэчкамі, горадам, плянамі лясоў і квадрацікамі палёў, набывае вэртыкальнае становішча, нібы яе павесілі на сьцяну. Адначасова заціхае шум мотора, які цяпер толькі ціха гудзе... у сполаху вы абарачваецеся да лётніка і бачыце, што там гарызонт, раней ляжаўшы так роўна, скасіўся... Але вось збоку пачынае задуваць вецер, і цераз сэкунду вы пачынаеце разумець, што гэта не зямля стала перад вамі на дыбкі, а самы самалёт, на якім вы ляціце, ляжыць на баку; хуткі погляд на зямлю—яна павольна і плаўна паварочваецца за канцом апущчанага крыла. Другое крыло адзінока глядзіць у пустату, і руху яго не адчуваецца. Вы пачынаеце разумець, што самалёт робіць сьпіраль, нахіліўшыся ва ўнутраны бок павароту, нашквалт таго, як гэта робіць пры павароце вэлёсыпэдыст. Патроху вы асвойваеце нахілены стан самалёта, але як толькі забудзецеся трохі і паглядзеце зноў у бок зямлі, вам зноў пачынае здавацца, што гэта ня вы, а зямля нахілілася нейкім ненатуральным чынам.

Самалёт на сьпіралі хутка губляе вышыню. Ад зьмены ў сіле атмасфэрнага ціску ў вас пачынае закладаць вушы, і каб пазбавіцца ад няпрыемнага адчуваньня, даводзіцца толькі тое і рабіць, што глытаць сьліну.

Але вось сьпіраль скончылася. Горызонт зноў выпраставаўся. Мотор раве з мінулай сілай. Лётнік глядзіць на вас і знакамі паказвае, каб вы паглядзелі—ці добра зашпілена папругка, што прывязвае вас да сядзеньня...

Лінія горызонту падымаецца вышэй мотору. „Пачынаем спусьчацца“, думаеце вы... Але чаму-ж тады мотор не заціхае, а, наадварот, яшчэ больш узмацняе сваё грукаценьне і нібы захліпаецца ў сваім стараньні? Гэта—разгон перад мёртваю пятлёю.

Нечакана горызонт рэзка падае ўніз. Вас прыціскае да сядзеньня, вы міжвольна прыгінаецеся і стараецеся захаваць вэртыкальны стан свайго цела, але гэта ў вас ня выходзіць... Нястрымнаю сілаю ваша цела адкідае назад, прыціскае да сьпіны крэсла... Галава адкідаецца... Перад вашымі вачыма неба. Адно толькі чыстае неба, з пльвучымі па ім воблакамі... Зямлі нідзе няма... Але вось аднекуль, з-за галавы, з-за сьпіны, у полі вашага зроку зноў зьяўляецца лінія горызонту. Але як!.. Горызонт, а за ім земная панорама, з усімі лясамі, пабудовамі, рэкамі і дарогамі, здаецца перавярнутай і павольна плыве над вашай галавою!...

У гэты момант замаўкае гул мотора. Самалёт ляжыць уверх коламі, але вы гэтага зусім не адчуваеце: адцэнтраваю сілаю вас прыціскае да сядзеньня, і няма ніякага імкненьня выкінуцца. Корпус і крыльлі самалёта пераварачваюцца разам з вамі, а таму пераварачваньня вы не ўспрымаеце, а можаце пра яго здагадавацца. Вам здаецца, што самалёт стаіць нярухома і што гэта

зямля, уцёкшы пад хвост машыны, выплыла з-за вашае сьпіны і цяпер перабягае к носу самалёта... Самалёт сапраўды ўжо перавешваецца носам уніз. Адкінутае назад цела міжвольна нахінаецца наперад. Перад вачыма адна тольклі зямля, у якую „пікіруе“ ваш самалёт. Мотор маўчыць. Толькі расьцяжкі самалёта рэзка сьвішчуць і падвываюць на ўсе лады.

Вэртыкальнае падзеньне працягваецца нядоўга. Патрохі вы пачынаеце адчуваць, што вас зноў пачынае мацней прыціскаць да сядзеньня, і раптам дзесьці наверху зноў зьяўляецца горызонт і за ім неба... Цераз хвіліну ўсё прымае ненормальнае становішча.

На чарговай пятлі вы глядзіце не наперад, а ўбок. Уражаньне атрымліваецца такое, як быццам зямля пераварачваецца, імкнецца накрыць сабою самалёт, а потым, праскочыўшы міма і зрабіўшы поўны круг у вас над галавою, зьвяртаецца у мінулы стан...

Раптам вы зноў адчуваеце рэзкі ўздых, але адначасова і нахіл апарата ўбок. У адзін момант зямля ўплывае пад хвост, потым выяжджае збоку і запаўняе ўвесь кругавід. Прамільгнуўшае было неба знікае з поля вашага зроку, і зноў у надышоўшай цішы, пры выключаным моторы, самалёт западае носам уніз і потым плаўна выроўніваецца. Гэта быў пераварот цераз крыло, і зноў у вас не засталася ўражаньне, што кароценькі момант вы віселі ўніз галавою. У памяці засталася толькі недарэчнае, якое цяжка апісаць, становішча зямлі.

Пара спускацца. Аднак вышыня яшчэ вялікая, і летнік вырашае зрабіць глейцар. Мотор змаўкае, але самалёт задзіраецца носам уверх. Скора прападае хуткасьць, і самалёт, губляючы ўстойлівасьць, пачынае гушкацца і як-бы выплываць з-пад вас, правальваючыся ў паветры. Вось машына нахіляецца на крыло і пачынае спускацца моторам уніз. Вецер нечакана моцна задувае збоку. Момант—і перад вамі хутка прамільгнула неба, прыкрытае высунутаю, перакошанаю лініяй горызонту. Самалёт, усё яшчэ лежачы на баку, моцна перавешваецца носам уніз, і пад ім, калі толькі ў вас хоціць вытрымкі і фізычнай магчымасьці глядзець цераз борт „на вуліцу“, вы ўбачыце зямлю, якая на была форму лейкі і круціцца ў нейкіх нязвычайных скоках...

Глядзець у часе глейцара на зямлю часта ня могуць нават старыя лётнікі, і справа абмяжоўваецца нагляданьнем за прыладамі ды рэдкімі поглядамі звонку для праверкі на вока іхных паказаньняў, бо дзякуючы вельмі шпаркаму падзенню, стрэлкі заўсёды позьняцца ў сваім бегу па цыфэрбляце.

Пасьля ўсіх фігур самалёт усё яшчэ знаходзіцца над аэродромам на вельмі вялікай вышыні, каб непасрэдна накіроўвацца на пасадку. Лётнік вырашае згубіць гэту вышыню скаўзаньнем на крыле.

Мотор заціхае і цяпер толькі слаба грукоча. Самалёт нахіляецца набок, але ня робіць, як заўсёды пры гэтым, павароту,

а ляціць усё проста. Нясучыя роўнязі ў гэтым стане, аднак, ня трымаюць яго ў паветры, і вась вецер пачынае зноў задуваць збоку. Вы адразу адчуваеце, як самалёт цягне ў бок апушчанага крыла. Здаецца, што гэта крыло вась-вась упрэцца ў зямлю сваім канцом. Другое крыло, высока паднятае, адзінока глядзіць у пустату і злёгка ўздрыгвае на парываньнях ветру. Нахіленае становішча самалёту на гэты раз успрымаецца адразу, але зноў-такі здаецца, што не самалёт рухаецца наперад, а зямля плыве за канцом апушчанага крыла.

Вышыня—100 мэтраў. Лёгкі паварот у бок скаўзанья, і вецер пакідае задуваць. Самалёт выроўніваецца і па прамой лініі плянуе да аэродрому. Інакш кажучы, не самалёт нясецца, а „зямля імчыцца“ да яго насустрач, з нячуванаю хуткасьцю разьбягаючыся ўшыркі і набываючы знаёмыя абрысы і форму прадметаў, што знаходзяцца на ёй. Зямля здаецца цяпер жудаснаю: вась-вась яна праглыне вас разам з самалётам, набяжыць і разаб'е вас нашчэнт...

Аднак, чым бліжэй да зямлі, тым менш хуткім робіцца гэта набяганьне, цяпер больш прыкметна ўжо тое, што яна бяжыць назад, за хвост самалёта... Вась зямля ўжо зусім блізка. Хвост апарата завісае ўніз і наперад вам ужо нічога ня відно з-за задранай уверх масы мотора. Момант—лёгкі штуршок, за ім другі,—і хуткія частыя падскокваньні паказваюць, што кола коціцца ўжо па зямлі... Мотор раз дае штуршок, навялічвае грукатаньне, і машына, зрабіўшы паварот, хутка коціцца ў напрамку да ангараў, адкуль насустрач бягуць мэханікі. Яшчэ сэкунда—і астаноўка...

Вы выходзіце з самалёта, стараючыся даць сабе ўяўленьне ў тым, што толькі з вамі адбывалася. Вы ведаеце, што былі там, на нязьмернай вышыні, над воблачным морам, куляліся над жудасным бяздоньнем і... ня можаце гэтаму паверыць!

Частка першая

У ІМПЭРЫЯЛІСТЫЧНАЙ БОЙЦЫ

Першы паветраны бой у сусьветнай гісторыі

Першыя косыя праменьні сонца пырснулі з-за горызонту і адбіліся золатам на асеньніх лістох і чарапічных дахах дамоў мястэчку Жолкіеў, недалёка ад гораду Львова. Надыходзіў дзень 26 жніўня 1914 году.

Усё было ціха і спакойна, і толькі зрэдку здалёку, зьдзіўляючы сваёй дзікаю недарэчнасьцю, далятаў цяжкі і чужы прыродзе, гук гарматнага стрэлу.

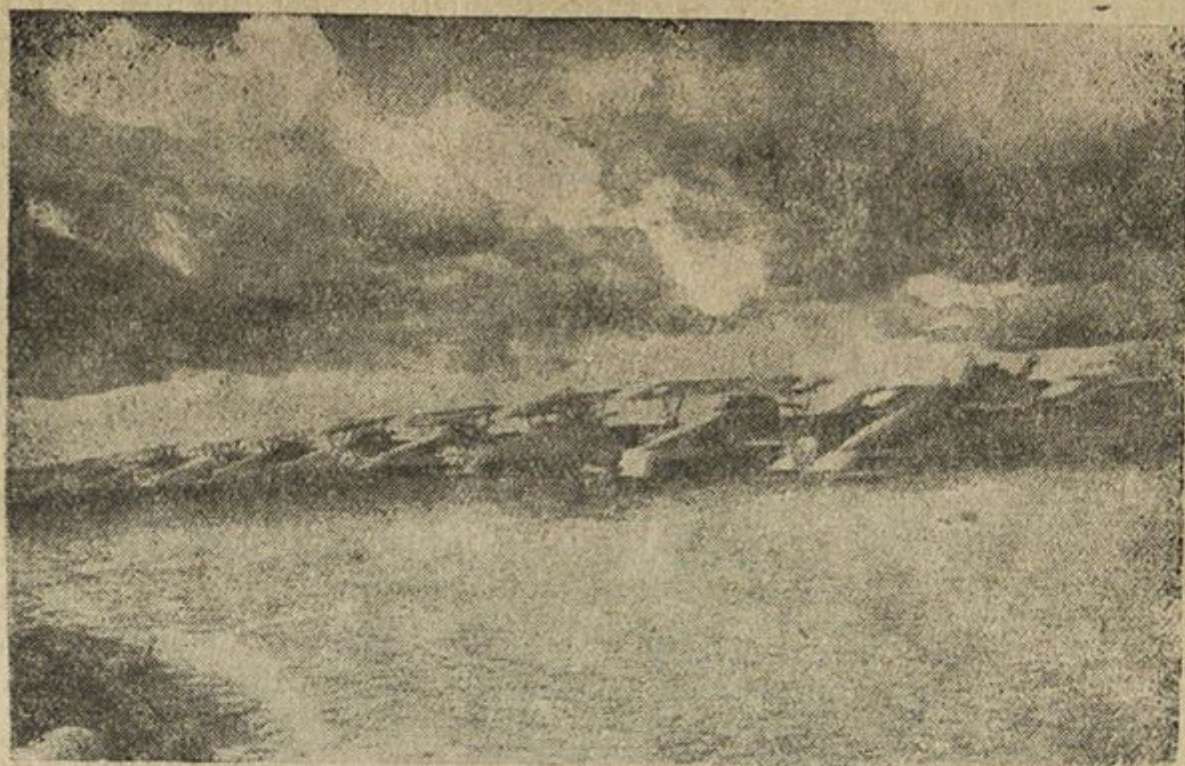
Гэты гук гаварыў пра вайну, гаварыў пра тое, што там, за гэтым дрэмлючым мястэчкам, за дрэвамі садоў і пералескам, што відаць здалёку, ужо разьліліся струмені крыві, і хітра разумныя мэханізмы, стварэньні скажоных мазгоў чалавека-зьвера, ужо паімчалі цераз прастору сьмерць і разбурэньне ў гонар кучак бязуважных людзей, якія яшчэ спакойна сьпяць у гэты час у далёкіх сталіцах.

Стрэлы чуліся рэдка і гультайна, нібы спрасонку пасьяля кароткай начной сьпячкі, але вось да іхных разьмерных удараў далучыўся новы гук.

Сьпярша ў ціхім ранішнім паветры адчулася нейкае дрыжэньне, якое цяжка ўлавіць. Гэта дрыжэньне перайшло ў слабы нявызначаны гул; ён рос, насоўваўся, пашыраўся і нарэшце заліў магутным мэталёвым акордам і мястэчка, якое толькі што прасыналася, і шырокі луг, на якім шарэлі насычаныя расою раскіданыя шырокія палаткі.

У туманным ад ранішняга параваньня небе паказалася дубальтовая лінія штучных птушак.

Адразу ажыло ўсё навокала і забегалі фігуры ў шэрых шынэлях. З-за садоў данесьліся нястройныя вінтовачныя залпы. Яны прарэзваліся грукочучай лавінай кулямэта. Вораг, падымаючыся ў вышыню, спакойна ляцеў далей.



Эскадрыльля расійскіх зьнішчальнікаў у 1915 г.

Раптам полы аднэй з тых палатак, што прымасьціліся на канцы луга, адкінуліся. Групка людзей, апранутых у чорную скуру, выкаціла на луг лёгкую жаўтавата-шэрую птушачку—спортыўны моноплян сыстэмы Морана. У параўнаньні з грузнай машынаю аўстрыякаў, якая цяпер ужо ясна вызначылася на фоне неба, расійскі самалёт здаваўся дзіцячай цацкай. Захутаны ў скуру, нібы закуты ў сярэднявяковыя латы, падыходзіць лётнік да Морана, вострым звыклым поглядам аглядае кожную шрубку машыны і садзіцца ў яе.

Мотор запусчаны. Хвіліна неспакойнага чаканьня, у часе якой лётнік сваім спрактыкаваным слыхам правярае правільнасьць яго работы і потым... махнуў рукою—і адпусчаная машына, з высока паднятым хвастом, праносіцца па зьяючым расою лузе, падскоквае на купіне, на момант, як-бы замірае ў паветры і, крутка нахінуўшыся набок, узьлятае ўверх з рэзкім паваротам...

Усё замёрла... Павінна было адбыцца тое, чаго яшчэ ня бывала—бой у паветры. Людзі, што засталіся на зямлі, і верылі ў посьпех і баяліся. Верылі таму, што вельмі-ж вялікая была слава таго, хто веў гэту птушачку, якая імкнулася ўсё ўверх. Баяліся, бо яго ўсе вельмі любілі.

У крохкім Моране, над панорамай, якая разгарнулася у неабсяжную шырыню, несься Пётра Мікалаевіч Несьцераў, лётнік, які першы ў сьвеце зрабіў мёртвую пятлю.

На варожай птушцы заўважылі прасьледваньне... Няўпэўнена пахісталася яна з боку на бок, як-бы ня ведаючы, што рабіць, і раптам, крута завярнуўшыся, пачала ўцякаць у бок свайго разьмяшчэньня.

Але было ўжо позна. Маленькі Моран дагнаў свайго цяжка-ве снага ворага. Гудзеньне абодвух мотораў зьлілося ў адзін с уцэльны зьвярыны рэў. Несьцераў робіць круг над аўстрыйскім самалётам і раптам каменем, як каршун, кідаецца на яго ўніз і б'е калёсікамі шасі свайго самалёта...

Дзьве чорныя кропкі ў небе зьліліся на момант у адну... потым разыйшліся. Аўстрыяцкая машына з абламаным крылом была ўнізе і неслася неяк дзіўна, бокам, усё больш і больш нахіляючыся носам уніз. Вось яна раптам абярнулася вакол сваёй восі, яшчэ і яшчэ раз, і, шалёна круцячыся, глейцарам панеслася да зямлі.

Але што з Несьцеравым? Ягоны самалёт яшчэ ў паветры аднак мотор не працуе. Павольнымі плаўнымі кругамі спускаецца лёгкакрылы Моран некалькі ў боку ад лугу-аэродрому. Ніжэй, ніжэй, і вось ён схаваўся за недалёкімі садамі... Усе паралегчана ўздыхаюць—ну, нічога, мусіць пашкодзіў мотор і ня змог дацягнуць да аэродрому... спускаўся-ж плаўна...

Кінуліся да месца спуску... На маленькай палянцы, падняўшы да неба паламаныя калёсікі ляжаў перавярнуўшыся Моран. Несьцераў быў пад ім з пераломленым хрыбтом, без аніякіх адзнакаў жыцця...

Як я спаліў „кілбасу“¹⁾

Наш аэродром быў недалёка ад мястэчка Новыя Баранавічы, якія ў гэты час былі ў руках германцаў. Абставіны на фронце даволі спакойныя, але нашай рабоце вельмі перашкаджаў варажы зьмейкавы аэростат або, як яго называлі, „кілбаса“.

Кожны дзень, гадзіне а дванаццатай, гэта „кілбаса“ падымалася за Новымі Баранавічамі і прымушала спыняць ўсе перасоўваньні ў бліжэйшым тылу, бо інакш нашы меркаваньні былі-б вядомы ворагу. Гадзіне а трэцяй „кілбаса“ апушчалася, нібы дражнячы нас, але хвілін цераз трыццат-сорак, толькі мы вырашалі прыступіць да якой-небудзь справы, падымалася зноў і боўталася ў паветры да надыходу цемры.

Якраз у гэты час да нас у атрад прыслалі запальвальныя ракеты „Ле-Прыэра“, якімі французы на заходнім тэатры вайны карысталіся для зьбіваньня аэростатаў. Рашыў выпрабаваць іх і я.

Падрыхтоўваўся я да гэтай атакі, першай ў нашай практыцы, такім чынам: перш усяго, каб аблегчыць самалёт, я зьняў з яго кулямёт, а па баках на стойкі самалёта прымацаваў з кожнага боку па тры ракеты. Да ракет па стойках і да краёў крыльляў так, каб іх не сарвала ветрам, правёў электрычныя правады ад акумулятара і загадзя паспрабаваў усё пабудаваньне на зямлі.

1) Успаміны лётніка Камінскага.

Усё ішло як па масьле: у час націсканьня кнопкі контакту акумулятару без адказу запальваў ракету, яны з сіпеньнем ляцелі наперад, і на адлегласьці ста мэтраў ад самалёта ўсе шэсьць штук стыкаліся ў адным пункце, утвараючы суцэльны вогнены клубок.



„Кіlbаса“ боўталася ў паветры да надыходу цемнаты

Замяніўшы выпушчаныя для спробы ракеты новымі, я ўжо хацеў выляцець, але ў гэты момант нямецкі аэростат пачаў спускацца—я-ж і забыўся, што а трэцяй гадзіне ён робіць „абедзены перапынак“. Давялося чакаць зноў, і чаканьне на гэты раз здалося надзвычайна доўгім,—цэлыя сорак хвілін абедаў немец!..

Нарэшце срэбная „кілбаса“ павольна выплыла зноў з-за верхаў дрэў на горызонце. Вышэй, вышэй, і вось яна застыла нярухома мэтраў на тысячу вышыні. У адну хвіліну мэханікі запустылі мне мотор, і я выляцеў.

Сьпярша я пачаў набіраць вышыню кругамі над самым сваім аэродромам, а потым адляцеў нават трохі ў тыл, каб для немцаў было менш магчымасьці мяне заўважыць і падрыхтаваць „сустрэчу“. Толькі падняўшыся на 3000 мэтраў, рашыў я падварнуць пад фронт, пры гэтым збавіў абароты мотора настолькі, што самалёт толькі-толькі мог трымацца ў паветры, ня губляючы вышыні.

Праўда, дзякуючы гэтаму я набліжаўся да свае ахвяры куды павольней, але затое мотор толькі зьлёгка гудзеў, і на зямлі за грукатам перастрэлкі мяне пачуць не маглі.

Пералятаючы лінію фронту, я склаў плян нападу. Сонца было ад мяне на прамой лініі за аэростатам, вецер-жа дзьмуў збоку, так што аэростат вісеў да мяне бокам,—становішча надзвычай выгоднае!

Ясна—трэба пераляцець над аэростатам і зьмясьціцца паміж ім і сонцам. А з тае прычыны, што простым вокам глядзець на сонца нельга, то, значыць, з аэростату мяне наглядальнік ня можа ўбачыць. З другога боку, і я падыйду да аэростата—з боку варажага тылу.

Так я і зрабіў. Заляцеўшы на некалькі кілёмэтраў у тыл варажага стану і зьмясьціўшы свой самалёт прыблізна на адну лінію паміж сонцам і „кілбасою“, што гультайна пагушквалася ў паветры, я выключыў зусім мотор і, крута нахіліўшы самалёт носам уніз, камнем панёсься на супраціўніка. На шырокім срэбрыстым баку балёна выразана відаць быў нямецкі распазнавальны знак—чорны мальтыйскі крыж, і яшчэ здалёк усім самалётам пачаў у яго прыцэльвацца.

Ад хуткасьці майго падзе нья здавалася, што ня я, а аэростат, шпарка падымаючыся, імчыцца да мяне насустрач, з наймавернай хуткасьцю павялічваючыся ў сваіх разьмерах. Нарэшце, калі я адчуў, што яшчэ сэкунда—і адбудзецца стычка, я націснуў кнопку, якая запальвала першыя чатыры ракеты. (Астатнія дзьве я рашыў пакінуць ў запас на выпадак, калі не пападу).

З сіпеньнем і дымам ракеты панесьліся наперад, і амаль у той-жа момант, ледзь толькі вышэй мальтыйскага крыжу, на тэлаве „кілбасы“ шугнуў яскравы агонь. Рэзка нацягнуўшы на сябе ручку кіраванья, я прымусіў свой самалёт зрабіць скачок над аэростатам, які гарэў і, накіраваўшы яго да сваіх пазыцый, абяр-

нуўся і пачаў глядзець назад. Відаць было, як вялікае полымя ахапіла верх аэростату, потым полымя і дым акуталі яго цалкам і ён пачаў павольна падаць.

Наглядаючы такім чынам тое, што адбываецца, я ў той-жа час левай рукою стараўся ўклучыць контакт майго мотора. Мотор, аднак, не пачынаў працаваць—выявілася, што я, выключаючы мотор перад атакаю, забыўся зачыніць ў яго праход бэнзыну; цяпер-жа бэнзын заліў мотор настолькі, што запальваньне не магло адбыцца. Рабіць нечага, гляджу на альтымэтр—вышыня ўсяго 900 мэтраў. Да сваіх пазыцый не дацягнуць, а тут яшчэ і з зямлі пачалі ўжо абстрэльваць. Закрыў бэнзын і пачаў працягваць плянаваньне, як толькі мог, адхопна.

Раптам, ужо на вышыні 700 мэтраў, мотор даў некалькі пошугаў. Даю бэнзын, і... ён пачынае працаваць. Адразу паставіўшы рулі на ўздым і робячы зыгзагі, каб перашкодзіць у сябе цэліцца, пачаў уцякаць.

Пералятаючы лінію фронту, я на хвіліну выключыў мотор, каб паслухаць, што робіцца на зямлі: адсюль неслася шалёная стрэляніна і з вінтовак, і з кулямётаў, і з гармат, але, як відаць вораг пароў гарачку, і дрэнна разьлічваў прыцэл.

Азірнуўся яшчэ раз назад: было відаць, як з таго месца, куды зваліўся аэростат, падымаўся густы слуп чорнага дыму.

Уключыўшы мотор, я ўжо бяз усялякіх далейшых ускладненняў зьвярнуўся да сябе на аэродром. На вялікае здзіўленьне ў самалёце ня было ніводнай прабоіны.

Скок на парашуце¹⁾

Паветатрад, у якім я працаваў у якасьці артылерыйскага наглядальніка, стаяў недалёка ад выкручастай Бярэзіны, у вёсцы троху на поўдзень ад мястэчка Крэва.

25 жніўня 1917 г. ясная асеньняя раніца і празрыстасьць паветра, пазбаўленага зусім ад туманаў, абяцала добрыя ўмовы для новых нагляданьняў. Снабдзіўшы кош тэлефонам, праверыўшы сапраўднасьць парашута і захапіўшы на кожны выпадак вінтоўку-кулямёт, я, нарэшце, сеў туды сам са сваімі картамі, біноклямі і стэрэотрубою.

Команда пачынае адпушчаць вяроўкі-паясныя, што зьвешваюцца з бакоў, і я, крыкнуўшы на разьвітаньне, каб мяне здалі як мага вышэй, пачаў умошчвацца ў кошы з комфортам, бо трэба было нярухома сядзець шмат гадзін.

На вышыні 580 мэтраў уздым скончыўся. Я ў самым найлепшым настроі, дзякуючы яснай і цёплай раніцы, узяўся за сваю восемнаццацікратную трубу. Лёгкі паўночна-заходні ветрык, мэтраў пяць у сэкунду хуткасьцю, зьлёгка пагушукваў кош, і ад гэтага было цяжкавата наглядаць.

1) Успаміны паветраплавацеля Варанцова.

Не пасьпеў я правісець у паветры і дзесяці хвілін, як загуло ў навушніках надзетага на галаву тэлефоннага шлему, пачуўся голас: „На вас ляціць з паўночна-заходняга боку германскі самалёт“. Потым усё замоўкла, і толькі зьнізу данесься шум аўто-лябёдка, што пачала працаваць, якая хутка намотвала назад трос, што ўтрымліваў аэростат.

І сапраўды, цераз момант кош здрыгануўся, і стрэлка алтыметра павольна папаўзла ўлева.

З прычыны таго, што мяне пачалі спушчаць, нават не запытаўшы ў мяне маёй згоды, я рашыў, што варожы самалёт мусіць знаходзіцца ўжо зусім блізка, і, хаця я і ня чуў гуду яго мотора, але ўсё-ж, адклаўшы стэрэотрубу, паспрабаваў, ці не адчапілася выпадкова стропа парашуту ад ахапіўшых мяне шлеяк.

Узяўшы ў рукі вінтоўку-кулямёт, я пачаў аглядацца, але як ні шукаў самалёту з паўночна-заходняга боку, нічога ня было відно. Толькі ў далячыні ўспыхвалі дымкі рваўшыхся шрапнэляў, і я пачаў ужо сумнявацца: няўжо гэта была прычына ўсёй панікі?

Раптам зусім блізка, справа ад мяне, раздалося нечаканае гудзеньне мотора, які толькі што пачаў працаваць. У адзін момант я абярнуўся і з нябачнаю хуткасьцю, чыста машынальна, перакінуў на борт коша цяжкі кулямёт...

З боку сонца, асьляпляльна блішчучы ў яго праменьнях, на аэростат амаль вэртыкальна падаў варожы самалёт. У той-жа момант скрозь гудзеньне яго мотору прарвалася таканьне кулямёта, і я ўбачыў сьлед ад ляцеўшых на мяне запальвальных куль. Хутка прыцэліўшыся, пусьціў агонь па самалёце і я.

Страляць даводзілася проста на сонца, і бляск да болі рэзаў вочы. Мне здалося, што самалёт ўрэжацца проста ў аэростат, і мы абодвы, зьмяшаўшыся ў адзін бясформены вогнены клубок цераз момант рынемся каменем уніз.

Аднак цераз сэкунду самалёт зрабіў паварот і схаваўся ад мяне за шырокім тулавам майго аэростата. Я паставіў кулямёт у куток коша, і толькі пачаў аглядацца, ці не падпалілі мяне, як раптам адчуў, што кош рэзка рынуўся ўніз, высьлізваючы з-пад маіх ног.

Было ясна—аэростат запалены і ўжо падае.

У мяне толькі быў адзін шанс выратавацца ад вернай пагібелі—выкінуцца па парашуце, і зрабіць гэта трэба было зараз-жа ў гэту сэкунду, каб, набыўшы хуткасьць падзення, большую, чым у гарэўшага аэростата, аддзяліцца ад яго і даць магчымасьць парашуту разгарнуцца ўжо далёка ад вяровак і прылад, што апутвалі аэростат.

Хутка праверыўшы, ці не зачапілася за што-небудзь стропа ад парашута, я стаў нагамі на борт коша і... зрабіў крок у лустату.

У той-жа момант вецер так і засьвістаў у маіх вушах. Ад шпаркасьці падзення кашулю вылуплівала ветрам з-пад дзягі і шлеяк парашута і задзірала ўверх, да галавы. А ў галаве ма-

латком стукалі словы: „Няўжо не разгорнецца? Няўжо не разгорнецца? Тады магіла... блін!“

Аднак, праз момант, які здаўся вечнасьцю, з мяккім шаласьценьнем і хлопаньнем шаўковай тканіны парашут разгарнуўся. Мяне моцна скаланула за каўнер, і на момант здалося, што я імпэтна панёсься ўверх,—так рэзка адчулася хуткая астаноўка надзеньня... Глянуўшы ўверх, я з палёгкаю ўбачыў над сваёй галавой вялізны парасон парашута, крэмавы колер якога неяк асабліва прыемна вырысоўваецца на фоне блакітнага неба.

Але можаце ўявіць сабе мой жах, калі ў наступны-ж момант я ўбачыў, што проста на мяне валіцца гарэўшы аэростат. Чорны дым, язычкі полымя і лахманы незгарэўшай тканіны, якія вуглавата тырчалі з полымя, мелі выгляд нейкага жудаснага плашча, і гэты плашч з усім імпэтам даганяў мяне.

Але як відаць мне пашанцавала. Той самы норд-вэст, які перашкаджаў праводзіць нагляданьні, цяпер аднёс мяне з парашутам у бок, а команда, якая знаходзілася на зямлі, таксама не дрымала і адцягала ад мяне аэростат з дапамогаю надзетага на трос бягучага блёку... Нарэшце маса бушуючага полымя перапутаных снасьцей і дымных шкумоцьцяў з шумам праляцела ўніз. Ад перагарэлых вяровак аддзяліўся і, перавярнуўшыся, пачаў падаць кош, з якога пасыпаліся вінтоўка-кулямёт і іншыя прылады ды інструманты. Мяне толькі абхапіла цяплынёю ды некалькі разоў павярнула ў віхры, які пасьля сябе пакінуў аэростат.

Можаце сабе ўявіць маю радасьць! Я быў літаральна „на сёмым небе“. Пада мною было іржавае балота. Спалохаўся—як бы ў гэтым балоце не ўтапіцца, але хутка заспакоіўся, бо ўбачыў, што недалёка пасецца конь, і яму вада даходзіць толькі да кален. Была няпэўнасьць толькі ў хуткасьці ветру, дзякуючы якой мяне нямінуча павінна было пацягнуць да зямлі, калі я не пасьпею хутка адчапіць парашут.

Працягваю руку за шыварат, каб намацаць гайлік і... гучна лаюся, як быццам нехта мог мяне пачуць: кастылёк, што прышпільвае парашут да шлеяў, вельмі моцна заматаны шпагацінаю: нехта пастараўся, каб не адчапіўся сам... Сунуў руку за фінскім нажом, але ён так прыціснуты нацягнутымі шлеямі, што выцягнуць яго немагчыма...

Хлёп... Гэта мае ногі з разгону б'юць па вадзе. Момант—і я па пояс у гразі і тросьні, але новы рывок—і мяне амаль выцягвае ўсяго. Парашут надзімаецца, як парус, і хутка імчыць мяне, як на саначках, па сьлізкай паверхні балота. Спрабую за што-небудзь ухапіцца, але толькі рэжу рукі аб чарот ды вырываю жменямі мох. Нарэшце шчасьліва запутваюся ў кустох і вызваляюся ад пут з дапамогаю салдат, што падбеглі да мяне з усіх бакоў.

Бой з асілкам¹⁾

Каля 7 гадзін раніцы 25 верасня 1916 г. у памяшканьні нашага інтэрнату пранёсься трывожны крык:

— „Сікорскі ляціць“.

Усе ўскочылі і кінуліся на аэрадром, каб паглядзець на гіганта.

Я хутка аправуўся і загадаў падрыхтаваць самалёт да старту. Яшчэ ні разу мы ня былі так хутка гатовы да палёту. Цераз некалькі хвілін я з наглядальнікам былі ўжо ў паветры.

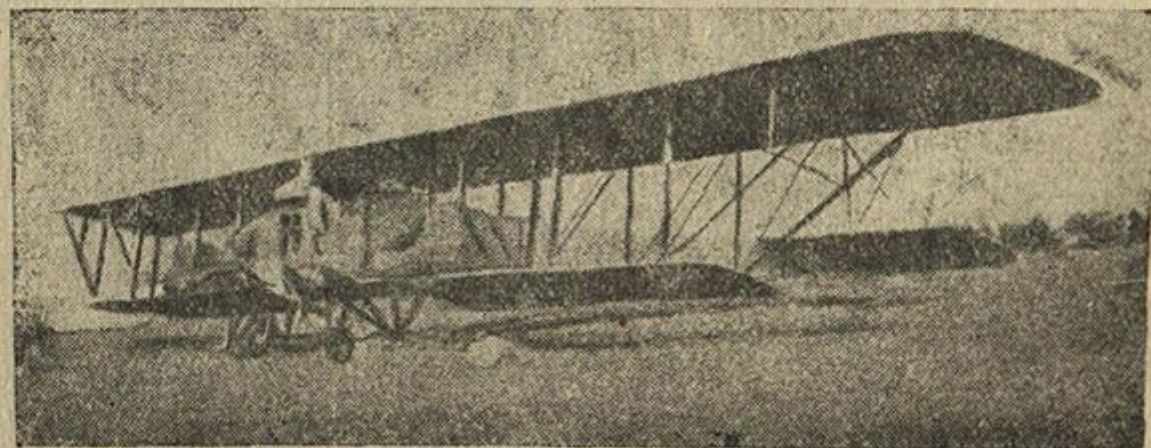
Была цудоўная асеньняя раніца. У паветры было прыгожа: самалёт хутка браў вышыню. У дваццаць хвілін мы дасягнулі 2.500 мэтраў і заўважылі доўгую вузкую рыску „Сікорскага“, які пералятаў лінію фронту на вышыні каля 3.000 мэтраў.

Я яшчэ раз абляцеў наш аэрадром, потым, вялікаю дугою набліжаючыся да „Сікорскага“, падняўся на аднолькавую з ім вышыню.

Тут трэба было хутка скеміць, як распачаць напад, бо баяліся, што ў „Сікорскага“ моцнае ўзбраеньне, і казалі, што ад яго пацярпела ўжо ня мала германскіх самалётаў.

Я даў ворагу заляцець на 3—4 кілёмэтры ў глыб нашага фронту і паляцеў роўналежна яму на адлегласьці каля тысячы мэтраў, каб разьведаць, якую мэту ён абраў для скіданьня бомбаў. Выявілася, разважаючы па накіраваньні палёту, што ён абраў штаб дывізіі, разьмешчаны ў дзесяці кілёмэтрах ад фронту, але ён памыліўся, бо за некалькі дзён перад гэтым штаб дывізіі пераехаў у другое месца.

Маючы сонца ззаду, я, нарэшце, напаў на „Сікорскага“, трымаючыся з левага боку ад яго і выбіраючы найбольш слабую яго частку—зачыненую кабіну. На дыстанцыі ў 300 мэтраў мы адкрылі агонь. Мэта была вялікая і добра відна. Гігант спакойна ляцеў



Самалёт тыпу „Ілья Мурамец“ Сікорскага

¹⁾ Гэты нарыс ёсьць апавяданьне германскага лётніка пра бой яго з расійскім „Мурамцам“.

далей, не зварочваючы на нас увагі. Ён быў параўнаўча ціхаходны, але добра падымаўся ўверх.

Цераз некалькі хвілін я наблізіўся да яго на 160 мэтраў і на вялікую сваю радасьць мог устанавіць, што першыя мае стрэлы папалі трапна, бо крайні правы мотор, як відаць, прастрэлены. Вінт закруціўся павольна і зусім спыніўся. Толькі тры моторы цягнулі самалёт: адзін правы і два левых. „Сікорскі“ пачаў губляць вышыню.

Раптам у верхняй паверхні адкінуўся люк, і зьявіўся кулямётчык, які адкрыў агонь па нашым самалёце.

Я наблізіўся на 100 мэтраў, і мой наглядальнік зноў адкрыў агонь. Я вёў самалёт так, што мы маглі ўзяць на прыцэл кабінку над нашай паверхняю. Моцнай пlynняю паветра ад вінтоў „Сікорскага“ наш самалёт кідала на ўсе бакі, і каб аўладаць ім і не пераляцець „Сікорскага“, які напаў-бы на мяне ззаду, мне ня раз даводзілася ставіць самалёт на нос.

Тымчасам я наблізіўся на 50 мэтраў і мог бачыць кожны рух ворага ў самалёце. Кулямётчык з верхняй паверхні схаваўся, але ў той-жа момант адчыніліся адкідныя дзьверцы ў хваставой частцы самалёта і нас абстралялі адразу з двух або трох кулямётаў¹⁾. Кулі стукалі па маім самалёце, як гарох.

У гэты момант я даў мотору пэўны лік абаротаў і вялікім скачком пераляцеў цераз супраціўніка, таму большая частка куль пранеслася нада мною. Зараз-жа я ўбавіў газ, паставіў апарат на нос, проста на супраціўніка, і мог такім чынам абстраляць яго кабінку зьверху і збоку. Такі манэўр я паўтарыў тройчы. Тымчасам мы загналі „Сікорскага“ на 6—10 кілёмэтраў у глыб нашага распалажэньня. Бачачы, што ён спушчаецца ўсё больш нізка, я меў надзею прымусіць яго сесьці на зямлю.

Нечакана ён спрабаваў зрабіць левы віраж, мусіць, дзеля таго, каб, хутка плянуючы, выйсьці за лінію фронту. У гэты момант я таксама даў крута ўлева і зноў, страляючы, напаў на яго з флянгу.

Зараз-жа я заўважыў, што гігант пачаў хістацца. Ён нечакана перакруціўся тры разы вакол самага сябе і пачаў старчком падаць.

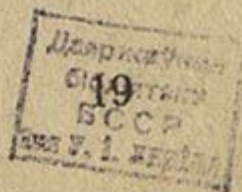
У гэты час у яго адарвалася вонкавая частка верхняй паверхні. Потым ён ўдарыўся вобзем і быў зусім разбураны выбухам бомбаў, якія летнік ня выкінуў перад бойкаю.

На турэцкай шхуне замест самалётаў²⁾

Дванаццатага сакавіка 1917 году нашаму гідраатраду было загадана тэрмінова пагрузіцца на караблі, каб утварыць разведку і скінуць бомбы ў раёне Босфору. Гэта была першая опэрацыя

¹⁾ Гэта, мусіць, нямецкаму лётніку здалася ад хваляваньня: „Мурамец“ ня мог адстрэльвацца з боку хваста больш, чым з аднаго кулямёта.

²⁾ Успаміны морскага лётніка М. Сяргеева.

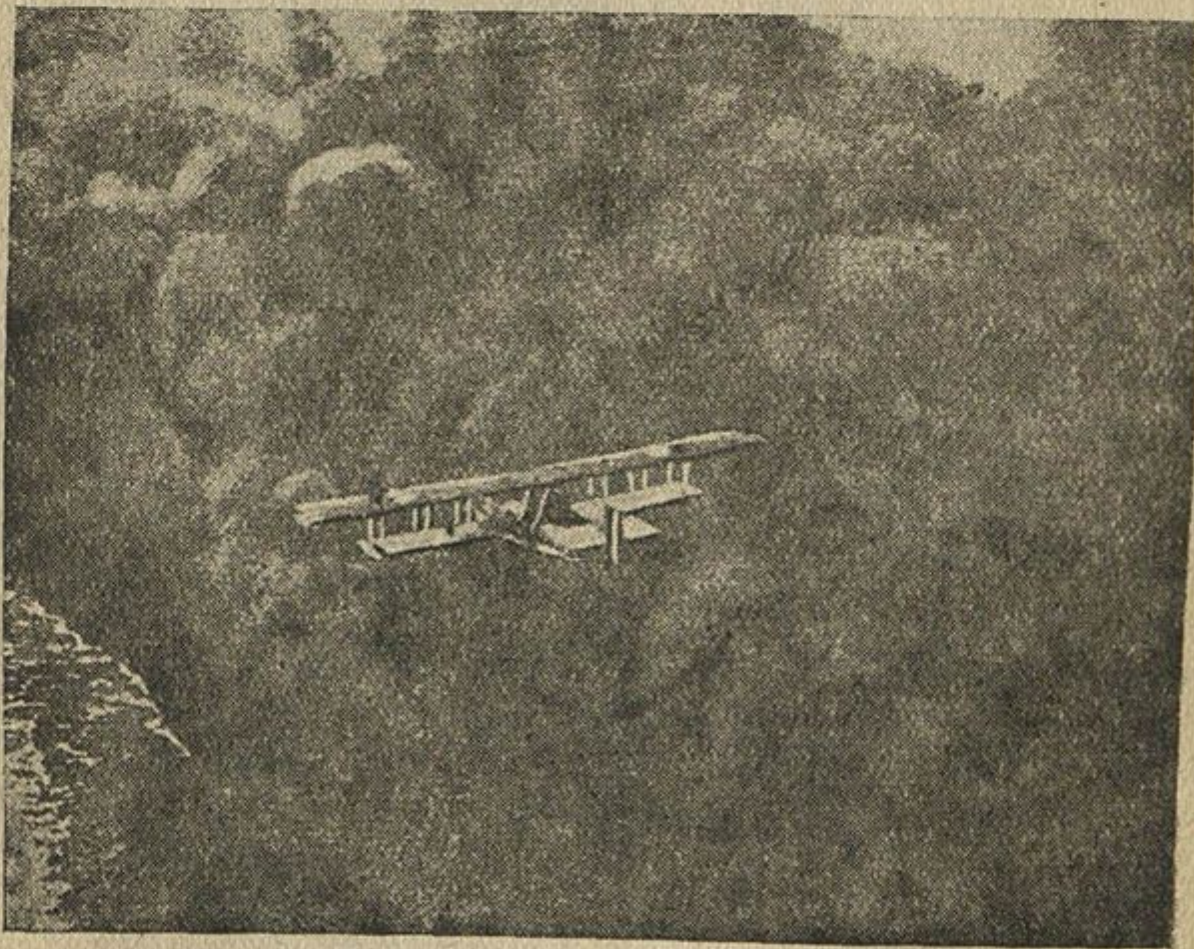


нашых гідрасамалётаў у гэтым раёне, мы да яе доўга рыхтаваліся, і кожны з лётнікаў даўно марыў убачыць з вышыні птушынага лёту Канстантынопаль.

Уранку 14 сакавіка караблі-маткі, якія суправаджаліся эскадраю з аднаго дрэдноўта, некалькіх крэйсараў і дывізіёна мінаносцаў, падыйшлі да Босфору. Пагода была цудоўная, навокала ціха, мора, як люстэрка. Адным словам, усё прадказвала ўдалы вынік апэрацыі. Караблі-маткі застопарылі машыны, пачалі працаваць лябёдка, і гідрасамалёты плаўна саскаўзнуліся на ваду каля бартоў матак. Лётнікі і мэханікі па штормаваых трапах спусьціліся ў свае апараты. Гулка запрацавалі моторы, і восем гідрасамалётаў, плаўна адарваўшыся ад вады, падняліся ў паветра.

Мне было дадзена заданьне—зрабіць разведку ад вусьця Босфору да мысу Кара-Бурну, аглядзець раён возера Дэркос, дзе магла быць станцыя варожых гідро, і скінуць бомбы на батарэй, разьмешчаныя каля берагу. Узяўшы курс па кампасе, я пачаў набіраць вышыню, каб быць па-за абстрэлам батарэй і каб у выпадку, калі спыніцца мотор, мець магчымасьць сплянываць назад у мора. Аднак мая „дзевятка“ туга ішла ўверх, і я дасягнуў берагу, маючы толькі 1000 мэтраў вышыні. Усё ішло добра. Мэханік рабіў здымкі берагавой паласы і па карце адзначыў месцы заўважаных батарэй.

Агледзеўшы раён Дэркоскага возера і не заўважыўшы там нічога падазронага, я павярнуў да Кара-Бурну, дзе і ўбачыў



Нам хацелася яшчэ раз глянуць на вынікі бомбардаваньня

некалькі гармат вялікага калібру, як відаць добра абароненых зверху бэтоннымі або сталёвымі купаламі. Робячы кругі і скідаючы бомбы, я вельмі захапіўся і зьнізіўся да 500—400 мэтраў, добра яшчэ, што з зэнітных гармат мяне не абстрэльвалі. Скінуўшы ўсе бомбы і маючы намер зрабіць яшчэ адзін курс, каб убачыць вынікі бомбардаваньня, я заўважыў, што ў маіх верхніх баках амаль не асталося бэнзыну. Азірнуўся назад, думаючы, што не працуе паветраная помпа, якая падае бэнзын з галоўнага баку ў верхнія,—бачу, што працуе. У чым-жа справа? Даю знак мэханіку, той—да ручной помпы, але ўзровень бэнзыну не прыбывае. Справа—дрэнная; даводзіцца садзіцца амаль каля самых турэцкіх берагоў, ды яшчэ па мінным загараджэньні, куды нашы судны ня змогуць падыйсьці...

Адляцеўшы трохі ад берагу я зрабіў пасадку, каб больш старанна аглядзець, што здарылася. Выяўляецца—галоўны бак пусты. Бэнзыну—ні кілёграма, і ў самой лодцы зьявілася вада. Дрэнна! Мусіць прабоіна ў дне лодкі... Раптам мэханік паказвае сьлед кулі, што прабіла бак і левыя роўніцы. У пылу захапленьня я і не заўважыў, што мяне абстрэльвалі з кулямёта! Думаць доўга было некалі, і я вырашыў яшчэ раз падняцца ў паветра, з разьлікам убачыць у моры які небудзь з нашых мінаносцаў. І раптам—о, шчасьце!—бачу, што на горызонце сапраўды нешта бялее. Гэта турэцкі парусьнік. Мы з мэханікам пераглянуліся і з аднаго погляду зразумелі адзін аднаго, што ў гэтай шхуне наша выратаваньне, што ёсьць моцы нясемся да яе і адкрываем кулямётны агонь.

Чатыры туркі ў фэсках, што былі на шхуне, падымаюць уверх рукі, крычаць: „Алла, алла!“, потым кідаюцца да шлюпкі, прывязанай да кармы шхуны, садзяцца і хутка вяслююць у напямку пад бераг. Я іх не затрымліваю.

Вось яна—наша выратавальніца! Двухшчоглавая прыгожая шхуна з бездапаможна зьвешанымі парусамі!

Прывязаўшы наша гідра да кармы, мы з рэвольверамі ў руках узьлезлі на шхуну і, пераканаўшыся, што нікога з турак там не асталося, зараз-жа забралі з самалёта кулямёт, вінтоўку, кампас, фотографічны апарат і ўсе каштоўныя прылады. Але провізія? Пачалі шукаць па ўсіх кутках і знайшлі некалькі белых хлябоў, кофэ, цюцюн і сярнічкі, бачонак з прэснаю вадою,—адным словам, амаль усе неабходнае для морскага вандраваньня... А ў моры, як на злосьць, паўнейшы шціль!

Усю ноч ня спалі, чакалі то якога-небудзь з нашых мінаносцаў, то туркаў, але нікога ня было. Самалёт-жа ўсё больш і больш апушчаўся ў ваду і пад раніцу апусьціўся ўжо да ніжніх роўніц. Нарэшце а гадзіне пятай раніцы пацягнуў лёгкі ветрык з берагу... Мы вырашылі затапіць самалёт, расстраляўшы яго з кулямёту, і ісьці, пад парусамі ў Сэвастопаль. Другога выйсьця ў нас ня было.

Было вельмі тужліва глядзець, як тапіўся апарат, расстрэльваемы ўласнымі кулямі... Затапіўшы яго і замацаваўшы паруса, мы хутка схаваліся ад віду берагоў, кіруючы па компасе на вецер. Вецер увесь час узмацняўся, і шхуна, разрэзваючы вострым носам ваду, шпарка ўносіла нас у мора. Зьмяняючыся па чарзе каля руля, складаючы розныя пляны, мы думалі, што цераз тры-чатыры дні прыгожа ўвойдем пад парусамі ў Сэвастопальскую затоку, к нявыяўнаму здзіўленьню нашых таварышоў.

Аднак мы забыліся пра буры ў сакавіку на Чорным моры. Плаваючы да гэтага сем гадоў на Бальтыцкім і Чорным морях, я сустракаў шмат усякіх выпадкаў, але таго, што мне давалося перанесці на шхуне ў гэты шторм, я, мабыць, ніколі не забуду.

На трэці дзень нашага вандраванья, гадзіне а чацьвертай дня, вецер, што дзьмуў да гэтага ўвесь час нам у карму, раптам рэзка зьмяніўся і пачаў дзьмуць з норд-вэста. На горызонце з таго-ж боку паказалася злавеснае чорнае воблака, якое пачало хутка да нас набліжацца.

— Ну, будзе сёньня шторм!—сказаў я, і мы пачалі рыхтавацца.

Замацавалі паруса, узялі рыфы і над рулём зрабілі будку з брэзэнту. Шчомеры шхуны былі аблеплены птушкамі, якія рабілі вясенні пералёт. Бедныя—яны таксама, як і мы, шукалі ратунку на шхуне. Ад спалоху і холаду яны забіваліся ў трум, садзіліся на мае плечы, а адну вельмі прыгожанькую птушачку, што села мне на калені і калацілася ад холаду, я ўзяў у рукі і паклаў сабе пад аўчынную куртку, дзе яна, відавочна адчувала сябе даволі добра.

Хвалі кідалі нашу шхуну як шалупаіну, і кіраваць было вельмі цяжка, бо пры парываньнях ветру яе магло абярнуць. Што-ж рабіць? Спусьціць паруса мы не маглі, бо потым, аслабшыя не змаглі-б іх падняць зноў... Вырашана было аддацца на волю лёсу: няхай нясе куды хоча... Пасьля гэтага мы заляглі ў трум, дзе пад гул хваль і качку зараз-жа заснулі. Прачнуліся ўранку і бачым—вецер паменшаў. Птушак нашых няма—яны яшчэ раніцой паляцелі, і мы зноў адны сярод бясконца хваль...

Зноў за руль, туды на поўнач, да родных берагоў.

Аглядзелі нашы запасы: бачым, што іх асталася вельмі мала і што трэба быць надзвычай эакономнымі. Аднак, як ні эаномілі, на сёмыя суткі ў нас усё-ж ткі не асталася ні кавалка хлеба і ні глытка прэснай вады. Настрой быў агідны. Моўчкі курылі табаку і не гаварылі адзін з адным ні слова.

Гадзіне ад дзесятай раніцы мэханік, які ўвесь час вартаваў на нас, крыкнуў: „Управа на горызонце дым!“

Я зараз-жа зьмяняю курс і поўным ходам іду да намечанага дымку, з поўнай упэўненасьцю, што гэта наш карабель, які, зразумела, возьме нас да сябе, накорміць і забуксуе лайбу да бліжэйшага порту.

Вось паказаліся шчоґлы, і неўзабаве я пазнаю па абрысе адзін з нашых транспортаў..

Мэханік, стоячы на насу, махае зьнятай з сябе кашулю, каб зьвярнуць на сябе ўвагу транспорту. Але раптам я заўважаю дымок з борта карабля, потым сьвіст, падзеньне знараду і гук далёкага стрэлу.

Што такое? Бачу транспорт спыніўся, потым задыміў мацней і, даўшы поўны ход, зараз-жа схваўся. Відавочна, што ён нас прыняў за варожую падводную лодку і, спалохаўшыся, рашыў, што лепш будзе ўцячы пакуль цэлы і здаровы.

Усё-ж ткі мы падбадзёрыліся,—нашы транспорты ходзяць толькі блізка каля самых берагоў. І сапраўды, гадзіне а восьмай вечара мы заўважылі на горызонце нешта падобнае на бераг і, падышоўшы бліжэй, пераканаліся, што сапраўды набліжаемся да нейкіх берагоў.

Раніцою мы былі ўжо на беразе, пілі гарбату і смачна абедалі ў начальніка пагранічнай варты, успамінаючы ўсё перанесенае намі і часамі ня верачы, што мы зноў блізка да сваіх. Мы далі тэлеграму ў Сэвастопаль, адкуль камандуючы флётам выслаў за намі мінаносец.

На італьянскім тэатры вайны

Глыбокаю ноччу на італьянскім ваенным аэродроме ў мястэчку Х. панавала ўзбуджэньне. Бегалі цёмныя фігуры, тарахцелі мотоцыклы і то ў адным, то ў другім канцы аэродрому разносіўся рэў мотора, які прабавалі.

Раптам поле асьвятлілася прожэктарамі. Чатыры вялізарныя самалёты сыстэмы Капроні выступілі са змроку, блішчучы, праімчаліся ў праменьнях электрычнага сьвятла і зьніклі ў ночнай цемры. Цераз некалькі хвілін грукат іх мотораў замер ў далі, і ізноў усё апусьцілася ў цемры і цішыні.

У кабінах адляцеўшых самалётаў было няпрывычна людна— замест двух чалавек у кожным з іх сядзела па чатыры. Шаснаццаць пар вачэй стараліся пранізаць цемень ночы, разгледзець, што робіцца ўнізе, орыентавацца ў месцазнаходжаньні самалётаў.

Італьянскія лётнікі павінны былі праляцець вучастак Адрыятычнага мора, мінаваць лінію фронту і аўстрыяцкіх пазыцый (ужо на Албанскім беразе) і спусьціцца там на варожы аэродром. Данясеньні шпікаў гаварылі, што гэты аэродром таму, што ён аддалены ад небясьпечных месц фронту, ахоўваўся вельмі нядабайна і што на гэтым аэродроме знаходзіліся найноўшыя аўстрыйскія самалёты яшчэ невядомага італьянцам тыпу. Сьмелыя лётнікі хацелі зьнішчыць гэтыя самалёты і наогул пагаспадарыць у самай пастцы ворага, нарабіўшы ў яго столькі бяды, колькі ўдасца пасьпець зрабіць пад полагам начной цемры. Такое было заданьне, але лятунны вырашылі на свой страх зрабіць такі нумар.

каб усе меркаваньні начальства пабляднелі перад сапраўднымі рэзультатамі налёту. Нездарма на кожным самалёце знаходзіўся падвойны экіпаж!..

Моторы гулі. Унізе ў начной цемні мільганулі агні італьянскага вартавога судна, і нарэшце далёка-далёка наперадзі загарэлася зорка маяка. Яна паказвала, што ў цемні над морам правільны напрамак ня быў згублены. На гэты маяк ускладаліся ўсе надзеі; нормальна з прычыны ваеннага часу маяк па начох не запальваўся, але ў гэту ноч, дзякуючы некім манэўрам аўстрыйскага флёту можна было дапусьціць, што маяк будзе прыведзены ў дзеянне. Надзеі апраўдаліся—аўстрыйцы самі засьвяцілі для ворага зорку, каб паказаць шлях.

Вышыня вялікая. З такой вышыні можна без мотору цэлых дваццаць кілёметраў працягнуць плянуючым спускам. І вось, як па камандзе, змаўкаюць моторы італьянскіх самалётаў. Ціха, без аніякага шуму, плянуюць яны над аўстрыйскай гаванню і цягнуць у глыб варожай тэрыторыі. У кабінах хваляваньне:

— Подлы месяц... Відно, што ўдзень... Заўважаць—ні за грош прападаць давядзецца!..

Але не, аўстрыйцы не заўважылі драбнючкіх кропак, што прамільгнулі ў паласе месячнага сьвятла... А тут і месяц схавався за лёгкімі воблачкамі якраз у той час, калі лётнікі ўжо дакладна вызначылі месца разьмяшчэньня аўстрыйскага аэродрому...

Бяз аніводнага гуку разыходзяцца самалёты, каб не наскочыць адзін на аднаго пры пасадцы ў цемнаце. Але атрымліваецца нешта яшчэ горш, бо самалёты губляюць з віду адзін аднаго і павінны садзіцца як папала...

Вось самалёт, які ідзе на чале, датыкаецца да зямлі, коціцца па ёй, і раптам перад самым яго носам, нібы злавесная здань, праскоквае другая машына... Дзесьці ў баку, на полі, чуваць трэск і адразу змаўкае...

Кожны чалавек загадзя вывучыў па пляне ўвесь аэродром і ведае, у якое месца яму трэба кінуцца, каб выканаць вызначаную задачу.

Хуценька адкідаюцца полы палатак-ангараў, і новенькія аўстрыйскія самалёты выкочваюцца на поле. Хуткі погляд на вымяраючыя прыборы, пры дапамозе кішанёвых ліхтарыкаў, паказвае, што аўстрыйскія машыны падрыхтаваны да палёту... нават бакі поўны бэнзынам...

Бяз ніводнага слова лётнікі кідаюцца зноў да ангараў—падкласьці пякельныя машыны, каб цераз некалькі хвілін усе, што асталася у іх, узьяцела ў паветра... Гатова. Бягуць зноў да сваіх і чужых, але ўжо да самалётаў, якія сталі іхнымі.

— Контакт! Контакт!

— Ёсьць контакт!

І амаль адначасова ў розных канцох аэродрому загулі моторы...

У той-жа момант невядома адкуль у полі бліснулі агавькі стрэлаў, і раптуна загарэлася яркае полымя... У адказ падняўся гам і раздаліся беспарадачныя стрэлы з боку ангараў...

Што здарылася? Нічога не зразумець!.. Аднак разьбірацца няма калі—трэба ратавацца. Маторы равуць на поўным ходзе, самалёты зьнікаюць у цемені і паварачваюць у напрамку дому... Страшэннае напружаньне ахапляе лётнікаў. Вочы намагаюцца пранізаць цемень і даведацца, што робіцца з таварышом, які ляціць на суседнім самалёце.

Страшэнны сноп полымя ўспыхвае, асьвятляе ўсю зямлю на вялізарную адлегласьць, і грукат выбухаў даносіцца да лётнікаў скрозь гул матораў. Відаць жудасную карціну разбурэньня і зарыва агню, што зьмяёй пабегла ўздоўж усёй лініі аўстрыйскіх ангараў...

Пачуцьцё радасьці п'яніць пераможцаў, але ў гэты момант неба праразаецца слупамі сьвятла. Гэта аўстрыйскія прожэктары шукаюць у небе нябачнага ворага. Вось недалёка замільгацелі шрапнэльныя разрывы знітнага артылерыйскага абстрэлу... Але вась усё скончылася. Самалёты зноў над морам, і дагнаць іх няма магчымасьці. Усьлед за наймацнейшым напружаньнем надыходзіць рэакцыя: панурыя думкі, нейкая зморанасьць і абьякасьць. Думаецца толькі пра таварышоў з суседніх самалётаў.

Ці ўсе цэлыя? Ці не заблудзіліся над морам або яшчэ раней, калі рабілі ў паветры зыгзаг, уцякаючы ад прожэктарскіх праменьняў? Ня глядзячы на небясьпеку спыненьня матора над морам, некаторыя лётнікі выключаюць яго на кароткі момант, каб прыслухацца да шуму другіх самалётаў і паспрабаваць зьлічыць па гэтым шуме, колькі машын ляціць побач... Дарэмна—вуха ня можа адказаць на гэта пытаньне.

Прабуюць запальваць кішанёвыя ліхтарыкі, але ці-ж можна на фоне ўсыпанага мірыядамі зорак начнога неба знайсці лішнюю драбнютку зорачку?

Маторы ўсё пяюць і пяюць сваю аднатонную сталёвую песьню.

Нарэшце неба пачало шарэць і дазваляе лётнікам разабрацца ў навакольным, але самалёты ідуць якраз сярод разарваных воблакаў, так што апрача бруднавата-шэрых клубкоў пару, вакол нічога не разабраць.

Падняцца вышэй, а то і бадай свае батарэі абстраляюць спрасонку! Самалёты выплываюць наверх і, заўважыўшы суседа, набліжаюцца, каб па магчымасьці разгледзець лётнікаў.

Паказалася сонца. Асьляпляюча зьзяе яно, адбіваючыся ў мільярдах кропеляк вільгаці, што намножыліся ў воблаках. І сонца і гэтыя воблакі, яшчэ больш павялічаючы яго сьвятло, песьцяць жоўтакрылыя самалёты і граюць вясёлкавымі бляскамі на іх мэталёвых частках.

У паветры ідзе шэсьць самалётаў, з іх чатыры—чужой, няпрывычнага зьнешняга выгляду і з чорнымі крыжамі на крыльях і

корпусе... А дзе-ж яшчэ два самалёты... сваіх самалёты?.. Хто загінуў, а хто астаўся жывы?

Вось і свой аэрадром. Адзін за адным падыходзяць да яго самалёты.

Крыкі здзіўленьня... На трох захопленых аўстрыйскіх самалётах прыляцелі шэсьць чалавек з дадатковых італьянскіх каманд і на чацьвертым два чалавекі—лётнік і мэханік; якія павінны былі вярнуцца на сваім самалёце... Яны расказваюць, што ў часе пасадкі на аўстрыйскі аэрадром іх пасажыры выскачылі з машыны, яшчэ не дачакаўшыся поўнай астаноўкі. Аблегчаная задняя частка самалёта паднялася, і той уткнуўся носам у зямлю, адварнуўшы мотор і паламаўшы пропэлэр. Лётнік і мэханік кінуліся да ангараў, вывялі аўстрыйскую машыну і выляцелі, ня ўбачыўшы ніводнага з таварышоў...

Раптам загрымелі гарматныя стрэлы. Гэта адкрыла агонь разьмешчаная недалёка ад аэрадрому зенітная батэрэя... Усе зрокі накіраваліся на неба.

Пранізваючы лёгкія ранішнія воблачкі, да зямлі імкнецца плянуючым спускам самалёт... На яго крыльях чотка вырысоўваюцца чорныя мальтыйскія крыжы. Артылерыя добрасумленна абстрэльвае самалёт „ворага“.

Некалькі круных віражэй з мэтай ухіліцца ад разрываючых знарадаў, і... самалёт праносіцца над самымі галовамі артылерыстаў. З зямлі відаць, як з кабіны працягваюцца рукі, але ня кідаюць бомб, а... махаюць хусткамі... Хвіліна—і самалёт коціцца па зямлі. Купіна... скок, другі... Калясо ломіцца, і самалёт, ускінуўшы ўверх хвост, клюе носам зямлю, замірае на хвіліну ў вертыкальным становішчы і павольна пераварачваецца на сьпіну... Усё змоўкла. Толькі хмара пылу ўздымаецца над абломкамі...

Бягуць туды. З-пад пылу выплываюць дзьве фігуры, махаюць рукамі і зноў хаваюцца пад абломкамі... Ясна, што зьвярнуліся свае, але хто з чатырох прапаўшых? Але ў гэты момант фігуры каля абломкаў зьяўляюцца зноў, але ўжо ня дзьве, а тры... А вось за імі выпаўзае і становіцца на ногі чацьвертая!

Агульнае радаваньне. Прывітаньні. Распытваньні... Нарэшце тых, якія нядаўна прыбылі, урачыста, на руках, нясуць у нап-рамку штаба...

Справа высветлілася: чацьверты італьянскі самалёт, у часе пасадкі на аўстрыйскі аэрадром апошнім, у цемры наткнуўся на другі, зламаны пры пасадцы апарат, і хаця і не атрымаў пашкоджаньняў, але запутаўся калёсамі ў яго расьцяжках. Каля разьбітага самалёта нікога ня было. Тады лётнік загадаў пасажырам накіравацца да выкананьня заданьня, а сам з наглядальнікам узяўся вызваляць ад путаў сваю машыну. Справа гэта як выявілася, аднак, не такая лёгкая, як гэта можна было дапусьціць спачатку. Дапамагчы таксама было некаму, а з боку ангараў ужо даносіліся першыя гукі запусьчальных мотораў. Гэтыя

гуки казалі аб тым, што заданьне выканана; што ўсе італьянцы зараз пакінуць зямлю...

Тады пілёт выхапіў рэвольвер і пачаў расстрэльваць бэнзынавы бак свайго самалёта, каб выклікаць пажар і ня даць ворагу ў рукі зусім цэлую машыну.

Асталася апошняя надзея—захапіць на зямлі каго-небудзь з таварышоў, але ўжо з усіх бакоў гудуць моторы, і перад вачыма мільгаюць у цемры абрысы падымаючыхся самалётаў. Сьціскаючы ў руках рэвольверы, бягуць лётнік з мэханікам проста ў пастку ворага—да ангараў... Да аднаго, другога, трэцяга... Усе пустыя! Яны ведаюць, што вось, з хвіліны на хвіліну, павінен адбыцца выбух. У распачы яны бягуць назад у поле, чуюць італьянскія лаянкі і натыкаюцца на самалёт... Выяўляецца—свае, якія захапілі аўстрыйскі самалёт.

У іх не запусьчаецца мотор, з конструкцыяй якога незнаёмы мэханік... Дружнымі намаганьнямі хапаюцца італьянцы ўтрох за лопасьці вінта, торгаюць, і... мотор запусьчаецца без дапамогі здрадлівага самапуску! Лезуць у машыну. Гэта двухмясцовы разведвальнік, і чатыром чалавекам там няма дзе зьмясьціцца. Аднак, як-небудзь, ужо на хаду, залезьлі ў кабінку. Самалёт бяжыць па полі, груз для яго завельмі вялікі, і ён аніяк ня можа адарвацца... Нарэшце ўдаецца узьляцець. Аднак на вышыню самалёт ня „лезе“. Абмінаючы сустрэчныя дрэвы, а часткова і хаваючыся за імі ад прожэктараў, літаральна скрабучы зямлю калёсамі, вылятаюць яны, нарэшце, у адкрытае мора.

На душы робіцца спакойней. Цяпер-бы ня здрадзіў мотор! Але дабротлівы нямецкі „Бэнц“ працуе, як гадзіннік. Паступова, з расходам бэнзыну, самалёт робіцца лягчэйшым, і робіцца магчымым падняцца вышэй. Гэта выратоўвае ад уласных італьянскіх знарадаў пры набліжэньні да роднага берагу.

Батарэі адкрылі агонь, калі самалёт пайшоў на пасадку, але з гарачкі „прамазалі“, а потым ужо самі пакінулі страляць, бо ўбачылі, што самалёт зьніжаецца са спыненым моторам... Адважнікам не пашанцавала толькі з пасадкаю—тры чалавекі замест аднаго, у кабінке наглядальніка „перацяжарылі“ апарат, і ён ткнуўся калёсамі ў зямлю всьлімі моцна. Калёсы ня вытрымалі, і адбіўся капотаж.

**

Лінія фронту. Далёка ўнізе зьмяеі выкручваюцца рады італьянскіх і аўстрыйскіх акупаў. Широкай картай разгарнулася зямля з плоскімі, нібы намаляванымі, лясамі і рэчкамі. На гэтай карце то тут, то там успыхваюць маленькія агоньчыкі, і падымаюцца бураватыя фонтаны дыму. Гэта разрывы артылерыйскіх знарадаў. На зямлі ідзе бой, і ўсё патанула ў грукаце з гарматных стрэлаў, траскатні кулямётаў, у бухаючым гуку фугасаў.

У паветры неабсяжная прастора і спакой. Роўны, заспакойваючы шум мотору заглушае водгульле зямлі, і ўсё тое, што

адбываецца на ёй з вышыні пяці тысяч мэтраў здаецца такім нерэальным... Зямля застыла нярухома, нейкай чужой і далёкаю. Жыцьцё толькі тут, на версе, у гэтых воблаках, якія шпарка праносяцца побач з самалётам і ў суседнім самалёце, на якім ляціць таварыш-зьнішчальнік.

Час-ад-часу пілёт азіраецца на суседнюю машыну. Яна ідзе настолькі блізка, што калі-б не акуляры з паўмаскаю, то можна было-б разгледзець рысы лётнікавага твару. Раптам другі самалёт пачынае раскачвацца з боку на бок. Гэта сыгнал.

Самалёт паварочваецца направа і яшчэ раз сыгналізуе качаньнем. І вось абодвы зьнішчальнікі раптам нахіляюцца носам уніз і нясуцца на здабычу.

Унізе, каля трох тысяч мэтраў вышыні, павольна паўзе нейкая кропка, яна набліжаецца і расьце ў разьмерах. Ужо відаць, што гэта аўстрыйскі разведвальны самалёт... На яго, каршунном, налятаюць італьянскія зьнішчальнікі...

Але што гэта? Зусім побач са зьнішчальнікам чуваць таканьне кулямёту. З бліжэйшага воблаку, з боку сонца, на суседняга зьнішчальніка каменем падае цёмная машына з крыжам на корпусе. Абганяючы яе, нясуцца дымавыя палосы—сьляды запальваючых куль—і ўпіваюцца ў жоўтую італьянскую птушку... Момант—і яркае полымя ахоплівае італьянскі самалёт, і, шалёна закруціўшыся ў сьмяротным глейцары, зьнішчальнік пачынае падаць... Ад яго аддзяляецца цёмны камячок і губляецца ў неабсяжнай шырыні цёмна-вузорнага зямнага фонду... Гэта лётнік выкінуўся з сваёй палаючай калясьніцы.

Варожы лётнік, зрабіўшы сваю справу, імчыцца ў глыб свайго стану. Пра другога італьянца ён не клапаціцца. Ён ведае, што яго зьнішчальнік больш сораходны, чым італьянскі, і што калі ён сам не пажадае, то другога бою ня будзе. Яму-ж на сеньня даволі!

Аднак італьянец рашыў адпомсьціць за гібель таварыша. Забыты разведвальнік, на якога быў распачаты напад... Паварот—і „Баліла“ імкліва панеслася за немцам. Пераможца пасья бою ляцеў не сьпяшаючыся, не на поўных зваротах мотора. Азірнуўшыся, ён не заўважыў маленькай кропкі італьянскага зьнішчальніка, які ў гэты час нырнуў уніз, і рашыў, што той у сполаху ад яго ўцёк... Але італьянец ня ўцёк—на поўным газу мотора ён імчаўся проста пад нямецкім самалётам, паступова набліжаючыся да зямлі. У яго не стралялі. Цяжка разабраць распазнавальныя знакі самалёта, які ляціць, а яго зьніжэньне прымушае думаць, што гэта свой.

Вось ужо блізка і аэрадром. Немец прыглушае мотор і бесклапотна ідзе на пасадку. Вось яго машына датыкаецца калёсамі зямлі, пракочваецца некалькі мэтраў і спыняецца. Пілёт выскоквае на зямлю, да яго насустрач бягуць мэханікі, і раптам з-за дрэў ракетаю выносіцца жоўтая італьянская птушка. Шалёны віраж над самаю зямлёю—і яна накіроўваецца проста на

спынены ў полі самалёт пераможцы. Дробны трэск кароткай кулямётнай чаргі, і рукі лётніка, паднятыя для таго, каб, зьняць з галавы шлём, бяссьільна падаюць, і ён мяшком валіцца на зямлю... Італьянец робіць шпаркі зыгзаг, пералятае над галоўмі аслупянелых мэханікаў і хаваецца за дахамі ангараў.

Цэпэлін над Парыжам

Нічога ня відаць...

Што такое? Ці не сапсуўся апарат, што скідае бомбы, альбо яны зваліліся не разарваўшыся?

Сэкунды здаюцца векам... Няўжо ўсё падарожжа дарэмна?

Раптам неба ператвараецца ў акіян сьвятла. Слупы агню ня-злічонных прожэктараў прарэзваюць воблакі. Здаецца ўвесь Парыж разбуджаны гэтым змаганьнем у неабсяжнай прасторы.

З усіх бакоў сьвішчуць шрапнэлі. Чуваць грукат разрываў. Хвіліну пагадзя пасля падзення першай бомбы, адзін з прожэктараў нашчупвае месцазнаходжаньне нашага цэпэліна. Людзі заплюшчваюць вочы, асьлепленыя яркім сьвятлом. У гандоле робіцца так сьветла, што можна чытаць.

Хвіліна—і амаль усе прожэктары ўжо прасьледуюць нас.—Напрамак на паўночны ўсход! Уздым рулём вышыні!—падаецца команда.

Дырыжабль у паласе сьвятла нясецца поўным ходам, і ўсё яшчэ прасьледуецца праменьнямі агню і шрапнэлямі, што рвуцца навокал...

Калі мы зараз-жа не схаваемся ў воблаках—мы загінулі.

Мы ў імгле. Пілёт пакідае руль вышыні і бярэцца за руль напрамку. Больш падымацца ня варта, інакш дзякуючы страты газу мы можам зрабіць нечаканы спуск. Аднак, зараз ужо ня мае значэньня, ці ляцець на 200 мэтраў ніжэй або вышэй,—усёроўна, на гэтай вышыні знарады нас ужо не дастануць.

Цяжка сказаць, колькі часу мы так вандруем, асьветленыя прожэктарамі якія знаходзяць нас нават у воблаках.

Паступова зьзяньне прожэктараў аддаляецца і мы зноў у аб-ыймах цемры. Падаецца команда.

Руль вышыні на спуск!

Дырыжабль спускаецца, і направа ад нас астаецца Парыж, які лёгка пазнаць па праменьнях сьвятла і цёмна-карычневай афар-боўцы воблакаў.

Вецер зноў перамяніў напрамак на паўднёвы-ўсход і значна ўзмацніўся. Нахіліўшыся над картаю, офіцэры правяраюць на-прамак.

— Яшчэ на сорок градусаў управа!

Раптам адкідныя дзьверы ў столі гандолы а чыняюцца, і ад-туль зьяўляюцца дзьве нагі ў гэтрах. Гэта інжынэр.

Ён абвяшчае, што запасны бэнзынавы бак прастрэлены, пусты, і некалькі газавых адсекаў аэростота прабіты адломкамі ад знарадаў.

— Спыніць адзін з матораў, каб эканоміць бэнзын!

— Ці правільна працуюць моторы?

— Як і раней.

Але вось мы зноў асьветлены праменьнямі,—гэта нас праследуюць аўтамабільныя батарэі.

Нязьлічаная колькасць варожых самалётаў прабуюць абрэзаць нам шлях. Яны то знікаюць, то здаюцца нам маленькімі чырвонымі кропкамі. Дырыжабль усё нясецца ў напрамку поўначы. Вышыня дае сябе адчуваць значным холадам, і пілёт адразу выпівае гарачае, што было ў яго тэрмосу. Командзір аддае загад павесьці дырыжабль на спуск, каб даведацца, дзе мы знаходзімся.

Густая мгла ахутвае нас, і ў яе прамежкі мы адрозьніваем ланцуг маленькіх чырвоных агоньчыкаў. Гэта Ля-Манш, яго мы адразу пазнаем па блішчэньні вады, а чырвоныя аганькі—гэта ланцуг вартавых суднаў.

Аднак мы спусьціліся вельмі нізка. Раптам зьяўляюцца пражэктарныя палосы сьвятла, і нас зноў знаходзяць.

Руль вышыні на ўздым! Напрамак дзевяноста градусаў!..

Аэростат робіць скоку воблакі і спушчаецца зноў цераз чвэрць гадзіны. Неабсьпечная зона пройдзена, мы саграваемся, закусваем і кладземся адпачываць і, ня глядзячы на гудзеньне мотора, трасеньне і холад, у момант засынаем на падлозе гандолы. Толькі командзір і пілёт застаюцца каля руля.

Мы павінны знаходзіцца каля берагоў Голянды.

Командзір загадвае спусьціцца і сочыць вачыма за стрэлкаю альтымэтра: 800, 600, потым 400 мэтраў. Орыентавацца усё яшчэ нельга. Бярэм ранейшы напрамак, ідучы толькі на двух моторах. Зноў зьяўляецца інжынэр і папярэджвае нас, што трэба спыніць бакавы мотор: зламаўся адзін з вэнтылятараў, і на рамонт трэба будзе блізка каля паўгадзіны.

Командзір бярэцца за ручку машыннага тэлеграфу і перадае:

— Поўная работа насавога мотора.

Потым ён распытвае пра колькасць у нас бэнзыну.

— Каля тысячы двухсот літраў, командзір!

— Гэта ня многа, але павінна хапіць. Добра, што мы эканомілі бэнзын.

Мы ляцім высока над морам, і супроць нас знаходзіцца бэльгійскае ўзьбярэжжа...

Воблакі паступова згушчаюцца, і толькі часамі мы яшчэ можам адрозьніць бераг і маяк, што мігае ўдалі—у Остэндэ.

З верхняй пляцформы раздаецца сыгнал тэлефону:

— Два самалёты з левага борту!

— Адкрыць агонь!—крычыць у трубку командзір.

Зараз-жа радыётэлеграфіст скідае з сябе футру і кідаецца па драбінках, што вядуць наверх, да кулямёта. У сваю чаргу другі офіцэр рыхтуе кулямёт у пярэдняй частцы гандолы.

— Та... та... та...

З надзвычайнай хуткасьцю дзьве яркіх кропкі набліжаюцца да пярэдняй часткі аэростата с левага борту.

На нас ляціць вогненная куля запальвальнай ракеты і рассыпаецца на безліч маленькіх, патрэскваючых іскарак, якія імчацца назад, за плыню паветра.

— Недалёт!..

— Заела, чорт вазьмі!..

Кулямётчык зрывае з сябе пальчаткі і хуценька напраўляе зьёўшы кулямёт... Неўзабаве кулямёт зноў працуе. Другая сьветлая кропка набліжаецца збоку і раптам старчком падае ўніз...

— Зьбіты!..—даносіцца ў сьвісту ветра крык кулямётчыка. Але першы самалёт паварачвае і нападае зноў ззаду з правага борту.

— Та... та... та...

Раптам ён робіць паварот перад дырыжаблем і хаваецца. Невядома—ці ён папсуты, ці ўхіліўся ад вельмі блізкай сустрэчы.

У гэты час наш пілёт імкліва падымае дырыжабль уверх, так што для ворага, які падстаўлены пад нашы ніжнія кулямёты, спроба ісьці за намі была-б пагібельна. Зноў і зноў сьветлыя палосы накіроўваюцца пэрпэндыкулярна ў напрамку нашага аэростата. Гэта, мабыць, апошнія ракеты з самалёта.

— Мотор „В“ у спраўнасьці,—даносіць зьверху.

— Мотор „В“ поўны ход!

Радыётэлеграфіст варочаецца ў сваё аддзяленьне і пасылае ў штаб вось якую тэлеграму:

„З посьпехам бомбардыравалі Парыж. На зваротным шляху зьбіты варожы самалёт“.

Воблакі растуць, і высьвятляецца, што мы знаходзімся над ваколіцамі Экс-ля-Шапэль. З Кельна мы атрымліваем радыётэлеграму, якая паказвае на падзеньне атмасфэрнага ціску і сілу ветра. Цяпер, калі ўсё будзе добра, мы цераз паўгадзіны вярнемся ў свой стан.

Раптам раздаецца сыгнал:

— На верхнюю пляцформу! Перад намі самалёт!

— Пракляцьце!..

Кулямётчык зноў лезе наверх:

— У нас асталася толькі дзьве тасьмы патронаў.

Паступова сьветлая кропка набліжаецца, здаецца надзвычайна маленькай. Два кулямёты чакаюць, сьцерагуць момант, калі ў імгле вырысуюцца абрысы.

Але што гэта?

Невялікі паветраны балён нясецца проста на нас і, зьвярнуўшы, праносіцца міма... Ля вінта яго захватвае паветраная плынь і, закруціўшы, адкідае назад. Непакоіцца больш няма чаго—не пазналі электрычнага сьвятла „паветранага балёну-пілёта“.

Командзір паказвае нам лісток—перахопленую радыёграму з Эйфэлевой вежы:

„У гэту ноч „Цэлэлін“ прабаваў бомбардаваць ваколіцы Парыжу. Артылерыя і самалёты прымусілі яго ўцячы ў кірунку захаду. Ён, мабыць, зваліўся ў мора. Бомбы папалі большаю часткаю ў сад. Забіты жанчына і дзіцё. Матэрыяльныя страты нязначныя“.

Золак, і ўсход паступова афарбоўваецца ў ружовыя і гранатавыя фарбы. Паказваецца сонца. Але няма калі любавецца. Цяпер мы павінны знаходзіцца блізка ад нашай базы. І командзір аддае загад спусьціцца.

Пілёт ставіць рулі на спуск. Дырыжабль нахіляецца. Карма падымаецца ўверх настолькі, што людзі ў гандоле павінны за што-небудзь чапляцца, каб не паваліцца.

Командзір аддае загад:

— Збавіць звароты мотораў напалову!

500, 300, 230 мэтраў—добра відаць зямля. Мы ляцімо над вёскаю, цераз якую праходзіць лінія чыгункі.

— Трымацца ўздоўж лініі чыгункі.

Усе, перагнуліся цераз борт, глядзяць у біноклі. Цераз дзесяць хвілін мы ўжо былі недалёка ад буйнага гораду.

Вось мы ляцімо ўжо над горадам. Дзеці чарадою выходзяць са школы, махаюць хусткамі і шапкамі. Далей мы бачым распущаны парасон і, сапраўды, заўважаем, што дажджавая вада сьцякае з усяго корпусу дырыжабля.

— Гэта горад Нордгольц. Элінг знаходзіцца вунь там.

Пасьля некалькіх хвілін командзір аддае загад:

— Прыставаць!

Мы шчасьліва вярнуліся...

Няўдалая спроба

Іх было два браты—Ягор і Валентын Бурдэ, абодвы лётнікі...

Ягор у пачатку вайны служыў у кавалерыі і быў цяжка паранены ў першыя-ж месяцы. Няздатны больш да службы, ён усё-ж такі дабіваецца дазволу перайсьці ў авіяцыю.

Бурдэ робіць сьмелыя разьведкі і бомбаскіданьні. На падставе выключных здольнасьцяў яго пераводзяць у зьнішчальную авіяцыю.

Валентын неўзабаве таксама робіцца лётнікам і пападае ў тую-ж эскадрыльлю, што і брат.

Але неўзабаве дзякуючы папусьцю мотора ён робіць вымушаную пасадку на варажай тэрыторыі і пападае ў палон.

Ягор усё лётае. На працягу паўтары гадоў праводзіць ён нязьлічоную колькасць паветраных баёў і зьбівае чатыры нямецкіх самалётаў... Яшчэ адзін зьбіты самалёт—і ён атрымае ганаровае званьне „Аса“¹⁾).

Спачатку палоненьня брата Ягор заводзіць з ім перапіску. З надвычайнаю цяжкасьцю выпрацоўваюць умоўны шыфр для сакрэтных паведамленьняў і ў рэзультаце Ягор атрымлівае падрабязныя паведамленьні пра месцазнаходжаньне брата, пра ваколіцы канцэнтрацыйнага лягеру і... пра месцы, якія прыгодны для пасадкі самалёту.

Нарэшце дакладна прызначаецца месца, дзень і гадзіна, калі Ягор павінен прыляцець за братам і адвесьці яго назад у Францыю.

Бурдэ атрымлівае дазвол начальства зрабіць гэты сьмелы палёт.

30 верасьня 1917 г., цёмнаю наччу, у густым тумане, ён пускаецца ў дарогу.

Пагода прымушае пілёта спусьціцца, яшчэ не праляцеўшы граніцы, але думка сустрэць брата прымушае яго працягваць палёт штоб там ня было.

Ён пралятае 80 кілёмэтраў над супраціўнікам, да Вэйнштэ-тэнскай фэрмы ля Рэйна—умоўнаму месцу іх сустрэчы.

„Ці будзе ён там? Ну, ды чаму-ж яму і ня быць? А калі яму не пашанцуе ўцячы з лягеру? О, гэта немагчыма! А калі ён памыліўся? Не! Усё ўмоўлена дакладна, толькі каб не прасачылі за ім, калі ён ўцякаў!..“

Нарэшце ён набліжаецца да ўмоўнага месца.

„А гэта павінна быць там!“

Ён ужо адрозьнівае ў тумане вучастак, які ён па пісьмах вывучыў напамяць. Сумненьня няма—гэта іменна там. Ён ставіць мотор на малы газ і спускаецца плянуючым спускам. Нікога няма... Мотор ціха працуе на малым газу. Па дарозе праяжджае сялянская драбінка... Немцы з цікавасьцю глядзяць на самалёт, але больш нічога не прадпрымаюць. Бурдэ аглядаецца навокал. Ён перажывае мучыцельныя хвіліны. Ці не памыліўся ён? Не, нікога няма... Як і раней нікога... З кожнай сэкундай радасьць у яго сэрцы ўступае мейсца гору. Усе надзеі разбураюцца... Праходзіць пяць хвілін, а Валентына ўсё няма. Мотор пачынае уж перагравацца. Давядзецца паляцець—інакш можна папасьці ў полон!

З адчаем ён азіраецца апошні раз і з цяжкаю больлю ў душы дае поўны газ і ўзьлятае.

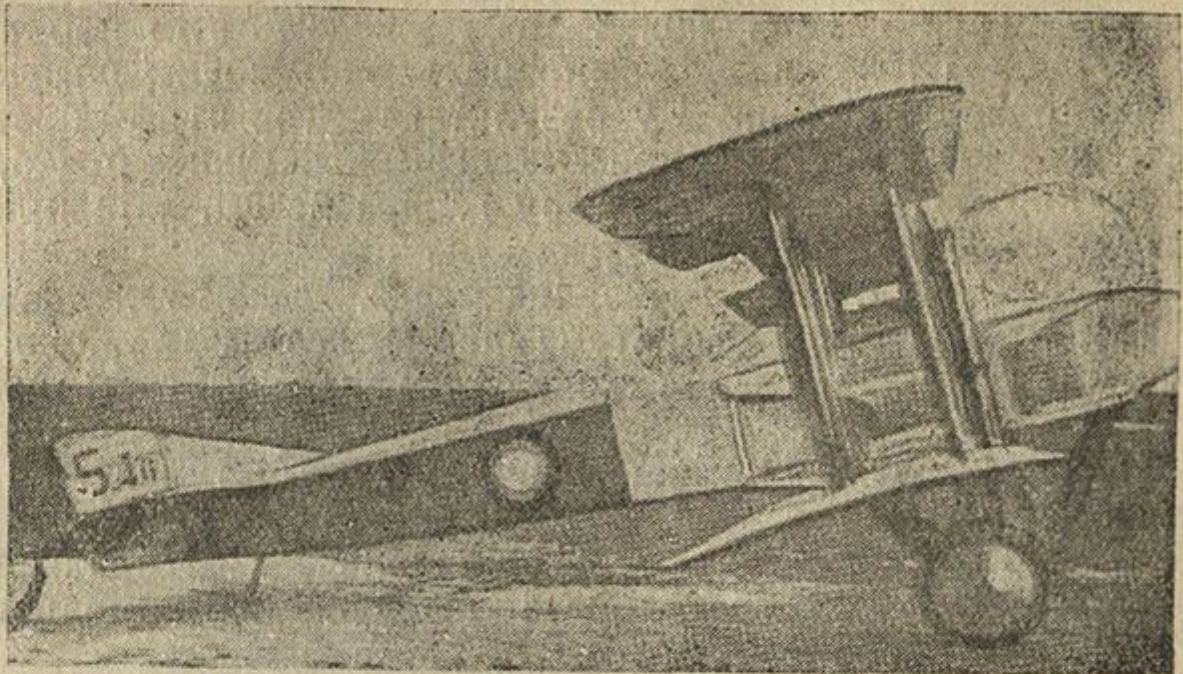
Валента бяжыць, задыхаючыся, да месца пасадкі брата, але... вельмі позна.

Яму не дабегчы!..

Яшчэ некалькі соцен мэтраў. Але позна, самалёт ўжо узьляцеў.

1) „Ас“—у перакладзе значыць „Туз“. Гэта званьне і розныя службовыя перавагі даваліся лётнікам пасля пяці паветраных перамог.

Выявілася, што ён хаваўся ў двух кілёмэтрах ад вызначанага месца, ня думаючы, што Ягор зможа прыляцець у такую дрэнную пагоду.



*Двухмясцовы самалёт „Спад“. На такім самалёце
Бурдэ лятаў за братам*

Ягор на другі дзень паўтарае спробу. Валентын прадчуваў гэта і не варочаўся ў лягер... Пілёт не адважыўся садзіцца. Нізка нізка апісваў ён віражы над самай зямлёю, углядаючыся ўніз скрозь туман, але кожны раз выходзіла так, што пры віражы самалёт нахіляўся ў супроцьлежны бок, і Ягор ня бачыў на зямлі чалавека.

Валентын прабаваў пакласьці вогнішча, але дождж перашкодзіў і гэтаму, і дым паваліў толькі тады, калі маленькая чорная кропка, якая прыносіла сабою волю, ужо схавалася на гoryзонце, лятучы на бацькоўшчыну...

Зноў пачаліся згаворы, каб зрабіць паўторную спробу, як раптам у лягер прыходзіць паведамленьне, што ў скалечаным трупе нядаўна зьбітага ў нямецкім стане лётніка апазнаны вядомы французскі зьнішчальнік Ягор Бурдэ...

На спэцыяльных заданьнях

Спэцыяльныя заданьні—гэта самы адважны і у той-жа час найменш вядомы выгляд ваеннай работы лётнікаў. Пад гэтай нявызначанай назваю хаваліся апэрацыі па высадцы ў тылу варажых войск шпіёнаў або падрыўнікаў, якія прараблялі часамі вялізарную работу па зьбіраньні вестак, па зьнішчэньні складаў і псаваньні тых чыгуначных ліній, на якіх рабіліся найбольш важныя вайсковыя перакідкі. Высаджаныя з самалётаў агэнты

Ў большасьці выпадкаў варочаліся на бацькаўшчыну цераз якую-небудзь суседнюю нэўтральную дзяржаву, але бывалі і такія выпадкі, калі за імі ва ўмоўленым месцы прылятаў самалёт, які даставіў іх да ворага.

Рызыка спецыяльных заданьняў была ў тым, што ў выпадку палону ўсіх захопленых, як пасажыра, так і лётніка, прыраўнівалі да шпіёнаў і расстрэльвалі. Таму толькі самыя адважныя людзі браліся за выкананьне падобных даручэньняў. Начальства не прызначала на такія заданьні загадам, а даручала лётнікам, якія адважваліся выканаць іх добраахвотна.

Больш ад усяго спецыяльных заданьняў выканана было французскімі лётнікамі.

* * *

Самым вядомым французскім лётнікам быў Гюйнэмэр. Вялікі „АС“, з яго пяцідзсяцьцю трыма перамогамі ў паветраным змаганьні, на працягу ўсёй сваёй дзейнасьці толькі два разы ўзяўся выканаць спецыяльныя заданьні, закончыўшы іх на працягу аднаго тыдня.

Падрабязнасьці выкананьня гэтых заданьняў захаваліся толькі ў памяці тых, каму Гюйнэмэр пра іх расказваў.

„Асабліва цяжкім было другое заданьне, так што я рашыў больш ня брацца за спецыяльныя заданьні. Да палету мне паказалі месца, куды я павінен быў спусьціцца. Я прыбываю да вызначанага месца, стаўлю мотор на малы газ, каб яго шумам не зьвярнуць увагі немцаў, і спускаюся сьпіральлю. Перада мною два поля: адно вельмі прыгожае, сапраўднае зялёнае більярднае сукно,—як быццам магнэсам прыцягвае мяне. Другое—ўсё ў выбойнах, зрэзанае барознамі—той другі вучастак, на які мне паказана было садзіцца. Я бяз хістаньняў абіраю першае поле.

Увага! Гляджу пільна і што-ж заўважаю: загароджваньні калючым дротам—мэталевае павуціна, якая, ледзь паблісхваючы месцамі, здрадліва перасякае поле...

Гэта пастка для пілётаў.

Я хутка даю поўны газ і зноў падымаюся.

Ну, думаю, тым горш, і збіраюся спускацца на другі вучастак. Аднак, як выявілася, ён быў даволі добры, і, ня глядзячы на шматлікія штуршкі пры пасадцы, я меў прыемнасьць пераканацца, што ніводная частка самалёту ня была папсутаю.

Пачакаўшы некалькі сэкунд пасля высадкі майго пасажыра, я падняўся без перашкод і паляцеў дамоў. Усё скончылася добра, але мяне кінула ў жар.

Сапраўды, спецыяльныя заданьні—вельмі дрэнная рэч!“

Нямецкія лётнікі, у руках якіх зьявіліся славутыя „Фокеры“, разьбілі французскую авіяцыю і былі поўнымі гаспадарамі наветра аж да таго дня, калі зьявіўся Навар. Навар адзін зьмяніў увесь ход здарэньняў і зусім прыдушыў актыўнасьць нямецкіх лётнікаў. Усе, хто бачылі яго ў баі, аднагалосна згадзі-

ліся, што з часоў Гаро ніколі яшчэ не даводзілася так захап-
ляцца чалавекам, які зрабіўся сапраўднаю птушкаю.

Прыгнечаны пагібельлю любімага брата (таксама лётніка),
Навар шукаў вострых адчуваньняў, каб прытупіць сваё гора,
і ўзяўся за спецыяльныя заданьні.

Навар выканаў тры спецыяльныя заданьні.

„Гэта было ў сакавіку 1915 г.,—казаў ён,—калі я выканаў
сваё першае спецыяльнае заданьне. На маім „Маран-Парасоне“
я павінен быў адвезьці аднаго настаўніка з захопленай вобласьці.
Ён накіраваўся, зразумела, у штацкім гарнітуры і ў капялюшы.
Мне-ж, што-б там ні было, хацелася апрануць яго ў кепі, каб
было больш зручна, але ён адмовіўся ад гэтага. Мы ад’ехалі
з поўдні—дрэнны час дня палётаў, але вельмі каштоўны для
нашай работы. Настаўнік узяў з сабою трох паштовых галубоў,
каб з імі адсылаць паведамленьні.

Вельмі кідала нас, але дзякуючы гэтаму ня было другіх са-
малётаў. Мы без перашкоды прабраліся ў тыл немцаў. Я ўвесь
захоплены сваім заданьнем і чым толькі ўсё гэта скончыцца?
Пэрспэктыва сьмерці—дармо, але дванаццаць у грудзі—гэта
дрэнна!

Вось мы і каля месца. Суцэльны лес, і садзіцца трэба на
маленькую палянку. Адчуваньне няпрыемнае. Яно нараджаецца
тады, калі ставіш мотор на малы газ і пачынаеш плянаваць;
павялічваецца, калі датыкаешся зямлі і стараешся не заглушыць
працуючы ў ненармальным умовах мотор, і ператвараецца ў вя-
лікую асалоду, калі зноў адлятаеш ад зямлі. І вось, я адшукаў
луг і з цяжкім пачуцьцём пайшоў на пасадку, якую і скончыў
цэлай сэрыяй спіральных віражэй каля самай зямлі, „а-ля
Навар“, як другім хацелася іх назваць.

Сеў я зусім удачліва. Я быў вельмі здаволены, калі мой па-
сажыр пакінуў мяне.

Цераз некалькі дзён я зноў атрымаў прызначэньне на спе-
цыяльнае заданьне. На гэты раз маім пасажырам быў монцёр
з Рэймсу. Ён быў да вайны дэзэртирам і цяпер хацеў рэабілі-
тавацца і заслужыць мэдаль. Ён прапанаваў накіравацца ў Рэ-
тэль—пасяленьне, дзе жыла ягоная маці, для нагляданьня за
рухам цягнікоў і продуктовых абозаў. Напярэдадні нам быў
дадзены адпачынак, і мы накіраваліся ў Рэймс. Мой пасажыр
прывёў мяне ў дом, дзе яшчэ асталася пляшка добрага старога
віна, і ўвечары нашы таварышы былі ўпэўнены, што мы ня
зможам адляцець. Дрэнна-ж яны нас ведалі!...

Палёт адбываўся зноў а поўдні і прайшоў без жадных прыгод,
але ў часе пасадкі мой пасажыр, які падружыўся са мною, заха-
цеў гэту дружбу абавязкова выявіць мне. А калі мы селі, ён
бясконца кірпаўся, вымаючы клункі, хвілінамі здавалася, што пе-
рагрэты мотор спыніцца. Майго спадарожніка гэта, аднак, мала
непакоіла. Нарэшце, ён усё-ж такі мяне пакінаў, а я паляцеў.

Калі я зварочваўся дамоў, я заўважыў Ліёнскі аэрадром. Ідэя! Ці ня здзівіць мне немцаў відовішчам французскага мастацтва?

Я спускаюся падаючым лістам да 500 мэтраў над імі і пачынаю праробліваць сэрыю ўсіх трукаў, якія толькі ведаў. Муці-быць гэта зацікавіла іх, бо ніхто і ня думаў страляць у мяне.

Раптам я чую каля сябе стрэлы. Абарачваюся: гэта стары „Альбатрос“ добрасумленна абстрэльвае мяне. Дурны,—перарваў маю праграму!.. Зьбіць яго я не магу таму, што на спэцыяльныя заданьні адпраўляюцца бяз зброі. Што рабіць? Мне здаецца, што высьмеяць гэтага „пана“ — адзіннае нормальнае вырашэньне. Я прымаюся за гэта: як быццам ня бачачы яго, я спускаюся падаючым лістам на 100 мэтраў над аэрадромам, немец працягвае сваё, тады я крўта перарываю фігуру, і мой „Парасол“ у момант нібы ракета, узьлятае ўверх. Грузны „Альбатрос“ ня можа і думаць аб тым, каб за мною пагнацца. Потым я зноў перарабляю свой бясхібны падаючы ліст, зьбіваючы з толку бяссьільнага ворага.

Мабыць, і сьмяяліся-ж унізе. Гэтай думкі было даволі, каб разьвесяліць мяне і прымусіць забыцца пра небясьпеку, але я ледзь не папаўся за сваю бясьпечнасьць: у мяне амаль не асталася бэнзыну, і пры набліжэньні да нашага аэрадрому я плянаваў ужо з моторам, які спыніўся.

Я пераканаўся, што прыношу няшчасьце сваім пасажырам, бо яны абодва былі расстрэляны немцамі, але рашыў зрабіць яшчэ адну спробу. На гэты раз мы накіраваліся ўдвох—Вэдрын і я, вязучы па адным таможэнным чыноўніку. Мы павінны былі пераляцець лінію фронту па адным маршруце, а высадзіўшы пасажыраў, вярнуцца па другім, каб зблытаць магчымых прасьледвацеляў.

Вандраваньне прайшло мірна, і пасадкі былі зроблены каля Ардэнскага лесу. Вэдрын, вялікі майстра па частцы спэцыяльных заданьняў, хацеў абавязкова сыйсці з самалёту. На мой погляд гэта было ўжо пераважнасьць. Мы аставаліся на зямлі па крайняй меры добрых шэсьць хаілін, з моторамі, якія працавалі на малым газу. Мне зусім не падабаўся старт такога роду, і я ўзьляцеў першым, пакінуўшы Вэдрына даканчаваць гутаркі з нашымі спадарожнікамі“...

* * *

Некалькі французскіх лётнікаў у той час былі перакінуты на ўсходні тэатр вайны. Пустэльныя лябiрынты гор давалі вялікую прастору для выкананьня спэцыяльных заданьняў, самыя сьмелыя і значныя з якіх былі зроблены лётнікамі Корнэмон і Ноэль.

Корнэмон павінен быў высадзіць у трохстах к.лёмэтрах за баўгарскімі акапамі, на сэрбскай тэрыторыі, якая была занята аўстрыйцамі, аднаго сэрба для арганізацыі ў тылу ворага партызанскіх атрадаў.

Заданьне было выканана выдатна, Корнэмон вярнуся цэлым, а яго пасажыр сабраў атрад больш, чым у 10.000 чалавек, і рабіў на дарогах засады аўстрыйскім продуктавым абозам.

Ноэль таксама павінен быў адвезьці ў горы маладога сэрба, былога вядомага правадыра сэрбскіх паўстанцаў.

Заданьне ўскладнялася тым, што там ня было падыходзячых месц для пасадкі самалёта, але тым на менш усё адбылося добра.

„У трывожнай начной цёмры,—расказвае аб гэтым палёце Ноэль,—я пакідаю зямлю, лётаю з хвіліну сьпіралямі, дасьледуючы машыну і прыслухоўваючыся да работы мотораў, потым накіроўваюся ў горы.

Тры чвэрці гадзін я лячу ў густой цёмры. Нарэшце бачу возера,—адсвят ад яго служыць адзінаю кропкаю, па якой можна праверыць паказаньні стрэлкі компасу.

Але вось пачынаецца досьвітак. Разам з цемраю паступова гіне і няпрыемнае ўражаньне таго, што нібы ўразаешся ў нешта і што зараз адбудзецца страшная сутычка з чорнаю сьцяною.

За горнымі хрыбтамі відаць даліна гораду Манастыру. На горызонце паказваецца чырвоная палоска, нарэшце выпывае сонца і афарбоўвае ў вясёлкавыя колеры туман на застыглых хвалях горнага мора.

Раніца. Палова шостаі. Я іду над Прылебскаю далінаю і бачу па карце, што за начны час не ўхіліўся ад вернага шляху. Гэта вельмі добра, бо бэнзыну ў мяне ня так ужо шмат... Вось за далінаю ідзе новыя горны краж. Я ўважліва паглядаю за яго набліжэньнем. Іменна там, са слоў майго пасажыра, я знайду раскошнае плято для таго, каб спусьціцца.

Перад маім зрокам праходзяць надзвычайныя да галавакружэньня глыбокія яры і высокія ўзгоркі.

Раптам пасажыр паказвае мне гэстам на дзьве плямы, зялёны колер якіх прыкметна адрозьніваецца на агульным фоне. Я хутка лячу ў гэтым напрамку. Месца ня так ужо вялікае, і прадчуваю няўдачу. Ну што-ж? У мяне-ж ня так багата бэнзыну, каб я мог доўга капацца, і хутка спусьціўшыся на 2400 мэтраў, адрозьніваю два плято, якія мелі форму чашы.

Над іх краямі я доўга лятаю, ня ведаючы, якую з іх лепш выбраць, і затым будзь, што будзе!—хутка накіроўваючыся да аднаго з іх, спускаюся сьпіральлю ўздоўж яго горных схілаў, якія яго акружаюць і аглядваюся, выбіраючы лепшае месца для пасадкі.

Трохі трасе на дне гэтага яру, размытага дажджом і зрытага кротавамі норами, але пасадка ўвогуле адбываецца шчасліва.

Мы на зямлі, але альтымэтр усё-ж такі паказвае 2000 мэтраў! Ня зыходзячы з месца і не перастаючы паглядаць за моторам, які клапатліва пастаўлены на малы газ, я дапамагаю выгрузцы,

радуючыся такому шчасьліваму канцу. Перадаю стрэльбу, невялікі пак і пляшку, які мой спадарожнік прымае на зямлю.

На схіле плято-чашы сядзіць на кокішках пастух і абыякава глядзіць на машыну і людзей, што спусьціліся з неба: якая яму справа да гэтага!

Я ў захапленні.

Кладу адзяду ў сябе адзеньне, зьнятае сэрбам.

Мы абменьваемся моцнымі рукапацісканьнямі, і вась я ўжо зьбіраюся паляцець назад.

Але, чорт вазьмі,—гэта больш лёгка сказаць, чым зрабіць! Я бачу, што знаходжуся ў сапраўднай студні, і толькі цяпер заўважваю, якія высокія берагі. Тая частка дна яру, якая прыгодна для разьбегу, вельмі невялікая. Нельга разьлічваць прама пераляцець акружаючы яго круты адкос у 250 мэтраў. Я стараюся адшукаць найбольш удалы пункт і разганяю самалёт паміж праваламі і купінамі. Самалёт моцна трасе.

Гэта цяжкая работа. Мой „Ньюпор“, такі мужны і ганарысты ў паветры, мешкавата і гультайна цягнецца па зямлі.

Нарэшце самалёт дапаўзае да таго месца, якое, бязумоўна, адрозьніваецца найлепшаю зручнасьцю ў параўнаньні з другімі. Ускарабкаўшыся на падножжа адкосу, я маю такім чынам перад сабою максымум вольнага поля. Прыпадняўшыся на сядзеньні, я яшчэ раз аглядаюся: ці не скрываецца якой-небудзь незаўважанай перашкоды?

Потым, добра ўмасьціўшыся, я даю поўны газ. Мотор пачынае грукатаць усё мацней ды мацней і вась мая жаба—„Ньюпор“—пакідае зямлю, падскоквае на нізкіх калёсах, прысьпешвае ход, і... мы ўдарыліся-б у супроцьлежны адкос, калі-б я не прабіў адразу-ж пасля ўзьлёту круты віраж. Гэта адзін з тых манэўраў, якія звычайна не дапасоўваюцца, і таму я напружваю ўсю сваю ўвагу.

Віраж удаецца. Нахіліўшыся на левае крыло бачу я, як дно яру апушчаецца пада мною ўсё ніжэй ды ніжэй. Гэта робіць тое ўражаньне, як быццам я паўзу ўверх па крутым спадзе лагчыны. Нарэшце можна выраўняць апарат, і гэта якраз свая часова, бо самалёт ужо пачынае губляць хуткасьць. Я вельмі ўдзячны сваёй сталёвай скацінцы за тое, што яна не падвяла ў цяжкую хвіліну і ня зменшыла зваротаў... Шлях назад праходзіць зусім шчасьліва...

Уладар паветра¹⁾

Імя—Манфрэд фон Рыхтгофэн—належыць аднаму з самых буйных лётнікаў—знішчальнікаў. Восемдзсят адзін самалёт французаў і ангельцаў загінуў ад рукі гэтага „аса ўсіх асаў“, і, як сьцьвярджаюць яго землякі, ня было і ня будзе лётніка больш

¹⁾ Урыўкі з дзеньніка Манфрэда фон-Рыхтгофэна.

выдатнага ад яго ў паветраным боі. У пачатку вайны Рыхтгофэн, вялікі спортсмэн і аматар моцных адчуваньняў, быў у кавалерыі, але хутка перайшоў наглядальнікам у авіяцыю. Пасыўная роля наглядальніка не задавальняе яго, ён вучыцца лётаць і ў канцы 1915 году атрымлівае годнасьць пілёта. Цэлы год Рыхтгофэн нічым не праяўляе сябе ў новым становішчы, але затое потым пачынаюцца бясконцыя перамогі.

* * *

„Мы прыехалі на аэродром, і ўпяршыню я ўлез у самалёт. Вецер ад пропэлера быў пькельны, і мой шлем зваліўся далоў, маска таксама—я адчуваў сябе вельмі нязручна. Перш чым я даведаўся, што будзе, лётнік даў газ, і машына пакацілася. Мы імчаліся ўсё шпарчэй ды шпарчэй, і я мімавольна схваціўся за бакі гандолы. Раптам штуршкі скончыліся, машына ў паветры і зямля ідзе з-пад мяне.

Мне казалі, куды мы паляцімо. Я павінен быў накіроўваць пілёта. Спачатку мы ляцелі проста наперад, потым пілёт павярнуў у права, потым налева, але я яшчэ над уласным аэродромам забыўся пра ўсе ўказаньні і ўсё зблытаў. У мяне ня было ні малейшага ўяўленьня пра тое, дзе я.

Я пачаў вельмі асьцярожна глядзець цераз борт. Людзі мелі выгляд да сьмешнага маленькіх істот. Дамы здаваліся дзіцячымі цацкамі, вельмі прыгожымі. На заднім пляне быў Кельн з яго саборам, які высіўся над масамі дахаў.

Быць так высока над зямлёю, быць гаспадаром паветра—цудоўнае адчуваньне. Я ня ведаў, дзе я быў, і мне было вельмі шкада, калі пілёт пачаў спускацца. Я быў поўны энтузіязму і хацеў-бы сядзець у самалёце цэлы дзень“.

* * *

„У верасьні 1915 году я ў якасьці наглядальніка на двухмясцовым самалёце ўпяршыню пабываў у паветраным боі.

Не пасьпеў я выпусьціць у ворага і чатырох куль, як ён стаў у мяне ззаду і атакаваў нас. Праўду кажучы, у мяне ня было аніякага пачуцьця небясьпекі, бо я нават уяўляў сабе, чым усё гэта можа скончыцца.

Пастраляўшы трохі, мы разышліся ў розныя бакі. Я быў вельмі расчараваны, пілёт таксама.

Абодвы мы ў надзвычай дрэнным настроі павярнуліся дамоў. Пілёт папракаў мяне ў дрэннай страляніне, а я яго—у тым, што ён так няёмка веў машыну, што перашкаджаў мне страляць.

* * *

У той час, як Рыхтгофэн толькі распачаў сваю авіяцыйную кар’еру, у нямецкай авіяцыі высоўваўся сваімі посьпехамі лётнік Бэльке. Знаёмства з Бэльке мела для Рыхтгофэна вельмі вялікае

значэньне і гэты дзень ён назаўсёды лічыў самым шчаслівым у сваім жыцці.

„У вагоне-рэстаране, за сталом, побач са мною сядзеў малады, на выгляд нязначны, лейтэнант,—піша Рыхтгофэн,—ня было-б прычыны зварачаць на яго ўвагу, калі-б ня той факт, што гэта быў адзіны чалавек, якому ўдалося зьбіць варожы самалёт, нават не адзін, а цэлых чатыры. Імя яго ўпаміналася ў загадах, і пра яго вопыты я шмат думаў. Мне вельмі-ж было няёмка, што я за ўвесь час ня зьбіў ніводнага ворага, і я наважыў пагутарыць з Бэльке пра гэта.

— Скажэце мне, як вы гэта робіце?—запытаў я.

Пытаньне маё здалося яму вельмі пацешным, і ён засьмяяўся, хоць я пытаў у яго зусім сур'ёзна.

— Ну, гэта вельмі проста. Я падлятаю блізка да свайго ворага, добра цэлюся, і потым, зразумела, ён падае.

— Дзіўна,—адказаў я,—таксама і я ўсё гэта прарабляў, але нічога ня выходзіла.

* * *

„У прыгожую асеньнюю раніцу, 17 верасьня 1916 году мы чакалі ажыўленьня дзейнасьці ангельскіх лётнікаў на нашым участку фронту. Перш чым падняцца ў паветра, вялікі Бэльке паўтарыў нам свае настаўленьні, і мы ўпяршыню паляцелі цэлым атрадам пад яго командаю. Як толькі мы апынуліся над варожымі акапамі, мы ўбачылі ў напрамку Комбрэ ангельскі атрад. Бэльке, зразумела, заўважыў яго першым—ён быў больш вопытны ад нас. Мы павольна набліжаліся да варожага атраду, каб адрэзаць яму адступленьне. Англічане ляцелі на вялікіх двухмясцовых бомбавозках, мы—на зьнішчальніках. Цераз некалькі нудных сэкунд павінен быў распачацца „вальс“—або кругавое манэўраваньне самалётаў, якія павінны распачаць бойку. А гэта адбываецца амаль у кожным баі. Бэльке вельмі блізка падышоў да першай ангельскай машыны, але яшчэ не страляў. Я ішоў за ім. Бліжэйшы-жа да мяне ангелец ляцеў на вялікай, афарбаванай у цёмны колер машыне. Ня доўга думаючы, я нацэліўся і стрэліў у яго. У тую-ж сэкунду ён таксама пачаў страляніну. Пачалося змаганьне.

Галоўнаю маёй задачай было заляцець ззаду майго ворага, бо са свайго нярухомага кулямета я мог страляць толькі ўперад. Ён-жа мог страляць па ўсіх напрамках, таму што яго кулямёт варочаўся ў розныя бакі, і ім спакойна мог кіраваць наглядальнік.

Пасьля кароткага бою для мяне зрабілася ясна, што ангелец ня быў навічком—ён мастацкі абараняўся, лецячы зыгзагамі. Нарэшце мой вораг відавочна згубіў мяне зусім „і замест кружэньня паляцеў проста ўперад“. Частку сэкунды я быў ззаду яго і даў адзін у момант за адным некалькі стрэлаў... Я ішоў так блізка, што баяўся аб яго разьбіцца.

Раптам пропэлер ангельца пакінуў круціцца. Яго машына пачала дзіўна гушкацца, і ангелец апусьціўся недалёка аэродрому аднаго з нашых атрадаў“.

* * *

„Я надзвычай ганарыўся, калі мне казалі, што лётнік, якога я зьбіў 23 лістапада 1916 году, быў вядомым ангельскім „асам“.

Аднойчы, калі ў самым добрым настроі выляцеўшы ў пошуках ворага, я ўбачыў трох ангельцаў, якія відавочна таксама выляцелі „на паляваньне“. Я заўважыў, што яны зацікавіліся маім зьяўленьнем, і маючы вялікае жаданьне распачаць з імі бой, не захацеў іх расчароўваць.

Я быў ніжэй супраціўніка і, значыць, павінен быў чакаць, калі хто-небудзь з іх кінецца на мяне першым. Трохі пачакаўшы, адзін з ангельцаў наблізіўся, і хацеў атакаваць мяне ззаду. Даўшы няць стрэлаў, ён спыніўся, бо я выкруціўся крутым віражам.

Так мы вальсавалі, як вар’яты, на вышыні каля 3000 мэтраў. Сьпярша мы зрабілі дваццаць кругоў улева, потым—трыццаць управа. Кожны стараўся стаць больш высока і ззаду ў ворага.

Я хутка пераканаўся, што сустрэў не навічка. Ён ня меў аніякага намеру прарываць бой. Ляцеў ён на „скрынцы“, якая цудоўна паварочвалася, але мой „куфар“¹⁾ лепш забіраў вышыню. Нарэшце мне ўдалося стаць ззаду і вышэй майго вальсуючага ворага, і я пачаў прыціскаць яго ўніз.

Неўзабаве мы апынуліся над Бопонам у паўмілі за нашымі пазыцыямі. Ангелец быў поўны энэргіі, і калі мы падняліся на вышыню 1000 мэтраў, ён радасна махнуў мне рукою, як бы кажучы: „Ну, як вы пажываеце?“

Кругі, якія мы не пакідалі рабіць адзін каля аднаго, былі настолькі вузкія, што дыяметр іх ня быў большым, мабыць, 80—100 мэтраў. Я мог бачыць кожны рух галавы ворага, калі-б на ім ня было шлема. Я распзнаў бы выраз яго твару.

Мой ангелец быў добры спортсмэн, але становішча рэчаў матрохі рабілася для яго даволі цяжкім. Дарэмна стараючыся ўнікнуць майго прасьледваньня мёртвымі петлямі і да таго падобных выкрутамі, ён імкнуўся прабіцца ў свой стан. Калі ён апусьціўся да вышыні 100 мэтраў, то ўздумаў унікнуць мяне зыгзагамі, якія зьбівалі з толку і страляніну з зямлі. Гэта быў самы зручны для мяне момант: увесь час страляючы я ішоў па сьлядох за ім на вышыні 50—70 мэтраў. Нарэшце мой вораг зваліўся.

То быў вядомы ангельскі зьнішчальнік маёр Хоўкер.

* * *

„Дух нападу—наступ, нават у паветры, на вайне—галоўная

¹⁾ „Скрынка“ і „куфар“—жартаўлівая назва самалётаў, назва, якая часта даецца лётнікамі.

зарука посьпеху. Аднойчы ў сакавіку 1917 году я сустрэў ангельскі атрад у пятнаццаць самалётаў. Калі я заўважыў, што адзін з ангельцаў аддзяліўся ад свайго атраду, я накіраваўся да яго, вырашыўшы: „гэты загінуў“. Не паспеў я падляцець да яго больш блізка, як ён пачаў у мяне страляць. Гэта паказвала на яго неспрактыкаванасьць або нэрвовасьць. Страляў ён кулямі, якія пакідалі за сабою дымавы сьлед, і я ясна бачыў лініі іх палётаў, што мелі выгляд цуркаў, нібы з лейкі. Адучваньне гэта было даволі няпрыемнае. Набліжыўшыся да ангельца на адлегласьць 100 мэтраў, я падрыхтаваўся страляць і нават выпусьціў рад пробных стрэлаў, але цераз некалькі момантаў, калі я быў на адлегласьці 20 мэтраў ад смелага ворага, я пачуў страшэнны трэск і ўсьлед за ім другі... Зрабілася ясна—кулі папалі ў мотор. Паказаўся цурок бэнзыну, мотор пачаў круціцца радзей. Ангелец, заўважыўшы гэта, пачаў абстрэльваць мяне яшчэ больш энэргічна. Я пакінуў страляць і пачаў апускацца вэртыкальна ўніз, у той час, як таварышы, што падасьпелі мне на дапамогу, у сваю чаргу атакавалі ангельцаў.

Прайшоў момант, і перад вачыма прамільгнула ўся ў агні ангельская машына. Яна падала вялізарным факелам. З дзірак, прабітых у маім самалеце, таксама плыў бэнзын, які мог загарэцца ад дотыку з распаленым моторам.

Я падаў вэртыкальна да 300 мэтраў і цяпер павінен быў знайсці месца для пасадкі ў працягу некалькіх сэкунд. Такія няшчасныя пасадкі амаль заўсёды вядуць да зламання машыны, але на гэты раз ўсё абышлося добра“.



Атрад нямецкіх зьнішчальнікаў тыпу Фокэр Д VII.

* * *

Манфрэд Рыхтгофэн загінуў у баі на Соме 21 красавіка 1918 году. Немцы пераконваюць, што быў забіты выпадковаю куляю з зямлі, і заяўляюць, што „Рыхтгофэн у паветры не переможны“.

Рыхтгофэн, зьбіўшы свайго восемдзсят першага ворага, пагнаўся за восемдзсят другім і атрымаў кулю ў сэрца ў момант палёту на некалькіх мэтрах вышыні над ангельскімі акопамі.

„Чырвоны“ лётнік са сваім вядомым „цыркам“,—кажуць ангельскія паведамленьні,—убачыў дзьве машыны, якія корэктавалі артылерыйскую страляніну, і з некалькімі таварышамі атакаваў іх. Частка „цырку“ адыйшла ў бок, каб даць Рыхтгофэну больш прастору для яго манэўраваньня. Покуль Рыхтгофэн манэўраваў у пошуках зручнай пазыцыі, зьявілася шмат нашых зьнішчальнікаў і атакавала „цырк“. Рыхтгофэн кінуўся даганяць наш зьнішчальнік, які пачаў пікіраваць ад яго, а другі наш зьнішчальнік, бачачы гэта, сьпікіраваў усьлед за Рыхтгофэнам і адкрыў па ім агонь. Усе тры машыны спусьціліся даволі нізка да зямлі, і тут пачаўся пяхотны агонь па самалёце Рыхтгофэна. Цераз некалькі хвілін стала відаць, як Рыхтгофэн, імкліва працягваючы свае пікіраваньне, зваліўся на ангельскія пазыцыі.

Нямагчыма даць веры, каб такі лётнік, як ён, дапусьціў расстраляць сябе ззаду; і мы лічым больш праўдападобнай германскую пагалоску.

Частка другая

ЗА ЎЛАДУ САВЕТАЎ

Супроць генэрала Мамантава

Дзевятнаццаты год. Франты патрабуюць лётнікаў. Усе самалёты,—старыя, залатаныя, сабраныя з разьбітых кавалкаў,—у рабоце. Казацкая кавалерыя Мамантава прарываецца ў тыл нашых войск—да самай Тулы.

Маскоўская школа атрымлівае загад:

„З усіх бояздольных самалётаў школы сфармаваць атрад асобнага прызначэння. Асабовы склад укомплектаваць інструктарамі і мэханікамі школы. Выехаць у тэрміновым парадку для операцыі супроць мамантаўцаў“.

У некалькі дзён атрад форміруецца, пагружаецца на пляцформы і адпраўляецца. Командуе ім начальнік школы, стары баявы лётнік—Юры Александравіч Браталюбаў.

Скакавое поле ў горадзе Ефрэмаве ператвараецца ў аэродром атраду. Пачынаюцца палёты.

Уся мясцовасць навокал кішыць бандытамі, атрад штохвіліны падпадае пад небяспеку быць захопленым і знішчаным, але з гонарам нясе надзвычайна цяжкую і часамі не пад сілу работу. Лётнікі лётаюць да поўнага знішчэння гаручага ў баках і да поўнага фізычнага знемаганьня.

Часамі здараюцца вымушаныя пасадкі ад адмаўленьня ад працы мотораў, якія знасіліся, адслужыўшы ўсё тэрміны, і тады на аўтамабіль ставіцца кулямёт, і лётнікі імчацца сярод лясоў і вёсчак, рызыкнўшы быць абстрэлянымі з-за кожнага куста...

Але вось знойдзены галоўныя сілы кавалерыі генэрала Шкуро, якія ішлі на далучэнне да мамантаўцаў. Атрад не выпускае іх з свайго зроку ні на адну хвіліну, сочыць за напрамкам, разганяе да вар'яцтва смелаю „бомбежкаю“ з самай невялікай вышыні, уносіць у рады белагвардзейцаў поўную дэзарганізацыю і паніку.

Рашучы ўдар мяркуецца зрабіць 21 верасня. Два старых „Сопвіча“ пад кіраўніцтвам лётнікаў Браталюбава і Герасімава



Ю. А. Браталюбаў

вылятаюць у кірунку да казакаў з грузам бомбаў і сталёвых стрэл, і... не зварочваюцца... Праходзіць некалькі дзён, на зварот лётнікаў няма надзеі. Раздаюцца галасы, што лётнікі проста пераляцелі да белых, але другія, якія лепш ведалі прапаўшых таварышоў, горача пратэстуюць супроць такога абвінавачваньня.

Работа атраду набліжаецца да канца, і раптам зьяўляецца мэханік Мінін, той самы, які паляцеў у якасьці наглядальніка з Браталюбавым і таксама прапаў бяз жадных вестак. Яго кароткі расказ разгортвае жудасную карціну героізму і самаахвяраваньня.

Чырвоныя самалёты выявілі асноўную колёну казакаў. Зьнізіўшыся да вышыні ў некалькі дзсяткаў мэтраў, лётнікі пачалі кідаць бомбы і стрэлы¹⁾, утвараючы ў радох ворага грандыёзныя страты...

Раптам самалёт у паветры з трэскам закалаціўся. Вялізарная капота мотора, як відаць зрэзаная куляю, зрываецца са свайго месца, б'ецца па стойках і зачэпліваецца за іх, закрываючы кругавід. Мотор спыняецца... Браталюбаў зараз-жа пачынае пляна-

¹⁾ Сталёвыя стрэлы, см. 15 даўжыні. Яны скідаюцца з самалёту адначасова цэлымі пачкамі (у сучасны момант ужо ня ўжываюцца).

ваць, вядучы самалёт як мага больш адходна, каб адляцець далей ад казакаў, туды, дзе відаць лес. Ён толькі можа даць паратунак. Вышыні, аднак, вельмі мала, і самалёт спускаецца сярод чыстага поля даволі далёка ад лесу. Браталюбаў і Мінін выскокваюць з самалёту, падпальваюць яго, каб ён не застаўся ў казацкія рукі, і бягуць да лесу.

Але што гэта? Зусім нізка над зямлёю нясецца другі самалёт. Гэта Герасімаў заўважыў бяду начальніка і сьпяшаецца да яго на дапамогу. Яго самалёт разгрузіўся ад бомбаў. Можна таксама скінуць цяжкі кулямёт, і тады, быць можа, удасца... увезьці на сваім старым карыце лішніх двух чалавек!

З прытоеным дыханьнем глядзяць лётнікі на манэўры другога самалёта. Вось ён падыходзіць да зямлі. Вось ён ужо коціцца па полі, і раптам... захаваная ў траве купіна пападаецца яму пад калясы. Бездапаможны скачок, трэск,—і самалёт, няёмка нахіліўшыся, гручна спыняецца з падламаным шасі, а калясо скруцілася у „васьмёрку“...

Удалі ўжо відаць казакі, іх хутканогія коні нібы глытаюць адлегласьць, ад лесу яшчэ далёка... Там казакам з іхнымі коньмі ўжо не знайсці пешых уцекачоў. Але не, не пасьпелі... З гіканьнем і дзікай лаянкаю казакі пагналі лётнікаў, шалёныя ўдары нагайкамі валяць іх з ног, кідаюць у нейкае чорнае нябыцьцё...

Ачухаліся лётнікі ўжо зьвязанымі і голымі. Казакі адзін перад адным прыдумваюць самыя жудасныя катаваньні, яны помсьцяць за тыя бомбы, якія яшчэ так нядаўна сыпаліся на іхныя галовы. Пераможным няма чаго чакаць літасьці.

Аднак іх не забілі адразу. У страшных бесьперапынных катаваньнях лётнікаў даставілі ў Харкаў. Белая камандваньне ўчыніла над імі „суд“, абвінавачваючы ў „зрадзе веры, цару і бацькаўшчыне“, і 4 кастрычніка расстраляла Браталюбава і Герасімава. Толькі Мініну ўдалося ўцячы, выкарыстаўшы паніку пры пераходзе чырвоных войск у наступ на Харкаў.

У савецкую Вэнгрыю

Увесну 1919 году нам было неабходна зьвязацца паветраным шляхам з савецкай Вэнгрыяй, і ў маі ўпяршыню патрабавалася накіраваць самалёт з важнымі дакумантамі ў Будапэшт.

Выкананьне гэтай задачы было даручана стараму і спрактыкаванаму лётніку Хадаровічу. На полонным нямецкім самалёце „Эльфаўге“ лётнік выляцеў з Вініцы і цераз сем гадзін удачна спусьціўся ў дзесяці кілямэтрах ад Будапэшту. Позна ўвечары з бліжэйшага вэнгерскага авіяцыйнага атраду да месца пасадкі Хадаровіча прыляцеў самалёт з бэнзінам, мэханікам і інструмантамі для абслугоўваньня нашага самалёта. Вэнгерскі лётнік пры пасадцы скапатаваў на ўзвораным полі, але самае галоўнае—

бэнзін быў усё-ж дастаўлены, ў раніцу наступнага дня Хадаровіч пераляцеў у Будапэшт, дзе быў урачыста сустрэчаны членамі ўраду. Незадоўга-ж у Кіеве было атрымана радыё, якое наведамляла пра ўдачлівы пералёт.

Кіраўнікі нашай авіяцыі ўздыхнулі больш вольна. Сапраўды Хадаровіч у політычных адносінах быў зусім неблаганадзейны чалавек, і ў той-жа час толькі ён адзін, па сваёй кваліфікацыі, меў шансы завяршыць пералёт удачліва. З усіх лётнікаў, што меліся ў той-жа час на Украіне, ён адзін толькі меў у мінулым вопыт у палётах на нямецкіх самалётах з якіх „Эльфаўге“ быў найбольш трудным у кіраванні. З другога боку, з усіх самалётаў, што меліся тады ў нашым распараджэнні, толькі машыны гэтага тыпу здольны былі вытрымаць беспасадачны палёт на такую вялікую адлегласць.

Між тым, узяўшы на борт пасажыра, Хадаровіч удачліва пераляцеў з Будапэшта назад у Вініцу, так надзвычайна добра завяршыўшы заданьне.

Два тыдні пасля на кіеўскім аэродроме спусьціўся вэнгерскі самалёт, на якім прыляцеў народны камісар па вайсковых справах Вэнгрыі—тав. Самцэлі. Кіраваў самалётам адзін з лепшых вэнгерскіх лётнікаў—Добаш.

Так распачаліся нашы паветраныя зносіны з адрэзанаю савецкай Вэнгрыяй. Для далейшых палётаў вырашана было прызначаць толькі лётнікаў-комуністаў, бо Хадаровіч неўзабаве таго, як вярнуўся з першага палёту, усё-ж такі пераляцеў да белгвардзейцаў.

На вялікі жаль, з лётнікаў-партыйцаў таго часу ні адзін не ўладаў неабходнымі для такога пералёту тэхнічнай граматысцю і вопытам, і таму пералёты большай часткаю канчаліся няшчасліва.

* * *

Блёкада Антанты, якая накіравана супроць Савецкай Расіі, пазбавіла мяне магчымасці (як дэлегата III Інтэрнацыяналу)¹⁾ пакінуць Расію нармальным шляхам. Шэсьць тыдняў палону ў Фінляндыі з высылкаю назад у Савецкую Расію прывялі мяне да ідэі спытаць шчасьця вярнуцца на самалёце. Прыбыўшы ў Кіеў я меў шчасьце на другі-ж дзень зрабіць пробны палёт на аэродроме вайсковай шаолы з лётнікам Андэрсам, з якім ужо потым давялося рабіць пералёт.

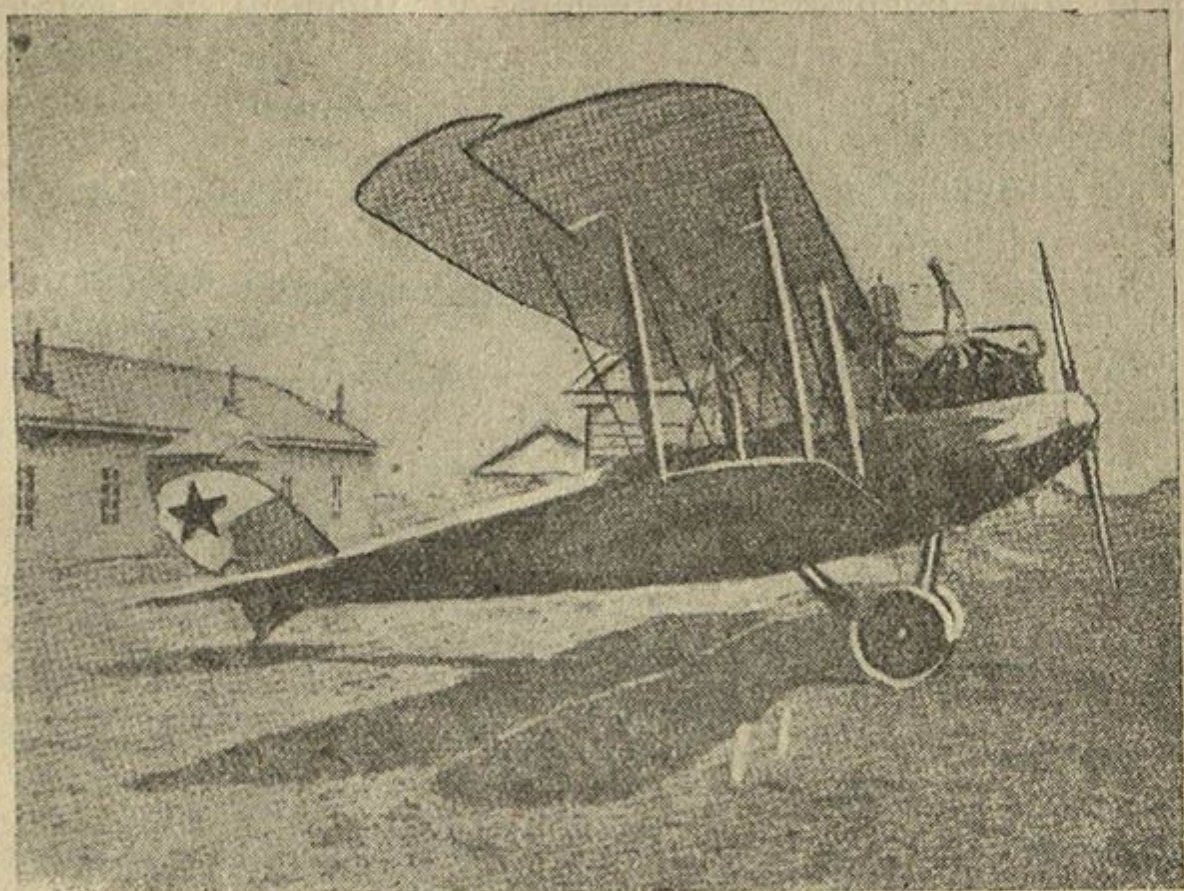
Я цьвёрда вырашыў, жывым ці мёртвым, дасягнуць маёй мэты—Будапэшту. Аніякіх перашкод і цяжкасцяў я не хацеў прызнаваць, і потым мне давялося пашкадаваць аб тым.

Перакананьне, што навічок у тэхніцы авіяцыі ня можа мець уяўленьня аб тым, што магчыма і што немагчыма, прымушала мяне зусім ня ўмешвацца ва ўсе падрыхтаваньні, ды апрача

¹⁾ Успаміны швэйцарскага комуніста—тав. Платэна.

таго, я баяўся ўзбудзіць у майго пілёта падазрэнне, што яму давядзецца мець справу з неадважным.

Абраны шлях „Проскураў—Будапэшт“ працягваўся па прамой лініі на 600 кілёметраў. Тагачаснае становішча фронту вэнгерскай Чырвонай арміі дазваляла, аднак, у крайнім выпадку зрабіць вымушаную пасадку ўжо ў 500-520 кілёметрах. На маё запытаньне наконт сыстэмы апарату мне адказалі, што апарат будзе нямецкай сыстэмы „Эльфауг“, з матарам „Бэнц“ у 220



Самалёт сыстэмы „Эльфауг“ (L. V. G.)

кнскіх сіл і з запасам бэнзіну ў 420 літраў. Я цікавіўся галоўным чынам пытаньнем расходу бэнзіну ў гадзіну і хуткасьцю самалёта. Выявілася—60 літраў у гадзіну і хуткасьць, гледзячы па ветры,—100-150 кілёметраў, у горшым выпадку, пры моцным сустрэчным ветры, каля 70-80 кілёметраў. Такім чынам быў неабходны шасьцігадзінны палёт пры расходзе ўсяго 360 літраў бэнзіну. Сустрэчны вецер пры хуткасьці палёту ўсяго 80 кілёметраў у гадзіну, усё-ж такі дазволіў-бы нам дасягнуць вэнгерскага фронту.

Пагода была дрэнная. Часамі моцны вецер і густыя хмары па-локалі мяне. Не даючы заўважыць, што я баюся, я спачатку даў прапанову адкласьці палёт на заўтрашні дзень, але тая акалічнасьць, што адначасова з намі паднімаўся таксама вэнгерскі самалёт з тав. Самуэлі, праўда, куды больш магутны і з куды большымі бакамі, было прычынаю лётніку не паслухаць маіх парадаў. Ён ўпярышню зьбіраўся рабіць такі доўгачасны пера-

лёт, і, натуральна, хацеў ляцець не на самоце. Рабіць на лётні-ка які-небудзь націск я не хацеў, і мы падняліся.

Маім абавязкам у пералёце было падаваць лётніку час-ад-ча-су і ежу і пампаваць бэнзін у бакі. Дзякуючы пробнаму палё-ту, які адбыўся ў Кіеве, я зусім вольна і спакойна сядзеў у апарате і са здавальненнем глядзеў уніз, з радасьцю заўважа-ючы, як прадметы ўсё змяняліся, а горызонт пашыраўся. Га-лоўным чынам маё нагляданьне было сканцэнтравана на вяду-чым апарате, якім кіраваў вэнгерскі лётнік. Ня гледзячы на тое, што ён выляцеў на паўхвіліны раней, ён увесь час аставаўся ніжэй нашага самалёта і трохі ззаду. Калі я гэта заўважыў, мя-не раптам ахапіла пачуцьцё жаху, і я хацеў прапанаваць майму лётніку вярнуцца і наблізіцца да другога самалёта, каб у вы-падку яго вымушанай пасадкі мы маглі-б прыйсьці на дапамогу нашым таварышом. Усе мае спробы прыпадняцца і крыкнуць гэта лётніку, аднак, зусім не ўдаваліся, і я, як паралізаваны, за-ставаўся сядзець у кабіне.

Два кругі, зробленыя апаратам над аэродромам, пазбавілі мяне ўсякай магчымасьці рашыць, ці правільны напрамак узяў лётнік. Я зусім згубіў арыентыроўку. Пасьля паўгадзіннага па-лёту другі апарат ішоў прыблізна на такой-жа вышыні, як і мы, мэтраў на 500 лявей, чаму я быў вельмі рады, бо вэнгерскі лёт-нік, стары вопытны пілёт, быў добра знаёмы з мясцовасьцю. Я верыў, што мы шчасьліва дасягнем мэты.

Прыблізна пасьля паўтарагадзіннага палёту я ўбачыў непа-срэдна над нашым самалётам густы пласт воблакаў. Спачатку мне здавалася, што было-б лепш спусьціцца і ляцець над воб-лакамі, і вэнгерскі лётнік, відавочна, так і зрабіў. Мой-жа лёт-нік паставіў апарат на ўздым, каб ляцець вышэй воблакаў. Як толькі мы падышлі пад воблакі, вэнгерскі самалёт зьнік, і з тых часоў мы яго больш ня бачылі.

Ня гледзячы на тое, што я ўпяршыню рабіў такі вялізны пе-ралёт, я ўжо адчуваў неперажоўнае жаданьне орыентавацца. Я заўважыў, як цень ад паверхняў у тры гадзіны дня клаўся пе-рад маім сядзеньнем. Такім чынам, каб не згубіць напрамку, мы маглі, хаця-б з большага, орыентавацца па сонцы. Раптоўны-ж уздым на вышыню зусім зьбіў мяне, і я пачаў зноў нэрваваць. Па сыгнале лётніка я пачаў напампоўваць помпаю бэнзін. Вы-падкова гэтыя сыгналы лётніка саўпалі з момантамі, калі наш апарат некалькі разоў пападаў у паветраныя правалы. У часе раптоўных падзеньняў на 40-50 мэтраў, менш чым у адну сэ-кунду, мне здавалася, што мы гінем. У такія моманты я хаваўся з галавою ў гандолу і пачынаў з усіх сіл пампаваць бэнзын.

Пакінуўшы за сабой паветраныя віхры над Карпатамі, я зноў любавалася расьцілаўшымся пада мною морам воблакаў і час-ад часу сачыў за становішчам сонца па гадзінніку, каб мець уяў-леньне, ці правільна мы ляцімо. Мы ляцелі ўжо пяць з палю-ваю гадзіны, калі ўпяршыню цераз разрыў у воблаках зноў

убачылі зямлю. Было ясна нават для неспрактыкаванага вока, што ўнізе знаходзілася мясцовасць, якая зьяўлялася выкрутасамі гор, і я зразумеў, што неўзабаве надыйдзе момант, калі трэба будзе спусьціцца, каб орыентавацца па рэках і вёсках. Крутае зьніжэньне з 4000 мэтраў на 1500 было звязана з няпрыёмным адчуваньнем. Апрача галавакружэньня, якое пачалося, у мяне з галавы ня выхадзіла думка, што лётнік ужо ня будзе здольны прывесці машыну ў паземны стан. Было ўжо палова васьмай,—пачынала цямнець, і мы з лётнікам думалі, што знаходзімся недалёка ад Будапэшту.

Каля аднаго прыгожага гарадка лётнік мне зрабіў знак, што хоча спусьціцца на зямлю. Я згадзіўся і мы ўдачліва сплянавалі недалёка ад незнаёмага гарадка. З трывогай у душы я выскачыў з апарату і пабег насустрач натоўпу, каб у выпадку небяспекі даць майму лётніку магчымасьць зноў падняцца і выратаваць, у крайнім выпадку сябе і машыну. Я зусім выпусьціў з пад увагі, што для таго, каб прывесці вінт у рух неабходна два чалавекі, так што мой пілёт без мяне нічога ня змог-бы зрабіць. Людзі, якія да мяне падбеглі, гутарылі на незразумелай мове, і толькі адзін мог гаварыць са мною па-нямецку. Ён растлумачыў мне, што мы знаходзімся ў горадзе Нагісалонце—каля 180 кілёмэтраў ад Будапэшту.

Апошняе вельмі спалохала мяне, і я дапусьціў, што мы ў палёце мелі справу з моцным супраціўным ветрам, бо ў 5½ гадзіны праляцелі ўсяго 450 кілёмэтраў. Мой лётнік сказаў, што ў баках мала бэнзыну і што неабходна паспрабаваць дастаць тут бэнзыну. Мне растлумачылі, што тут бэнзыну няма, але ў суседнім горадзе яго можна было-б атрымаць. Нам паказалі напрамак, і лётнік загадаў мне зноў сесьці ў апарат. Калі мы пусьцілі ў рух вінт, я заняў сваё месца. Самалёт вельмі добра падняўся. Тая нэрвовасць, якую я наглядаў у лётніка пры спуску, відавочна, зьнікла, і мы, спакойна падняўшыся на 1500 мэтраў, трымалі напрамак строга на Будапэшт.

Пасьля паўгадзіннага палёту лётнік зноў спусьціўся на зямлю і растлумачыў мне, што калі мы не атрымаем бэнзыну, то ён ня зможа працягваць палёт. У баках аставалася ўсяго 20 літраў бэнзыну, і пры далейшым палёце давялося-б спускацца, відавочна, на самай лініі фронту. Мае стараньні дастаць бэнзын у бліжэйшым гарадку ня далі аніякіх вынікаў, бо без дазволу румынскай ваеннай улады ніхто ня меў права прадаваць бэнзын. Паказаўшы мой швэйцарскі пашпарт я ўказваў, што самалёт таксама швэйцарскі—значыць нэўтральны і ня можа быць затрыманы. У гэтым яны са мною згаджаліся, але бэнзыну не давалі, бо ў выпадку невыкананьня загаду яны падпадалі пад пагрозу расстрэлу.

Я прабраўся да лётніка, што астаўся каля апарата і ўгаварваў яго зноў падняцца з тым бэнзынам, які астаўся, папрабаваць дасягнуць да вэнгерскай тэрыторыі. Я растлумачыў яму,

што, набраўшы вышыню, я гатоў на плянуючы спуск без бэнзыну і згодзен нават на небяспеку, чым добраахвотна папасьці ў палон. Ён упарта адмаўляўся, і я бачыў, што ён сапраўды глыбока ўсхваляваны. Ён баяўся горшага, я-ж, наадварот, меркаваў, што самае горшае мы пакінулі за сабой.

Тады я ўзяўся зьнішчаць усе дакуманты, якія-б мяне скомпроматавалі.

Наш арышт быў комічны. Два старых жандары і вясковы стараста, лічыўшы нашы грошы не па іх каштоўнасьці, а па колькасьці паперак, сядзелі з намі ў рэстаране да гадзіны ночы. Я заўзята частаваў іх віном, меўшы надзею, што калі будзе магчымасьць уцячы, то нецвярозы стан нашай варты дазволіць нам унікнуць супраціўленьня. Аднак ўначы прышоў атрад кулямётчыкаў, і мы апынуліся ў румынскім палоне. Абыходжаньне з намі на этапах і на фронце было ганебнае. Падрабязна сталкаваўшыся з лётчыкам аб нашых паказаньнях, я атрымаў магчымасьць некалькі аблегчыць яго стан. Мне было ясна, што, як толькі я прызнаюся пра маю політычную дзейнасьць у Расіі, мне апрача кулі чакаць нечага. Таму вось на тыпавае запытаньне:— „Вы бальшавік?“— я заўсёды адказваў:— „Я швэйцарскі грамадзянін, Фрыц Платэн, член Нацыянальнага савету Цурыха“. На протэсты-ж румын, што такі адказ ня ёсьць паказальнік маіх політычных пераконаньняў, я адказваў, што наконт маёй політычнай надзейнасьці яны могуць даведацца ад Швэйцарскага фэдэральнага савету.

Маё сьмелае выступленьне мела, аднак, адвароты эфэкт і адзін юны лейтэнант, прыставіўшы мне рэвольвер да скроні, сказаў:

— Ты сабака, пачакай, мы цябе хутка прыкончым!

Я меркаваў, што зараз-жа буду расстрэляны і, убаўчыўшы, што ўсёроўна ўжо нечага губляць, адказаў яму:

— Страляйце, калі вы не баязлівец, але мне крайне цікава ведаць, ці паслужыць вам на карысьць адказнасьць, якую вы на сябе гэтым бераце!

Гэтым скончыліся допыты на фронце, і потым наша адпраўка згодна загаду генэральнага штабу ў Бухарэст дала мне лішнюю магчымасьць пераканацца ў сьляпой ярасьці і нянавісьці белых мілітарыстаў. Нам даводзілася з палоннымі вэнгерскімі офіцэрамі і салдатамі праходзіць вялізарныя адлегласьці пехатой, і шчасьце, што офіцэры і салдаты „слаўнай румынскай арміі“ па-брацку пастараліся „аблегчыць“ мой чамадан, інакш-бы я зваліўся пад яго цяжкасьцю.

Пры адпраўцы нас у Бухарэст лётнік Андэрс сказаў мне пра свой намер дабіцца ад французскай місіі дазволу накіравацца да Дзянікіна. Гэта зрабіла на мяне надзвычайна дрэннае ўражаньне, але, ня глядзячы на тое, што нашы адносіны з гэтага моманту сапсаваліся, я ўсё-ж стараўся да апошняй магчымасьці палепшыць яго стан і ўсюды даваў спрыяючыя для яго паказаньні. У Бухарэсьце з Андэрсам абыходжаньне было значна лепшае.

чым са мною. Мяне-ж пасадзілі разам са злодзеямі. У аднэй камэры, якая прыгодна можа быць для адзіночнага ўвязьнення, на каменнай падлозе спала дзесяць чалавек. Кожную раніцу мяне саджалі ў карцар. Ежы выдавалася—чвэрць кілё хлеба і пляшка вады на цэлы дзень. Пасьля трохдзённага сядзеньня ў такіх умовах я ў часе допыту абвясціў, што калі мучэньні ня скончацца, я павешуся і гэтым агалашу, як абыходзяцца ў Румыніі з ваеннапалоннымі і нават з грамадзянамі нэўтральных дзяржаў. Вынікам было тое, што мяне зараз-жа перавялі ў канцэнтрацыйны лягер у Бухарэсце. Адзін дзень я там карыстаўся адноснай свабодай, але потым прышоў загад зноў строга мяне ізоляваць.

У лягеры я пазнаёміўся з адным расійскім лётнікам тав. Піір, і корэспондэнтам РОСТА, тав. Гэц. Я з імі заседжваўся ў бясконцых гутарках цэлымі начамі. Ад іх я даведаўся, што яны з дэлегатам III Інтэрнацыяналу выляцелі на двух самалётах з Праскурава, але да Будапэшту таксама не даляцелі.

* * *

28 верасня 1919 году на самалёце „Эльфауге“ з пасажырам корэспондэнтам РОСТА тав. Гэц, я выляцеў з гораду Проскурава ў Савецкую Вэнгрыю¹⁾. Пагода была дрэнная. Неба было цалкам пакрыта воблакамі, але больш чакаць было немагчыма, бо мы чакалі ўжо цэлы тыдзень добрай пагоды, а пасажыру трэба было выляцець, чаго-б то ні стала. Першым падняўся ваенны лётнік Барышнікаў з членам III Інтэрнацыяналу тав. Грубэр. Праскочыўшы цераз акно ў воблаках, ён схваўся, але цераз паўгадзіну яго дагнаў, і мы паляцелі разам, зрэдку толькі губляючы адзін аднаго з прычыны густой воблачнасьці.

Пераляцеўшы на вышыні 4000 мэтраў Карпаты, мы сустрэлі вялізарную дажджлівую хмару. Неабходнасьць цяпер арыентавацца ўжо па зямлі (над Карпатамі я быў вымушаны арыентавацца толькі па кампасе і сонцы) прымусіла мяне зьнізіцца і ляцець пад воблакам. Тое-ж самае зрабіў і тав. Барышнікаў. Над намі паліў такі дождж, што нават на блізкай адлегласьці нічога ня было відно. Я трохі зьмяніў курс палёту, каб ня стукнуцца з самалётам тав. Барышнікава і, згубіўшы яго такім чынам з вачэй, больш ужо ня бачыў.

Праляцеўшы пад бесьперапынным дажджом 20—30 хвілін, я убачыў проста перад сабой гару. Узяць вышыню і пераляцець цераз гэту гару я ўжо ня мог дзякуючы таму, што яна была ўжо зусім блізка, а нізкія воблакі ўзмацнілі магчымасьць сутычкі з якой-небудзь іншай зямнай перашкодай. Не жадаючы таго, каб жыцьцё майго пасажыра падпала пад лішнюю небяспеку і ведаючы па карце, што ў гэтым месцы ўжо савецкая Вэнгрыя (згодна дадзеных мне паказаньняў), я вырашыў спусь-

¹⁾ Успаміны лётніка Пііра.

ціцца, запытаўшы загадзя згоды майго пасажыра. Мы спусьціліся ў 80 кілёмэтрах ад гарадку Сілах, і нас зараз-жа акружылі мясцовыя сяляне. На пытаньне—ці тут Вэнгрыя, яны на незразумелай для нас мове адказалі станоўча. Узрадаваўшыся гэтаму, тав. Гэц сказаў прывітальную прамову на расійскай і нямецкай мовах, якую ніхто з прысутных сялян, відавочна, не зразумеў.

Неўзабаве пасья гэтага зьявіўся чалавек, апрануты ў штацкі гарнітур, з белаю павязкаю на рукаве. На маё пытаньне—якая тут ўлада, ён адказаў: „Hier ist keine Sowiet-Regierung“ („Тут ніякай савецкай улады няма“). Тады я зразумеў, што мы спусьціліся ў тую частку Вэнгрыі, якая ў той час была ўжо окупавана Румыніяй. На пытаньне поліцэйскага (чалавек з белаю павязкаю, як выявілася, быў поліцэйскі), куды мы ляцімо, я адказаў: „У бліжэйшы вялікі горад“, а потым папрасіў яго крутнуць вінт, каб мотор усмактаў у цыліндры порцыю бэнзыну. Гэта просьба была зараз-жа выканана сялянамі і поліцэйкім, але мотор, на вялікі жаль, не запускаўся. У гэты час да нас подышло яшчэ шэсьць жандараў, яны таксама пачалі было пакручваць вінт, але раптам заўважылі на крыльях нашай машыны чырвоныя зоркі. Яны зараз-жа адышліся ў бок, і, параіўшыся, забаранілі сялянам нават падыходзіць да самалёта. Тады я сам крутнуў як сьлед вінт, сеў на апарат і запусьціў мотор самапускам. Але ў гэты час калі я быў заняты пускам мотора, жандары кінуліся да самалёта ў момант выцягнулі з яго майго пасажыра, а потым, наставіўшы на нас вінтоўкі, запатрабавалі, каб мы паднялі рукі ўгару. Закрыўшы газ з прычыны таго, што аднаму ляцець было зусім недарэчна, ды і немагчыма, бо на адлегласьці двух крокаў на мяне глядзела дула вінтоўкі, я вылез з апарату. Штурхаючы на кожным кроку прыкладамі, нас накіравалі ў жандарскае кіраўніцтва, туды-ж былі дастаўлены нашы клумкі і карты, на якіх быў нарысаваны маршрут палёту. Высьвятліўшы згодна гэтых даных, што мы ляцелі ў Савецкую Вэнгрыю, нас пасья папярэдняга вобыску і конфіскацыі ўсіх грошай арыштавалі і закавалі у кайданы.

На заўтрашні дзень нас накіравалі ў штаб дывізіі, у Германштад, і, патрымаўшы там пяць дзён, накіравалі ў Бухарэст у галоўную кватэру. Там пасья доўгіх допытаў і зьдзекаў нас пасадзілі ў лягер ваеннапалонных, даўшы нам асабліва цяжкую інструкцыю, каб перасьцерагчы магчымасьць нашай агітацыі сярод ваеннапалонных лягеру.

З лягеру нас накіравалі ў порт Бухарэсту „Жылава“, дзе мы апынуліся перад ваеннапалявым судом. Пасья суду нас зноў накіравалі ў лягер. Спроба ўцячы з адным баўгарскім куністам не ўдалася, мы былі злоўлены ў часе пераправы цераз Дунай, на баўгарскай граніцы, і накіраваны назад у лягер.

З'вярненне назад загранічных дэлегатаў I Конгрэсу III Інтэрнацыяналу з Савецкай Расіі было цяжкай і небяспечнай задачай, бо агенты варожых урадаў пільна за імі сачылі. Калі маё вандраванне з Вены ў Маскву ўжо пагражала сьмерцю, то другая спроба прабрацца цераз украінскі і польскі франты ня мела ніякіх шансаў на посьпех¹⁾. Таму вось тав. Ракоўскі прапанаваў зрабіць падарожжа на самалёце, як адзінае вырашэньне пытання.

У Праскураве было ўсё падрыхтавана для пералёту ў Будапэшт. Апрача мяне, цераз Карпаты павінны былі быць дастаўлены таксама т. т. Гэц і Мікалашак.

У часе арганізацыі пералёту былі зроблены ўсе захады, каб забяспечыць ягоны посьпех, але нейкі дзіўны ланцуг няўдач, як-бы знарак, імкнуўся ўтрымаць мяне ад паветранага вандравання. Толькі што мы з маім пілётам Барышнікавым сабраліся сесці ў апарат, як выявілася няспраўнасьць нейкай трубачкі. Ремонт патрабаваў каля гадзіны. Тым часам мой прыцель вэнгерскі кур'ер тав. Мікалаша шчасліва выляцеў. Калі цераз гадзіну мы падняліся, выявілася, што ня дзейнічае паветраная помпа. Давялося спусьціцца зноў. Пазбавіўшыся ад гэтага дэфекту, нарэшце мы змаглі паляцець.

Пагода цераз гадзіну вельмі-ж змянілася. Вялізарныя чорныя хмары перад намі навісалі адна на адну, і тав. Барышнікаў рашыў забрацца больш высока, каб іх пераляцець. Гэта, аднак, не ўдалося. Мы дасягнулі 4000 мэтраў, але хмары былі яшчэ вышэй. Давялося апусьціцца ў гэту чорную сьцену. Не пасьпелі мы прабыць у хмарах і некалькі хвілін, як папалі ў цэнтр моцнага гурагану. Самалёт кідала, як пёрыну. Пілёт пачаў крута плянаваць скрозь хмары, і калі мы выраўняліся на 800 мэтрах, то ўбачылі, што пра палёт цераз Карпаты нечага і думаць. Масы хмар і моцны сустрэчны вецер, перашкаджаў далейшаму палёту. Значыць, назад да Праскурава! Цераз дзьве гадзіны пасья нашага адлёту мы зноў шчасліва гулялі па аэродроме. Цыклён, які праходзіў, сабраў густыя масы хмар над Галіцыяй і Украінаю. Два тыдні ішоў страшэнны дождж, і нам давялося чакаць. Нарэшце пагода некалькі праясьнілася,—баромэтр падняўся ўверх. У другі ряз мы развіталіся з тымі, хто аставаўся, і паляцелі.

Самалёт зносіла над верхавінамі Карпат у напрамку пад Букавіну і Румынію. Праўда, тую асалоду, якую адчуваеш, калі праносішся над сьнегавымі верхавінамі на вышыні 4000 мэтраў нельга перадаць словамі, але я вандраваў не для прыемнасьці. Мне патрэбна было папасці ў Будапэшт чым найхутчэй, і надзея на ўдачу мяне не пакідала.

¹⁾ Успаміны тав. Карла Штэйнгарта (Гурбэра).

Калі мы мінулі горны хрыбет, то ўбачылі перад сабою ўзгоркавыя схілы і зялёныя лугі. Раптам у моторы пачаўся страшэнны трэск, і пілёт падаў мне ўмоўны знак: сапсаваўся матор! Становішча жудаснае, але я адчуваў бязьмежнае давер'е да пілэта і аставаўся спакойным. Тав. Барышнікаў стараўся выцягнуць з папсутага мотору ўсё, што толькі было магчыма. Хвілін цераз пятнаццаць мы пранесліся над зялёным лугам. Пад намі была шырокая рака, і недалёка быў відаць нейкі горад. Крутым плянуючым спускам мы набліжаемся да роўнядзі. У момант пасадкі калёсы апарату глыбока загразьлі ў балюцістай глебе, самалёт перакуліўся і пакрыў нас сваімі абломкамі. Мне першаму ўдалося вылезці з глыбокай твані. Пашчупаўшы свае косьці я пераканаўся, што цэлы і не пашкоджаны, калі ня лічыць невялікага болю ў галаве, нагах і руках. З радасьцю пераканаўся я, што тав. Барышнікаву давялося цярпець ня больш як і мне. Першай нашай справай было, зразумела, даведацца, на чыей тэрыторыі мы апынуліся. Ня так далёка відаць была вёска, у якой, нібы з мурашніку, выскачыў у наш бок натоўп салдат. У некалькіх мэтрах ад нас стаяла асобная закінутая хата. Наш самалёт, затоплены хвостом у рэчку, быў настолькі разьбіты, што паліць яго не патрабавалася.

Сялянін, што першы да нас падбег, гутарыў па-румынску! На маё запытаньне, дзе мы, ён адказаў:

— У Румыніі.

Мурашкі папаўзьлі ў мяне па сьпіне.

„Ну,—думаю,—цяпер бывай усё на сьвеце!...“

Калі я паведаміў пра гэта пілэту, той ляконічна адказаў: „Дрэнна“.

Каля нас ужо быў коньнік. Ён паведаміў па-нямецку, каб мы пачакалі паўгадзіны: зараз прыедзе, моў, маёр і забярэ нас на аўтамабілі. Як відаць наш самалёт быў прыняты за французскі, бо ня глядзячы на чырвоную зорку, былі яшчэ добра відны і мінулыя трохкаляровыя кругі—сьляды, трофэйнага паходжаньня апарату.¹⁾

Нам, зразумела, нікольні не хацелася накіроўвацца з румынскім маёрам!

У момант мы забеглі ў хату, сарвалі із сябе авіяцыйныя гарнітуры, спалілі ў печцы дакуманты, якія нас кампроматавалі і, падабраўшы хвілінку, схаваліся ў бліжэйшым лесе. Даволі хутка румынскія салдаты зразумелі, у чым справа, і пусьціліся на ўздагон. Было ўжо паўдня; такім чынам наш палёт працягваўся амаль пяць гадзін, бо мы выляцелі а сёмай гадзіне зранку. У лясным гушчары мы ўсё-ж такі схаваліся ад салдатаў. Ад сялян-жа мы пасьпелі дазнацца, што суседні горад—Шатмар, а рэчка—Самос. Румынская армія заняла гэту мясцовасьць дні

¹⁾ На гэты раз гэта быў не нямецкі, а былі французскі самалёт з той партыі, якая была перададзена дзяржавамі Антанты белагвардзейцам.

тры таму назад, таксама, як і горад Дэбрэчын, а лінія фронту ішла ўздоўж рэчкі Цісы.

Нашым імкненнем было цяпер дасягнуць Цісы, пераплыць яе і папасьці да вэнгерскіх чырвоных войск. Да глыбокай ночы цягнуліся мы па лясістых горах, пад страшэнным дажджом. Начавалі ў кустох, калоцячыся ад сырасьці, зморанасьці і голаду, і потым, на наступны дзень, зноў ішлі ды ішлі.

Другую ноч мы правялі ў стайні аднаго гасьціннага селяніна-вэнгерца. На трэці дзень мы вышлі на адкрытую раўніну. Тут хавацца было больш цяжка. Не пасьпелі мы прайсьці і кілёметра, як раптам быццам з-пад зямлі вырас румынскі салдат і са штыхом наперавес загадаў нам ня кратацца з месца. Тут прышла мая чарга сказаць тав. Барышнікаву: „Дрэнна!“ Выявілася, што мы напароліся на заставу, штучна замаскаваную ў глыбокай, прыкрытай травой, яме.

На запатрабаваньне паказаць нашы паперы я выняў свой пашпарт грамадзянскага ваеннапалонага, які варочваецца з Расіі ў Аўстрыю. У Барышнікава быў украінскі пашпарт ад пячораўскай „дырэкторыі“. Гэтыя паперы, зразумела, не давалі салдатам аніякіх падстаў, каб нам верыць. Давялося накіравацца ў штаб румынскай дывізіі ў якасьці палонных. Нас палічылі за шпікаў і, адабраўшы паперы і грошы, пасадзілі ў брудную каморку, бітком набітую арыштаванымі. Прабыўшы там амаль суткі бяз ежы і пітва, мы была адведзены ў Дэбрэчын, дзе нас пасадзілі ў турму. У памяшканьні ня больш як на дзесяць чалавек, нас было набіта звыш шасьцідзесяці зьняволеных. Прасядзеўшы да вечара бяз ежы, мы былі накіраваны на допыт да прокурора. Расказу нашаму зусім не паверылі, і ў той-жа вечар мы сталі перад ваенным судом па абвінавачваньні ў шпіёнстве. Блізка гадзіны ішоў перакрэсны допыт, і нарэшце судзьдзя, былы аўстрыйскі офіцэр, заявіў заспакойваючым тонам:

— Вы абодвы—шпікі, заўтра вас расстраляюць.

Зноў апынуліся мы у цеснай, якая кішэла паразытамі, камеры. Румынскія салдаты ўвесь час урываліся ў камеру і адбіралі ў зьняволеных апошнія ўжо рэчы.

Раніцой нас з таварышом Барышнікавым выклікалі, але замест пакараньня сьмерцю павялі ў другую турму. Больш паўгода я адбываў катаржныя работы, пакуль, нарэшце, ня вызваліліся з палону, дзякуючы ўмяшаньню швэйцарскага консула.

Баявая работа чырвоных лётнікаў

Семнацатага красавіка 1920 году чатыры польскіх самалёты паказаліся над нашым аэродромам. Аэродром быў не далёка ад гораду Барысава, і самалёты скінулі бомбы. Зараз-жа падняўся ў паветра наш зьнішчальнік пад кіраўніцтвам лётніка-чырвонаштанарца Шырынкіна. Машына была старая і расхістаная і, яшчэ

да таго-ж, бакі не пасьпелі наліць бэнзынам поўнасьцю, але тым ня менш Шырынкін смела атакаваў бліжэйшага з ворагаў. Распачалася кулямётная страляніна. Раптам паляк рэзка нахіліў свой самалёт і пачаў зьніжацца. Шырынкін зрабіў віраж, каб кінуцца наўздагон за падбітым ворагам, але ў гэты момант выкруцілася адно з крыльляў яго самалёту... Толькі шчасьлівы зьбег абставін, выратаваў смелага лётніка ад вернай сьмерці.

Падбіты ў баі вораг, як паведамлялі сяляне з бліжэйшай вёскі, сеў у сярэдзіне вялікага лесу і яго экіпаж, як відаць, разьбіўся, бо нашы разведчыкі данесьлі, што палякі доўга, але дарэмна шукалі зьбіты самалёт і нават запрапанавалі сялянам за яго знаходку ўзнагароду. Казалі, што наглядальнік гэтага самалёту меў пры сабе нейкія вельмі важныя дакуманты і быў сярод польскага каманднага складу буйнай „пэрсонаю“.

Першага мая ў паветры на вялікай вышыні зноў быў заўважаны варожы самалёт. Чатыры нашых вартавых зьнішчальнікі пад кіраўніцтвам лётнікаў Шырынкіна, Собалева, Бурава і Кузіна падняліся ў паветра і згуртаванаю групаю атакавалі варожую машыну, адначасова адрэзаўшы ёй шлях да адступленьня. З усіх бакоў затрашчалі кулямёты, і падстрэляны вораг з вышыні 1000 мэтраў пачаў падаць. Зусім стромкае падзеньне працягвалася да 50 мэтраў ад зямлі, дзе паляк спрабаваў выраўняцца. Аднак прадзіраўленьня кулямі крыльлі самалёта ня вытрымалі ціск паветра, склаліся, і апарат каменем рынуўся на зямлю.

Паветраная ініцыятыва была вырвана з рук палякаў і яны адразу прыціхлі. Толькі 14 мая, дый то над тэрыторыяй ворага, адзін з нашых зьнішчальнікаў пад кіраўніцтвам лётніка Пятрова быў атакаваны польскім зьнішчальнікам апошняй конструкцыі. Вораг падышоў ззаду, і лётнік Пятроў спачатку прыняў яго за „свайго“, тым больш, што яго з-за сонца было дрэнна відаць.

Нарэшце ўбачыўшы, што гэта вораг, тав. Пятроў захацеў разгарнуцца, каб сустрэць праціўніка кулямётным агнём, але той ужо пасьпеў заняць выгяднае становішча за хвастом нашага самалёту і пачаў яго абстрэльваць. Ні коўзаньні, ні павароты, ні петлі, ні штопар ня далі Пятрову магчымасьці „вырваць у праціўніка свой хвост“. Нічога не дапамагае,—больш магутная і шпаркаходная машына праціўніка нібы прыліпла да хваста ні на хвіліну не пакідае яго абстрэльваць.

Тры мёртвыя пятлі, адважнае пікіраваньне,—і чырвоны зьнішчальнік выроўніваецца ўсяго толькі ў 30 мэтраў над зямлёю. Праціўнік зноў ззаду і зноў абстрэльвае... Крыльлі ўсе ў дзірках ад куль. Фюзэляж прасьвідраваны ў шмат мясцох. Выходная труба мотора сарвана пуляю... Палякі, стоячы натоўпамі на ўскраінах гораду Барысава, урачыста смакавалі ўжо пагібель чырвоназоркавага апарату. Па кулях, што пакідалі за сабою дымавы сьлед, яны ясна бачылі, што пападаньне ідзе за пападаньнем. Лётнік Пятроў паляцеў у самую гушчыню Барысаўскіх пабудоў. Яго самалёт, здавалася, ныраў паміж дахамі і коўзаўся па іх

скатах... Калі прамінуў горад, ён пайшоў над Бярэзінаю ўсяго толькі на вышыні аднаго мэтра. Праціўнік пакінуў страляць. Ці то невялікая вышыня не давала яму прасторы для манэўраваньня, ці то ў яго вышаў увесь запас патронаў... Правёўшы нашага зьнішчальніка да лініі акапаў, ён павярнуўся і пачаў адыходзіць падымаючыся ўверх. Прадзіраўлены „Спад“ тав. Пятрова пранёсся пад жорсткім агнём над польскімі акапамі і цераз кароткі прамежак часу шчасьліва спусьціўся на сваім аэродроме.

У той-жа дзень, як відаць узрадаваньня посьпехам, палякі накіравалі самалёт у наш стан. Яго яшчэ здалёк заўважыў лётнік Шырынкін, які быў у засадзе. Шырынкін разам з лётнікамі Пятровым і Кудзіным безадкладна падняўся і пайшоў насустрач паляку. На 220-сільным „Спадзе“ Шырынкін выперадзіў сваіх таварышоў і падышоў да праціўніка першым. Падышоўшы на 30 мэтраў, Шырынкін выпусьціў у праціўніка адна за адной тры кулямётных чаргі, ні на момант ня спускаючы яго з прыцэлу.

Цераз сэкунду на самалёце паказаліся аганькі. Польскі апарат ператварыўся ў суцэльны факел і, перавярнуўшыся калёсамі ўверх, рынуўся на зямлю.

Туз віней ¹⁾

Калі палякі павялі наступленьне, у Барысаўскім напрамку заходняга фронту згрупаваліся чырвоныя зьнішчальныя атрады. Паветраны праціўнік ухіляўся ад баёў і стараўся не зьяўляцца ў поле зроку нашых вартавых самалётаў, якія бесьперапынку баразьнілі неба і ад няма чаго рабіць займаліся выкідваньнем трукаў „вышэйшага пілётажу“. У раёне Барысава нашы лётнікі мелі ўжо некалькі паветраных перамог, а група зьнішчальнікаў, што была ў Салтанаўцы, толькі капціла неба і бязьдзеінічала.

Лётнікі вырашылі выклікаць палякаў на актыўнасьць.

9 мая ўжо пад вечар, з цяжкасьцю ўмясьціўшы ў цеснай кабіне зьнішчальніка бомбу ў дзесяць кілёграмаў, чырвоны ваенны лётнік Сапожнікаў зрабіў налёт на польскі аэродром.

Падляцеўшы да аэродрому на вышыні 1000 мэтраў, Сапожнікаў адважна зьнізіўся да 700 мэтраў і спусьціў на галовы палякам „гасьцінчык“. Бомба разарвалася каля самых ангараў. Прасачыўшы за эфэктаў узрыву, чырвоны зьнішчальнік пачаў пятліць над галовамі ашаламелых шляхціцаў і пасьля паўтары дзесяткі фігур накінуўся на польскі прывязаны аэростат, які вісеў над Рагачэўскім шосэ. Пяць разоў самалёт Сапожнікава крутым лётам наскокваў на „кілбасу“, абсыпаючы яе кулямі. Але ў яго ня было з сабою запальвальных куль, і аэростат ня быў зьнішчаны, а толькі прымушаны быў „зматацца“ ўніз. Прасьледуючы аэростат усё ніжэй і ніжэй, Сапожнікаў, нарэшце,

¹⁾ На самалёце лётніка Сапожнікава, пра якога ідзе гутарка ў гэтым нарысе, быў намаляваны туз віней. Гэта машына зрабілася пугалам для палякаў.

сам атрымаў прабоіну ў левае крыло і ўжо калі было цёмна вярнуўся на свой аэрадром.

Выклік быў надта сьмелы, каб вораг пакінуў яго без адказу.

10 мая, у адказ на бомбакіданьне Сапожнікава, пазнанскія рыцары вырашылі зьнішчыць чырвоны аэрадром у Салтанаўцы. Нагружаныя чатырнаццацьцю бомбамі, на трох найлепшых нямецкіх самалётах „Эльфаўге“ палякі паляцелі ў наш стан, але былі ў самы час заўважаны. Тры чырвоныя лётнікі падняліся ў паветра і сустрэлі праціўніка ў паўкілёметра ад аэрадрому. Пры першай-жа атацы палякі выкінулі ўсе свае бомбы ў лес. Ніводная з іх нават не разарвалася.

Няроўнасьць сіл была відавочна і на адным з нашых зьнішчальнікаў адразу-ж заела кулямёт, другі быў узброены ўсяго толькі саракма патронамі, і толькі Сапожнікаў мог як сьлед весці бой. Тым ня менш варожыя самалёты адразу павярнулі назад. Дагнаўшы бліжэйшага ворага, Сапожнікаў адкрыў па іх агонь. „Эльфаўге“ ўцякаў значна зьнізіўшыся, відавочна, жадаючы заманіць чырвонага зьнішчальніка пад перакрэсны агонь двух другіх самалётаў, але за хвастом Сапожнікава прыгожа віліся ў паветры два нашых зьнішчальнікі з маўклівымі кулямётамі, і палякі не адважыліся з імі зьвязацца. Адзін са зьнішчальнікаў, выперадзіўшы паляка, пачаў пятліць перад самым носам, не дазваляючы яму ісьці ў свой стан па простае лініі. Нарэшце ў польскай машыне быў прабіты бэнзынаправод і яна прымушана была сесьці ў паўтары кілёметрах ад станцыі Жлобіна, у раёне нашых войск.

Лётнікі і наглядальнік былі зараз-жа ўзяты ў палон нашымі, што падасьпелі, моторыстамі, скураныя курткі якіх зрабілі на палякаў жудаснае ўражаньне, бо яны думалі, што гэта агенты АГПУ. Абодва лётнікі, як выявілася, былі зусім п'янымі.

Потым ужо палякі расказалі вась што. Адважыліся яны на гэта „геройства“ пасья таго, як адзін з палкоўнікаў пачаў проста здзеквацца з іх на офіцэрскім сходзе.

— Вам чырвоныя пахабнікі сыплюць на галовы розныя пакасьці, а вы толькі маўчыце!

Тады лётнікі заклаліся, што яны сваімі бомбамі змогуць разгнаць з чырвонага аэрадрому ўсё жывое, а потым, спусьціўшыся да 100 мэтраў запаляць усе палаткі і самалёты бальшавікоў...

У першую-ж добрую пагоду палякі накіраваліся выгрываць свой заклад, узяўшы для гэтай мэты самыя лепшыя самалёты. Але справа набыла нечаканы для іх зварот.

За гэты бой лётнік Сапожнікаў быў узнагароджан ордэнам Чырвонага сьцягу, а цераз дзень ужо зноў стыкнуўся ў паветраным боі з самым моцным праціўнікам.

Не пасьпеў ён павярнуць дамоў пасья таго, як ськінуў дзьве бомбы на Бабруйскі аэрадром, як яго атакаваў магутны „Альбатрос Д. III“. Шчасьце Сапожнікава, што ён ў самы час заўважыў

і пасьпеў выкруціцца ад небясьпекі. Аднак вораг насядаў, а ў Сапожнікава нават ня быў набіты кулямёт. Тады Сапожнікаў кінуў рулі і, пусьціўшы самалёт на волю свабоднага падзення, узяўся набіваць кулямёт. Калі ён скончыў гэту справу, ён выявіў такую ёмкасьць у манэўраваньні, што хутка стаў у хвост „Альбатроса“ і прымусіў яго з сорамам уцячы.

Пяцьсот кілёмэтраў над праціўнікам

Увесну 1920 году атрад, у якім працаваў чырвоны ваенны лётнік Міхась Зьмітравіч Ермалаеў, знаходзіўся на польскім фронце. Ішла манэўраная вайна са звычайнаю заблытанасьцю становішча, няведаньнем таго, што робіцца ў бліжэйшых ваколіцах і пры крайней няхватцы лепшых у падобных выпадках сродкаў сувязі—самалётаў.

Вядома было толькі тое, што палякі робяць узмоцненыя перакідкі войск па чыгунцы і што, падрыхтоўваючы наступленьне, яны канцэнтруюць у бліжэйшых раёнах значныя паветраныя сілы.

Неабходна было перашкодзіць палякам рабіць гэтыя падрыхтоўкі, і вось 16 мая лётніку Ермалаеву даецца загад зрабіць як мага больш глыбокую разьведку і скінуць бомбы на тэрыторыі працаўніка.

Выканаць заданьне было цяжка: баромэтр „валіўся“, прадказваючы дрэнную пагоду, у атрадзе быў толькі адзін працаздольны двухмясцовы самалёт „Сопвіч“, а наглядальнік быў хворы тыфусам.

Ляцець, аднак, было неабходна. На месца наглядальніка садзіцца ваенком штабу тав. Давыд, і цяжка нагужаны бомбамі самалёт, адрываецца ад аэродрому і, з цяжкасьцю падымаючыся ўверх, паўзе на польскую тэрыторыю.

Неба было заслонена густымі воблакамі, а ззаду, даганяючы самалёт, насоўвалася вялізарная шыза-сьвінцовая навальнічная хмара.

Узяўшы напрамак па чыгуначнай лініі Полацак—Маладэчна, лётнікі незадоўга ўбачылі польскі аэродром і чыгуначны мост. Уніз паляцелі бомбы, а цераз прасьветы ў воблаках паказаліся ўспышкі ўдачных пападаньняў бомб.

Ну, частка справы зроблена! Мост папсаваны, і цягнікі вымушаны спыніцца. Аэродром зрыты бомбамі і ўзьлятаць з яго палякам у бліжэйшы час не давядзецца. Астаецца яшчэ паглядзець, якія новыя пляны падрыхтоўвае шляхта.

А пагода ўсё пагаршаецца. Цераз дзьве з паловаю гадзіны ўмовы зрабіліся настолькі цяжкімі, што вырашана было зьвярнуцца дадому. Аднак, ледзь лётнік павярнуў самалёт назад, як навальнічная хмара, што гналася за ім, адразу насунулася і ахутала яго з ўсіх бакоў.



Навальнічная хмара насунулася...

Цемень згусьцілася настолькі, што ня было відно канцоў крыльляў і капота мотора. Меркаваць аб роўнавазе самалёта было немагчыма, справе дапамог толькі выпадкова павешаны летнікам у кабіне перад сабою гадзіннік з цыфэрблятам, які сьвяціўся. Гэты гадзіннік, гушкаючыся, па раменчыку, паказаў, што самалёт валіцца ў той ці іншы бок.

Ліў страшэнны дождж, зусім недалёка бліскала маланка, бесперастанку грукацеў жудасны гром, і ад страшэнных уздрыгаў паветра апарат валіўся і дрыжэў як пёрына і ня слухаў ні рулёў, ні стадваццацісільнага мотора, які ледзь ня лопаў ад напружанья...

Лётнік наважыў вырвацца з хмары ўверх... Апарат гушкаецца, падымае нос ўверх, дрыжыць і хрыпіць, імкнучыся некуды ў невядомае... Дзьве, тры, чатыры тысячы мэтраў, а навокал толькі

жудасны ў клубкох дым суцэльных хмар і той-жа грукат грому і ўспышкі маланак, у часе якіх робіцца навокал відно... ці больш правільна, ня відно, а бела, як быццам самалёт нёсься ў малацэ... Чатыры з паловай мэтраў—і ні малейшага прасьвятленьня. Не... уверх ня выйсьці!.. Збаўлены газ мотору, нос самалёту апускаецца ўніз. Самалёт імкнецца ўглыб воблачнай прорвы... Вось ужо толькі пяцьдзесят мэтраў ад зямлі.. трыццаць мэтраў і... зямлі ўсё ня відаць!

Лётнік ня ведае, што рабіць... На трыццаць мэтраў ад зямлі могуць лёгка падымацца высокія дрэвы... У гэтакай імгле і не заўважыш, як наляціш на дрэва, а тады і костачак не зьбяруць... У гэты момант з новай сілаю пачынаецца праліўны дождж. Вада праразае хмары суцэльнымі белкаватымі палосамі. Выхад знойдзены.

Па нахілах гэтых палос нарэшце-то можна вызначыць напрамак ветру... Навальнічныя хмары ніколі ня бываюць вельмі вялікімі, хутка праходзяць. Трэба ляцець супроць ветру—толькі так і можна мець надзею вырвацца з гэтай імглы! А куды ў рэзультатаце гэтага знясе? Дзе давядзецца спускацца?.. Усёроўна—іншага выйсьця няма...

Самалёт паімчаўся насустрач дажджу, і чаканьні збыліся. Дождж робіцца ўсё меншым. Воблакі сьвятлеюць. Вось ужо і прарывы паміж воблакамі, пачынае мясцамі віднецца зямля. Але дзе мы ляцімо?—Нібы молатам стукае пытаньне ў галовах лётнікаў.—Дзе чужы захад, дзе свой усход?.. Усё перамяшалася.. Орыентыроўка згублена безнадзейна...

Між тым палёт зьнясіліўся ад доўгага змаганьня са стыхіяй..і Калі ня спусьціцца зараз-жа, цераз некалькі хвілін, то рукі сам адпусьцяць вагары кіраваньня... Самалёт імчыцца ўніз у пошуках хоць маленькай палянкі, і раптам пад яго крыльлямі мільгаюць будынкі нейкай маленькай вёскі... Шпаркі паварот і круе над гэтай вёскаю, над самымі дахамі... Сесьці няма куды. Ал вось за апошнімі хатамі мільгае кавалачак гароду, і зноў пачынаецца лес... Усёроўна... Хоць у гарод! Яшчэ круг, і самалёт з выключаным моторам праносіцца над самым дахам нейкага хлява і пачынае скакаць па градках... Вось нарэшце ён спыняецца, на момант як-бы задумваецца, ці ня клюнуць яму носам у размокшую зямлю, а потым нярухома застывае перад плотам... зусім цэлы!

Да самалёта ўжо бягуць сяляне. Ад іх лётнікі даведваюцца, што знаходзяцца ў польскім стане, а чырвоныя часьці знаходзяцца кілёмэтрах у дзесяці...

Дзесяць кілёмэтраў для самалёта глупства, але ўзьляцець зараз-жа няма магчымасьці. Тады вырашаюць, што ваенком паспрабуе дабрацца пехатою да нашых часьцей, а лётнік астанецца ахоўваць самалёт і чакаць дапамогі.

Тав. Давыд хаваецца ў лесе, і неўзабаве надыходзіць ноч.

Наступнай раніцай тав. Давыд зьяўляецца, але толькі ўсяго з адным чырвонаармейцам. Ён тлумачыць, што доўга блытаўся і таму ня стаў чакаць значнага атраду, а толькі заручыўся дакладраваньнем дапамогі. Дапамогі, аднак няма і няма.

Дождж пачаў слабець. Сілы лётнікавы аднавіліся, і наважана было зрабіць спробу падняцца. Лётнікі аглядаюць свой „бульбяны аэрадром“, каб адцягнуць самалёт у найбольш выгаднае для ўзьлёту месца. Толькі зрабілі яны некалькі крокаў, як з лесу раптам пачуўся стрэл, за ім другі... Кроках у двухстах, на ўскраіне лесу паказаліся польскія салдаты... Ваенком кінуўся ў кабінку і адкрыў агонь з кулямёту... Падзейнічала! Палякі схаваліся, але ўсё-ж стралялі з-за дрэў.. Аднак добра і тое, што не падыходзяць больш блізка...

Між тым лётнік з чырвонаармейцам стараюцца запусьціць мотор,.. Гэты ўпарта ня хоча працаваць, патрабуючы звычайнай порцыі бэнзыну пад кляпаны. А чым падаць гэтую порцыю машыне, калі ў часе „боўбатанкі“ у хмарах шпрыц кудысьці вываліўся?

Лётнік мочыць насавачку бэнзынам і выціскае на галоўкі цыліндраў. З неймавернай цяжкасьцю два цыліндры з дзевяці ўдаецца заліць. У гэты момант палякі распачынаюць атаку...

Ваенком у кабінку сьпехам расстрэльвае ў ворага апошнія патроны. На момант палякі зноў адкінуты да краю лесу, але зараз вымушаны будзе змоўкнуць і кулямет... У распачы лётнік торкае пропэлэр, мотор кашляе... і дае ўспышку, раз... два... пачынае працаваць... Лётнік ускоквае ў кабінку. Чырвонаармеец кідаецца за ім, але калі ўбачыў, што садзіцца ўжо няма куды, паварочваецца і хаваецца ў вёсцы.

Мотор ставіцца на поўны газ, і самалёт пачынае бегчы ўздоўж градак. Маленькая неправдбачная няроўнасьць—і будзе аварыя... Вецер дзьме ў хвост, а нормальна трэба разьбягацца супроць ветру. Самалёт ад гэтага доўга ня хоча адрывацца ад зямлі, дый калёсы гразнуць у ліпучай жыжцы паміж градкамі бульбы. Край леса ўжо блізка, і вось нарэшце машына ў паветры. Апошнія намаганьні лётніка,—і яна пералятае дрэвы і хаваецца за імі ад абстрэлаў палякаў.

Мотор працуе добра, але тав. Давыд, як не спэцыліст-наглядальнік, ня можа дакладна паказаць напрамак да сваіх часьцей. Давялося ўзяць напрамак неразважна уздоўж нейкай дарогі. Вось па гэтай дарозе зьявіліся нейкія войскі і пачалі абстрэльваць самалёт. Давялося нырнуць у воблака. Вышаўшы цераз некаторы час з воблака, лётнікі ўбачылі перакрыжаваньне дарог і канчаткова сталі ўтупік адносна далейшага напрамку. З разьліку часу тут, аднак павінна была быць наша пазыцыя, і лётнік Ермалаеў павёў самалёт на зьніжэньне. У гэты момант у тумане мільганулі ўспышкі, і самалёт быў абстрэляны, але на гэты раз ўжо артылерыяй. Давялося зноў схвацца ў воблакі і працягваць блуканьне.

Потым у прарыў воблакаў была заўважана стаянка нейкага лётнага аграду, але там ня было адпаведнага месца для спуску, а потым на дарозе зноў паказаліся войскі і зноў пачалі абстрэльваць самалёт.

Лётнік Ермалаеў даўно пачаў ужо ў палёце экономіць бэнзын, вытрымліваючы самалёт на збаўленых моторных зваротах. Пасьля апошняга абстрэлу недахоп яго даваў сябе адчуваць. Мотор пачаў „чыхаць“, даваць перабоі, і самалёт нястрымна пацягнула да зямлі... Садзіцца давалося неразважна на зусім неадпаведным месцы, на беразе нейкага возера.

Ужо цямнела, і летнікі нічога ня бачылі перад сабою, калі іх самалёт бяз аніякага гуку, са спыненым моторам, датыкнуўся да зямлі.... Раптам перад самалётам вырасьлі фігуры ўзброеных коннікаў і пяхотнікаў. У адзін момант лётнікі былі выцягнуты з самалёту і... тут-жа адпушчаны... Апамятаўшыся яны ўбачылі будзёнаўкі з вострымі канцамі і чырвоныя зоркі на шапках... Селі, значыцца, да сваіх!

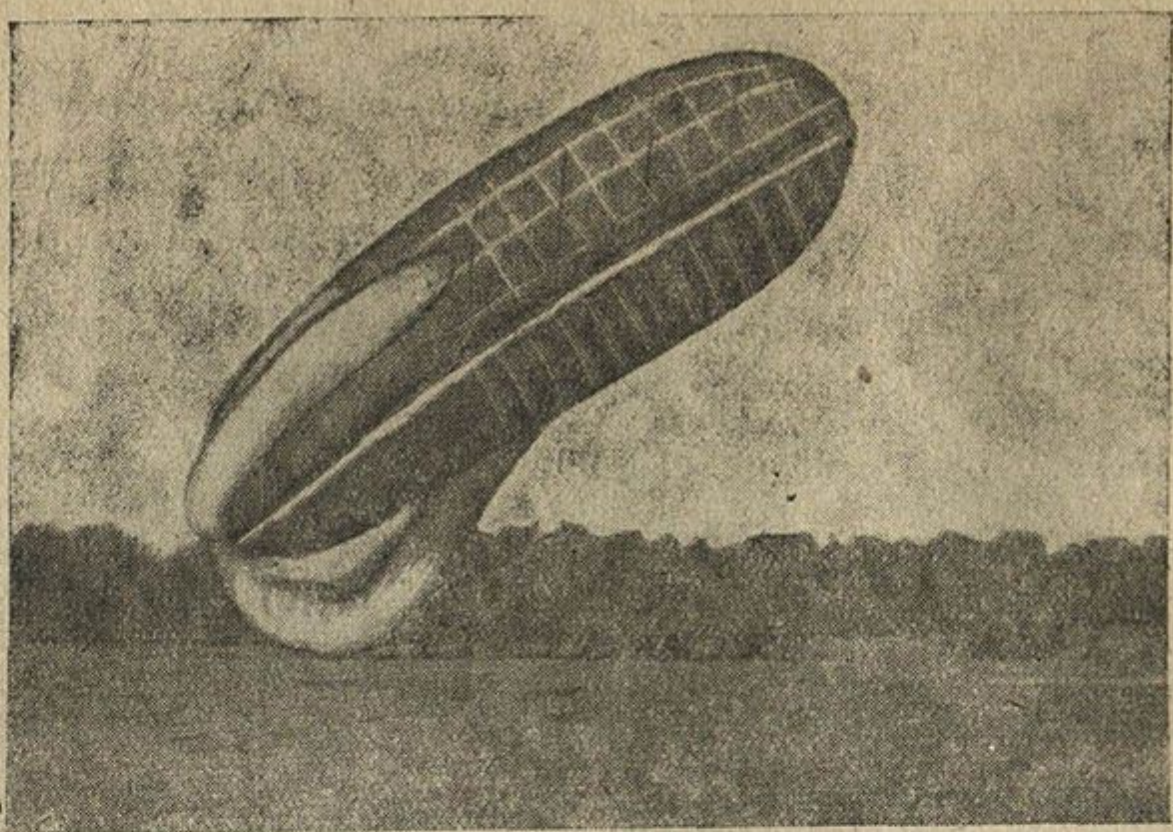
У школе ваеннай маскіроўкі

Недалёка ад Масквы, над выкрутастым абрывам крутога берагу, пад ценню векавога дваранскага парку, мятусіўся мурашнік фігур, апранутых у забяспечны колер і вастраватыя чырвоная-зоркавыя шлёмы. У старым барскім палацы і ва ўтульных дачках, якія знаходзяцца ў парку, кіпела работа. Паводаль, на роўным лузе, узвышаліся будкі мэтэаролёгічнай станцыі, маленькія дзелянкi з нейкімі хуткарастучымі травамі розных колераў, шкілеты перакрыцьцяў, абцягнутыя драцянымі сеткамі. Далей ішлі акопы, то выразна выкручваючыся на нахілым спадзе лугу, то хаваючыся пад штучнымі „маскамі“. У самым дальнім кутку, у яры, бялела „сьпіна“ нязграбнай „кілбасы“—зьмейкавага аэростата. Гэта вышэйшая школа ваеннай маскіроўкі.

У дачках-майстэрнях—дасьледчых станцыях школы,—утваралася новая галіна ваеннай навукі; на лузе—полігоне—яна прымала розныя формы: вока з неба—наглядальнікі і фатографы, паднятыя на аэростаце,—правярала і давала корэктывы работам земных майстроў. Амаль што ня кожны дзень аддзел навуковых выведаў школы рабіў новыя вынаходкі.

Задача, якая выпала на маю долю ў гэтым працоўным мурашніку, была асабліва цікавая. Як наглядальнік-паветранік і экспэрымэнтатар фатограф, я павінен быў як сваім, так і опытным вокам фатоапарату расшыфроўваць, выкрываць тыя ўкрыцьці і маскіравальныя афарбоўкі, якія наносіліся на ваенныя аб'екты, раскіданыя на дасьледчым полігоне.

Фатографічны апарат бачыць прадметы ня так, як вока чалавека. Знайшоўшы фатографіяй тое, што ня было відаць вокам, я павінен быў даваць указаньні па ўдасканаленьні „земных мерапрыемстваў“, а сам усё вышукваў спосабы па выяўленьні



Прывязны аэростат „Како“ на полігоне школы маскіроўкі.

і расшыфроўцы гэтых, ужо ўдасканаленых прыёмаў, даючы „земным работнікам“ указаньні для дасягненьня ў маскіроўках поўнага ўдасканаленьня.

Аднойчы агледзець школу і азнаёміцца з яе дасягненьнямі сабраліся вышэйшыя кіраўнікі Чырвонай арміі. Чакаўся прыезд нам. старшыні Рэвваенсавету тав. Склянскага, глаўкома тав. Каменева, тав. Тухачэўскага, Фрунзэ і шмат іншых. Агляд павінен быў пачацца з дасьледчага полігону школы, дзе курсантамі, станцыямі і майстэрнямі Адзелу навуковых выведаў павінен быў быць паказаны прыкладны бой з дапасаваньнем усялякіх маскіровачных мерапрыемстваў. Усё гэта патрабавалася зафіксаваць таксама і фотографічна як з паветра, так і на зямлі.

Падрыхтаваўшы апарат для аэрофотоздымкі, я накіраваўся на полігон да месца стаянкі лётнага атраду, а ён быў у распараджэньні нашай школы. Дзьмуў моцны парыўчаты вецер. Команда лётнага атраду, ужо даўно падрыхтаваўшы аэростат, з цяжкасьцю ўтрымлівала яго на зямлі, а члены Рэвваенсавету ўсё яшчэ не прыяжджалі. Каб ня траціць сіл каманды канчаткова, тым больш, што яна складалася з непрактычных, толькі што прызваных чырвонаармейцаў, я рашыў падняцца пакуль на невялікую вышыню і ўжо там, на волі, чакаць прыбыцьця часьцей. Апрача таго, з вышыні адкрываўся прыгожы выгляд на шосэ, што ішло ад Масквы, і я мог па тэлефоне папярэдзіць аб набліжэньні аўтамабіляў, з тым, каб на зямлі падрыхтаваліся да досьледаў і не адымалі ад часьцей лішняга дарагога для іх часу.

І вось, я, пілёт аэростата—тав. Любчэнка і яшчэ адзін супрацоўнік школы, якому трэба было падняцца ўпяршыню ў сваім жыцці, занялі свае месцы ў двух кашох аэростата тыпу „Како“.

Раздаецца звычайная команда:

— У кашох?

— Ёсьць!

— На лябёдцы?

— Ёсьць!

— Паясныя плаўна здавай!

І команда, што выстраілася ў два рады, па бакох аэростата, пачынае павольна адпускаць яго ўверх, прытрымліваючы за доўгія трыццацімэтровыя вяроўкі-паясныя, якія зьвешваюцца па бакох балёну.

Раптам раздаецца страшэнны крык жаху і болі...

Мы ў адзін момант перагнуўшыся цераз борт кашоў, бачым такую карціну: адзін з навічкоў-чырвонаармейцаў, відавочна змарыўся дзякуючы моцнаму ветру трымаць сваю паясную так, як гэта патрэбна згодна інструкцыі, накруціў яе сабе на руку. Калі аэростат падняўся ўверх, ён ня змог шпарка вызваліць руку, і яго ўздзернула ў паветра. Астатняя команда ў жаху кінулася лавіць мімавольнага лётніка за ногі... Усе паясныя былі зараз-жа адпушчаны, і аэростат утрымліваўся толькі ў адным пункце, там, дзе што было сілы крычаў ад разьдзіраньня на часткі няўдачнік.

Зараз-жа атрымаліся і вынікі. Наляцеў парыўчаты вецер і аэростат замест плаўнага і роўнага ўздому на паясных апісаў у паветры парыўчаты піруэт вакол свайго жывога якару. Аэростат пачало прыціскаць да зямлі, і не пасьпелі мы як сьлед схапіцца за снасьці, як кашы са страшэннай сілаю грывуліся вобзем. Мы адразу-ж паляцелі ўверх нагамі. Толькі гэта мы ачухаліся, як зноў ударыўся кош вобзем, а потым імпэтная цяга ўверх. Падняўшыся, мы ўбачылі, што „публіка“ пасьпела ткі адвязаць ад паясной свайго таварыша і аэростат свабодна падняўся ўверх.

Ну, думаем, пачалося „карава“... Усё цэла шчыміць ад пабояў, галава нейкая дурная, а аэростат імкліва ідзе ўверх, значна адыходзячы ўбок ад месца ўздому дзякуючы цягі ветра. Нарэшце, на 100 мэтраў вышыні, мы даем сыгнал, каб наш уздым спынілі. Заскрыпелі тормазы лябёдкі, але вецер усё яшчэ цягнуў аэростат з такой сілаю, што астаноўка адбылася толькі на вышыні 200 мэтраў. Тут мы селі ямчэй і пачалі аглядаць нашы апараты і прыборы. Усё было цэла...

Праходзіць паўгадзіны, гадзіна. На шосэ, што ідзе ад Масквы, нічога ня відаць. Парываньні ветра набываюць неймаверную сілу, кашы ляжаць пад кутом больш саракапяці градусаў, а часамі, у момант няроўных бакавых парываньняў, узьлятаюць у бакі да адной вышыні з балёнам. Усё гэта было нічога, але хутка мы заўважылі

што ад каша пачаў адшпіляцца кастылёк, які прымацоўваў яго да асноўных снасьцей, і мы апынуліся перад небясьпекаю адарвацца ад аэростата і каменнем упасьці ўніз. У гэты момант я дзякуючы цеснаце каша, а галоўным чынам, бязумоўна, з-за глупай маладой адвагі, усеўся на борт каша, высунуўшыся такім чынам больш, як напалову. Раптам бачу, што пілёт ня кажучы ні слова, пачынае ўзьбірацца па вяроўках наверх. Думаючы, што ён хоча перафарсіць мяне ў гідотнасьці, я бясьпечна глянуў уверх і... у наступны момант скаўзнуў назад ў кош, хапаючыся за дадатковыя стропы. Кастылёк быў напалову адшпілены і ўсё больш вызваляўся з пятлі пры кожным парываньні ветру...



Пілёт пачаў узьбірацца па вяроўках уверх.

Кастыль замацаваны і мы жартуем над нядаўнай небясьпекаю раптам зноў пачынаем запрыкмяцаць штосьці нядобрае. Кош пачынае неяк дзіўна торгацца, і, перагнушыўся праз борт мы заўважаем, што ўся цяжкая лябёдка, скача і паўзе па зямлі, бо, вецер, што націснуў на аэростат, асіліў яе. Мы бачым, як команда пасьпешна падкладае пад калесы аўтолябёдкі мяшкі з пяском, каб перашкодзіць далейшаму яе руху.

Вымяраем сілу ветра—22 мэтры ў сэкунду. Гэта ў той час, як інструкцыя кажа, што ня варта рабіць уздымаў пры ветры, які перавышае 15 мэтраў. Якім цудам толькі трымае трос?

Даўно ўжо зрабілася ясна, што ніякая фотографічная работа у такіх умовах немагчыма, і я сачу толькі за шосэ, чакаючы

зьяўленьня аўтамабіляў с няяснай надзеяй, што вецер хоць трошкі ды сьціхне. А пілёт ад нуды, шао няма чаго рабіць, пачынае праробліваць у кашы „прыёмы вышэйшага пілётажу“. Ён падвешваўся к снасьцям уверх нагамі і прарабляў сальто-мортале вакол дзеравянай рэйкі пад кошам. Гэта рэйка напамінала сваім выглядам гімнастычную трапэцыю.

Нарэшце мы заўважаем на шосэ слуп пылу, вырашаем знізіцца, каб для прыбыцця гасьцей хоць трохі адпачыць. Трэба сказаць, што наш трэці пасажыр, які сьпярша трымаўся даволі бадзёра і нават пасьпеўшы з свайго каша сфотографавець нас у момант папраўленьня кастылька, цяпер нават ня быў відаць. Яго загушкала, і ён у напоўняпрытомным стане ляжаў на дне каша.

Сыгналізуем спуск. Лябёдка пачынае працаваць, але зніжэньне ідзе з вялікай цяжкасьцю, бо мотор ледзь-ледзь выцягвае аэростат супроць гурагану. А гурган да гэтага часу яшчэ больш узмацніўся. Мы знаходзіліся, відавочна, у самым яго цэнтры, бо парываньні ветру пачалі чаргавацца, б'ючы па аэростаце то з аднаго, то з другога боку і прымушалі яго ў паветры страшэнна кляваць.

Вось мы ўжо ў 50 мэтрах над зямлёю і... страшэннае парываньне, ззаду і з боку, імкліва кідае аэростат носам у зямлю. Чакаючы страшэннага ўдару вобзем мы чапляемся за вяроўкі такелажу, але ў гэты момант яшчэ больш моцнае парываньне з другога супроцьлежнага боку ставіць балён амаль у вэртыкальным становішчы і адкідае яго назад, амаль паралельна зямнай паверхні.

Чуецца лёгкі трэск і ў твар Любчэнка ляціць уздэчка аэростата, а на ёй боўтаюцца кароценькія абрыўкі тросу...

Мільгае думка: „Сарвала!.. Але чаму-ж тады аэростат не ўздымаецца куляю ўверх?“

Гляджу ўніз і бачу, што за адну заднюю паясную, якая напалову лягла на зямлю пры папярэднім броску ўніз, учапілася чатыры або пяць чырвонаармейцаў каманды атраду. Іх цягне па зямлі, перакідаючы аднаго цераз аднаго, але адважныя хлопцы аэростата не адпускаюць. На падмогу да іх з усіх бакоў бягуць чырвонаармейцы і курсанты школы і стараюцца злавіць другую заднюю паясную...

Аэростат кідаецца на вышыні якіх-небудзь 15 мэтраў. Становішча самае глупае, зямля зусім побач, і ў той-жа час палова шансаў на пэрспэктыву свабоднага палёту. Так і хочацца скочыць на зямлю, але з вышыні чатырохпавярховага дому ня вельмі то скочыш!

Падб'ягаюць яшчэ людзі і падцягваюць аэростат ніжэй. Пілёт трымае напалатове вяроўку ад кляпану і разрыўнага дапасаваньня, але марудзіць іх выкарыстоўваць—шкада сьвежага вадароду, якім толькі што да гэтага дня напоўнілі аэростат.

Нарэшце, сіламі двухсот чалавек, з аэростатам справіліся. Зусім змучаныя ад стомленасці і морскай хваробы, якая хоць і пад канец але ўсё-ж ткі дала сябе адчуць, мы выглядаем з каша. Пасажыра свайго, які так імкнуўся палятаць, мы выцягваем на руках. І ў той час, як прыціснуты да зямлі аэростат уводзіцца ў добразахаваны ад ветру бівак, раздаюцца аўтамабільныя гудкі... Глаўком і тав. Склянскі, прыняўшы рапорт, пачынаюць абыход полігону.

... Пачуўся паравозны сьвісток, і за кустамі, на узьлесці, пакідаючы клубкі дыму, прайшоў цягнік... інсцэніраваны ўсяго адным курсантам, у руках якога быў адпаведны прыбор.

Заблішчэлі ўспышкі, паветра здрыганулася ад грукату артылерыйскай кананады, і ў небе характарным мэталевым званам, пакідаючы зусім натуральныя воблачкі дыму, пачалі разрывацца маск-шрапнэлі. Нечага і казаць, што артылерыйскія стрэлы рабіліся зусім бяз ніякіх пушак.

Ад узьлесся да групы наглядальнікаў папаўзьлі разведчыкі, у выглядзе кустоў, у камуфліронных—пярэстаразмалёваных, але нябачных халатах, падыходзячы шчыльна да чаго-небудзь незаўважанымі.

Узьлессе ахапіла воблака дымавой заслоны. У адным месцы гэта воблака ня так густа, і там відаць як чалавечыя фігуры то падымаюцца, то зноў прыпадаюць да зямлі. Але-ж гэта толькі манэкены, так званыя „кітайскія цені“, яны толькі адцягваюць увагу, у той час як у другім месцы, закрытым густым дымам, незаўважана збіраюцца каманды курсантаў, якія потым раптоўна выскакваюць і з гучным крыкам кідаюцца ў атаку.

Страшэнны грукат, як-бы ад узрыву артылерыйскіх складаў, раздаецца ў канцы полігону, і клубкі злавеснага дыму павольна падымаюцца ўверх, паступова засьцілаючы палову небасхілу.

Госьці разам з начальнікам Аддзелу навуковых выведаў, з ваенным лётнікам профэсарам Яцуком, накіроўваюцца аглядаць „поле бою“.

Са здзіўленьнем знаходзяць яны ў бяскрыўдных пнёх на ўзьлесці і ў агідна ўздутым трупе каня, які толькі пры больш бліжнім разглядзе выяўляецца штучным, вельмі добра захаваным назіральным пунктам і кулямётным гнёздам. Хтосьці з гасьцей наступае на распластанага ў траве разведчыка, апранутага ў „маск-дыван“, зроблены з афарбаванай мачулы і маючай травяністую паверхню. Таварыш Варашылаў, які тады яшчэ толькі што вярнуўся з коннай арміі Будзённага, пасья сваіх слаўных перамог ледзь-ледзь не правальваецца ў замаскаваны акуп. Яго ў самы час затрымлівае, схапіўшы за рукі, тав. Яцук.

Гарматы, якія толькі што глушылі сваёй стралянінай, аказваюцца... дзеравянымі, а тыя, якія стаялі далей па полігоне, сапраўдныя, выкрываюцца толькі на адлегласьці пяці крокаў. Вось нешта дзіўнае—нейкая фігура, абкапаная ў зямлі і абкладзена дзёрнам. Над ёй у неўразуменьні спыняецца т. Фрунзэ. Гэта

штучная гармата, якая зусім не падобна на гармату тут, на зямлі, але здаецца такой пры нагляданьні з паветра і на аэро-фотографіі. (Такую фотографію я дэманструю госьцям у далейшым, калі агляд даходзіць да мае лябораторыі). Далей, у канцы полігону, відаць могількі і капліца сярод магіл, якія таксама выяўляюцца штучнымі.

З полігону ўсе пераходзяць у будынку дасьледчых станцый і майстэрняў. Там растлумачэньні даюцца загадчыкамі, з якімі знаёміць гасьцей т. Яцук. Пры гэтым нават тут, у пакоях, бываюць яшчэ магчымы сурпрызы: загадчык майстэрні ваеннага грыву ў часе абыходу некалькі разоў мяняў грыв, і кожны раз яго знаёмілі пад другім імем. Толькі прышоўшы ў сваю майстэрню гэты таварыш нечакана зьняў грыв і пачаў тлумачыць госьцям, якіх пасьпехаў мы дасягнулі ў выпрацоўцы самых тонкіх грываў для патрэб сакрэтных агентаў.

Азадачаныя госьці пачынаюць губляць уяўленьне аб тым, дзе-ж канчаецца маскіроўка і пачынаецца сапраўднасьць...

Цераз Каўкаскія горы¹⁾

У канцы сакавіка 1921 году тыфліская радыёстанцыя прыняла тэлеграму, сэнс і прыблізны зьмест якой былі такія:

„Станцыя Арарат. Зусім адрэзаны ад вонкавага сьвету. Галадаем. Няма баявых запасаў, войскі разьдзеты і зьнясілены ад зморанасьці. Неабходна безадкладная дапамога з поўначы і хаця-б 300 кілёграмаў золата на самалётах“.

Тэлеграма была зусім нечаканаю. Выявілася, што пры разьвіцьці пасьпеху ў меншавіцкім Закаўказзі, Чырвонай арміяй было выдзелена некалькі палкоў для замацаваньня савецкай улады ў толькі што вызваленай ад белых Арменіі. На долю жменькі расійцаў і армян выпала аднаўляць парадак і ахоўваць граніцы цэлай краіны.

У суседнім тылавым Нахічаванскім краі і на тэрыторыі ўжо занятай намі Арменіі гола—няма ні хлеба, ні скаціны, ні лесу. Уся маса мірнага насельніцтва хутка зьехала і без таго мізэрныя запасы арміі.

Голад ужо стукаўся ў дзьверы. Шпалы і кроквы дамоў амаль усе разабралі на топку паравозаў. Пагражала астаноўка броняцягнікоў—адзіная наша абарона і надзея. Чырвонаармейцы жартавалі: „Палезам на Арарат, разьбярэм Ноеў каўчэг на дрывы,—навошта яму там дарэмна валяцца“.

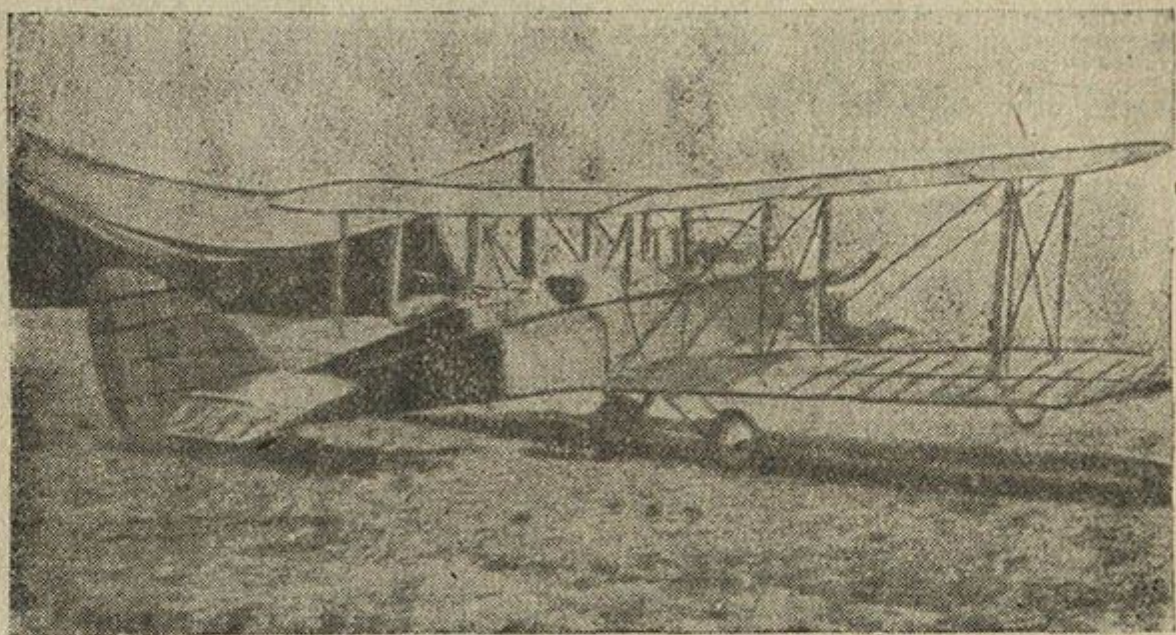
Амаль сорак дзён знаходзіліся чырвоныя ў поўным няведаньні таго, што робіцца на белым сьвеце.

Атрымаўшы радыё, вайсковае камандваньне ў Тыфлісе паклікала начальніка авіяцыі і прапанавала яму зараз-жа організаваць дапамогу. У Тыфлісе у той час стаяў наш зьнішчальны

¹⁾ Успаміны лётніка Мельнікава.

дывізіён, узброены выключна аднамясцовымі „Ньюпорамі“. Апрача іх было яшчэ два разведвальных атрады, з адным вельмі старым „Сопвічам“ на кожны атрад. Усе гэтыя самалёты зусім ня былі прыгоднымі для выканання такога задання. Трэба-ж было пакрыць у адзін пералёт 400 кілёметраў, з якіх 150 над гарамі ў чатыры тысячы мэтраў вышыні і 200 кілёметраў над тэрыторыяй супраціўніка. Больш альбо менш зноснымі былі толькі апошнія 50 кілёметраў па даліне рэчкі Аракса. Пра вымушаную пасадку нечага было і думаць,—яна азначала верную пагібель.

На наша шчасце ў дывізіёне быў яшчэ адзін самалёт—„Хэйленд“, вывезены з Баку, праўда, вельмі старадаўні, „пакарабачаны“, з трэснутымі вадзянымі кашулямі блёкаў мотору, але ўсё-ж больш прыгодны для здзейсьнення такога небяспечнага задання, чым усе астатнія.



Ангельскі самалёт „Дэ-Хэйленд 9“, які быў выкарыстан для апісваемага пералёту.

Пералёт быў прапанаваны мне. Пасажыр-памочнік у мяне ўжо быў—лётнік нашага-ж дывізіёну, Кудрын.

Атрымаўшы дырэктывы ад начальства, приходжу да Кудрына і, пытаючы згоды, бо ўпэўнены, што ён згодзіцца са здавальненнем, тыцкаю дзье пераломкі сярнічак, заціснутых паміж пальцамі і кажу: „Цягні“. Барыс цягне, і галоўка астаецца у мяне, значыць пілётам буду я.

Зьбіраем мэханікаў, старую гвардыю, з якой даводзілася працаваць у розных атрадах, як у імперыялістычную, так і грамадзянскую вайну. Тлумачу, у чым справа, работа закіпае.

Самалёт быў разабраны, і вось мае хлопцы пачынаюць змяняць працякаючы блёк, навешваць крыльлі, рэгуляваць, падклеіваць, падмазваць... Працуюць нават уначы, пры вогнішчах, і пад вечар на трэці дзень машына гатова. Толькі золата яшчэ няма.

Прабую машыну ў паветра. Мотор работае „як гадзіннік“, але самалёт нікуды! Па-звьярынаму валіцца налева і налаўчаецца перайсьці ў піке. Усе намаганьні не даюць вынікаў. Машына валіцца як і раней... Ну, і так даляцімо, абы толькі мотор не падвёў! Старанна аглядаю машыну і к няпрыемнаму здзіўленьню знаходжу, што стойкі, якія расьпіраюць верхнія і ніжнія лёнжэроны фюзэляжу, растрэскаліся ва ўсю даўжыню...

Нарэшце прышло паведамленьне, каб мы зьявіліся ў штаб Каўкаскай арміі за золатам.

Звьяртаючыся каля гадзіны ночы дадому, я ўбачыў каля штаба дывізіённы аўтамабіль з кучаю народу. Выявілася, што начальства ў штабе ўсё яшчэ „атрымлівае“. Увайшоў у пакой. На стале куча залатых манет, а каля яе чалавек пяць-шэсьць. Акуратна складаюць кучкі, лічаць, пералічваюць і перадаюць адзін аднаму. Вось дык нуда! Уцёк-бы, але пэрспэктыва цягнуцца сем кілёметраў пеша, уціхамірвае маю нецярплівасьць: лепш усё-ж ткі праехаць у аўтамабілі, тым больш, што заўтра вылятаць...

На шчасьце ў кутку пакою заўважаю вялізарную лепную рэльефную карту Каўказу. Падсоўваю да яе крэсла і саджуся.

Нарэшце карта вывучана, золата пералічана і складзена ў мяшчэчкі. „Пяць тысяч манет дзесяцірублёвай вартасьці, вагою ў 49 кілёграмаў“, — як запісана ў прогоколе. Нарэшце-то скончылі — ужо чацьвертая гадзіна! Прыяжджаем у Наўтлуг. Сьвітае. Не распрануўшыся, кладуся спаць. А сёмай гадзіне, аднак, ужо прыбывае Барыс.

— Ну што, ляцім? — пытае.

— Ляцім!

Нарэшце прыходзіць і мэханік. Самалёт на старце, і астаноўка за мною. Пад'яжджаем да самалёта, у якім ужо складзена золата. Запіхаем мяшчэчкі ў скрынку для патронаў на выпадак вымушанай пасадкі ў дашнакоў, каб не адразу знайшлі. Расьселяюся. Прывязаюся.

— Контакт!

— Ёсьць контакт!

Мотор адразу забірае. Разаграю да 40 градусаў¹⁾, даю поўны газ, і машына, плаўна гушкаючыся, бяжыць. Пасьля колёсальна доўгага разьбегу, нехаця, адрываецца ды падымаецца ў паветра. Вельмі-ж ужо перагружана — нагрузка звыш 600 кілёграмаў. Падымаюся да 200 мэтраў. Толькі падумаў пра паварот направа, як машына сама нахіляецца налева, імкнецца ў піку і лезе ў глейцар. Збаўляю газ і з цяжкасьцю выцягваю. Настрой падае. Накручваю стабілізатар на сябе, даю поўны газ і напоўнку іду на поўдзень. Мотор працуе ідэальна. Стрэлкі прыбораў нібы

¹⁾ Перад палётам мотор, які мае вадзяное ахалоджваньне, неабходна прагрэць, бо інакш сьценкі цыліндраў у паветры надзвычайна астываюць, згусьцяць узрыўчатую сумесь пароў бэнзыну, і мотор адмовіцца працаваць.

замёрлі, усе ў патрэбным стане. Альтымэтр паказвае 600 мэтраў. Аглядаю горызонт—ні воблачка, толькі снег блішчыць на горах. Углядваюся ўважліва—далёка на поўдні чарнее нешта вялізарнае.

Ідзем па цясьніне. Вышыня—1600 мэтраў, але з бакоў падымаюцца скалы ўсіх колераў, а ўнізе бліскучай істужкаю выкручваецца рэчка... Прыходзіць у галаву думка: „А што, калі не паспею набраць да перавалу 3500 мэтраў, тады бяда: у цясьніне не разгарнуцца!..“

Бязьлітасна дзяру машыну ўверх. Даходзім да Кара-Кіліса і—о, жах які!—перавал вышэй і ў воблаках... З неўразуменьнем



З усіх бакоў паўстаюць скалы

абарачваюся да Кудрына, той, па твары бачу, зразумеў мяне, з ухваляваньнем усміхаецца і паказвае пальцам на ўсход. Правільна,—я і забыўся, што існуе яшчэ Зэлінсанская цясьніна!

Праўда, там перавал больш высокі Кара-Кіліскага, але затое астаецца яшчэ час падняцца вышэй. Яшчэ падкручваю стабілізатар і падзіраю машыну. Пачынае па-звьярынаму гурчэць, і тое, чаго я даўно чакаў, ужо адбываецца. Машына ідзе ў глейцар. Глейцар-то ня страшны—фактычная вышыня над гарамі ўсё яшчэ складае мэтраў тысячу, але шкада вышыні. Напружваючы ўсю ўвагу, я ўгадваю кожны рух самалёту, але гэта не перашкаджае яму рабіць напаўвіткі. Нарэшце дапасоўваюся і выроўніваю самалёт амаль у адзін момант. Падыходзім да перавалу. На альтымэтры—3800 мэтраў, і „столь“—машына ўжо ня можа падняцца ні на адзін лішні мэтр вышыні. Цяпер ужо аднак, ня страшна. Уперадзе направа відаць блакітнае возера Гокча, аблямаванае белаю палоскаю яшчэ нарасталага лёду. Мы—на перавале.

Паварочваю на паўднёвы захад. Далёка-далёка на поўначы выпірае ў неба над белым у хвалях прасьцягам двухгаловы Казбэк, пад самым носам тырчыць веліч Арарата, якога я здалёка не пазнаў і прыняў за воблака. Арарат мае сьвятошны выгляд, акуратна падпаясаны сіневатым воблачкам. Падпаяска рэзка адзяляе яго ніжэйшую чорную частку ад бліскуча-белай верхняй. Ён мне нагадвае ня то вялікую „матрошку“ сярод малых, ня то паважанага настаўніка сярод дзяцей. Унізе сьнег, ды які толькі!..

Веснавое сонца яркае, яркае, але чаму такое халоднае? Але-ж я на чатырох тысячах мэтраў, над вечнымі сьнягамі!

Ногі мае адзервянелі з холаду да кален, левая рука млее, хутка перабіраю пальцамі, стараючыся хоць трохі сагрэцца. Аднак, ня гледзячы на холад, я ў захапленні, якое нельга проста апісаць...

Далёка ўнізе пачало шарэць—значыцца, блізка Эрывань і даліна Аракса. Трэба сагрэцца! Збаўляю газ, перакручваю стабілізатар і нясуся ўніз. Тросы выюць, і прыёмная цяплыня разліваецца па ўсім целе. Эрывань перапаўзем на 1200 мэтраў ды ідзем да Аракса. Даліна Аракса, левы бераг якога ўяўляе сабою плоскую раўніну, месцамі залітую вадою, зусім выгарала. Там, дзе ня блішчыць вада ад разліву Аракса, чарнее месца былога пажарышча або клубіцца дым ад яшчэ незатухнуўшага пажару. Усе будынкi паселішч, якія некалі квітнелі, пакрытыя бязьмежнымі садамі, цяпер канчаткова разбураны. Зьверху з вялікай цяжкасьцю можна разабраць шэрыя квадрацікі падмуркаў былых пабудоў на чорным фоне пажарышча. І гэтак—на працягу больш ста кілёмэтраў.

Ідзем уздоўж чыгуначнай лініі. Перад станцыяй Арарат заўважаю броняцягнік і рад невялічкіх акопаў, якія цягнуцца ў горы. Значыцца, тут фронт. Навошта-ж тады нас патрабуюць у Нахічавань? На палатне чыгункі бачу вялізарную белую стралу,—ці не для нас яна выкладзена? Нявымоўна хочацца сесьці тут, і месца для пасадкі, як відаць, зручнае, але, памя-

таючы радыётэлеграму, з болью ў сэрцы, іду далей на поўдзень. Вось і Воўчыя вароты. Яшчэ кілёметраў сорок, і мы дасягнем мэты. Чаму яны называюцца Воўчымі, ня ведаю, але на дзіва нагадваюць вароты, толькі што зверху няма над імі перакладзіны. Навакोल раскіданы акопы і артылерыйскія прыкрыцці. Добра, думаю, што ў ворага няма авіяцыі, а то навучылі-б вас маскавацца!

Нарэшце паказваецца Нахічавань. Яшчэ здалёк, кілёметраў за дзесяць, знаходжу аэродром. На брудна-жоўтым фоне зямлі выдзяляецца белая страла і тры такіх-жа белых квадраты.

Раблю са зніжэньнем круг і заўважаю на аэродроме дым ад вогнішча... Ды няўжож гэта аэродром? Ды тут і на „Ньюпары“, ведаючы, ня сядзеш!..

Палоска крокаў у 250 у даўжыню і 100 у шырыню, акружаная садамі, тэлеграфнымі правадамі і валам...

Даю зноў поўны газ і на вышыні 200 мэтраў вялікім кругам абыходжу ўвесь горад у пошуках лепшага месца для пасадкі. Нідзе нічога зручнага!..

Рабіць нечага. Заданьне я, уласна кажучы, выканаў. Адносна самалёту—сумленьне чыстае, калі я яго разаб'ю: не садзіцца-ж мне на той бок Аракса—у Пэрсіі? Цяпер важна—не паламаць свае ўласныя косьці.

Заходжу на пасадку ўпоперак дыму, бо пра пасадку на дым нечага і думаць. Заводжу самалёт што найдалей і вяду яго на моторы на паўметра вышэй валу. Толькі даходжу да валу рэзка закрываю газ і ў адзін момант даю ручку на спуск. Ведаючы, што наперадзе глыбокая канава з вадою, даю самалёту трохі пракаціцца наперад і рэзка торгаю правай нагою. Самалёт кладзецца на левае крыло, потым, узьехаўшы левым калясом на вал канавы, перавальваецца на правае крыло і апісвае поўны піруэт.

Машына стала. Ня веру вачом—цэлая! Дзіўна!...

Вылязаем з самалёта, і толькі цяцер адчуваю я надзвычайную зморанасьць, ня глядзячы на ўнутраны ўздых.

Справа зроблена!

Чырвоныя лётнікі ў Бухары¹⁾

У кастрычніку 1921 г. чырвоныя вайскі рушыліся, каб заняць Кагін-Алайскую даліну. Там больш году непадзельна панаваў і зьвіў сабе моцнае разбойніцкае гняздо Муэтдын, галава так званай Эмір-Ляшкіш-Башыш, паўднёвай кіргіскай групы басмачоў²⁾. Вось тады на наш авіяцыйны атрад, які стаяў у горадзе Скобелеве, выпала цяжкая задача. Трэба было зрабіць пільную разведку ўсей даліны, якая была адзелена ад Фэрганы даволі

¹⁾ Успаміны лётніка Н. В. Фаўсэка.

²⁾ Басмачы—паўстанцы-мусульмане, напоўразбойнікі, напоўфанатыкі ў Туркестане.

высокім горным хрыбтом, і ў асаблівасьці ўсіх гэтых праходаў, з мэтай папярэджаньня якіх-небудзь абходаў, а таксама з мэтай высьвятленьня магчымасьці падтрыманьня сувязі з нашай галоўнай колёнай, што ішла цераз Аравію. Намі была ўжо выканана здымка ўсяго шляху вузкай горнай дарогі, зусім не вызначанай на нашых картах. Нашы войскі нямінуча, як толькі выходзілі з Аравіі ў горы, гублялі сувязь як адзін з адным (на рэзыдэнцыю Муэтдына ішлі яшчэ дзве колёны з Оша і са Скобелева цераз Караван-Кішлак), гэтак і з войскамі, якія засталіся ў Фэргане, дзе ў сваю чаргу ішлі важныя опэрацыі супроць другога басмацкага правадыра—Куршырмота. Уся задача сувязі і орыентаваньня нашых атрадаў выпала на долю авіяцыі,—задача ня лёгкая, прымаючы пад увагу немагчымасьць пасадкі ў горах і адсутнасьць сродкаў сувязі: ні радыётэлеграфу, ні нават сыгнальных ракет у нас ня было.

Штодзённа раніцой і вечарам самалёты рабілі разьведку амаль усёй Кагін-Алайскай даліны. Выляцеўшы са Скобелева цераз Караван-Кішлак і перайшоўшы яшчэ непакрытыя сьнегам, ня гледзячы на позьнюю восень, горы, самалёты выпярэджалі першую нашу колёну (ёю камандваў, перайшоўшы на наш бок басмач Амір) дабіраліся да цэнтру даліны—кішлака Іскі-Наукат. Потым самалёты паварачвалі на поўнач і дзе-небудзь на дарозе ў Аравію сустракалі нашу галоўную колёну. Ёй скідаліся данясеньні, тут-жа напісаныя і ўкладзеныя ў вымпэль, або, калі нічога такога важнага заўважанага ня было, рабілі два-тры кругі ў адзнаку заспакойваньня (ўмоўны сыгнал) і варочаліся назад на аэрадром. Маршрут такіх палётаў быў каля 350—400 кілёмэтраў. Так працягвалася дзён пяць. Нідзе ў Кагін-Алайскай даліне руху басмачоў ня было заўважана. Толькі часам каля ўваходу ў цясьніну пападаліся іхныя кордоны. Нарэшце неяк уранку ў кішлаку Іскі-Наукат зрабілася вельмі ажыўлена—як відаць, нашы войскі ўвайшлі туды, але шасьці вогнішчаў—умоўнага сыгналу аэродрому і выкліка на пасадку,—колькі я ні кружыў над Наукатам, не зьяўлялася. Увечары—тое-ж самае. Што гэта азначае? Нашы там, ці басмачы? Але куды-ж дзелася тады наша колёна? І мне загадана было ўранку 19 кастрычніка зноў разьведаць Іскі-Наукат з тым, каб дакладна высьветліць, кім ён заняты, спусьціцца зусім нізка, пават сесьці, калі дадуць умоўныя сыгналы, альбо кінуць бомбы, калі там басмачы.

Досьвіткам, маючы пасажырам камандзіра атраду—лётніка Марозава, я на „Вуазэне“, машыне, найбольш здольнай зьнізіцца „на пяточок“,—падняўся са Скобелева. Цяжка ўявіць сабе больш раскошную карціну, чым выгляд на горы і Фэрганскую даліну з самалёта ў ясны асеньні дзень.

Дзіўнае пачуцьцё, калі ідзеш у горы на такой цяжкай на ўздым машыне, як „Вуазэн“: стрэлка альтымэтра лезе ўсё ўверх, а зямля нібы гоніцца за табою і ўсё бліжэй ды бліжэй пад нагамі. Чым больш блізка даходзіш да гары, тым больш высокімі

яны здаюцца і ўяўляецца, што іх аніак не пяройдзеш. Падыходзім да перавалу, які ляжыць на 1200 мэтрах, а ў нас па альтымэтры—1500, але адчуваецца, што вось-вось кранеш за хрыбет калёсамі. Да таго-ж з-за гор дзьме, і „Вуазэн“ пачынае гушкаць як старую баржу ў непагадзь. Мотор працуе, як гадзіннік, звыклым вухам чуеш заспакойвальныя ноткі ў яго аднатонным рэве, і ўпэўненасьць у аблётаным, заслужаным самалёце. Цудоўны спакойны асеньні дзень, дзівосны выгляд на горы і вясёлыя воблачкі заахвочваюць мяне падняцца яшчэ вышэй, прайсьці ўздоўж хрыбта і перайсьці яго далей, там дзе я яшчэ ні разу не пераходзіў і дзе паасобныя вярхі гор ледзь зацярушаны першым сьнегам. І мы зноў кацімся па нябачанай дарозе. Адзін нізкі хрыбет пад нагамі другі на адной вышыні з намі справа, налева Фэрган, разьмалеваная раскошнымі фарбамі восені і як хлоп'ямі сьнегу закіданая воблакамі, а ўдалі, налева, бялеюць вечнымі сьнягамі вяршыны Цянь-Шаня.

Уся Фэргана—нібы вялізарнейшая чаша, і мы кацімся па яе берагу. Але вось мы вышэй хрыбта. Альтымэтр—2000. Зьлёгка паварачваемся направа, і ўся Кагін-Алайская даліна ляжыць у нас пад нагамі. Нізка-нізка пералятаем хрыбет. Адна-дзьве вяршыні астаюцца вышэй нас, а зямля нібы адрываецца і зноў далека-далека пад нагамі зелянеюць палі і сады, горныя рэчкі і вялікі кішлак Іскі-Наукат раскінуўся нібы павук на крыжавіцы дарог.

Робім круг за кругам, паступова зьніжаючыся, і наглядаем. У кішлаку ажыўленьне, відаць людзі, коньнікі, конавязі. Група коньнікаў нясецца, падымаючы пыл (ого, вось і напрамак ветру!)¹⁾, да невялікай зялёнай пляцоўкі, і вось адзін за адным загараюцца на ёй шэсьць дымавых вогнішчаў. Мы яшчэ раз праносімся над самымі дрэвамі, хаця альтымэтр усё яшчэ паказвае больш 700 мэтраў (Іскі-Наукат ляжыць на 700 з лішка мэтраў вышэй Скобелева, амаль на 100 мэтраў над узроўнем мора), далека-далёка выходзім на прамую, супроць ветру і ідзем на пасадку. Пасадка цяжкая—пляцоўка малая і абсажана дрэвамі. Ледзь-ледзь іх не закранаючы праносімся над імі. Выключаю мотор, кацімся, падрульваючы па зрытай, купістай зямлі, і—о, жах!—хутка коцімся пад горку па моцна спадзістай палянцы, проста на высокі глінабойны плот. З усяе сілы цісну тормаз, але гэта не дапамагае. Тормаз зрываецца, і мы моцна ўдараемся прыднімі калёсамі аб сьцену. Раздаецца трэск, і прабіўшы вялізную дзірку ў сьцяне, самалёт спыняецца. Нас абступае натоўп людзей, амаль усе апранутыя ў халаты і ўзброеныя да зубоў. У мяне сьпярша сэрца ёкнула: „селі к басмачам“... але не, сярод іх нашы чырвонаармейцы.

¹⁾ Узьлятаць і садзіцца заўсёды неабходна супроць ветру. Таму асабліва ў выпадку моцнага ветру, лётніку зусім неабходна даведацца аб яго напрамку каля зямлі. Паколькі відаць, у які бок адносіць пыл, можна вызначыць і напрамак ветру.

Нас урачыста вітаюць. Большасьці з іх самалёт даводзіцца бачыць так блізка ўпяршыню, але нам не да вясёласьці. Нудна глядзім мы на зьмятыя пярэднія калёсы шасі; іншага папсаванья, на вялікае шчасьце, здаецца няма.

Яшчэ на аэродроме нас сустрэў Юлчы Бэк, басмацкі курбашы (генэрал), а цяпер наш саюзьнік—прыгожы чорнабароды ўзбэк, з маўзэрам і сярэбранай шабляю.

Ён, некалькі кавалерыстаў і натоўп цікаўлівых людзей павялі нас у штаб. Штаб быў у пячоры скалы. Пасьля звычайных прывітаньяў і дакладу пра наша няшчасьце ўсаджваемся на дыване ў агульным коле, на чале з комфронтам Зіноўевым і былым басмачом курбашы Амірам, тоўстым і дабрадушным на выгляд, але крывадушным і жорсткім.

Навакол усё завалена паходнымі прыладамі: сёдлы, клумкі, зброя, і мы са здавальненьнем бачым сярод іх скруткі нашых маршрутных здымак, уперамешку з прымітыўным, але чыста мастацкім скарбам мінулых гаспадароў. А ў дальнім кутку сьцяг і каля яго трофэй: два складзеныя басмацкіх зялёных вышытых сьцягі і кароткія з адрэзанымі (каб можна было схаваць пад халат) стволамі і прыкладамі трохлінейкі¹⁾. Два дні запар ішоў бой, і Муэтдзія, з вялікімі стратамі адступіў цяпер у горы. Дзядок-партызан, тутэйшы селянін, што кінуўся за ім наўздагон з атрадам, доўга зацікаўліваў нас сваім цікавым дакладам, як басмачы заселі на недаступных перавалах, як нашых захапіў у цясьніне сьнежны буран і як іх можна зьбіць з перавалу і адціснуць у Алайскую даліну. Ён ня зусім нават і пісьменны, але рысуе крокі гор, якія знаёмы яму, бадзяку і паляўнічаму, як родны дом, з умеласьцю сапраўднага топографу. А Амір—ён тут за інтэнданта (і інтэндант узорны: увесь двор завалены мяшкамі рысу, пшаніцы; маса баранаў, што адабраны ад басмачоў і пазаганяны ў хлявы і загоны)—з чыста ўсходняй ветлівасьцю корміць нас тонкай, вычварнай азіяцкай кухняю: піражкі, плоў, аладкі, мёд і халодны пад пенаю кумыс у бурдзюку. Командуючы фронтам засмучаны; ён разьлічваў выкарыстаць самалёт, каб зьлятаць самому ў Скобелеў і на другі дзень вярнуцца, але мая паломка зусім расстроіла яго пляны. Наша-ж становішча няважнае. Вывезьці адсюль самалёт няма ніякай магчымасьці: няма ніводнай калёснай дарогі, і застаецца або рамантаваць тут і ляцець, або, у лепшым выпадку, прывезьці толькі мотор ды кулямёт. Я выбіраю першае і, даручыўшы ахову самалёта горнізону, у той-жа дзень выяжджаю конна назад, каб выслаць сюды моторыстаў і прывезьці новае шасі.

Дзіўным здаецца ўсё, калі едзеш конна, ды яшчэ па горах, над якімі толькі што пралятаў. Усё, што было такім блізкім,—крылом закрыць можна—робіцца страшэнна далёкім, асабліва, калі едзеш 65 кілёмэтраў цераз горы пасьля сытнага пачастунку.

¹⁾ Ваенныя вінтоўкі расійскага ўзору, калібрам у тры лініі.

Хто хоча пазнаць усю прыгожасьць лятанья, таму можна раіць такую програму: туды—150—200 кілёметраў конна, 2—3 сутак па бездарожжы, і назад бяз гразі і трасаніны, у 1^{1/2}—2^{1/2} гадзіны, на комфортным самалёце.

Толькі позна ўначы. перамогшы два перавалы, мы прыяжджаем, зусім змораныя, у рускае сяло і на другі дзень на вынадкова сустрэчаным бронявіку пад вечар варочаемся дамоў. У атрадзе ўжо непакоюцца і хацелі паслаць у Наукат другі самалёт—даведацца пра наш лёс.

У атрадзе шасі, зразумела, не знайшлося, і давялося амаль тыдзень патраціць, каб прывезьці яго з базы, за 500 кілёметраў, з Самарканду. Маторыстаў я выслаў наперад, а сам толькі на дванаццатыя суткі ў каламажцы з пагружаным на яе шасі і з абаронаю, праехаўшы стэп і горы, дзе ўначы ўжо шоў мокры сьнег, міма горных рэчак, вадаспадаў і гарэжавых гаёў, спускаўся ад Бэль-Урукі ў даліну да Ёскі-Наўкату. Муэтдзін накіраваўся ў Алтай, перахапіць яго не ўдалося. У Кагін-Алайскай даліне асталіся толькі дробныя банды, і ў самым Наўкаце жыцьцё наладжвалася.

Быў базарны дзень. На плошчы народу не прабіцца, дзе я, праяжджаючы, сустрэў маторыстаў і, не заяжджаючы да камандзіра, зьвярнуў на аэродром. Самалёт стаяў ужо падрыхтаваны да рамонту, з залатанымі трэснутымі лёнжыронамі, пад цёрты козламі. Засталося навесіць шасі—праца гадзін двух; раніцою можна вылятаць. Натопі цікаўных цэлымі днямі сядзеў на кокішках навокала самалёта, ня спускаючы вачэй з цудоўнай „шайтан-арбу“¹⁾, баючыся прапусьціць момант адлёту, і мае маторысты даволі бесцэрамонна эксплёатавалі іх як для выцягваньня і заклёпкі „Вуазэна“, так і для дастаўкі продуктаў.

— Чаго дзівісься? Цягні машыну або кумыс!—строга гаварылася каму-небудзь, хто быў больш багаты на выгляд, і загад бяз прэрэчанья выконваўся.

Пераначаваў я ў камэнданта. Штаб і большая частка войска даўно ўжо адправіліся назад у Фэрган, а раніцою я даведаўся пра навіну: „Уначы Муэтдзін нечакана зноў зьявіўся з-за гор і заняў кішлак Дугані-Наўкат, у 6 кілёмэтрах ад Ёскі-Наўкату. Ды яшчэ прыслаў пісьмо досыць нахабнага зьместу, прапануючы хутчэй уцякаць“.

Комэндант сьмяяўся: з дзьвюма сотнямі расійскіх чырвонаармейцаў, некалькімі кулямэтамі ён не баяўся і 2000 джыгітаў Муэтдзіна, але за мой самалёт не ручаўся. Трэба было як найхутчэй выляцець.

Каля дванаццаці гадзін было ўсё гатова. Мотор апрабаваны і, ня гледзячы на вялікую вышыню, дае поўную цягу. Далі пад-

¹⁾ Чортава каламажка—так узбэкі называюць і аўтамабіль, і цягнік, і аэроплян. Хаця цяпер больш гавораць: „аэро“ або „лятаючы параход“.

трымаці самалёт узбэкам, якія былі ў захапленні ад такога гонару, але сьпяраша яны ледзь яго не адпусьцілі.

З цяжкасьцю ачысьцілі палянку ад цікаўлечых, што таўкаліся тут бяз толку, і панесьліся...

Некалькі разоў нас моцна падкінула на купінах, яшчэ здаровы штуршок, і я падумаў: Ня вытрымае на „сумленнае слова“ пастаўленае шасі, калі зноў „лясьнемся“ вобземлю або „урэжамся“ ў дрэвы. Цягну ручку да адказу, і ура! Мотор выцягнуў. Яшчэ момант—і мы праносімся над дрэвамі і цераз некалькі хвілін крута, крута разгортваемся над Дуган-Наўкатам. Там куча кастроў, муэтдзінаўцы балююць. Паказваю на іх моторысту і тлумачу: „Гэта Муэтдзін, ён заняў Дугані“. І моторыст з асобнай увагай пачаў глядзець на радыятар і капельнікі. Але не, усё у парадку. Цяпер перайсьці горы, і мы дома. Мотор-жа працуе вельмі добра, і амаль не нагужаны самалёт падымаецца лёгка ўверх. Праходзім яшчэ раз над Ёскі-Наўкатам, яшчэ раз, ужо вышэй віражом над Дугані, альтымэтр паказвае 1000, і мы разьвітваемся з цудоўнаю, але няшчаснаю для нас Кагін-Алайскаю далінаю. Зноў пералятаем хрыбет, які за гэтыя дванаццаць дзён ужо амаль увесь пакрыўся сьнегам.

Далёка-далёка ў стэпу зьяўляецца пляма,—гэта Скобалеўскі оазыс. Ён клінам уразаецца ў голы стэп. Цераз паўтары гадзіны мы радасныя садзімся на абшырным скобелеўскім аэродроме.

Частка трэцяя

БЯЗ БОМБАЎ І КУЛЯМЁТАЎ

На адпачынку

Канец грамадзянскай вайны засьпеў мяне ў N-ым разведвальным атрадзе, дзе я працаваў у якасьці наглядальніка. Атрад абаснаваўся ў Маскве і, калі ня лічыць удзелу ў рэдкіх манэўрах, цягаўся бяз аніякай справы. Лётны склад адпачываў, толькі зрэдку „падлятаючы“—„для пробы мотору“ і для „наскрабаньня залётных грошай“, бо тады яшчэ існаваў парадак, згодна якога лётнікі, апрача пэнсіі, атрымлівалі дабавачную ўзнагароду, у адпаведнасьці колькасьці гадзін, праведзеных у паветры за месяц.

Таварышы даўно падбухторвалі мяне на палёт, бо я ўжо параўнаўча даўно працую ў авіяцыі, а самастойна лятаць не магу. Цяпер, нарэшце выпаў і вольны час і магчымасьць самому „патрымацца за ручку“, гэта значыць, папросту, павучыцца лятаць.

А магчымасьць была такая: у атрадзе меўся стары ангельскі біплян сыстэмы „Бэі“ (Б. Е. 2 Е.), які розьніўся вялікай устойлівасьцю, дазваляў бяскарна дапушчаць у паветры грубыя памылкі ў кіраваньні і, што самае галоўнае, быў абсталяваны двайным кіраваньнем: меў у кабіне наглядальніка ўсе органы кіраваньня, якія дзейнічалі роўналежна з тымі, што меліся ў лётніка.

Такім чынам, седзячы наперадзе лётніка, можна было адчуваць сябе амаль адзіночным і самастойна вырашаць усе ўзьнікаючыя непаразуменьні, а лётнік у выпадку грубага промаху мог сваім кіраваньнем выправіць памылку вучня.

„Выводзіць“ мяне ўзяўся чырвонаштандарац венны лётнік Ермалаеў, і перад намі стаяла цяпер толькі адна задача—знайсьці прычыну, каб зрабіць палёт. Рашылі заняцца „праверкаю“ ўсіх альтымэтраў ды іншых прыбораў, якія меліся ў атрадзе. У дадатак да гэтых работ, якія маглі адняць ня больш двух дзён, на наша шчасьце падасьпеў і другі выпадак: у атрадзе зьявіліся старыя прыцелі—мае былыя таварышы па службе, па школе

ваеннай маскіроўкі. Яны атрымалі дазвол акругі карыстацца самалётам нашага атраду для агляду практычных работ, што адбываліся на полігоне школы. Маскіроўшчыкі павінны былі лятаць, праўда, не часьцей аднаго разу ў тыдзень, але мы ў адзін момант змовіліся з імі, што будзем рабіць палёты і ў іх адсутнасць, а ім даваць падагульненні нашых нагляданьняў у тыя дні, калі яны будуць наведвацца.

Досьвіткам, забіраліся мы на аэродром, выкочвалі машыну і прымаліся за справу. Перад маім сядзеньнем тырчала „ручка“—вагар кіраваньня, а пад нагамі былі пэдалі. Рух ручкаю „ад сябе“—наперад—примушае самалёт нахіляцца носам ўніз; рух назад—„на сябе“—падымае нос апарату: нахіл направа—нахіляе самалёт на правы бок, улева—на левы бок. Націсканьне правай пэдалі примушае самалёт паварачвацца направа, націсканьне левай—налева. Вось і ўсё, з чым мне патрэбна было мець справу на першы раз. Зьлева, на сьценцы кабіны, зьмяшчаўся яшчэ контакт для ўключэньня мотора і сэктару рэгулёўкі мотора, але да іх я павінен быў перайсьці ўжо потым, калі добра навучыўся ўладаць самалётам ў паветры.

Кожны дзень наша „Бэішка“ вылазіла ў паветра і хісталася над маскоўскімі ўскраінамі, калі гадзіну, калі дзьве, а калі і больш. Самалёт лётаў з устойлівасьцю рамізьніцкай каламажкі, і якія толькі штукі я ні выкідваў, ён усё пераносіў пакорліва. Міхаська Ермалаеў, седзячы ззаду, гуляючы ўглядаўся па бакох і прадастаўляў мне самому выпутвацца з самых дурных становішч, у якія я ставіў самалёт у першыя часы палёту. Дзякуючы таму, што на першых палётах ён дазваляў мне брацца за ручку ня ніжэй, чым на 600—800 мэтраў, непакоіцца было нечага: можна было пасьпець выраўняць машыну, калі нават я „завалю“ яе ў глейцар. Для свайго гонару павінен сказаць, што ўмешвацца ў мае дзеянні яму амаль не давялося. Прывычка да паветра, атрыманая на доўгай практыцы палётаў у якасьці наглядальніка, дазволіла мне справіцца з машынаю даволі хутка. Неўзабаве мне была дадзена магчымасьць рабіць ужо і разьбег у часе ўзьлёту—рэч для навічка даволі кавэрзная.

Забраліся мы на аэродром у гэты раз гадзіне а пятай уранку, каб ня было лішніх сьведкаў. Вецер дзьмуў з боку гораду, а гэта азначала, што зараз-жа пасля ўзьлёту самалёт павінен быў прайсьці над будынкамі складаў, дзе заўсёды мацней, чым усюды, адчувалася „боўтанка“ або „рэму“—гэта пагушківаньне самалёта, і адчуваньне правальваньня ў паветры, якое завецца абываталямі „паветранымі ямамі“. Занялі свае месцы. Выехалі на старт. А дзяжурнага яшчэ няма, і бяз яго распараджэньня нельга ўзьлятаць. Давялося выключыць мотор і паслаць мэханіка за дзяжурным. Той зьяўляецца сонны і злосны.

— І куды гэта вас нясе так рана?

— Добра, давай старт!

— Контакт!

—Ёсьць контакт!—Працягваю руку да кнопкі, і контакт шчоўкае.

Мэханік Іван Міхайлавіч, здаравенны дзядзька, які заводзячы мотор, ня раз рукою адламаў усю лопасьць пропэлера, жартуючы, адной рукою, торгае чатырохлопасны вінт нашага слабенькага „Рафа“. Лопасьці губляюцца ў напоўпразрыстым кругу. Мотор стрыкоча на малым газу, як швэйная машына.

Дзяжурны махае белым флагам.

Пакручваю сэктар на „поўны газ“, даю ручку „да адказу ад сябе“. Самалёт уздрыгвае, зрываецца з месца і пачынае бегчы паступова падымаючы хвост. Чым больш падымаецца хвост, тым больш моцна ручка давіць на руку. Каб самалёт ня клюнуў носам у зямлю, ручку кіраванья трэба зьлёгка адпусакаць назад. Самалёт павінен разьбягацца з хвостом, паднятым трохі вышэй нормальнага стану, бо пры гэтым ён выяўляе найменшае супраціўленьне паветру і больш хутка набывае патрэбную хуткасьць. У той-жа час парываньні весярка і нязначныя няроўнасьці глебы аэродрому імкнуцца зьвярнуць самалёт убок, адхіліць ад простаі лініі разьбегу. Дапусьціць гэта—значыць рызыкаваць зламаць машыну. Лёгкімі рухамі пэдаляй утрымліваю „простую“...

Шпаркасьць ужо вялікая. На кожнай маленькай купінцы самалёт так і „просіцца“ ў паветра, робячы лёгкія плаўныя скачкі і ня хочучы датыкацца да зямлі зноў. Аднак прыціскаю яго ручкаю—няхай пабяжыць яшчэ!

Нарэшчэ ціха адводжу ручку да нэўтральнага стану і адчуваю, што штуршкі зьніклі. Самалёт адарваўся. Ледзь-ледзь падзіраю машыну ўверх, але потым бачу, што гэта непатрэбна: лёгкі самалёт і так проста „пухне“ уверх. Азіраючыся на Міхаську,—той з ухвалаю ківае галавою, і... у той-жа момант самалёт торгаецца ўправа, потым улева і пачынае асядаць, нібы выяжджаючы з-пад мяне... Гэта боўтанка над складамі. Ну, гэтым нас ужо ня здзівіш! Хутка выпраўляю самалёт і паварачваю да лініі Беларуска-Бальтыцкай дарогі. Зьбіраюся падняцца ўверх, і раптам мотор пачынае „барахліць“, хутка збаўляючы звароты... Інстынктыўна, каб самалёт ня згубіў скорасьць, даю ручку ад сябе і аглядаюся, куды садзіцца. Пра Міхаську я і забыўся, а гэта ён мяне прабуе і сваім сэктарам перакрывае газ. Выпадкова кідаю вокам на сэктар у сваёй кабіне і абмяркоўваю, што, як відаць, ён ад'ехаў дзякуючы дрыжаньню барта самалёта. Сунуў яго зноў наперад, і мотор пачынае працаваць як сьлед. Азіраюся на Міхаську—той рагоча. Ах так,—думаю—ну, я табе зараз пакажу. І нечакана я нахіляю самалёт на дзевяноста градусаў налева і пачынаю вэртыкальны віраж. Аднак такі круты віраж я яшчэ не рабіў і цяпер станаўляюся ў бязвыходзьдзе. справа ў тым, што пры нахіле звыш сорока пяці градусаў адбываецца перамена ролі рулей: руль накіраванья дзейнічае ўжо як руль вышыні, а руль вышыні паварачвае са-

малёт. Апірача таго, я ведаю, што ў часе павароту трэба нахіляць самалёт, як вэлёсыпэд, ва ўнутраны бок. А тут я адчуваю, што, ня гледзячы на ўжо пастаўленыя нэўтральныя элероны, самалёт валіцца на бок усё больш і больш. Цісну ручку як магу ўправа і падымаю левую нагу, хаця яшчэ ня зусім уяўляю сабе, што зараз адбудзецца. Чакаю скоўзаньня на крыло і з апаскаю паглядаю ўніз—ці ня вельмі нізка я пачаў дурэць... Але самалёт выроўніваецца—чуцьцё падказала якраз правільны манэўр... Азіраюся на Міхаську і бачу ўсьмешку, але разам з тым і дакорлівае пакачваньне галавой. Тым часам у рэзультаце віражу мы павярнулі назад да аэрадрому і зараз падлятаем ужо да Срэбранага бору. Нечакана для сябе самага я губляю смак да палёту і рашаю, што на сёньня хопіць. Збаўляю газ і пачынаю разварачваць самалёт на пасадку. Абарачваюся да Міхаські і паказваю пальцам уніз. Той здзіўлены—заўсёды я стараўся палётаць у паветры пабольш, а тут дзесяці хвілін не прайшло і прашуся на зямлю. Аднак цераз момант ён прымае нейкае рашэньне і пачынае крычаць, што іменна—не разьбяру з-за рэву мотора... Выключаю мотор і паказваю на вуха. Крычыць зноў і на гэты раз я чую: „Саджай сам“!

Гэтага я ніколі не чакаў. Пасадка-ж самая цяжкая штука... Паварочваюся наперад і напружана разьлічваю адлегласьць. Гляджу па баках мотору—ці няма на зямлі яшчэ самалётаў, каб у іх не „умазаць“. Не—пуста, як на зжатым полі... Гляджу на аэрадромную вышку. Паказальнік ветру—„кілбаса“—глядзіць пад кутом, значыць трэба яшчэ трохі разгарнуцца, каб стаць акуратна супроць ветру... Асьцярожна паварачваю. Лаюся сам пра сябе, што няясныя акуляры некалькі абмяжоўваюць кругавід, і каб лепш бачыць зямлю, даводзіцца моцна перагінацца цераз борт.

Зямля ўжо блізка. Зьмяншаю кут плянаваньня, і мотор загараджвае агляд наперад. Гляджу ўбок і стараюся вызначыць, ці высока калёса над зямлёю... Зусім побач. Цягну ручку на сябе, і цераз момант правае калясо датыкаецца зямлі, у той час як левае яшчэ ў паветры... Выглядаючы ў бок, я не адчуў, што самалёт даў лёгкі нахіл. У рэзультаце скачок і нават даволі грунтоўны! Хутка рухаю сэктар і вырываю моторам машыну, што задралася ўперад. Зноў авалодваю кіраваньнем і выключаю мотор. Зноў штуршок, але на гэты раз ужо двума калёсамі. Скачок ужо слабы, другі яшчэ слабейшы і вось самалёт коціцца па полі. Ад радасьці забываюся зноў уключыць мотор, і вінт спыняецца. Мы стаімо сярод поля далёка ад ангараў і чакаем мэханікаў... Ермалаеў важным тонам настаўніка тлумачыць мне прычыны „карузлай“ пасадкі. Мы абодвы здаволены—самае цяжкае пройдзена.

Не посьпелі мы ўдоставіць нагаварыцца з мэханікамі, як у варотах аэрадрому паказваецца аўтамабіль. Бачым, што машына з нашага атраду, і, значыць, на ёй ніхто іншы, як командзір.

Іду аддаваць рапарт. Командзір, аднак, і не запытаў пра мэту нашага палёту, хаця па дарозе да аэродрому ён бачыў мой дзікі віраж... Гэта быў стары, ужо амаль пакінуўшы лётаць лётнік і самы добры чалавек, на якога мы ўсе глядзелі як на таварыша і зусім не адчувалі ў ім комадзіра.

Мэта яго прыезду так рана хутка высветлілася. „Тата“ рашыў трахнуць староной і „падлятнуць, пакуль на аэродроме яшчэ не пачалося дзённае ажыўленьне. Лётаць ён рашыў, зразумела, таксама на „Бэішцы“, як на самай раскошнай і невымагальнай машыне. Пасьля двухгадовага перапынку ён на другую машыну не адважыўся-б і сесьці.

— Аўгень Тодаровіч,—звярнуўся ён да мяне,—давайце праляцімо і пакажэце мне гэту самую школу маскіроўкі.

— Ёсьць, Іван Іванавіч. А вы мне дасьце ў паветры [за ручку патрымацца?

— А вы магёце?

— Да вась запытайце ў Ермалаева.

Міхаська сьмяецца.

— Можна,—кажа,—давайце яму сьмела ручку!

— Ну, добра,—кажа командзір.—Паехалі! Только вась што: калі я дам кіраваньне, то паторгаю ручку ўперад і назад, а калі таргану з боку на бок, то аддавайце кіраваньне мне.

На гэты раз я на ўзьлёце сяджу „барынам“ і, склаўшы рукі на грудзёх, у думках крытыкую „начальства“: „Бачыш ты, як хвост перадраў, скапатаваць хоча“!

Але вась мы ў паветры. Круг над аэродромам і торганьне ручкі паказваюць, што цуглі кіраванья перадаюцца мне. „Старому“—ж таксама найбольшая цікавасьць зрабіць узьлёт і пасадку, а ў паветры весьці машыну ня хітра!

Паварачваю машыну і бяру напрамак на дасьледчы полігон школы маскіроўкі. Самалёт лезе ўверх, хаця рулем вышыні я і ўтрымліваю яго хвост у горызонтальным становішчы. Што за штука? Ды,—я-ж і забыўся, што мотор усё яшчэ працуе на поўным газу, а яго ўжо даўно можна было паставіць на „экономічны ход“—некалькі збавіць зварот.

Адводжу сэктар назад і пачынаю любаватца ваколіцамі, якія здаюцца такімі прыбранымі ў асьвятленьні ранішняга сонца... З машынаю рабіць зусім нечага: вязе сама, можна нават рулі кінуць! Раптам стрэлка альтымэтра зноў папаўзла па цыфэрбляце, зноў самалёт падымаецца ўверх, і зноў мотор раве як зарэзаны... Гляджу—сэктар зноў да адказу ўпёрся ў „поўны газ“. Дзіўна. Збаўлю зноў і пазіраю на ручку, што з ёй будзе далей? Хвіліны цераз дзьве ручка сыходзіць з месца і зноў накіроўваецца да „поўнага газу“. Хапаю яе, што называецца на хаду і цягну назад,—ня ідзе, упіраецца! Выявілася—гэта Іван Іванавіч, з „адвычкі“ баіцца згубіць шпаркасьць і гоніць машыну на поўны ход... „Ну, што-ж,—думаю,—хочацца табе вышэй—узлезем вышэй, шкода ці што? Толькі што ты адтуль убачыш

вышыні? Гэта-ж мы яшчэ паўдарогі не праляцелі, а ўжо 2000 мэтраў!“ Прабую самалёт трымаць на поўным газу горызонтальна, але робіцца агідна. Стрэлка альтымэтра пакідае паўзці толькі пры значным ціску на ручку, і самалёт проста вые ад напружаньня. Ну, напляваць! Стаўлю рулі нэўтральна і дазваляю самалёту „несьціся“ ўверх.

Але вось пад намі ўжо і полігон. Абсолютна закрываю газ, валю самалёт на бок і пачынаю сьпіральны плянуючы спуск. Павярнуўшы самалёт у адзін бок, перакладаю на другі бок і пачынаю вінтаваць сьпіраль у другі бок. Вышыня 600 мэтраў, выроўніваю самалёт і, робячы шырокія кругі з амаль непрацуючым моторам, пачынаю выкрыкваць тлумачэньні, паказваючы на зямлю рукою. Паказаў усё: і замаскаваныя акопы, і батарэю, і штучныя акопы, і будаваньні дасьледчых станцый. Вышыня ўжо 300 мэтраў. Відаць, як маскіроўшчыкі цягнуць па полі нейкі апарат і пачынаюць пускаць дымавую заслону. Командзір махае рукою пад Маскву: пара дамоў.

Паварачваю самалёт у напрамку горада, даю газ, але зразумела, зноў ня поўны... Іван Іванавіч зноў штурхае сэктар наперад. Ну, алах з ім. Зноў „кілбасою“ лезем на вышыню.

Вось мы ўжо над скакавым іпадромам. Вышыня 1500 мэтраў. Ісьці проста на пасадку нельга. Пачынаю рабіць сьпіраль, абмяркоўваючы адлегласьць да аэродрому. Яшчэ кругі тры-чатыры—і можна выходзіць на плянаваньне па прамой. Раптам ручка рэзка торгаецца направа і налева... „Аддай“! Аддаю, складаю рукі на грудзёх і сачу за манэўрамі „начальства“. Самалёт адразу выроўніваецца і ідзе проста на аэродром...

Як-жа-ж гэта ён разьлічвае? Гэта-ж з такой вышыні, прастая дарога, „прамазаўшы“ аэродром, урэзацца ў Срэбны бор!

Сапраўды, пад самалётам яшчэ 100 мэтраў, а тры чвэрці аэродрому ўжо за намі. „Начальства“ разумее сваю памылку і дае поўны газ. Гэта значыць ісьці яшчэ на цэлы круг над аэродромам. Вось пачынаецца паварот. На малой вышыні лётнік не адважваецца рабіць віраж з нахілам і „шуруе“ нагамі, ня пускаючы ў ход элеронаў. Глядзіць ён на ўнутраны бок павароту, а я—у знадзорны. Што робіцца? Самалёт пачынае прымаць нахил у адваротны бок. Яшчэ трохі—і адбудзецца коўзаньне на крыло, а пілёт гэтага не заўважае. Рукі сьвярбляць схапіцца за ручку і выправіць палажэньне, але не адважваюся. „Бойка“ з-за кіраваньня каля самой зямлі—справа больш чым небясьпечная, дый якое я маю права ўмешвацца ў справу старага лётніка?..

Становішча—„ікавае“, але слаўная „Бэішка“ усё зносіць. Толькі цудам не каўзаюўшыся на крыло, самалёт, нарэшце, заканчвае ўтомны круг і падыходзіць да аэродрому, на гэты раз на адпаведнай для пасадкі вышыні...

Нос самалёту нахіляецца ўніз. Сэктар адсунуты назад, але чаму гэта ня сьціхае рэў мотора? Машына імкліва імчыцца да зямлі, а мотор раве нібі на ўзьлёце. Два мэтры вышыні! Самалёт

прымае горызантальнае палажэньне, але нясецца наперад куляю... Лёгкі бакавы вецер зносіць яго ў бок проста на сьцяну ангараў... Проста на нас імчыцца выступаючы наперад вялікі ангар, мы нямінуча павінны ў яго ўткнуцца!.. Хутка ацаніўшы адлегласьць, бачу, што калі задраць машыну ўверх, то яшчэ можна пасьпець пераскочыць ангар, а тады можна будзе пайсьці на другі круг... Спакой пачынае пакідаць, і я хутка паказваю рукою, што трэба паставіць самалёт на ўздым. У гэты момант мотор раптам змаўкае, і машына моўчкі нясецца на вышыні аднаго мэтра проста на сьцяну, якая, як здаецца, робіцца ўсё больш высокай і грознай... Я адчуваю, што самалёт ткнецца ў сьцяну проста з паветра. Добра Івану Іванавічу на заднім месцы: яго толькі страсяне і толькі. Калі нават самалёт загарыцца ад удару, то ён заўсёды пасьпее выбрацца з-над абломкаў. А як-жа мне? Першай справай у грудзі ўедзе мотор, і калі не раздавіць, то, у кожным выпадку, так прыцісьне, што самому ня выбрацца...

Галава працуе з наймавернай хуткасьцю. Зрываю акуляры, каб абломкі не папалі ў вочы... Хутка адшпіляю напругу і падымаюся ў сваёй кабіне ва ўвесь рост... Момант— і нага ўжо выкінута на правае крыло. Цяпер пры сутычцы, мяне ў крайнім выпадку выкіне ў бок, а не прыдавіць моторам!..

Раптам самалёт ужо са спыненым моторам крута задзіраецца носам уверх, заварачвае злёгка налева і нахіляецца на левае крыло... Гэта лётнік у выглядзе апошняй меры даў да адказу ручку на сябе і левую нагу ўперад... Машына цяжка падымаецца і нярухома вісьне ў паветры, перад самым ангарам. Скорасьць адразу-ж прападае, і ў наступны момант самалёт грузна „плюхае“ уніз, з вышыні пяці мэтраў... Мільгаюць чалавечыя постаці, якія адскокваюць ва ўсе бакі.

Моцны трэск, і раптоўны штуршок кідае мяне зноў у крэсла, хаця нага астаецца высока задранаю... Пярэднія стойкі нека дзіўна хістаюцца перад вачыма, і здаецца, што крыльлі самалёту робяць ўзмах... У пяці-шасьці кроках перад намі ў некалькі нахіленым палажэньні ўздымаецца сьцяна ангара. Яна здаецца страшэнна высокаю, бо з за верхняга крыла пачатку даху ўжо ня відаць...

Некалькі момантаў—і рассудак праясьняецца. Бачу, што па крайняй меры, у адносінах цэласьці нашых касьцей усё добра...

Ззаду ціха як у труне.

— Зламалі машыну, Іван Іванавіч!—кажу я, не абярнуўшыся...

— Зламалі!—Чуецца ззаду пануры адказ.

Павольна, нібы нехаця вылазім з самалёта. Выгляд у самалёта давалі невясёлы, хаця папсаваньні зусім нязначныя. Усяго толькі трэснулі сьцяжкі, ад чаго аслаблі і склаліся крыльлі, сагнулася вось і парваўся амартызатар у аднаго з калёс шасі... „Плюх“ вышаў нарэдка ўдачлівым!

Разьбіраемся ў тым, што адбылося і зыходзім на тым, што мотор, прапрацаваўшы на поўным газу больш двух гадзін, перагрэўся і таму, ня збавіўшы зваротаў, з такой

працягнуў нас цераз усю Хадынку; добра яшчэ, што контактам яго ўдалося выключыць, а то невядома, чым-бы ўсё гэта скончылася!

У Паўночную Карэлію ¹⁾

А восьмай гадзіне ўвечары мы пакінулі зямлю.

Хутка замільгацелі пад намі чорныя палі са сьнегавымі прагалінамі, гучныя крыкі „ўра“, паступова заміраючы даносіліся да нас з зямлі, і неўзабаве глыбокая ціш ахапіла нас.

Так проста, бяз жадных натуг мы аднялі ад зямлі яе закон—прыцягненне.

Ня ведаючы перашкод, несліся мы над ярамі, лясамі ды балатамі.

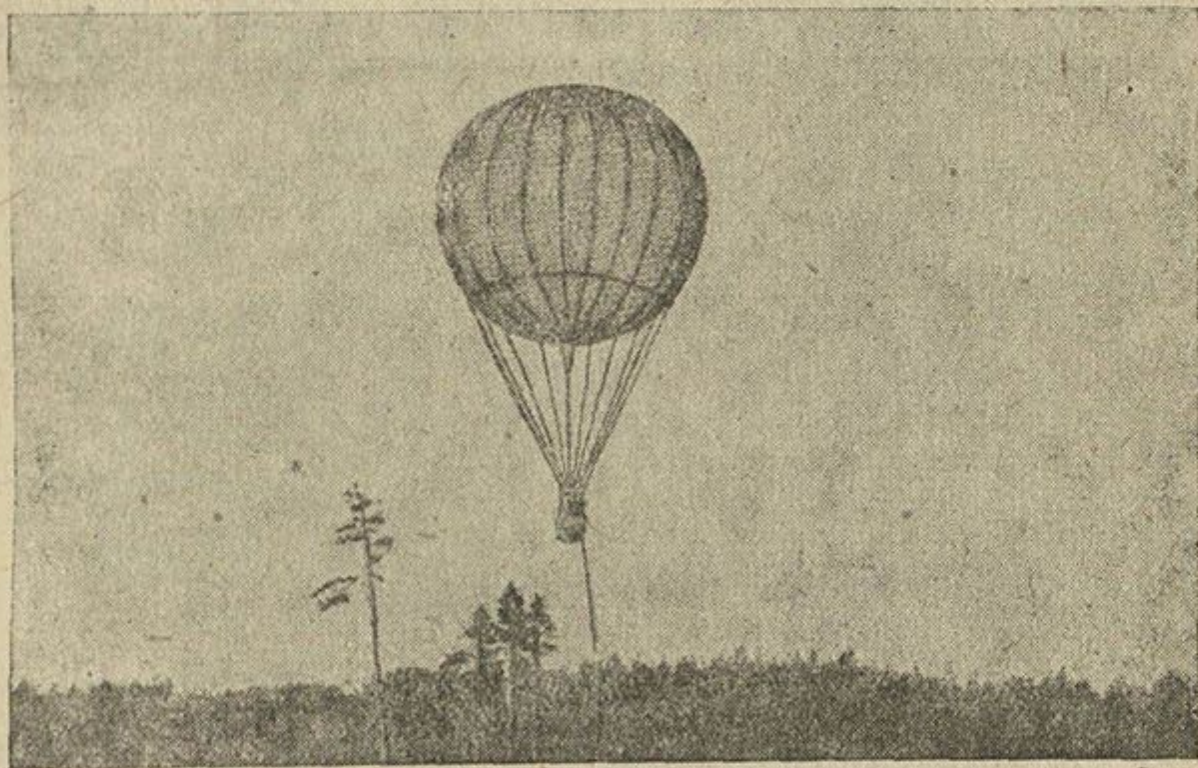
Навокал маўчанка. Жудасная велічная ціш.

Выплывае, зьяючы тысячамі агнёў Масква, там і сям сьветлячкамі блішчаць агні вёсак.

Часамі ціш парушае шум лесу. Там, у нізе, вецер трэпле дрэвы, валіць проста з ног запозьненага вандроўцу, злосна завывае ў трубе...

А тут—ён з намі:..

Ужо згінулі выкруітасы Масква-рэчкі, на горызонце зьніклі агні Масквы, а ў старане пачалі выплываць агні Цьверы.



Мы пакінулі зямлю.

Хутка поўнач. Вахту да дванадцаці гадзін трымае Аношчанка. Мы пакуль што можам адпачнуць, як-небудзь размясьціўшыся ў кашы на мяшкох з балястам.

1) Успаміны ўдзельніка палёту Н. Г. Стаброўскага.

Мы толькі ўтрох...

Абрыўчата кідаючы словы, сцэмантаваныя адной думкай ды імжненьямі, пільна сочачы за прыборамі, мы нясемся над засыпаючаю зямлёю.

Дваццаць гадзін. Чорны сілуэт Аношчанка роўнамерна ідзе ад прыбораў да барта. Перагнецца, паглядзіць уніз—і зноў да прыбораў. А ў другім кутку каша, завіхаючыся канчаючы вячэру, Мэйсьнер рыхтуецца заступіць яго месца.

.....

Тры гадзіны раніцы.

Насьпех закусіўшы і выпіўшы гарачага кофэ з тэрмосу, я прыняў вахту.

З-пад воблакаў плямамі выглядае сонная зямля.

Ціха навокала.

Аношчанка і Мэйсьнер, скруціўшыся ў кутку каша, сьпяць... Пазіраю цераз борт на зямлю, потым правяраю вышыню па прыборах, трымаючы на пагатове шуфлік з пяском, папярэджваючы зьніжэньне аэростата выкідваньнем балясту.

— Якая вышыня?—прачнуўшыся пытае Аношчанка.

— Чатыраста мэтраў. Ідзем на норд.

Бліжэй к золаку белы суцэльны туман акутвае аэростат.

А дзевятай гадзіне раніцы кош ажыў.

Плыць у суцэльным тумане прыгожа і сваясابلіва, але няма таго магутнага зачараваньня, калі ляціш над воблакамі, якія ўтвараюць то іскрыстае ледзяное поле, то белыя як сьнег дзівосныя глыбы.

З двух гадзін дня мы вышлі з-за воблакаў, і пад намі раскрылася нудная карціна зямлі: няма лес, увесь у сьнезе, купіны. Неўзабаве зьявіліся азёры, якія былі пакрыты лёдам і сьціснуты з берагоў лясамі.

Але туман не даваў вялікага кругавіду. Праходзіць гадзіна, другая, а зямля як і раней мёртвая і суровая, і нават ня відаць ні адной дарожкі, якая-б паказвала на блізкасьць жыльля.

Невялікія азёры пад намі пачалі пападацца ўсё больш часта і часта, а наперадзе паказалася суцэльная гладкая водная паверхня. Згодна нашага разьліку мы павінны былі знаходзіцца каля фінскай граніцы. Але што гэта за суцэльнае вадзяное поле, да якога мы так шпарка набліжаемся?

Умомант вырашаем спускацца, і Аношчанка ўсёй цяжкасьцю павісае на вярочцы кляпану. Са сьвістам выходзіць газ, але аэростат прызямляецца дрэнна.

Вось ужо і бераг... Прамільгнуў пад намі і застаўся ззаду...

Мы нясемся над вадою, а ўперадзе маленькі астравок.

Апошняя надзея... Мы ўжо над ім!

— Можна разрыўнае?

— Рвецце!—командуе Аношчанка.

Хуткі намотваючы лейчыну, я адкрываю шчыліну, а Аношчанка і Мэйсьнэр, павіснуўшы на вярхоўцы кляпану, „ціснуць“ аэростат да зямлі.

Дно каша датыкаецца да верхавін хвой, трашчаць і мільгацяць перад вачыма галіны, і мы апушчаемся ў лес...

Пахмура прыняў нас востраў.

Глыбокі, па калена, сьнег, хмызьняк, сосны. І сярод гэтай дзікай і пустэльнай мясцовасьці, нямаведама дзе, трох беспаможных і згубленых, якія толькі што насіліся ў воблаках і ня ведалі перашкод і сумненьняў.

Пакінуўшы кош, мы закурылі, даўшы гэтым сабрацца думкам.

Становішча выявілася больш сур'ёзнае, чым можна было прадугадваць. Ледзь прабраўшыся да берагу мы пачалі клікаць на дапамогу: перад намі туманная гладзь і мёртвая ціш, якая перарываецца няясным далёкім гулам ні то мора, ні то вадаспаду.

— Ау-у-у-у! Ау-у-у!

І глуха аддавалася нам рэха: ау-ау-ау!

Асталося адно—пераначаваць на востраве, а ўранку вырашыць, што рабіць. Адышоўшы трохі ў бок ад аэростата, які зьнясілена павіснуў на гольях мы разьмясьціліся на сумётах сьнегу, з цяжкасьцю наклалі вогнішча.

Запалыхала полымя, павярнуў дым, чырвоным налётам зацягнуліся дрэвы, сьнег, і цемень шчыльней насунулася вакол нас.

Хаця пачалі адагравацца рукі, ногі, а ў душу міжвольна прабіраўся халадок. З тугою сыйшліся мы каля вогнішча. Толькі зрэдку падроблена бесклапотным тонам, перакідаліся заўвагамі.

Нэрвы напружваюцца да апошняй ступені, але трэба аберагаць сябе, а тым больш спадарожнікаў, і сачыць, каб не аслабла воля!

Аношчанка і я, скруціліся пад дрэвам на сьнезе і стараемся заснуць. Мэйсьнэр клапатліва ходзіць ля вогнішча.

Цераз гадзіну ад вогнішча асталіся толькі адны перагарэлыя вугольлі і чорная пляма. Успамінаецца Андрэ і яго два спадарожнікі, што заляцелі на поўнач і недзе ад нечага загінулі. Так рэльефна ўяўляеш сабе іх перажываньне і пагібель.

Што нас чакае наперадзе?

Прайшла жудасная ноч.

Зьлёгка закусіўшы, мы рушылі.

Куды?

Бескарысна было выбіраць напрамак, і мы пайшлі туды, дзе меншая была адлегласьць паміж востравам і берагам.

Выстаўляючы наперад жэрдкі, мы вобмацкам, дрыжучы прасоўваемся да берагу. Лёд лопаецца і падаецца. Ідзем урассыпную, каб не наступаць на тое месца, па якім прайшоў пярэдні.

Завярнулі за мыс. Уперадзе цягнецца тонкая цёмная паласа, якая ідзе ад супроцьлежнага берагу ўлева. Прайшоўшы яшчэ трохі, бачым скрозь туман, што гэта мост...

Мост! Значыць недзе блізка ёсьць жыльлё!

Твары ў нас засьвяціліся радасьцю, і, шчасьліва дабраўшыся да берагу, мы бадзёра пайшлі далей.

Каля маста нас чакала расчараваньне: губляўся вузкі сьлед саней, і хаця перад намі адкрываліся дзьве дарогі, але цяжка было вырашыць, па якой з іх ісьці. Пасьля некаторага хістаньня пайшлі ўлева і, калі прайшлі мост, увайшлі ў лес. Там такі самы глыбокі сьнег, і мы з цяжкасьцю цягнулі ногі, часта спыняліся, каб перадыхнуць і ськінуць з млеючых плеч мяшкі з нашымі прыпасамі. Папаліся на дарозе некалькі воставаў юрт і сабраны мох, абгароджаны жэрдкамі. Па ўсіх гэтых адзнаках мы зразумелі, што папалі на далёкую поўнач, дзе могуць сустрацца толькі вандроўнікі.

Мы зноў згубілі ўпэўненасьць хутка знайсьці жыльлё.

Ад зморанасьці, двух начэй недасыпаньня адчувалася страшэнная смага і голад, але на трох аставаўся толькі адзін тэрмос з кофэ. Астатнія два былі разьбіты ў часе пасадкі. Запасу ежы ледзь магло хапіць на тры дні. Мы з прагнасьцю елі сьнег.

Лес рабіўся ўсё гусьцейшы. Увесь сьнег быў у сьлядох зайца, выдры, рысі. Былі-б у нас стрэльбы, мы-б куды больш бадзёра глядзелі ўперад.

Разважнасьць нас спыніла, і мы пайшлі ў адваротны бок.

Гэта нас выратавала, бо высветлілася, што мы ішлі ў той бок Карэліі, якая зусім не заселена, і даволі было нам толькі папасьці ўглыб у гэтым напрамку кілёметраў на трыццаць, як мы ўжо не змаглі-б выбрацца.

Мы пайшлі назад па сваіх сьлядох, прымірыўшыся з думкаю, што давядзецца пераначаваць у лесе яшчэ раз...

Не даходзячы да моста, Аношчанка спыніўся, паказваючы рукою ўлева:

— Глядзецце! Здаецца вёска?

Скрозь верхавіны хвой, за возерам, на ўзгорку, чарнелі нейкія будынкі.

Мы накіраваліся да іх, ідучы па ламаччы, спатыкаліся і ледзь трымаліся за ствалы дрэў. Прабраліся да возера і пайшлі берагам.

Як ні была прывабліваючая пэрспэктыва хутчэй дабрацца да жыльля, але зморанасьць прымушала нас спыняцца кожныя дзесяць хвілін. Быў ужо пачатак трэцяй, і, зрабіўшы прывал, мы рашылі закусіць, ледзь жуючы мерзлыя продукты. Гэта было вельмі добра! А глыток цёплага кофэ дапоўніў чароўнасьць. Стрымліваючы апэтыт, мы закончылі сьнеданьне і пайшлі далей, пільна ўглядваючыся ў вёску, якая трывожыла нас сваёй няжыцьцёвасьцю. Ні дыму з комінаў, ні сабачага брэху. Двары

пустыя, і ня відаць ні чалавека, ні жывёлы. Мы пачалі думаць, што гэта ня вёска, а рыбацкі пасёлак, пакінуты на зіму пуставаць...

Мы падышлі да крутога берагу, які быў пакрыт маладняком, і пачалі ўзьбірацца наверх. З-за павароту нешта замітусілася, і цераз некалькі сэкунд нехта на лыжах, з сякерай на плячо, вынесся да нас насустрач.

Падкаціў, затарможваючы ход, хлопчык гадоў дванаццаці, белатвары, з блакітнымі вачыма.

—Якая гэта губэрнія?—было наша першае запытаньне.

—Нэ панымай!—зьбянтэжана адказаў ён.

Наш змораны выгляд і закопчаныя твары напалохалі хлопчыка і на ўсе пытаньні ён усё паўтараў адно і тое-ж:—„нэ панымай“.

Мы так і не змаглі дабіцца ад яго, дзе мы знаходзімся.

Тлумачачы знакамі і пачаставаўшы яго цукрам, мы нарэшце пераканалі яго павесьці нас да сябе ў хату.

Радасна пераступілі мы парог чалавечага жылля і апынуліся ў цёмнай нізкай хаце. У печцы на прыпячку гарэў агонь, і ў падвешаным катле нешта варылася, прыемна дражнячы наш нюх.

Але і ў гэтым доме нас ніхто не разумеў. Неўзабаве хата напоўнілася народамі і знайшоўся адзін чалавек, што разумеў па-расійску. Ад яго мы нарэшце даведаліся, што гэта Карэлія.

З якім радасным пачуцьцём глядзелі мы ў твары людзей, седзячы каля печы і чакаючы магчымасьці паесьці гарачага!

Скора наш абутак і адзеньне высахлі, і мы селі піць гарбату. Мы ўвесь час бесьперапынку жартавалі і сьмяшылі адзін аднаго рознымі жартамі. На острове мы нешта ня так былі жартаўлівы!..

Нас пачалі распытваць: хто мы, адкуль, і калі перакладчык перадаваў наш адказ, што мы ў 22 гадзіне прыляцелі з Масквы, карэлы неўразумеваючы паглядзелі адзін на аднаго ды гіронічна ўсьміхнуліся.

Сапраўды, з Масквы ў Паўночную Карэлію за 22 гадзіны 10 мінут!—гэта было ўжо занадта для глухой вёскі.

На заўтра мы з вялікімі цяжкасьцямі на лодках-санках прывезьлі абалонку нашага аэростата ў вёску. Жыхары гэтай вёскі з вялікай цікавасьцю разглядалі яго.

Цёпла сустрэтыя гасьціннымі карэламі, якія стараліся рознымі клопатамі ўзнагародзіць нас за перанесеныя цяжкасьці і пакуты, мы рушылі на конях у Петразаводск, перасякаючы ўсю Карэлію.

Казачнае хараство расьцілаецца перад намі: хвоі-волаты і елкі сьціскаюць вузкую дарогу, што зьмяёй выкручваецца паміж вазёр і скал, то ўзьбягаючы на хрыбэт, то імкліва спадваючы ўніз, каб зноў падняцца на другі. Часамі блішчыць ледзяная гладзь вазёр. Сонца нізка над горызонтам. Нарэшце яно заходзіць, але неба яшчэ доўга адсьвечвае зарою. Выяжджаеш у

дзве-тры гадзіны ўранку, рыхтуючыся да ад'езду пры лучынах, і толькі каля гадзін дзесяці вечару, зусім задзеравянелы, прыяжджаеш на начлег у наступную вёску, якая знадворку палохае сваёй закіданасьцю, а ў дамох: выгада, чыстата і дбайнасьць.

Раніцою зноў у дарогу.

Як-небудзь умесьцішся на санях і едзеш, балянсуючы корпусам, каб ня вываліцца на выбоінах. А пры крутых паваротах з гары ўзмахваеш рукамі і намагаешся астацца ў санях.

Але гэта не заўсёды ўдаецца!

Наш возьнік Лукаш любіць паспаць, і калі ў небясьпечную хвіліну, не пасьпееш яго разбудзіць, то ляціш разам з санямі ў сувей...

Аэростат едзе з намі. Складзены ў брэзэнт на санях, ён паслушны цяпер нават волі возьніка...

Грандыёзны лясны масыў мала-па-малу зьмяняецца беразьняком. Прайшлі валуны і бушуючыя парогі. Скончыліся карэльскія назвы вёсак.

Цяпер астаюцца ззаду ўжо Спаскае, Шуя, і на адзінаццаты дзень мы дасягаем Петразаводску, дзе ў першую чаргу, з аса-лодаю даем цырульнікам брыць нашы борады.

На разваленым самалёце

Нябывалая катастрофа адбылася на маскоўскім аэродроме 11 сакавіка 1920 году.

Вучань-лётнік Аніхоўскага, што скончыў маскоўскую авіяцыйную школу, рабіў свой апошні школьны палёт. Недалёка ад яго імчаўся самалёт інструктара, з якім Аніхоўскі прарабляў прыкладны паветраны бой. „Бой“ скончыўся. З зямлі было відаць, як „Ньюпор“ Аніхоўскага, павольна зьніжаючыся, усё яшчэ гуляў у паветры, робячы мёртвыя петлі, перавароты цераз крыло ды іншыя фігуры. Раптам пры спробе лётніка яшчэ адзін раз павярнуцца абодвы правыя крылы яго зусім старога самалёта адарваліся, аставіўшы самалёт без кіраванья, а прывязанага да яго лётніка бяспомачным...

Ня глядзячы на тое, што самалёт знаходзіўся ў момант катастрофы над аэродромам, ён у часе падзенья быў аднесены ветрам амаль на кілёметр у бок да тэрыторыі пастаяннага прытулку пастрадаўшых лётнікаў—Саладценкаўскай больніцы, дзе і зваліўся на густую сетку электрычных правадоў, супроць галоўнага ўваходу ў адзін з корпусоў больніцы.

Сіла ўдару была страшэнная. Мотор папаў у вялізны сумёт сьнегу і зарыўся ў зямлю. Самалёт-жа разьбіўся на часткі. Кінуліся да пілёта, які ляжаў пад абломкамі і, на вялікае ўсё дзіва, знайшлі ў яго толькі пералом левай нагі ніжэй калена.

Цераз некалькі дзён, калі Аніхоўскі дастаткова паправіўся ад страсеньня і перанесенай апэрацыі, таварышы, што акружалі

яго, пачулі расказ пра перажываньні чалавека, які ўжо гінуў, добра ўсьведамляючы сваю пагібель і лічачы сябе ўжо мёртвым.

„У момант перавярненьня цераз крыло,—расказваў Аніхоўскі,—ўся правая паверхня аддзялілася ад самалёта і, адляцеўшы ў бок, асталася зверху. Самалёт-жа пачаў хутка падаць. Перш за ўсё я выключыў мотор, закрыў сэктары і паглядзеў, на якой вышыні знаходжуся. Вышыня была 1600 мэтраў.

Вышыня даволі вялікая. Цяпер усё скончана, пра ратунак і гутаркі быць ня можа. Але што-ж рабіць—чаму быць, таго не мінаваць. Адзін момант—і мяне няма...

Але ў той-жа час нейкае ўнутранае пачуцьце мне падказвала: „Не адчайвайся, будзеш жывы!“

Я паспрабаваў рухаць рулямі, ставячы іх у розныя палажэньні, думаючы гэтым зьменшыць хуткасьць падзеньня самалёта. Нарэшце, калі я паставіў рулі ў глейцарнае становішча, г. зн. руль павароту ў бок да адказу і руль вышыні на сябе да адказу, самалёт пайшоў хуткай, моцна сьціснутаў вэртыкальнай сьпіральлю, і я, сочачы за вышынёю па альтымэтры, убачыў, што стрэлка пачала паўзыці па цыфэрбляце куды больш павольна. У гэтым палажэньні я і пакінуў рулі да канца, а сам пачаў глядзець толькі на падзеньне вышыні на альтымэтры.

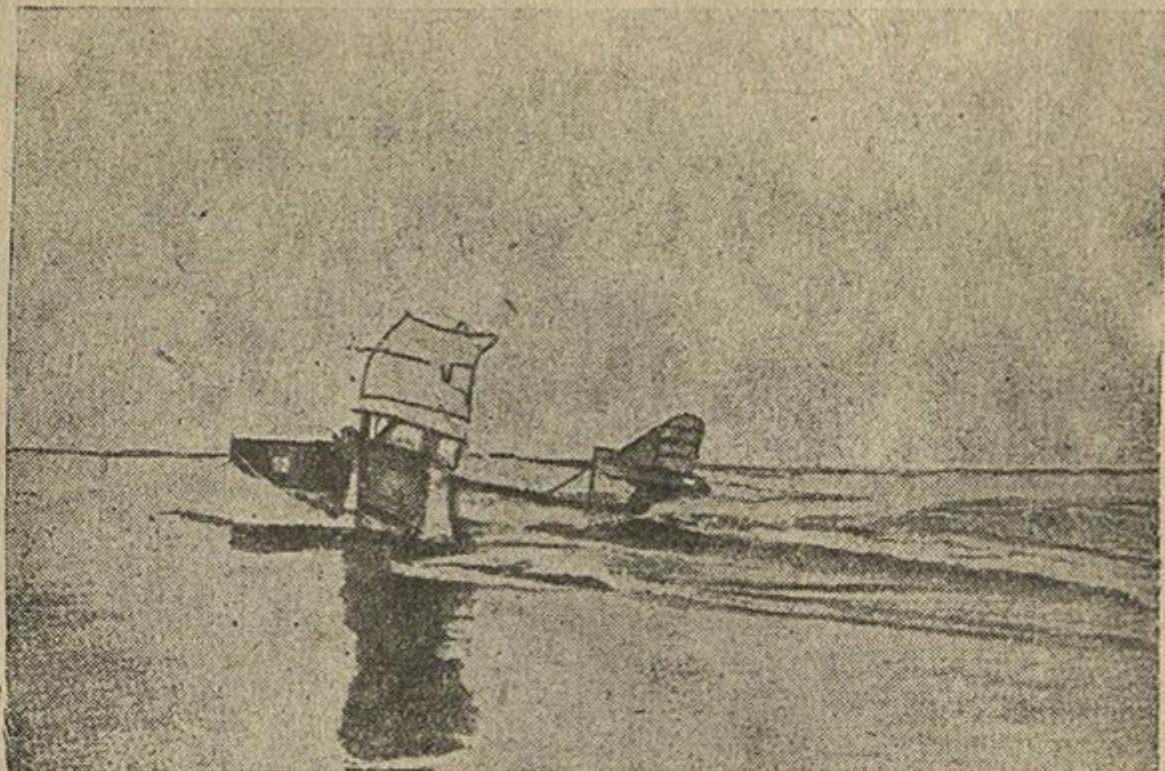
У час падзеньня сьвіст тросаў быў жудасны, які проста разьдзіраў душу, задуваньне ветру—пякельнае. У вачох усё мільгацела—неба, зямля, будынкi, лес і іншае, як быццам я ляцеў у бяздонную прорву. І як ні шпарка падаў самалёт,—гэта падзеньне здавалася мне цэлай вечнасьцю. Усё яшчэ сочачы па альтымэтры за вышынёю, я бачыў, што аставалася яшчэ 100—150 мэтраў да зямлі, калі раздаўся моцны трэск, і я згубіў прытомнасьць. Кажуць, што людзям, якія да мяне падбеглі, я падказваў, як мяне вызваліць ад папрузак, якімі я яшчэ быў прывязаны да самалёта, сам вылез з-пад абломкаў і яшчэ пачаў некага моцна ляць. Але нічога гэтага я не памятаю. У сьвядомасьць я прышоў, ужо лежачы з забінтованаю нагою ў палаце больніцы. Калі паправіўся ад усяго таго, што адбылося, я да вар'яцтва быў рады, што ўсё-ж ткі астаўся жывы, што я магу зноў гутарыць і лётаць!

Палон... у 1923 годзе

У канцы верасьня 1923 году адбыліся манэўры бальтыцкага флёту з удзелам авіяцыі. Лётнік Гікса з наглядальнікамі Лаўцеевым і Поляк выляцелі для выкананьня чарговага заданьня. У моры была імгла, дрэнная бачнасьць і дзьмуў даволі моцны вецер. Часамі ішоў дождж.

Самалёт нёсся на вышыні каля поўтары тысячы мэтраў. Неўзабаве справа пачалі паказвацца абрысы трох астравоў пасярод фінскай затокі: Соскар, Пэніссаары і Лавэнсаары. Хаця самалёты

трымаліся кілёметрах у 10-15 ад берагавой паласы, ўсё-ж было вельмі добра відаць фінскую гавань і парусныя лайбы, што стаялі ў ёй.



Самалёт сеў у адкрытым моры

Раптам перастае працаваць адзін цыліндр. У моторы нешта страляе, і загараецца бэнзын у карбюратары. Мотор зараз-жа выключаецца, закрываецца падача ў яго бэнзыну, і гідро пачынае плянаваць на ваду. Ад ветру ў моры вялікія хвалі. На самалёце пажар, і нельга быць упэўненым, што яго ўдасца пагасіць сваімі сродкамі. Таму лётнік, з цяжкасцю на сэрцы, паварочвае ў напрамку да вострава Лавэнсаары, маючы надзею, што ў выпадку няшчасця адтуль можа прысці дапамога.

У часе спуску, агонь патух сам сабою. Самалёт сеў на адкрытае мора, кілёметрах у шасці ад берагу вострава. Надзвычайная мастацкасць пілёта дазволіла, ня гледзячы на буйныя хвалі пазбавіцца пры пасадцы розных няпрыемнасцяў.

Лётнікі ўзяліся аглядаць самалёт. Добра, што ў лодцы не ўтварылася працёку, але мотор быў у безнадзейным стане; зламалася каромысла аднаго з кляпанаў.

Між тым вецер пачаў адносіць самалёт далей ад берагу, у адкрытае мора, і лётнікі пападаюць у бязвыхаднае становішча.

Нарэшце далёка паказваецца маторная лодка, яна вышла з вострава. Гэта фіны. Яны падыходзяць да самалета. крычаць нешта і кідаюць лётнікам вяроўку.

Лётнікі просяць адбуксаваць іх да вострава Соскар, дзе па іх разьліках можна сустрэць нашы судны, але фіны неяк тлу-

мачаць, што ня могуць гэтага зрабіць і прапануюць накіравацца да вострава Лавэнсаары. Лётнікі, ведаючы, што згодна міжнароднага закону пацярнеўшыя аварыю заўсёды карыстаюцца дапамогаю і гасьціннасьцю, незалежна да свае нацыянальнасьці, даюць сваю згоду. Бо ня можа-ж быць, каб гэтых законаў не дапасоўвалі да паветраных суднаў!

Фіны прыводзяць гідрасамалёт на буксіру ў маленькую затоку на паўднёва-заходнім беразе вострава. Не падыходзячы да самага берагу, лётнікі кідаюць якар і пачынаюць рамантавацца.

На беразе з надта міралюбівым выглядам стаіць натоўп фінаў.

Цераз некаторы час лётнікам удаецца выключыць запальваньне папсутага цыліндра, і яны прабуюць запусьціць мотор. Мотор запусьчаецца, хаця працуе толькі на пяці цыліндрах. У гэты час з-за вострава паказваюцца два нашых ваенных суднаў. Лётнікі сыгналізуюць ім ракетамі. На суднах заўважваюць сыгналы і паварочваюць да вострава.

Натоўп на беразе, спакойны да гэтага часу, пачынае хвалявацца, і ралтам нейкі чыноўнік у таможнай форме накіроўвае на лётнікаў вінтоўку і патрабуе, каб яны сыйшлі на бераг.

Лётнікі прабуюць распачаць перагаворы, адцягнуць час да падыходу суднаў, але пагрозы робяцца ўсё больш і больш настойлівымі. З натоўпу на іх накіравана ўжо некалькі дзесяткаў рэвольвэраў, а таможаньнік заяўляе, што будзе лічыць да трох, пасля чаго адкрые агонь.

Самалёт узброены. У лётнікаў пры сабе зброя, але яны рашаюць не ўчыняць супраціўленьня, якое здаецца ім не дапушчальным ва ўмовах мірных адносін з Фінляндыяй. Таму яны спакойна саскокваюць у ваду і выходзяць на бераг. Іх зараз-жа абкружаюць і вядуць да ленсманна.

У натоўпе чуюцца пагрозы па адрасе Савецкай Расіі і асабіста супроць лётнікаў¹⁾.

Ленсман—нешта нахштальт фінскага спраўніка—пачынае допыт: хто? як папалі на востраў? што здарылася з самалётам? Пасля допыту ён заяўляе, што адпраўка назад у Расію магчыма толькі цераз сухапутную граніцу ў Тэрыоках, што не павінна адняць больш сутак часу. Лётнікі протэстуюць, указваючы, што каля вострава знаходзяцца нашы ваенныя судны, якія могуць іх забраць, але ўсе протэсты застаюцца дарэмнымі. Іх арыштоўваюць і накіроўваюць на паштовым параходзіку ў Койвіста. Параходзік прыходзіць туды ўначы. Поліцэйскі адводзіць лётнікаў у мясцовую поліцыю, дзе іх запіраюць у маленькую цёмную каморку.

¹⁾ Потым ужо гэта высветлілася тым, што за рэдкім выключэньнем, усё насельніцтва гэтага вострава складаецца з контрабандыстаў, якія на сябе адчулі караючую руку савецкіх пагранічных вартавых суднаў.

Раніцой за лётнікамі зьяўляецца шпіён і адвозіць іх цягніком у Тэрыюкі. Тут зноў допыт, але які! З дзесяці гадзін раніцы да чатырох дня бесперапынку. Былі спробы атрымаць весткі і ваенна-сакрэтнага характэру, але лётнікі так адрэзалі сьледчага, што той ужо не адважыўся працягваць допыт у падобным парадку. Потым лётнікаў зноў пасадзілі ў турму. На гэты раз да іх трох дабаўляецца яшчэ чацьверты чалавек, расейскі падданы, асуджаны фінамі за прыналежнасьць да камуністычнай партыі і які будзе абменены на нейкага фінскага контрабандыста. Гэты таварыш расказвае пра ўмовы турэмнага жыцьця і растлумачвае шмат чаго, што нашым лётнікам, даўно ўжо адвыкшым ад „свабоды ў культурных краінах“, было незразумела.

Уначы, калі вязені ляглі спаць, у іх камеру ўваліліся п'яныя шпіёны і зноў пачалі допыт на ваенныя тэмы. На катэгорычнае адмаўленьне адказаць лётнікі пачулі пагрозу „паказаць, дзе яны знаходзяцца“.

Толькі на восьмы дзень, пасья катэгорычнага патрабаваньня савецкага консула, фіны перавялі вязеньяў у гасьцініцу, пад „дамашні арышт“. У гасьцініцы свабода была амаль такая-ж, як і ў турме. У суседнім пакоі пастаянна знаходзіўся шпіён, некалькі шпіёнаў павінны былі праваджаць лётнікаў на прагулках, ды і гэтыя прагулкі маглі адбывацца толькі па самай бязьлюднай, непраходнай ад вясеньняй гразі вуліцы. На прагулкі давалася па паўгадзіны ў дзень.

На трэці дзень прабываньня ў гасьцініцы, лётнікаў зноў запатрабавалі ў выведанае кіраўніцтва. Выявілася, што ў Тэрыюкі прыляцелі начальнік фінскага паветранага флёту са сваім начальнікам штабу. Распачаўся новы допыт, прычым тав. Гіксу, як лётніка, дапытаваў таксама лётнік, а наглядальнікаў—начальнік штабу і фінскія наглядальнікі. Гэты допыт праводзіўся вельмі корэктна і па сутнасьці справы, але скончыўся самым нечаканым чынам. Лётнікам заявілі, што ня вераць ніводнаму іх слову і што яны бязумоўна шпіёны.

Пасья гэтага лётнікаў пакінулі на „тэрыюцкім курорце“ яшчэ на два месяцы. Дзякуючы стараньням савецкага консула, лётнікі нарэшце даведаліся, да якіх вынікаў прышла фінская сьледчая комісія адносна іх справы. Вынікі гэтыя былі проста такі нязвычайныя. Напрыклад: на самалёце ня было знойдзена фотографічнага матэрыялу, яго і фактыча ня было, але адсюль комісія вынесла заключэньне, што лётнікі, бязумоўна, апарат мелі, але выкінулі яго ў ваду, бо, як відаць, рабілі забароненыя здымкі. Далей—на самалёце ня было компасу. У гэтым фіны таксама ўбачылі злы намер і довады шкоднай дзейнасьці лётнікаў. Агульнае заключэньне было такое, што лётнікі высветлілі прыгоднасьць былых царскіх артылерыйскіх батарэй, што знаходзіліся на заходнім узьбярэжы вострава Лавэнсаары.

Нечага было і казаць наконт такога бязглуздага абвінавчваньня. Яно было створана выключна для таго, каб пашантажаваць

савецкі ўрад і паспрабаваць атрымаць ад яго за палонных якую-небудзь плату. З другога боку, тут была таксама спроба некаторых фінскіх колаў, што арыентаваліся на Швэцыю, сарваць савецка-фінскія адносіны, якія толькі што пачалі наладжвацца.

Арышт нашых лётнікаў працягваўся на працягу цэлых сямі тыдняў і толькі дзякуючы клапацілівасьці консула яны змаглі перанесці гэтыя два месяцы адарванасьці ад бацькаўшчыны.

Пералёт цераз Кордыльеры

Адзін з французскіх ваенных лётнікаў, астаўшыся „беспрацоўным“ пасля сканчэньня вайны, паехаў у Паўднёвую Амэрыку, у Болівію, і там заснаваў авіяцыйную школу. Каб заваяваць сабе давер'е ў пачатку свае работы, ён вырашыў зьдзівіць мясцовае насельніцтва пералётам цераз Кордыльерскі хрыбет.

Вось як ён апісвае свой рызыкаўны пералёт.

„Оруро. А пятай гадзіне ўранку. Золак ледзь загараецца і здаецца мне пахмурным, а між тым на сёньня я вызначыў палёт цераз Кордыльерскія Анды, вядомыя сваімі непадступнымі, пакрытымі вечным сьнегам, вяршынамі. Перада мною 300 кілямэтраў пералёту сярод гэтага неапісоўнага хаосу нагромаджэньня гор, дзе так цяжка арыентавацца ў напрамку і дзе, між іншым, мне ў праселіне гэтых гігантаў патрэбна знайсці горад, які разьмешчаны на самай большай вышыні ў сьвеце—на вышыні 4120 мэтраў над узроўнем мора.

Аўтамабіль сваячасова не зьявіўся, і я накіраваўся да аэродрому пехатой. З мэханікам мы зараз-жа прыступілі да работы, бо перад адлётам трэба пільна агледзець і праверыць усе часткі самалёту. У сем гадзін 55 мінут я, нарэшце, пакідаю аэродром на „Моран Фронвале“.

Менш чым цераз 20 кілямэтраў я з горкасьцю пераконваюся, што найлепшая і найбольш новая карта Болівіі мае для мяне ня больш значэньня, чым... портрэт Наполеона: на ёй або нічога няма, або ўсё пераблытана. Кіравацца ёю пры палёце над гэтым хаосам нямысьліма.

Пачынаецца ня дрэнна!

Я лячу пакуль што паўз возера Поэ—По, над „узгорачкамі“ вышынёю ў пяць з паловаю кілямэтраў кожны. Потым я далятаю да Чалапаты, дзе зьніжаюся для папаўненьня запасаў бэнзыну. Ужо тут ніжняя частка ўсходніх Кордыльер выступае перада мною ў выглядзе гіганцкай сьцяны. Я адкрываю кампас, правяраю яго, раблю адзнаку і прывешваю сабе на шыю.

Самалёт гатовы. Кароткі разьбег, скачок, і я аддзяляюся ад зямлі, раблю вялізныя кругі і падымаюся ўверх.

Цераз чвэрць гадзіны самалёт на вышыні 5500 мэтраў над узроўнем мора. Я ўваходжу ў паласу Кордыльер. Мне здаецца,

што горы растуць увышыню па меры майго набліжэньня да іх. Вось я ужо не магу рабіць прасталінейны палёт і вымушаны рабіць зыгзагі, каб пасьпець падняцца вышэй.

Самалёт пачынае трасьціся і гушкацца. Я пападаю ў паласу вядомых горных скразьнякоў, якія падкідваюць мяне і самалёт, як лісток папяроснай паперы.

Штуршкі дасягаюць такой сілы, што пачынаю з небясьпекаю паглядаць на крыльлі монопляну—ці вытрымаюць яны? Потым успамінаю пра адзінаццацікратны запас трываласьці¹⁾ і заспакойваюся. Самалёт вытрымае і не такія трасяніны.

Неўзабаве я дасягаю 6000 мэтраў, але каб перадолець горы вышынёю ў 7000 і 75000 мэтраў, трэба падымацца яшчэ.

З абмежаваным запасам гаручага я не магу больш траціць часу на набіраньне вышыні. Таму я пачынаю шукаць у горнай градзе які-небудзь „калідор“, каб паляцець па ім.

Асьляпляючыя вяршыні абступаюць мяне з усіх бакоў, і „скразьняк“ кідае самалёт у розныя бакі. У некаторых мясцох самалёт з такою сілаю кідае нябачнымі паветранымі плынямі ўніз, што бэнзын у баках адкідае да верхняй сьценкі. У гэтыя моманты абрывалася падача бэнзыну ў мотор, і ён спыняўся да чарговага штуршка, калі бэнзын зноў пападаў у трубаправоды. Над гарамі спыненьне мотору—ня жартачкі, бо дарэмна нават думаць пра пасадку на зямлю. „Зямлі-ж“ пада мною няма,—ёсьць толькі адкосы, дзе быць можа і ўдалося-б прыткнуцца і астацца жывым, але толькі дзеля таго, каб загінуць ад голаду ў непраходным лябірынце...

Раптоўна направа ад мяне, зусім блізка, быццам другі самалёт, падымаецца ўверх грандыёзны абрыс—гэта кондор. Шырокія крыльлі нясуць яго насустрач сьмеламу прышэльцу з зямлі, які адважыўся парушыць яго гордае арлінае адзіноцтва.

У двух-трох дзесяткаў мэтраў ад мяне ён паварочвае галаву ў бок самалёта, нібы пытаючыся:

— Гэта яшчэ што такое?

Кондор пачынае гнацца за „Моранам“, але самалёт хутка пакінуў яго далёка ззаду.

І раптам сярод гор я заўважаю ўдалі горад Потозі—мэта майго пералёту. Яшчэ некалькі хвілін—і пасадка пад громападобны рэў прывітальных крыкаў натоўпу...

Аварыя на пасажырскім самалёце

Паветраны шлях з Парыжу ў Лёндон даўно ўжо стаў карыстацца шырокай популярнасьцю. Пэрспэктыва перадолець гэту адлегласьць у якіх-небудзь дзьве-тры гадзіны замест доўгай і ўтомнай дарогі, з перасадкамі з цягніка ў параход і назад у

¹⁾ Гэта значыць, што самалёт зроблены ў 11 разоў больш мацней, чым гэта патрэбна для палёта ў нормальных умовах.

цягнік, настолькі мяне захапіла, што, ня глядзячы на скептычныя заўвагі таварышоў, я рашуча накіраваўся ў касу таварыства паветраных зносін і вышаў адтуль, пераможна махаючы блакітным білецікам з малюнкам комфортабельна аздобленай кабіны самалёта „Фарман-Голяф“.

На супярэчаньні блізкіх я адказаў, што калі такая маса катастроф бывае на чыгунках і морскіх суднах, то, зразумела, нельга быць гарантаваным і ад паветранай катастрофы, хаця апошніх ня было ўжо цэльны год.

У наступную раніцу да мае кватэры падкаціў аўтамабіль з аэродрому. Я сеў, і мы хутка паімчаліся па яшчэ сонных вуліцах і скоро былі на аэродроме. Проста перад павільёнам, у якім узважваліся рэчы і правяраліся дакуманты, стаяў вялікі двухматорны „Голяф“. У яго прасторнай кабіне, што некалькі напамінала трамвайны вагон, зьмяшчалася дванаццаць крэслаў для пасажыраў. Чатыры з іх знаходзіліся ў нярэдняй частцы і восем—ззаду. У сярэдзіне знаходзілася аддзяленьне лётніка. З тае прычыны, што галава лётніка і мэханіка знаходзіцца знадворку, над корпусам самалёта, то нам відны былі толькі іх ногі і ваганы кіраваньня, што спускаліся ў кабіну.

Нарэшце ўсе формальнасьці скончаны, і мы ляцім...

У той памятны дзень быў моцны вецер і самалёт часам гушкала як параход на моры. Вецер быў сустрэчны, і мы ляцелі вельмі павольна. Мой сусед чытаў ангельскі роман. Я глядзеў, як зьнікла ў тумане Эйфэлева вежа, любаваўся прыгожым выгнуцьцем бліскучых шырока распластаных крыльляў і разглядаў складаны мэханізм мотору.

Адчувалася морская качка і было вельмі холадна. Зьнізу разгортвалася арыгінальная карта зямлі, сьпярэшчаная злёненымі і бурымі квадрацікамі палёў. У напрамку морскага берагу павольна поўз цягнік.

Вецер узмацняўся, і яго парываньні дасягалі часамі нязвычайнай сілы. Самалёт пры гэтым уздрыгваў або пачынаў нязносна кідацца з боку на бок. Воблакі былі так нізка, што праходзілі проста цераз нас, абкружаючы самалёт клубамі пары.

Па шляху сустрачаліся машыны, якія ішлі з Лёндону; паважна праносіліся яны міма нас на аднолькавай вышыні. Нарэшце мы наблізіліся да каналу. На ім ня было ніводнага судна, і на працягу некалькіх хвілін мы ня бачылі нічога, акрача неба і мора. Потым удалі паказаліся крэйдавыя кручы ангельскага берагу.

У гэты момант адзін з мотораў раптам пачаў дрэнна працаваць. Давялося зьменшыць шпаркасьць работы і другога мотору і павесьці самалёт на зьніжэньне.

Цераз некалькі хвілін, ледзь-ледзь пераляцеўшы Ля-Манш, мы былі вымушаны зрабіць першую вымушаную пасадку. Мы ўжо спозьніваліся на гадзіну.

— Гэтага-б ніколі ня здарылася, калі-б лётнік быў ангелец, — заўважыў мой сусед, глянуўшы на гадзіннік.

Аднак мы не без задаволення выкарысталі астаноўку. Так прыемна было выпрастаць ногі, здранцьвелья ад доўгага нярухомага сядзення на адным месцы, вызваліць вушы на некаторы час ад правошчанай ваты, што заглушала грукат матораў, выкурыць люльку і пагутарыць...

Але вось абодвы моторы зноў запрацавалі. Нам загадалі заняць месцы.

Мы зноў у паветры. Цераз некаторы адрэзак часу пачалі зноў выразна чуваць нават неспрактыкаваным вухам перабоі адшаго з матораў. Хвіліна—і мотор спыніўся зусім.

Лётнік зараз-жа пачаў спуск.

Мясцовасьць пад намі самая агідная: адны толькі кручы, дзе-нідзе пакрытыя рэдкай расьліннасьцю. Роўнага месца нідзе ня было відаць. Няўпэўнены ў шчасьлівым выніку пасадкі, лётнік загадаў мэханіку паведаміць пярэдніх пасажыраў, каб яны перайшлі на заднія месцы.

Я ня ведаю, наколькі быў ясны гэты загад лётніка, бо сядзеў на адным з задніх месц, але ва ўсякім выпадку тры амэрыканцы, якія, як выясьнілася потым, разумелі па-француску вельмі дрэнна, зьявіліся ў дзьвярох, што разьдзялялі пярэдняю частку кабіны ад задняй, з перапалоханымі тварамі. Яны стоўпіліся каля дзьвярэй і гэтым самым парушылі роўнавагу самалёта. Машына задралася носам уверх, загушкалася, на момант спынілася ў паветры і потым скаўзанула на крыло; паступова пераважыўшыся носам ўніз. Від за вокнамі замільгацеў са страшэннай шпаркасьцю.

Здавалася, што міма нясецца нейкае воблака. Мэханік дарэмна стараўся праштурхнуць у памяшканьне лётніка трох пасажыраў, якія ўвесь час стаялі. Малады ангелец усё яшчэ сядзеў на самым пярэднім месцы, без абурэньня і катэгорычна адмовіўшыся пакінуць сваё крэсла.

Што адбылося пасля гэтага, я ўжо не адчуваў і не памятаю. Калі толькі я апрытомнеў, нехта знадворку стукаў у сьцяну каля майго сядзення. Я ўсё яшчэ сядзеў у плеченым крэсьле якое, аднак, было ўжо бяз ножак і знаходзілася проста на падлозе кабіны. Акно было вышэй ад маёй галавы, і я нічога ня бачыў... Я пастараўся зрабіць некалькі рухаў і адчуў, што мае рукі, ногі і тулава ўсё яшчэ складаюць адно цэлае... Знадворку чуваць стук і трэск: гэта выломліваюць частку сьцяны кабіны, бо пра тое, каб адчыніць зьмятыя і заціснутыя паміж абломкамі крыльляў дзьверы нечага было і думаць... Потым я пачуў каля сябе слабы стогн, але ня меў сілы павярнуцца, каб даведацца пра яго прычыну...

Нарэшце прыбыла хуткая дапамога. Дзірка ў кузаве самалёта была прабіта і нас вынеслі на сьвежае паветра. Апошнім вынеслі таго ангельца, які не хацеў пакінуць пярэдняга месца. Ён быў зусім раздушаны абломкамі і ўжо ня дыхаў. Усе астатнія мае спадарожнікі выглядалі вельмі пакалечанымі. Добра

толькі, што ў маім распараджэньні ня было люстэрка, каб паглядзець на самога сябе.

Навокал нас бегаюць санітары. Потым зьяўляюцца насілка і пачынаецца трасеньне санітарнага аўтомабіля, які хутка імчыць нас у напрамку да бліжэйшай больніцы.

У часе прабываньня ў больніцы мой ложка быў побач з ложкам параненага лётніка нашага самалёта. Ад яго я даведаўся, што ўсё гэта скончылася доволі лёгка толькі таму, што сядзеў у задняй частцы кабіны.

Усе пасажыры, што знаходзіліся ўперадзе мяне, пацярпелі куды больш.

— І ўсе-ж ткі,—смяючыся кажа лётнік,—пярэднія месцы раскупліваюцца пасажырамі больш ахвотна, чым іншыя і ў дзевяноста дзевяці выпадках з сотні пасажыры маюць рацыю.

У заключэньне лётнік прапанаваў, як толькі ён ачуняе, узяць мяне з сабою на месца мэханіка.

Там—кажа ён,—калі галава у вас адкрыта, калі прастора перад вамі не захавана сьценкамі і шыбамі вокан кабіны, вы сапраўды адчуваеце паветра і адчуваеце ўсю прыгожасьць палёту.

І я палячу з ім...

„Гурт сланёў“

Не падумайце, што гутарка будзе ісьці пра звычайных, жывых сланёў—зусім не!

„Гурт сланёў“—гэта самалёт. Праўда, самалёт даволі нязвычайны—„дзікі“, як дружна рашылі ўсе маскоўскія лётнікі, калі ўбачылі, як яго гіганцкія часткі адна за адной былі выняты са скрыні на белы сьвет...

Гэта быў самалёт сыстэмы Хіоні. Адзін са старэйшых расійскіх лётнікаў—Хіоні ўжо даўно пакінуў лятаць і прысьвяціў сябе конструкторскай дзейнасьці. Працуючы на авіяцыйным заводзе Анатра, Хіоні адзін за адным выпусьціў некалькі тыпаў самалётаў, удала скопіраваўшы і дапасаваўшы да магчымасьцяў тагочаснай расійскай авіяпрамысловасьці ўзоры палонных нямецкіх машын.

Аднак самалёты—птушкі, якія старэюць вельмі хутка. Пакуль пападзе да нас у палон нямецкі самалёт, пакуль прывязуць яго на завод, пакуль дапасуюць станкі для выпрацоўкі частак для гэтага тыпу, тып ужо састарэўся, авіяцыйная тэхніка Захаду ўжо апынулася далёка наперадзе...

І вось Хіоні вырашыў пабудаваць гіганцкі самалёт, але так, каб пры яго пабудове можна была выкарыстаць тыя загатоўкі матэрыялу, якія былі вызначаны для старых, ужо зьнятых з узбраеньня, конструкцый. Яго проект рабіў вялікі скачок уперад, скачок, які не патрабаваў заводзкага пераабсталяваньня.

Хіоні пачаў будаваць. Яго машына ўяўляла сабой як бы два паасобныя самалёты, кожны са сваім моторам, корпусам і кабі-

намі для экіпажу. Але гэтыя два самалёты, звычайных па сваёй вялічыны, былі звязаны ў адно неразрыўнае цэлае, заключанае ў зьлітную гіганцкую скрынку агульных падвойных крыльляў.

Пасьля рэволюцыі, калі поўдзень быў заняты інтэрвэнтамі, Хіоні давялося спыніць сваю работу. Але не надоўга. Сабраўшы жменьку сьлесараў, мэханікаў і рабочых, Хіоні ўхітрыўся прабрацца на поўразбураны завод і аднавіць пабудову.

У момант канчатковага ачышчэньня ад белагвардзейцаў самалёт быў гатовы.

Хіоні вязе сваё дзіця ў Маскву. На Хадынцы будуецца вялізарная палатка-ангар і пачынаецца зборка дзіўнага самалёта.

Вось ён сабраны і выведзены. Дзьве шырокія шэрыя сьпіны фюзэляжэй, знайшоўшы паміж імі прытулак такі-ж шэры прадаўгаваты бэнзынавы бак, тупыя морды з клыкамі пропэлераў і кабінка-балькончык на верхнім крыле далі нейкаму жартаўніку прычыну параўнаць машыну з гуртам сланёў. Так гэта назва за ёй і асталася.

У першы пасьля заканчэньня зборкі пагожы дзень „Гурт сланёў“ павінен быў падняцца ў паветра. З самых досьвіткаў мэханікі ўзяліся за рэгулёўку капрысных „Саламонаў“ (маторы старой сыстэмы „Сальмсон“), стараючыся дабіцца таго, каб яны давалі аднолькавую колькасць зваротаў. Праўда, на самалёце па канцох крыльляў меліся асобныя тормазы—компэнсатары, з дапамогаю якіх самалёт мог захоўваць прамалінейнасьць палёту, нават у выпадку поўнай астаноўкі аднаго з матораў, але трэба-ж, каб першая спроба прайшла без аніякіх перашкод!

Каля самалёта стаяў вялізарны натоўп. Тут было і вышэйшае „паветранае“ начальства, і радавыя лётнікі, і проста разіні, што схітрылі прашмыгнуць міма вартавых на аэродром. Заканчваліся апошнія падрыхтаваньні.

І раптам усё замёрла... Нейкі вучань авіяцыйнай школы, маючы намер ісьці на пасадку, спыніў матор надта далёка ад аэродрому. Яго мізэрны „Ньюпор“ бяшумна коўзаўся па паветры ўніз, і было відаць, што яму толькі з вялікай цяжкасьцю ўдаецца „перацягнуць“ цераз плот аэродрому і ангары. А спуск накіроўваўся проста на вялізную палатку Хіоні... Момант... З зямлі добра відаць, як лётнік робіць апошнюю спробу „перамахнуць“ цераз перашкоду: рулі „Ньюпора“ хутка торгаюцца ўверх, самалёт злёгка падымаецца і пераходзіць цераз палатку, але тут-жа канчаткова губляе хуткасьць і шпарка парашутуе ўніз.

Трах... Калёсы „Ньюпора“ апушчаюцца на верхняе крыло „Гурт сланёў“ і прыціскаюць яго...

Заблытаны „Ньюпор“ перавальваецца ў паветры ўверх калёсамі, рве ў шматкі крыло бяспомачнай „двуххвосткі“ і павольна звальваецца на зямлю, цягнучы за сабою канцы крыльляў вялікай машыны.

Магільнае маўчаньне... Потым распачны крык і залп шматгалосых лаянак.

З-пад перакуленага „Ньюпора“ выпаўзае на чацьвяронках цэлы, але насцьмерць перапалоханы вучань. „Начальства“, якому ён ледзь ня сеў на галаву, з пенаю каля роту кідаецца ў яго бок, а няшчасны конструктор, не захоўваючы сьлёз, што ліліся руччамі, ня выпусьціўшы ніводнага гуку, ідзе ў палатку і кідаецца там ніцма на кучу брызэнтэ.

Прайшоў месяц, а можа і два, дакладна ня памятаю.

Я быў дзяжурным па сваім атрадзе і, седзячы ў ангары, у кабіне самалёта, ад няма чаго рабіць чытаў нейкую кніжонку. У той час якраз распачалася кампанія па ўзмацненьні нашага паветранага флёту і цэлы рад аўтараў, невядома адкуль узяўшыхся і ўжо ў кожным выпадку ня маючы да авіяцыі аніякіх адносін, пяклі авіяцыйныя брошурныя як бліны. У той момант мне, папалася прапанова нейкага разумнага чалавека ўвесці гульні ў мячык... у паветры ў часе палётаў на плянэрах.

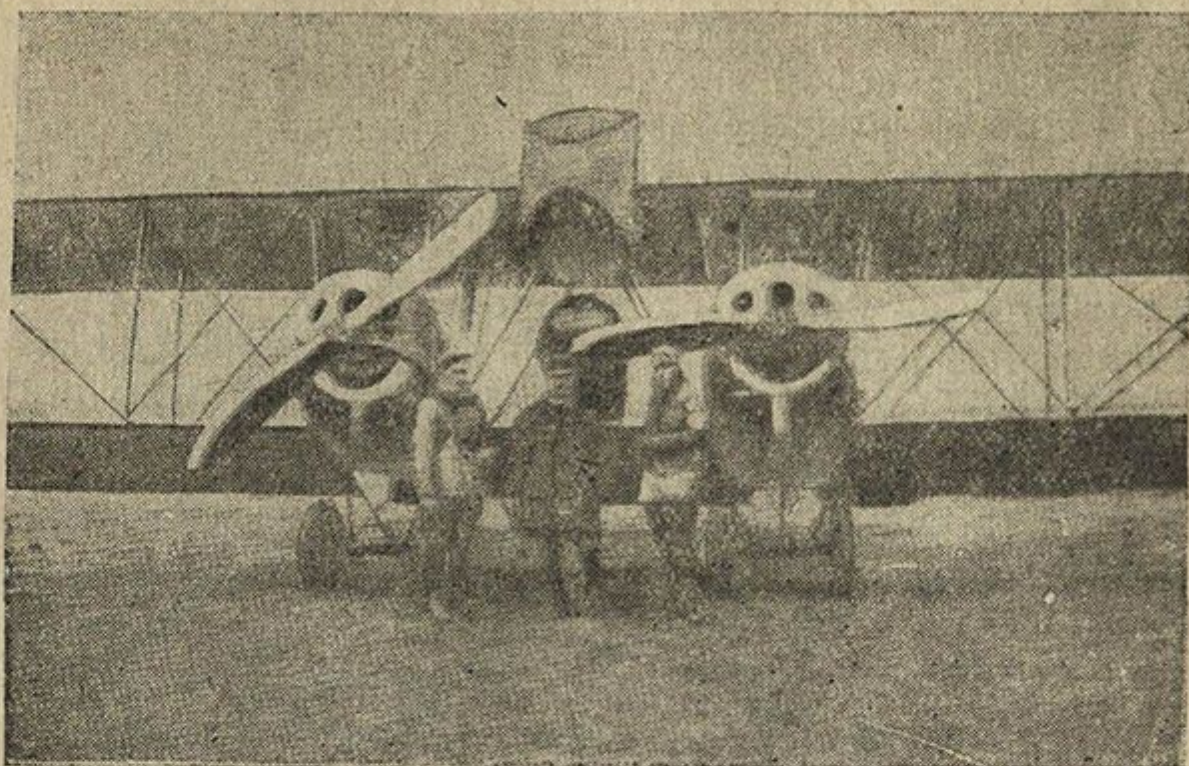
Вясёлы рогат мэханікаў, якія мяне слухалі, быў, аднак, перарваны... Дзесьці на другім канцы аэрадрому зароў мотор. Звычайна вуха зараз-жа вызначыла „Саламон!“... Але ў той-жа момант заравеў і другі мотор—і таксама „Саламон!“... Гэта было цікава, і, выкаціўшыся з самалёта, я кінуўся даганяць мэханікаў, якія выскачылі з ангару... На старце стаяў „Гурт сланёў“. Яго новыя, сьвежа-лякіраваныя крыльлі прыемна паблісквалі ў праменьнях ранішняга сонца.

Хвіліна—і мы каля машыны. У пілёцкай кабіне яшчэ пуста, а астатнія шэсьць сядзеньняў загрузаны мяшкамі з пяском: пасажыраў на першы палёт нешта не знаходзілася. Каля самалёта, правяраючы ў апошні раз спраўнасьць усіх скрэпаў, хадзіў зусім спакойна чалавек, яшчэ малады, але амаль з сіваю галавою, лётнік Арцэулаў—летнік віртуоз і „вялікі спэц“ па аблётваньні новых самалётаў. Арцэулаў аднолькава ўпэўнена садзіцца ў любы самалёт. Няма такога становішча, у якое паставіў-бы яго капрыс пераборлівай нованараджонай птушкі, з якога ён ня вышаў-бы з гонарам, дзякуючы сваёй удумлівасьці і колёсальнаму вопыту...

З Арцэулавым я палячу куды хочаш і на чым хочаш, і ён гэта ведае... Усьміхаючыся, падыходзіць ён да мяне і прапануе ляцець з ім на „Гурце сланёў“.

Я ня люблю, калі Арцэулаў усьміхаецца каля самалёта. Упяршыню я ўбачыў яго зусім спакойную ўсьмешку пасля таго, як мы з ім прарабілі некалькі пераваротаў цераз крыло і мёртвых петляў на самалёце з вельмі дрэннымі папругамі для прывязваньня лётнікаў. На выхадзе з другой петлі я заўважыў, што ад папругі, якая мяне прывязвала, адскочыла спражка і што на пятлі я быў уніз галавою ўжо не прывязаным... Але на правільна зробленай пятлі выкінуцца нельга—гэта было ня так ужо страшна. Страшна было тое, што я ня ведаў, якую яшчэ фігуру ўзду-

мае зрабіць у паветры мой пілёт! Я зараз-жа ткнуў Арцэулава ў сьпіну і, калі ён абярнуўся, паказаў яму на стан свае папрузкі, —вось тут то я і ўбачыў яго „славутую“ ўсьмешку. Больш у гэты палёт мы, зразумела, не „фігуравалі“...



„Гурт сланёў“. У цэнтры конструктор: зьлева лётнік Арцэулаў, справа аўтар.

Зараз Арцэулаў таксама ўсьміхаўся, але гэта, зразумела, не магло быць прычынаю для адмаўленьня ад палёту з майго боку.

Безадкладна было вызвалена ад пяску супроцьлежнае сядзеньне ў правым фюзэляжы, а я ўжо надзяваў шлём і зашпільваў на ўсе гузікі скураную куртку.

Мы занялі месцы. Пашукаўшы рукамі па бакох і пад крэслам, я пераканаўся, што на гэтым самалёце папрузак зусім няма. Ляцець няпрывязаным, ды яшчэ на пробным палёце ня вельмі то прыемна, але ня вылазіць-жа! І ці-ж не Арцэулаў за штурвалам?

Мэханікі пачалі заводзіць motors. Вось запрацаваў адзін, а за ім—другі. Аэрадром ачысьцілі ад другіх самалётаў, а „Гурт сланёў“ павярнулі супроць ветру. Усё гатова.

Я сеў у крэсьле як найлепш было мне і спусьціў на вочы акуллары-консэрвы.

Трыста дваццаць конскіх сіл зараўлі, загрузалі, загрымелі, і „Гурт сланёў“ рушыла наперад, падымаючы масыўныя хвасты.

Я глядзеў убок, паўз крыло. Мне было цікава, наколькі вялікі будзе разгон па зямлі, ці хутка гэта махіна адарвецца. Якое-ж было маё здзіўленьне, калі я адчуў, што самалёт падняўся ў паветра адразу-ж пасля таго, як падняліся хвасты... Разьбег быў надзвычай, на дзіва кароткім для такой цяжкой машыны.

Мы сдзавальняюча пераглянуліся.

„Слані“ спакойна ляцелі наперад, шпарка набіраючы вышыню. Хвіліна—і пад намі ўжо паўзьлі, пльвучы пад хваставы стабілізатар, дрэвы Срэбнага бору. Арцэулаў пачаў павольна паварочваць самалёт у левы бок. Вялізарныя правыя крыльлі высока падняліся і як-бы ўперліся сваімі канцамі ў неба.

Раптам на канцы крыла пачаўся рух... Вэртыкальная роўніца тормаду—компэнсатара, расьцягнуўшы ўтрымліваючую спрунжыну, пачала боўтацца на сваёй васі і біць па крестох драцянык расьцяжак з грукатаньнем барабаннага бою. Момент—і я ўжо гляжу на Арцэулава, але той глядзіць у бок павароту і пакуль што нічога не заўважае. Крыкнуць? За грукатаньнем мотора чуваць ня будзе... Пачынаю хуценька махаць рукою,—у лётнікаў вочы маюцца „амаль што на патыліцы“. Калі ў паветры што-небудзь адбываецца, то гэта адчуваецца нейкім падсьвядомым пачуцьцём хаця-б і адбывалася ў нас за сьпіною.

І Арцэулаў адчуў. Абярнуўся, ўбачыў і... усміхнуўся.

Хуткім зіркам на зямлю: пад намі лес. Больш круты віраж хутчэй на поле!

Трах... Зрываецца другі компэнсатар—з левага боку. Самалёт у нахіленым на віражы палажэньні пачынае хутка і рэзка торгацца пад намі з боку ў бок...

Рука пілёта маланкаю вылятае ўперад да дошкі з прыборамі і ляпае па контактах. У адзін момант надыходзіць ціш, такая дзіўная і незразумелая пасья панавайдай да гэтага страшэннай лавіны равучых сталёвых гукаў... Тупыя морды мотораў крута схіляюцца ўніз, сьвішча вецер, і громам аддаюцца ў туга нацягнутай абшыўцы крыльляў мерныя ўдары компэнсатараў па драцяных крыжах. Самалёт торгаўся, нібы ў сударгах.

Пад намі кавалачак роўнага месца. Гэта яшчэ не аэродром—аэродрому нам ўжо не дасягнуць—гэта ўзаранае барознамі саянскае поле на ўскраіне Хадынкі.

Мільгае думка пра нямінучы капотаж, пра тое, што трэба зьняць акуляры, каб іх разьбітыя шкельцы не ўдараліся ў вочы. Але калі гэта думка аформляецца ў галаве з дастатковаю выразнасьцю, выяўляецца, што рукі самі, незаўважана, ужо паднялі акуляры на лоб...

Самалёт рэзка выраўніваецца, праносіцца над верхавінай дрэва, на момант клюе носам ўніз і зноў выроўніваецца яшчэ больш рэзка. Капоты мотораў высока падымаюцца перад вачыма, закрываючы ўвесь кругавід і ў той-жа момант машына моцна здрыгваецца ад штуршка земных няроўнасьцяй і гушкаецца ўзад, ўперад, убакі і спыняецца... зусім цэлая!

Вылазім. Аглядаемся.

Мы знаходзімся ў зрытай плугам земнай нізіне, і той часткі Хадынкі, з якой мы ўзьняліся, ня відаць. Аглядаем сапсаваўшыя нам палёт спрунжыны і шкадуем, што з-за іх ледзь не давялося разьбіць так добра паляцеўшую машыну.

Хвілін праз пяць на горызонце з-за ўзгорку зьяўляюцца людзкія галовы. Гэтыя галовы пацешна скачудь, то хаваючыся, то падымаючыся над ўзгоркам у такт з шпаркім і няроўным бегам іх гаспадароў... Але вось гэтыя падскокваньні зьмяншаюцца, і галовы рухаюцца роўна. Людзі ўжо заўважылі, што самалёт ня ляжыць уверх калёсамі, а стаіць проста, заўважылі, як відаць, і нашы фігуры, якія не наганялі сваім становішчам страху.

Яшчэ пяць хвілін—і каля самалёта каля сотні чалавек народу. Зьяўляецца і занепакоены конструктор. Калі ён убачыў, як пачалі боўтацца компэнсатары, яму здалася, што ад самалёту адвальваюцца самыя крыльлі, і ён ледзь не самлеў. Цяпер ён апрытомнівае і ліхаманкава тлумачыць, што лепшых спружын знайсці ня было магчымасьці, што і такіх-та спружын у яго ў запасе няма...

Мы яго заспакойваем, даводзім што спружын пакуль што ня трэба зусім. Ён слухае і нічога ня разумее: калі-ж ня будзе спружын, то трэба зьняць і самыя компэнсатары, а для гэтага патрабуецца складаная і працяжная разборка крыльляў.

Але Арцэулаў з адным з мэханікаў ужо працуюць: кавалкам стальнаго дроту яны папросту прывязваюць компэнсатары наглуха. Пакуль што будзе добра і так!

Цераз дзесяць хвілін мы зноў на мясцох, самалёт выведзены на роўнае месца, разьбягаецца, узьлятае і, закончыўшы спробы, спускаецца пры шумных овацыях усіх тых, хто сабраўся і радасьці сваіх будаўнікоў.

Першыя спробы бязмоторнага палёту¹⁾

Паведамленьне пра посьпехі бязмоторнага лятаньня, якія зьявіліся ў апошні час (у 1923 г.) у авіяцыйнай літаратуры, прымусілі мяне зацікавіцца гэтым, напоўзацененым моторнай авіяцыяй, спортам.

Ваеннаму лётніку, які звыкся з надзейнай магутнасьцю мотора, які цягне яго ў нябесную прастору, і здавалася некалькі несапраўдным часовае шуганьне бяз аніякага дапасаваньня якой-небудзь штучнай энэргіі. Таму і ня дзіва, што я бяз доўгіх разважаньняў прыняў прапанову выпрабаваць адзін з першых савецкіх плянэраў—„Буравесьнік“—сыстэмы ваеннага лётніка Неўдачына.

Была магчымасьць выпрабаваць парусны палёт на ўласным вопыце!

Галоўпаветрафлёт, некалькі нечакана для мяне самога, даў на гэта сваю згоду, і вось я апынуўся ў Султанаўцы—вёсцы, закінутай у гарах, кілёмэтраў у пятнаццаці ад гораду Фэодосіі, у Крыме, у якасьці ўдзельніка „Першых ўсесаюзных выпрабаваньняў бязмоторных лётных апаратаў“.

¹⁾ Па ўспамінах лётніка Л. А. Юнгмэйстэра.

Выняты са спецыяльнай скрынкі „Буравесьнік“ зрабіў на мяне надзвычай прыемнае ўражаньне. Ён быў, як відаць, моцны, надзейны і блішчэў чыстатою і акуратнасьцю заводзкага вырабу. Я ўсяк падганяў інструктара са зборкай, а журы—з выпрабаваньнем моцнасьці плянэра і з адкрыцьцём палётаў.

Надыйшло 3 лістапада 1923 г. „Буравесьнік“ быў выведзены на адхонную гару, буксірны трос быў прышпілены да хітрамудрай прыстасаванасьці ў шасі апарату, а команда—гурткоўцы-плянэрысты, будаўнікі іншых плянэраў—падрыхтоўваліся да разьбегу, каб запусьціць мяне, як зьмей.

Узмахнуўшы рукою—умоўны знак для пачатку буксаваньня бягучымі людзьмі, пасля вельмі кароткага разьбегу я нечакана для сябе самога адарваўся ад зямлі. Я націснуў вагарок, што адчэплівае буксірны трос, і паляцеў.

Надзвычайна высокая і даволі нязручная пасадка палёта ў „Буравесьніку“ была асабліва няпрыемна з-за таго, што плянэр чамусьці бесьперапынку клёваў носам уніз. У палёце я аднёс гэта да няроўнасьці паветраных плыняў у горах, але ў часе пасадкі высьветлілася, што проста не адчапіўся буксірны трос, які цягнуўся па зямлі і чапляўся за кусты і каменні.

Наступны палёт быў ужо куды больш удачлівы, і мне ўдалося пратрымацца ў паветры каля дзвёх хвілін.

Палёты здаліся мне надзвычайна цікавымі. Сапраўды, зусім бясшумнае коўзаньне, выгляд плянэрыстаў, якія беглі ўнізе з амаль роўнай шпаркасьцю, нешта крычалі ды махалі рукамі, быў зусім нязвыклы. Карцела ўзьляцець яшчэ раз.

Калі плянэр усьцягнулі назад на гару, конструктор угаваў мяне перамяніць месца старту. Мы перайшлі на больш высокае і стромкае месца гары. Пляцоўка для разгону апарату была там, аднак, вельмі вузкая і нязручная і, калі плянэр пачаў буксаваць, вецер паддуваў яму пад правае крыло. І, не пасьпеўшы адарвацца, з неадпушчаным яшчэ тросам, ня глядзячы на супроцьдзеянне руля, плянэр быў крута павернуты вакол левага крыла амаль у адваротны бок... Рэзультат—прыгожа выгнутае шасі плянэра было напалову „ліквідаваным“...

На памылках мы вучымся!

У гэты час на гару падвезьлі плянэр Арцэўлава „А-5“, на якім яго конструктор і запрапанаваў мне „падлятнуць“. Яшчэ ў часе ўсьцягваньня яго на гару, вецер свабодна прыпадаймаў ў паветра лёгкі апарат, і ён здаваўся надзвычай лятучым. Прадчуваньні гэтыя апраўдаліся на першым-жа палёце.

Палёт на гэтым апарате, які рэагуе на самыя нязначныя ўздыхі слабеючага пад канец дня ветра, часамі застываючым у паветры на месцы або раптам плаўна ўзьлятаючым уверх, быў для мяне нязвычайнай, яшчэ не спрабаванаю асалодаю. Тут была рэзка выяўлена розьніца гушканьня ў паветры ад простых каўзаючыхся палётаў, якія ўдаваліся на „Буравесьніку“ і падобных на звычайнае плянаваньне на самалёце.

Першыя палётныя дні, аднак, не пахіснулі майго скэптыцызму ў адносінах да магчымасьці выкананьня гадзінных палётаў. Бо ўсё-ж палёты ня выходзілі з вузкіх рамак некалькіх хвілін. Але я бачыў, што прычынаю такога кароткага часу палётаў быў таксама слабы вецер.

Цераз дзень вецер падзьмуў з сілаю чатырнаццаці мэтраў у сэкунду, але з поўдня, дзе горы маюць вельмі стромкія схілы.

Для старту быў абраны адзін з найбольш высокіх пунктаў гары, бо я меркаваў, што „ўся соль“ у вышыні. Здавалася ясна: вышэй—больш вісіш у паветры! Ня маючы раней вопыту ў плаваньні ў паветры, я не зразумеў нявыгоднасьці вельмі вялікай круцізны схілу... Струмень узыходзячага паветра ў гэтым месцы быў сапраўды вельмі моцны, але затое і вельмі вузкі. Старт быў таксама нязручны: буксуючым людзям некуда было бегчы, і „Буравесьнік“, яшчэ коцячыся на калёсах, выперадзіў іх... Перад абрываю я адчапіў трос; момант бяспомачнага падзення ўніз, потым рэзкі штуршок уверх, і плянэр падняўся мэтраў на дваццаць вышэй таго месца, з якога ўзьляцеў...

Апарат недастаткова добра павінаваўся рухам руляй. Вельмі затrudненае манэўраваньне, нязручнасьць пасадкі ў машыне, рэзкі вецер і жудасны круты каменны схіл, які падымаецца амаль побач, рабілі палёт надзвычайна напружаным. Тым ня менш мне ўсё-ж удалося павярнуць уздоўж схілу і, то губляючы, то зноў набіраючы вышыню, і толькі тады апусьціцца ў Коктэбэльскай лагчыне.

І ўсяго толькі тры з паловаю хвіліны ў паветры!..

Такі рэзультат мяне вельмі засмуціў. Думаючы, што я вельмі далёка трымаў машыну ад гары і таму ня выкарыстаў поўнасьцю ўзыходзячага патоку, я наважыў паспрабаваць яшчэ раз. Спроба ажыцьцявілася цераз дзень.

Мяне „сьпіхнулі“ з таго-ж схілу, і я спрабаваў зьвілістым палётам, ныраючы насустрач ветру і даючы яму потым зносіць сябе назад пад гару, утрымацца ва ўзыходзячым патоку. Гэта жонгляваньне не давяло да добрага: перад трэцім па ліку падняцьцем парываньне ветру на момант сьціхнула, і замест ныраньня насустрач патоку ветру, я сеў на самы край гары. Частка сэкунды—і я бачу як шпарка падымаецца правае крыло, плянэр упіраецца ў зямлю левым крылом і пачынае перакульвацца. Потым невялічкі ўздым уверх... Я зразумеў, што нічым не магу дапамагчы справе, кінуў рулі і выцягнуў рукі над галавой...

Тут у памяці невялічкі „прарэх“... потым—ёд, бінты і іншыя зьвязаныя з гэтым „прыемнасьці“.

Тым ня менш усе гэтыя спробы на гушкаючыся палёт, незалежна ад свае пасьпяховасьці або няўдачы, усё больш блізка набліжалі да мяне разуменьне аб усходзячых патоках паветра, іх выкарыстоўваньне і найлепшым адносна схілу гары манэўраваньні. Таму, дзён цераз пяць пасья падзення, калі пачаў

дзьмуць вельмі моцны, але ў той-жа час роўны вецер, і схілы гары ажывіліся пацягнуўшыміся наверх плянэрыстамі, я зноў накіраваўся на старт.

Было абрана месца з больш адхоннымі схіламі, дзе гара загінала дугою. Тут утварылася вялікія катлавіна і ў ёй як-бы збіраўся ўвесь вецер, што дзьмуў з боку мора.

Кароткі палёт на даволі няўдала адрамантаваным „Буравесніку“ пераканаў мяне, што з гэтага апарату шмат „выціснуць“ ня ўдасца і таму, узабраўшыся зноў на гару, я перасеў у плянэр „А—5“, які з прыемнасьцю даў мне сам конструктор.

Пасьля нязвычайна кароткага прабегу—плаўны ўзьлёт. Я ўжо не захапляюся простым ўздывам, а зараз-жа паварачваю паслухмяны апарат удоўж схілу. Прыемная здзіўленьне... Плянэр ня толькі ня губляе вышыні, а наадварот—яна павялічваецца. Пры павароце назад і палёце назад—тое-ж самае!

Пасьля некалькіх васьмёрак, у часе якіх плянэр падымаецца ўсе вышэй і вышэй, я пераканаўся, што пры ветры такой сілы плянэр „А—5“ зможа плаваць у паветры столькі часу, наколькі хопіць вытрымкі ў лётніка. А вытрымка ў такім выпадку сапраўды патрабавалася! Стары плянэр, зроблены яшчэ ў 1921 г. саматужным парадкам—сіламі членаў плянэрнага гуртка, быў ужо шмат разоў рамантаваны, у некаторых выпадках толькі шпагатам і дробнымі цвічкамі. Давер'я да сваёй моцнасьці ён ніколькі ня меў, нягледзячы нават на тое, што перад адкрыцьцём палётаў прайшоў спробу тэхнічнай комісіі. Крыльлі яго ў часе палёту бесперапынку паскрыпвалі, драты дрынкацелі. А да зямлі было... мэтраў 250!

Думалася: як выдатна ляцеў-бы гэты плянэр, калі-б ён быў зроблены заводскім парадкам.

У часе палёту зверху мне былі відаць групы плянэрыстаў, якія цераз розныя адрэзкі часу махалі рукамі і нешта крычалі,—што іменна, на вялікі жаль, ня было чутна. Потым ўжо выявілася, што яны стараліся мне наведаміць, як паступова набіваліся рэкорды першых гадоў загранічных спаборніцтваў.

Калі садзіўся ў Коктэбэльскую лагчыну, сонца ўжо зайшло (палёт пачаўся даволі позна), і для мяне было прыемным сурпрызам тое, што палёт працягваўся больш сарака хвілін.

Хацелася пасадзіць плянэр на вяршыню гары, але шкода было ім рызыкаваць: паколькі я не дамовіўся раней аб тым, каб яго затрымалі, лёгка можна была скаціцца ў абрыў.

Таму дарэмна згубіўшы вялікую вышыню, якая дазваляла выгада зрабіць усе манэўры, я сплянаваў далёка ўніз, у даліну.

У апошні дзень спаборніцтваў я прывязаў перад сабою гадзіннік і рашыў правысець ня менш гадзіны. Мне гэта ўдалося, але, тым ня менш, гэты палёт быў толькі слабай копіяй толькі што апісанага. Вецер быў значна слабейшы і даводзілася гвалтаваць апарат, прымушаючы яго захоўваць вышыню.

У рэзультаце—значнае напружаньне і абвостранасьць нэрваў... Часамі даводзілася падвадзіць плянэр амаль да самай сьцяны гары, што высілася побач, бо толькі там усходзячы патак быў дастаткова моцным, каб „выперці“ плянэр на ранейшую, згубленую на павароце, вышыню.

Нарэшце, пасья гадзіны, з прадапошніх сіл, удалося вывесці плянэр трохі вышэй гары і, прарабіўшы развароты, сьпярга па ветры, а потым супроць ветру, пасадзіць яго на пункт узлёту бяз жаднай паломкі.

На аэрофотоздымцы ў Фэргане.

Аўтамабіль павялічвае хуткасьць. Горад Алма-Ата, які спакойна сьпіць, астаецца ззаду, а ўперадзе пачынаюць вырысоўвацца незразумелыя пабудовы. Нейкі хлеў, вярней нават ня хлеў, а толькі дах ад хлева, і некалькі палатак паказаліся сярод пяскаў. Усё бліжэй, бліжэй. Ужо відаць, што пад павецьцю, уткнуўшыся адзін у аднаго насамі, стаяць белыя штучныя птушкі. Каля іх мітусяцца цёмныя постаці. Даносіцца ляск мэталю.

Гэта аэрадром таварыства „Добралёт“. Адсюль кожны дзень вылятаюць цяжка нагружаныя самалёты. З фотоаграфамі на барту, нясуцца далёка туды, дзе сінеюць на горызонце сьцены Курдайскіх гор, і робяць цяжкую работу па аэрофотоздымцы зямных плошчаў.

У той час праводзіліся выведы па пабудове Туркестана-Сібірскай чыгункі і паветраныя здымкі гор, сапраўднай цэлыя фотопляны складзеныя з гэтых здымкаў, дапамагалі зямным выведвальным партыям пракладваць лінію чыгункі па найбольш выгодных шляхах.

Пара вылятаць. Мэханікі выводзяць „запраўлены“ да палёту самалёт з-пад паветкі.

Дзьве постаці, закутаныя ў футры, займаюць свае месцы. Гэта лётнік Арцэулаў, унук Айвазоўскага, і яго пастаянны пасажыр—аэрофотоздымчык Саранцаў. Сёньня іх чарга здымаць самыя непадступныя месцы горных перавалаў.

Загрымеў мотор. Ён то ціха грукоча, то пачынае паўзці, то змаўкае зноў. Гэта спроба на зямлі перад небяспечным палётам. Чуткае вуха лётніка вышуквае ў гэтым яму аднаму зразумелым рэву сваясаблівых „словы“, якія гавораць, што сталёвае сэрца самалёта ня здрадзіць яму над непраходнымі гарамі і востраканечнымі скаламі, дзе вымушаная пасадка пагражае амаль нямінучай пагібельлю.

Золак паступова разгараецца. Праўда яшчэ рана, але пакуль самалёт падыйдзе да гары, сонца будзе зьяць асьляпляючым бляскам і плёнка фотоапарату набудзе магчымасьць выразна адбіваць мясцовасьці.

Апошняя кароткая спроба, і самалёт, гушкаючыся па няроўнасьцях глебы, пачынае ціха выпаўзаць у поле, паварочваючыся

носам супроць ветру. Аглушаючы рэў праразае паветра, і скрозь падняўшыся да неба хмары пясчанага пылу дубальтовая абрысоўка крыльляў імчыцца ў прастору.

Мерна гудзе мотор. Самалёт набірае вышыню над пустэльнію і набліжаецца да градаў гор. Ня глядзячы на пастаянны ўздым, уражаньне такое, што зямля не аддзяляецца а, наадварот, у некаторых мясцох яна нібы гоніцца за самалётам і набліжаецца да яго бліжэй і бліжэй, з тым, каб зноў адступіць. Гэта праходзяць уніз першыя, пакуль што яшчэ нявысокія горныя адгор'і. Наперадзе-ж у праменьнях узыходзячага сонца зьяюць вяршыны, пакрытыя адвечнымі сьнягамі.

Але вось і плошча, якую трэба зьняць. Відаць вешкі, складзеныя з каменяў у выглядзе вялізарных куч. Па гэтых вешках, быццам па лінейцы, трэба вадзіць самалёт узад і ўперад на некалькі дзесяткаў кілямэтраў, зьбіраючы ў магазыне фотоапарату суцэльныя „маршруты“, гэта значыць неразрыўныя па выяўленьні рады здымкаў, якія потым, аддрукаваныя змонтаваныя разам, дадуць вялізарныя суцэльныя карты-фотопляны.

Самае мізэрнае адхіленьне ад прамой лініі палёту або бакавое пагушкваньне самалёту парвуць паласу здымкаў, зрабяць у ёй пропуск, і, каб запоўніць яго, давядзецца ляцець у тое-ж самае месца яшчэ раз. Таму і лётнік і фотограф робяцца вельмі ўважлівымі. Вышыня адпавядае раней прызначанай, і вось пачынаецца работа. Аднастойная і нудная, яна пацяшае лётніка толькі ў выпадку нечаканых парываньняў ветру або паветраных правалаў, так званых „паветраных ям“, якія так часты ў палёце над гарамі і патрабуюць вялікага мастацтва, каб утрымаць строгую прасталінейнасьць палёту.

Гадзіна, другая праходзяць у гэтай рабоце. Хутка трэба ўжо і варочацца дамоў. Але што гэта? Тэрмомэтр радыятара—халадзільніка мотора—пачынае шпарка паўзці ўверх. Мотор пачаў перагравання ад напружнай работы ў рэдкім паветры, на вялікай вышыні. Лётнік збаўляе газ, зьмяншае колькасць зваротаў мотора, каб зьменшыць награваньне, але гэта не дапамагае. Тэрмомэтр паказвае пункт гатаваньня. Хвіліна... трэск, корак радыятара зрываецца з нарэзкі, і струмень пары і вады кідаецца проста на лётнікаў. Мотор адразу выключаецца. Раз выбіла ваду, то далейшая работа цераз некалькі хвілін усёроўна пагубіць мотор ад надмернага перагрэву. Напружана-уважлівым поглядам шукае лётнік Арцэулаў хоць-бы маленечкае роўнае месца сярод гор і скал. З вышыні відаць на дзесяткі кілямэтраў па бакох, але роўнага месца нідзе ня відаць...

Па карце вось за гэтым бліжэйшым хрыбтом, у маленькай лагчыне, павінен быць горны аул Кум-Бэз. Магчыма, што каля аулу знойдзецца хоць маленькая роўная пляцоўка... Бясшумным плянуючым палётам самалёт нясецца туды. Вось і аул, але... ніводнага роўнага месца каля яго! А запасу вышыні ўсё менш і менш. Скалы ўсё бліжэй і бліжэй...



Унізе праходзяць першыя горныя адгор'і.

Вяршыны гор ужо побач, на адной вышыні з самалётам. То ўправа, то ўлева кідаецца самалёт па-над лябірынтам, што ўсё больш набліжаецца, і раптам пачынае круціцца на адным месцы, вузкімі-вузкімі кругамі, нібы каршун над сваёй здабычаю. А горы і скалы імчацца да яго насустрач і вось-вось праглынуць яго...

Фотограф глядзіць уніз: адны толькі скалы і прорвы... Дрэнна! Але на што мае надзею пілёт? Нешта заўладала яго ўвагай, і ён цвёрдаю рукою, з нейкім вызначаным сэнсам, нібы знарок, накіроўвае машыну бліжэй да зьяючай прорвы, што акружана зубчастымі скаламі. Так! Там, каля падгор'я скал, на краі прорвы, шарэе вузенькая крывая палоска... Гэта сьцежачка вярблюдаў, а каля яе срэбрыцца горная крыніца. Самалёт кружыцца паміж скаламі, карыстаючыся апошнімі некалькімі дзесяткамі мэтраў вышыні, каб „дацягнуць“ да гэтай сьцежачкі... Напружана ўглядаецца ўперад і фотограф: ці зможа лётнік так разьлічыць спуск, каб сесьці якраз на гэты „пяточок“, а не „прамазаць“ міма—проста ў востраканечныя скалы або бяздонную прорву?

Апошні паварот. зуб скалы праносіцца проста пад калёсамі, за другю скалу самалёт ледзь не зачэплівае крылом, і вось калёсы датыкаюцца да зямлі. Самалёт падскоквае раз, другі, паварочвае на завароце сьцежкі і... спыняецца зусім цэлы.

У лётнікаў вырываецца ўздых аблегчанья. Аднак радасьць хутка змяняецца сумнымі думкамі. Селі зусім адны сярод гор-

нага лябырниту, бяз провізіі і без надзеі быць хутка адшуканымі... Выляцець самастойна... Але як? З усіх бакоў абступілі горы. У адзіным месцы, дзе вярблюжая сьцежка ідзе ня вельмі зьвіваючыся, яна пераразаецца глыбокаю трэшчынаю. Адно толькі добра—вада ёсьць. Гэта-ж зусім побач перад пасадкаю была відаць горная крыніца...

Гарачыня дае сябе адчуваць. У паветры ў аўчынных комбінезонах прабіраў мароз, а тут проста пекла... стомліваючае, зьнясільваючае...

Аднак трэба дзейнічаць. Хаця надзеі на вылет няма, але што-небудзь трэба усё-ж такі рабіць... Лётнікі бяруцца за разборку і агляд вадзяной помпы. Вось ужо помпа спраўлена і пастаўлеца на месца. У радыатар наліта сьвежая вада. Мотор працуе зусім добра. Усё было-б добра, ды толькі як выляцець?

У разгары работы лётнікі і не заўважылі, як да іх падышоў чалавек. Выявілася, што гэта нават „свой“—супрацоўнік графічнай партыі, які выпадкова рабіў вымярэнні недалёка і ўбачыў, як садзіўся самалёт. Настрой падняўся. Немагчымае стала здавацца магчымым. З падвойнай энэргіяй узяліся за новую работу, работу вялізарную для трох чалавек.

Вырашана было ўручную адцягнуць цяжкі самалёт у самую дальнюю частку сьцежкі, з тым, каб да трэшчыны была магчыма большая адлегласць для разьбегу... А адлегласць усё-ж такі малая: менш ста мэтраў, ды і то дарога ідзе ў гору, таму самалёту ніяк не адарвацца. Аднак што-ж рабіць: кідаць самалёт? Але які-ж лётнік кіне машыну, з якой ён зжыўся ў штодзённай рабоце, кінуць у зусім спраўным стане і нават не захацеўшы прыняць захадаў да яе выратаваньня?

Не, такое выйсьце не для Арцэулава. Ён займае сваё месца, прапануе фотографу ўлезці ў самалёт, а топографу—стаць на беразе трэшчыны, каб больш бачна было, дзе яна пачынаецца, і запускаяе мотор. Справа ўжо была пад вечар. За работаю няпрыкметна прайшоў увесь дзень, і калі ўжо вылятаць, то без аніякай зацяжкі, інакш цемната засьлее яшчэ над гарамі...

Поўны газ... Нехаця, з гушканьнем з боку на бок на купках і ўхабах неймавернага „аэродрому“, самалёт бяжыць па сьцежачцы. Шлях у гору. Хуткасьці ўсё няма і няма, а трэшчына ўсё бліжэй і бліжэй...

Нарэшце хуткасьць большая, але яшчэ недастатковая для адрыву самалёта, аднак і спыніцца перад трэшчынай ужо позна, нават калі выключыць зусім мотор... Саранцаў са свайго задняга сядзеньня бачыць, як топограф, што стаіць на беразе трэшчыны, жахліва кідаецца ў бок і прысядае на зямлю.

І ў той-жа момант ручка кіраваньня, з сілаю тарганутая на сябе пілётам, прымушае самалёт зрабіць скачок... Трэшчына праносіцца пад самалётам, але яго калёсы зноў апускаюцца, аднак ужо на другім беразе...

Самалёт усё яшчэ працягвае разгон. Скорасьці яшчэ неда-
статкова, а дарога усё больш строма ідзе ўверх. Вось нарэшце
калёсы пакідаюць зямлю, але зямля не аддаляецца. Самалёт
нібы брые горны схіл, лётнік ставіць яго пад гранічным кутом
ўздыму, але гэта не дапамагае. Самалёт пачынае гушкацца і
горш слухацца кіраванья ад надмернага, недапушчальнага ў
звычайных умовах, „задзіранья“ уверх, але рука лётніка ўсё-ж
спраўляецца з ім і паварочвае яго ў шчыліну паміж двума ўз-
вышшамі, бо за гэтай шчылінаю відаць чыстае неба, не загаро-
джанае аніякімі скалістымі бар’ерамі. Апошнія намаганьні пілёта
ўтрымаць у паслушэнстве гушкаючуюся, гублячую хуткасьць
машыну, і самалёт праносіцца цераз шчыліну. Момант—і пад
самалётам сотні мэтраў пустога прасьцягу. Страшны вораг лёт-
ніка—зямля, пераможаная, раскінулася далёка пад нагамі...

Барацьбіты Атлянтыкі

Дваццаць сёмага мая 1919 году гідрасамалёт амэрыканскага
флёту „№ С—4“, кіруемы лётнікам Рыд, апусьціўся ў Лісабоне.

Шлях Канада—Португалія, са спыненьнем на Азорскіх астра-
вах, быў зроблены у 15 гадзін 19 мінут. 2-00 кілёмэтраў было
пройдзена над хвалямі Атлянтычнага акіяну.

Цераз некалькі дзён, 15 чэрвеня 1919 году, вельмі падвыпіўшы
пасья бурнага банкету, з Сэнт-Джону, у Нью-Фаўндлэнд, у бок
Эўропы выляцеў ангельскі лётнік лёрд Алькок. Ягоны сухапут-
ны біплян-бамбавоз „Вікэрс-Вімі“, ня меўшы нават паплаўкоў
на выпадак вымушанай пасадкі на ваду, перарэзаў акіян у 15
гадзін 57 мінут, і пакрыўшы без пасадкі 3040 кілёмэтраў, спусь-
ціўся каля Кліфдэна, у Ірлянды.

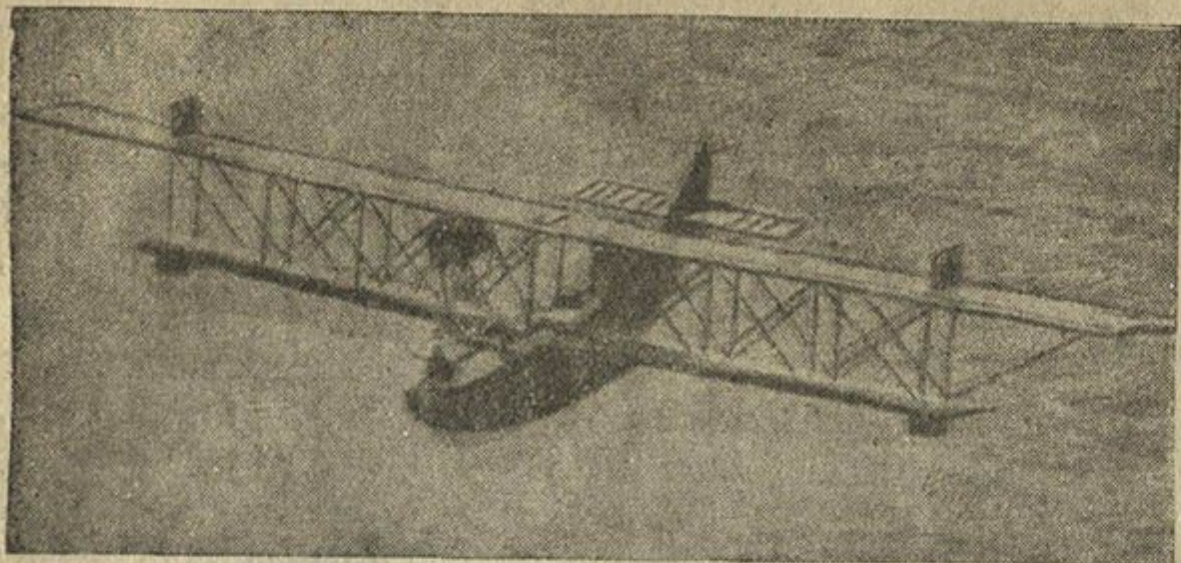
Пры пасадцы Алькок ушчэнт разьбіў сваю машыну, але сам
астаўся цэлым, каб усяго цераз які-небудзь месяц загінуць дзя-
куючы туману ў час зусім нязначнага палёту.

Лейтэнант Рыд вярнуўся ў Амэрыку на... параходзе. Пера-
можца ведаў, што яго ўдача выпадковая. Самалёт і мотор таго
часу яшчэ быў няпрыгодны для падобных прадпрыемстваў.
Нават некалькі гадоў потым, робячы пералёт навакол сьвету,
тыя-ж амэрыканцы ўсё яшчэ старанна абляталі акіяны, прася-
каючы водныя прасторы толькі над самымі вузенькімі пратокамі.

Прайшло восем гадоў.

Раньнія досьвіткі. Да ўсходу сонца яшчэ далёка.

Жыцьцё глухога прамежнага аэродрому на аднэй з амэры-
канскіх паветрана-паштовых ліній толькі пачынае прачынацца.
Старыя ваенныя біпланы „Дычфор“, цяпер—мірныя „пашталь-
ёны“, падрыхтоўваюцца да адлёту. Мэханікі напампоўваюць у
бакі бэнзын і масла, правяраюць тросы і расьцяжкі, спрабуюць
маторы.



Характарны тып гідрасамалёта—лётнай лодкі. На такіх самалётах была зроблена першая няўдалая спроба пераляцець Ціхі акіян (да Гавайскіх астравоў)

Група лётнікаў праглядае радыё-зводкі. Іх цікавіць пагода. Зараз справа ідзе пад восень, і ў дарозе лётніка часта даганяе самы страшны вораг авіяцыі—туман.

Гэтыя лётнікі—добра сумленныя паветраныя шофэры. Апрача маршруту на сёнешні дзень іх мала што цікавіць.

У далячыні чуваць сьвісток паравоза. Гэта начны цягнік з поштаю для самалёта¹⁾.

Яшчэ некалькі хвілін—і на аэродром узьлятае аўтамабіль, даверху нагужаны запячатанымі скуранымі мяшкамі. З нябывалай шпаркасьцю гэтыя мяшкі перасяляюцца ў кабіны самалётаў і працяглае выцьцё чатырохсотсільных мотораў запаўняе ваколліцы і цераз хвіліну замірае ў воддалі. Аэродром пусьцее. Толькі паштовы чыноўнік яшчэ бяжыць па полі ў той бок куды ветрам ад пропэлеру ўнесла яго форменную кэпі.

Але адзін самалёт чамусьці астаецца на старце. Пошта ў яго загрузана, усё падрыхтавана, а пілэцкая кабіна пустая. Мэханікі карыстаючыся выпадкам, сабраліся каля яго і разьбіраюць па костачках свайго „няўдачніка“, спазніўшагася пілёта, які быў вядомы на ўсю лінію найбольшай колькасьцю разьбітых самалётаў. Успамінаюць, як яшчэ нядаўна, даляцеўшы ў густым тумане да апошняй кроплі бэнзыну, „няўдачнік“ саскочыў з самалёта на парашуце, а ў падаючага самалёта на некалькі сэкунд зноў запрацаваў мотор, і самалёт ледзь не пратараніў лётніка, што спушчаўся на парашуце.

¹⁾ На большасьці паветраных ліній (а ў часе здарэньняў, якія тут апісваюцца—на ўсіх) начныя зносіны не адбываліся. Па паветры пошта перакідалася ў працягу сьветлага часу сутак, потым на ноч перагружалася на хуткія цягнікі і на золку зноў на самалёты.

Гутарка перабіваецца булькатаньнем і пыханьнем мотоцыклеткі. Да будынку кіраўніцтва аэродрому пад'яжджае раскудлачаны высокі юнак, з добрадушным тварам і задумлівымі блакітнымі вачыма. Спакойна праглядае ён мэтэаролёгічныя зводкі і спакойна, акуратна зашпільвае ён на сябе комбінэзон, шлём, правярае спражкі папружак парашута.

Старанная спроба мотора, і самалёт, нарэшце, узьлятае і прападае ў праменьнях сонца, якое толькі што паднялося, з-за гарызонту.

Цераз гадзіну з таго боку, куды паляцеў апошні самалёт, неба пачало зацягвацца хмарамі. Цераз дзьве гадзіны на аэродром наляцеў ураган.

Цераз чатыры гадзіны радыётэлеграфіст прынёс паведамленьне што „няўдачнік“—лётнік Чарльз Лінбэрг—зноў вымушаны быў пакінуць свой самалёт на парашуце і не даставіў пошту да тэрміну ў Чыкага...

Лётніка захапіла зона ўрагану, але на вышыні да яго дабавілася яшчэ і сьнежная завея. Патрымаўшыся ў паветры, пакуль ня было знішчана ўсё гаручае, лётнік саскочыў на парашуце ў клубкі імглістага туману, даўшы магчымасьць самалёту разьбівацца без яго. Толькі вельмі прыгожы цёплы комбінэзон больш ужо ня быў прыгодны да ўжываньня: плот з калючага дроту, на які спусьціўся Ліндбэрг у момант прыземленьня, „вывеў у расход“ яго туалет...

Аднак гэты палёт, яшчэ больш няўдалы, чым іншыя, славу тым, што Ліндбэргу у той час упяршыню прышла ў галаву думка пра пералёт цераз Атлянтыку...

„Няўдачнік“ кідае пасаду на паштовай лініі. У сваім горадзе Сэнт-Луісе ён знаходзіць людзей, якія маюць лішнія грошы на вар'яцкія вымудры, і вось ён ужо ў Каліфорніі, на маленькім невядомым заводзе Райан, дзе па заказе будуюцца новая сталёвая птушка.

Звычайны пасажырскі моноплян „Райан“, „скаверканы“. Месца пілёта наглуха зашыта, а рулевыя вагары перанесены ў пасажырскую кабіну... Для таго, каб пры гэтым было відаць уперад, пастаўлены, нібы па падводнай лодцы, пэрыскопы... Толькі вельмі добры мотор Райта „Уэрлуінд“ („Віхор“) яшчэ і можна было назваць „сур'ёзнай“ дэталлю гэтай надзвычайнай машыны.

За гэтымі падрыхтоўкамі прайшла зіма.

Над непакорлівай Антлянтыкаю бушуюць буры. Лепшыя лётнікі абодвух контынэнтаў, якія падрыхтоўваліся да пералёту цераз акіян, адмовіліся ад сваіх намераў...

І раптам адбылося нешта нячуванае па сваёй дзёрзкасьці...

„Лётаючы няўдачнік“ прыляцеў на сваёй машыне ў Нью-Ёрк. Ён заявіў так, каб усе чулі, што не адкладаючы справы ў даўгую скрынку, заўтра-ж выляціць у Эўропу!

Газеты падымаюць нябывалы шум. Адны друкуюць ва ўсіх выглядых портрэты Ліндбэрга і яго перакручаныя біографіі, насьпех прыдуманых самімі карэспондэнтамі; іншыя сыплюць дзівоснымі інтэрв'ю з авіяцыйнымі „св'яціламі“, і інтэрв'ю, у якіх заява Ліндбэрга расцэньваецца як ашуканства або сродак прыцягненьня да сябе ўвагі.

І ўсё-ж, таксама спакойна, як гэта было ў часе службы на паштовай лініі 20 мая 1927 году, Ліндбэрг вылятае... Адны лічаць яго загінуўшым чалавекам, другія завяраюць, што цераз гадзіну ён зьвернецца назад, і толькі маці „няўдачніка“, пасля таго, як маленькая кропка, што адносіла ад яе сына, схавалася за горызонтам, спакойна, ні да кога не зьвярнуўшыся, сказала: „Заўтра мой сын будзе ў Парыжы!..“

Ужо некалькі гадзін „Райан“ імчаўся над воднаю пустыняю акіяну. Надыйшла ноч. Шлях паказвалі зоркі і цыфэрбляты прыбораў у кабіне, якія асьветлены маленькімі электрычнымі лямпачкамі. Але вось пачалі гаснуць і зоркі. Хмаркі, спачатку невялічкія, а потым больш густыя, пачалі зацягваць цёмнае неба. Моцныя парываньні ветру рэзка загушкалі самалёт. Яшчэ паўгадзіны і злосны шторм накінуўся на маленькую штучную птушку і закруціў навакол яе дажджавыя кроплі, перамешаныя з хлоп'ямі сьнегу. Самалёт, як п'яны, захістаўся з боку ў бок... Шум усхваляванага морскага віру дайшоў да слуху лётніка нават скрозь грукатаньне матора.

Рукі пілёта мацней сьціскаюць штурвал, Міжвольна аглядаецца лётнік па баках, шукаючы выйсьця з кіпучага хаосу буры. Дарэмна: замкнутыя сьцены сталёвай клеткі-кабіны адмяжоўваюць яго ад усяго жывога. У чорныя вокны нічога ня відаць... Нечакана пілёт націскае нажную пэдаль і нахіляе самалёт штурвалам набок... Сталёвая птушка мабыць паварачвае, але гэтага павароту ня відаць: няма ніякіх орыентыраў, па якіх было б відаць паварот... Нэрвы здаюць... Назад! Але-ж не!.. Ці-ж ня ўсёроўна па цяжкасьці—наперад ляцець або назад? Не, трэба прабіцца наперад? І рулі астаюцца больш, чым гэта трэба, у становішчы павароту. Самалёт апісвае поўны круг над бушуючым акіянам і зноў нясецца ў бок Эўропы... Трывожліва прыслухоўваецца лётнік у гукі сталёвай песьні матора: бо матор-гэта-ж сэрца самалёта—не сядзіць у цёплай закрытай кабіне, а расьсякае струмені лівеню, падставіўшы пад націск непагадзі самыя далікатныя свае часткі... Не! матор працуе беззаганна.

Як відаць, пачынаюцца досьвіткі і ў вокнах кабіны шарэе. Аднак скрозь іх нічога ня відаць, шклы пакрыліся тоўстым пластом лёду. Самалёт працягвае раскачвацца, але цяпер відаць,

што шторм ідзе на зьніжэньне. Вось на абледзянелых вокнах загулялі водблескі сонца—шклы пачалі праясьняцца. Адкрылася бязьмежная панорама сівога, усьпененага акіяну і, суцэльная сьцяна імглы, што пасоўваецца сьпераду... Яшчэ некалькі хвілін і самалёт апынуўся як бы ў малаце...

Ліндбэрг націскае штурвал наперад. Самалёт нырае ды імчыцца ўніз—ніжэй, ніжэй да бурлівых водаў, якія так нядаўна праглынулі славу тага французскага лётніка Нэнжэсэра...

100 мэтраў, 50 мэтраў, 25 мэтраў ад вады, але вады ня відаць і навокал суцэльнае малако. Рукі міжвольна цягнуць штурвал на сябе, каб спыніць зьніжэньне апарату. І ў час! Скрозь напоўадталыя вокны самалёта, пад самымі калёсамі паказаўся хрыбет пеністай вялізарнай хвалі. Палёт працягваўся на вышыні 10 мэтраў.

Вечарэла. Бура сьціхае.

Флётылія невялікіх баркасаў ірляндзкіх рыбакоў, упарадкаўшыся пасья шторму, зьбіраюцца і паварачваюць да берагу, і раптам, да яе пачынае даносіцца гук матора, які паступова па крывае шум акіяну, усё ўзрастаючы.

Зьдзіўленьня рыбакі бачаць самалёт, які высока нясецца над вадою. Вось ён зьніжаецца амаль да самай вады, прыглушае матор... акно кабіны адкідаецца і відаць, як лётнік махае рукою і, відавочна, нешта крычыць... У наступны момант самалёт ужо далёка ўперадзе і хаваецца на фоне цямнеючага неба. Цераз гадзіну ён ужо над Ірляндыяй, а рыбаком на баркасах яшчэ трэба плыць цэлыя суткі...

Электрычныя токі пабеглі па дротах. Электрамагнітныя хвалі зрываючыся з высокіх антэн, нябачна панесьліся над сьветам з хуткасьцю сьвятла. Экстрэнныя выпускі газэт тэрмінова выляцелі з друкарні некалькіх дзiesiąткаў дзяржаў. Усё было поўна адным паведамленьнем: „Ліндбэрг праляцеў над Ірляндыяй!...”

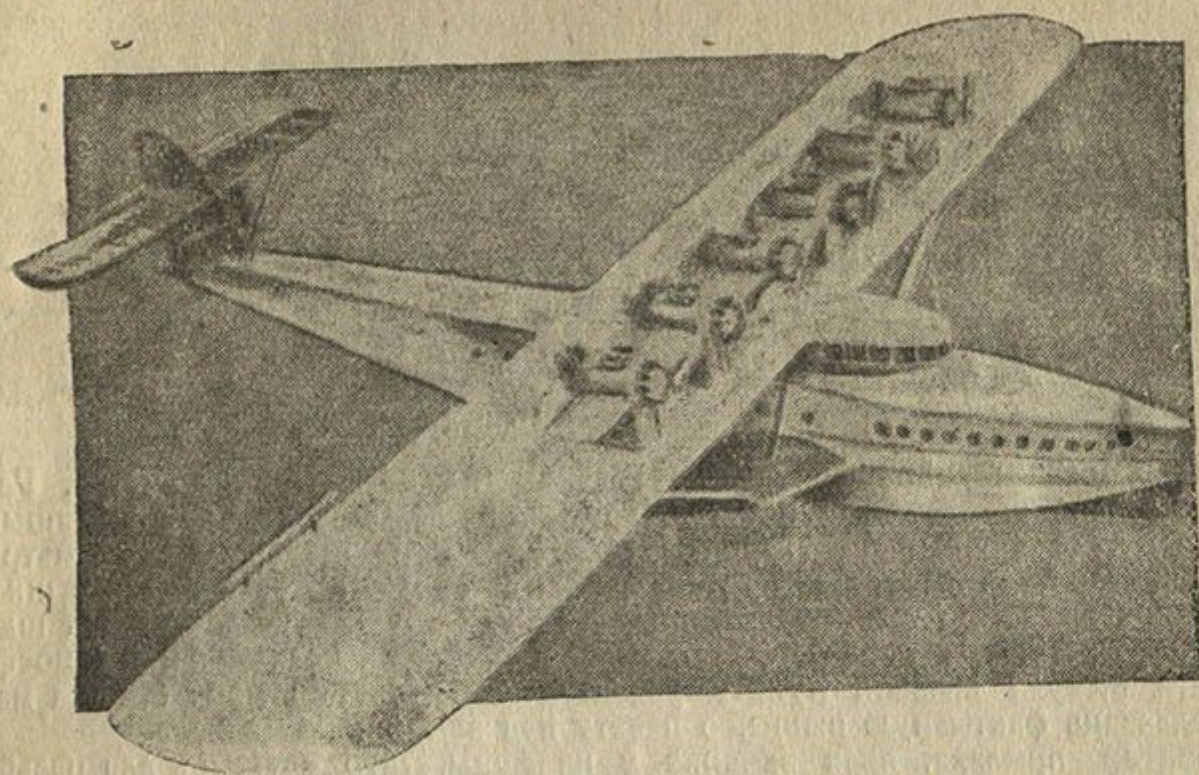
Парыж.

Аэродром „Ле-Буржэ“ толькі што зьнік у начной цемнаце, але дзiesiąткі пражэктараў, сілаю ў сотні мільёнаў сьвечак, зноў ператварылі ноч у дзень. Адны прожэктары накіроўваюць свае праменьні простымі агнявымі слупамі ўверх. Другія сьцелюць сьвятло па полі, асьвятляючы кожную травіну, а трэція шныраюць па ўсіх баках неба, шукаючы набліжаючыся самалёт.

У цемнаце пачулася і пачало ўзмацняцца гудзеньне матора. Нешта яскрава бліснула ў праменьнях аднаго з прожэктараў, і ўсьлед за тым прожэктары пасьпешна разышліся, каб не асьляпіць сваім сьвятлом лётніка... Цяпер усе яны асьвятляюць толькі паверхню поля.

Сілуэт самалёта нібы саскаўзвае на гэта вогненае поле, пра-
качваецца па ім і спыняецца. Адчыняюцца дзверы кабіны і на
зямлю саскоквае, хістаючыся да зморанасьці, чалавечая пастаць...

Чалавёк зноў перасек акіян па паветры, але пройдзе яшчэ
шмат гадоў да практычнага выкарыстаньня гэтай перамогі.



*Найвялікшы сучасны (1931 г.) гідрасамалёт—Дорнье „До-Х“
з 12 моторамі па 520 конскіх сіл. У адзін з палётаў
падняў 169 чалавек.*

Альфавэтны слоўнік спецыфічных авіяцыйных тэрмінаў,

што ёсьць у тэксце.

Альтымэтр—паказальнік вышыні, пабудаваны па прынце баромэтра. Разь, рэджаньне шчыльнасьці паветра, якое адбываецца з уздымам у вышыню прымушае расшырацца гэрматычна закрыты рэзервуарчык альтымэтра і дзейнічае на стрэлку, што перасоўваецца па адпаведна разьлінаванай шкале. У працэлегласьці баромэтру, шкала якога нярухома, у альтымэтра шкала павінна ставіцца перад палётам на 0° з тым, каб, незалежна ад атмасфэрнага ціску і вышыні пункту ўзьлёту над узроўнем мора стрэлка магла паказваць фактычную вышыню палёту над зямлёй.

Амортызатар—прылада, якая замяняе ў цялежцы, што служыць для разьбегу самалёта па зямлі, рэсоры. У большасьці выпадкаў амортызатар складаецца з мноства тонкіх гумавых шнуркоў, аплеценых агульнай тканеваю шынай у суцэльны жгут. Вось калёсікаў прыцягваецца гэтым жгутам да цялежкі і пры штуршкох аб зямлю страсеньне на самы самалёт перадае зьпачна меншае, чым гэта было-б пры жорсткім умацаваньні.

Ангар—памяшканьне для захоўваньня самалётаў. На вялікіх аэродромах ангары бываюць каменныя, бэтонныя або драўляныя, у палявых-жа ўмовах дапамоўваюцца паходныя ангары, якія ўяўляюць сабою вялізныя бразэнтавыя палаткі.

Баліла—самалёт-зьнішчальнік італьянскай сыстэмы.

Бягучы блёк—ужываецца ў прывязных аэростатах. Ён надзяваецца на трос, якім аэростат прымацоўваецца да зямлі і ў выпадку сапсаваньня наматваючай лябёдка цягнецца ручною сілаю каманды атрада. Коцячыся на роліках па тросе ён дазваляе адцягнуць аэростат у бок і прыціснуць да зямлі.

Біплян—самалёт, у якога крыльлі зроблены як-бы ў два паверхі. Большасьць рысункаў гэтай кнігі паказвае самалёты—біплянны.

Блёк мотора—У некаторых конструцыях авіяцыйных (і аўтамабільных) мотораў цыліндры пакрываюцца як-бы адной агульнай сарочкай, унутры якой цыркулюе вада, што ахалоджвае мотор. Такая камбінацыя і называецца блёкам. Блёкі часам ахватваюць цалкам усе цыліндры адным агульным пакрыцьцём, або іх бывае два—па адным на кожную палавіну з ліку цыліндраў, якія ёсьць, або некалькі—калі цыліндры зьвязваюцца парамі.

Бомбаскіданель—Бомбы, якія паднімаюцца самалётам, толькі ў рэдкіх выпадках бяруцца ўнутр кабіны. Звычайна яны падвешваюцца звонку—пад крыльлямі ці корпусам апарата—у спецыяльных зажымах. Ад гэтых зажымаў—бомбаскідацеляў да лётніка ідуць цягі, якія дазваляюць асвабодзіць і як-бы „ўроніць“ уніз любую бомбу.

Віраж—выраз, які ўжываецца ня толькі ў авіяцыі, але, напрыклад і на вэльсыпэдных гонках. Ён характарызуе сабою круты паварот, у часе якога апарат нахіляецца ва ўнутраны яго бок. Вертыкальны віраж—настолькі круты паварот, што пры назіраньні з зямлі самалёт здаецца лежачым зусім на баку.

Паветраная помпа.—Помпа ўяўляе сабою насос, які ўжываецца для таго ці іншага прызначэння. На самалётах, для атрымання аўтаматычнага накачвання бэнзыну, масла ці паветра, не загружаючы адначасова лішняй работай самага мотора, што служыць для палёту, робіцца помпа—ветрачок, накіраваны крыльляў ветрака ці маленькага пропэлера, якія і круцяцца ад ціску сустрэчнага паветра. Вярчэнне такога ветрачка перадаецца на помпу, і адбываецца накачванне.

Вылятацца.—Калі кажуць, што лётнік вылятаўся, гэта значыць, што яго арганізм так расхістаны і нэрвы страцілі вострасць пачуцця, што ён ужо не праўляе ў палёце мінулае дбайнасці. Справа ў тым, што работа лётніка настолькі цяжка, што мало хто з лётнікаў вытрымлівае яе ў сярэднім больш пяці год. У далейшым лётнік „вылётваецца“, і калі не перастане лётаць сваячасова, то лёгка можа зрабіцца ахвярай катастрофы.

Вымпэл—У авіяцыі вымпэл становіць сабою палоску матэрыі з грузікам і кішэнікам на канцы. У кішэнік вымпэлу кладзецца данясенне, і вымпэл скідаецца на зямлю. Палоска матэрыі разьвяваючыся ў паветры, зварачвае на сябе ўвагу і дазваляе лёгка знайсці вымпэл, які ўпаў.

Выхлопная труба—тое самае, што і ў аўтамабіля, — труба, якая адводзіць з мотора адпрацаваныя газы.

Газ (поўны)—Бэнзынавы мотор дзейнічае з дапамогаю ўзрываў, якія адбываюцца ў яго цыліндрах. Узрываецца-ж сумесь бэнзыну і паветра, зьяднаная пры дапамозе асобнага прыбору. Гэта сумесь, маючы газападобны стан, можа рэгулявацца такім чынам, што састаў яе ў адносінах пароў бэнзыну і атмасфернага паветра можа быць розным. Комбінацыя, якая дае найбольш моцныя ўзрывы і прымушае мотор рабіць найбольшую колькасць зваротаў, называецца „поўны газ“.

Гайдроп—доўгая вярхоўка, якая ўжываецца на свабодных паветраных балёнах. Завесіўшыся далёка ўніз, гайдроп пры спуску балёну паступова кладзецца на зямлю і тым самым вызваляе балён ад некаторай цяжкасці. Такім чынам змяняецца шпаркасць спуску, а галоўнае—сілы штуршка аб зямлю.

Гідрасамалёт—самалёт, які мае магчымасць як узлятаць, так і садзіцца на вадзе. Гідрасамалёты разьдзяляюцца на дзве групы: звычайныя самалёты, толькі пастаўленыя на наплаўкі заместа калёс, і лятаючыя лодкі, корпус якіх мае выгляд лодкі, снабжонай крыльямі, рулямі і іншым. Лятаючыя лодкі значна больш мораходны і таму менш небяспечны ў момант пасадка на буйныя хвалі. Існуюць яшчэ так званыя „амфібіі“—якія могуць працаваць і на сушы, і на вадзе, але з імі ў гэтай кнізе чытач не сустрэкаецца.

Гном—зядомы яшчэ да вайны авіяцыйны мотор, цяпер зусім ня ўжываецца.

„Дзевятка“—гідрасамалёт рускай сыстэмы часоў сусветнай вайны. Яго тып офіцыяльна называўся „Марской 9“. Выгляд ён меў лятаючай лодкі.

Дырыжабль—кіруемы аэростат, які мае моторы і рулі. У часе сусветнай вайны самымі буйнымі дырыжаблямі былі германскія „Цэпеліны“.

Жалезны крыж—германскі ваенны ордэн, які меў выгляд мальтыйскага крыжа. На нямецкіх і аўстрыйскіх самалётах рысаваўся распазнавальны знак, які меў форму гэтага ордэну.

Запальванне—работа бэнзынавага мотора адбываецца шляхам узрываў у яго цыліндрах лёгка запальвальнага газу—сумесі пароў бэнзыну і паветра. Запальванне гэтай сумесі ўтвараецца электрычнай іскрай. Сыстэма, што дае іскру, складаецца з маленькай дынамамашыны—„магнэто“, якая верціцца самім моторам, і праваднічоў, што ідуць да так званых „сьвечак“, зьмешчаных у галоўках цыліндраў. Сьвечкі маюць прамежак паміж мэталёвымі кантактамі, і ў гэтым прамежку ў патрэбныя моманты праскоквае іскра. У прыгодзе нашых лётнікаў, што палалі ў палон да фінаў, дзякуючы паломцы кляпану, усё полымя пры ўзрывах выкідвала вонку, і каб гэтага не адбывалася, неабходна раз’яднаць праваднічок ад сьвечкі сапсаванага цыліндра.

Зенітная артылерыя—прылады, дапасаваныя спецыяльна для стральбы ўверх па павятровых цэлях, называюцца зенітнымі. Зенітная артылерыя бывае як мярхома, устаноўленая ў вызначаным месцы на зямлі, так і аўтамабільная, дзе пушкі на аўтамабілі могуць хутка перакідацца з аднаго месца на другое.

- Зьмейкавы аэростат**—прывязной аэростат, ён служыць для розных назіранняў; зьмейкавым ён называецца таму, што мае прадаўгаватую форму і вісіць у паветры ў нахільным палажэньні, падобна дзіцячаму папяроваму зьмею. Такі аэростат стаіць у паветры вельмі ўстойліва і ня хістаецца з боку ў бок, як гэта бывае нават пры роўным ветры з звычайным круглым балёнам.
- Зьнішчальнік**—вельмі шпаркаходны, хуткаўздымны і паваротлівы самалёт, большай часткай аднамясцовы, які служыць спецыяльна для бою ў паветры. Дзякуючы таму, што лётніку ў зьнішчальніку прыходзіцца адначасова і кіраваць самалётам, і страляць, кулямёты на зьнішчальніку ўстанаўліваюцца нярухома і глядзяць проста ўперад. Такім чынам, нападаючы на самалёт супраціўніка, даводзіцца цэліцца ў яго самім самалётам-зьнішчальнікам. Таму паветраны бой зьнішчальнікаў, калі ня далі посьпеху першыя-ж выстралы, ператвараецца ў працяжнае манэўраваньне, у часе якога кожны з супраціўнікаў стараецца стаць ззаду другога, каб зручней было яму, як-бы наўздагон, пасылаць кулі.
- Капот (мотора)**—мэталевы здымны кажух, які закрывае мотор для прыданьня прыкладнай частцы самалёта формы, якая найлепшым чынам абцякае паветрам.
- Капотаж (капотаваньне)**—няўдачная пасадка, калі ў выніку пухкай глебы аэродрому, няроўнасьці ці выбоін на ім, калёсы самалёта раптам прыпыняюцца ці нават ламаюцца, і самалёт, які перацягваецца ўперад цяжкім моторам, станозіцца на нос (на капот мотора) ці нават зусім пераварачваецца праз голаву „на абедзьве лапаткі“. Пры дрэнным аэродроме капотаж можа ўтварыцца і пры разьбегу для ўзьлёту, прычым вынікі ў гэтым выпадку бываюць больш цяжкімі, як з-за вялікай хуткасьці самалёта, так і ў выніку поўнай работы яго мотора і магчымасьці пажару. Наогул капотаж—досыць частая аварыя і ў большасьці выпадкаў вядзе за сабою параўнальна нязначныя паломкі самалёта і бясспечныя ўдары і драніны лётніка.
- Карбюратар**—прыналежнасьць бэнзынавага мотора, у якой адбываецца зьмешваньне бэнзыну з паветрам—ператварэньне яго ў лёгка-ўзрываючуюся сумесь.
- Казырок**—шчыток плоскай ці паўкруглай формы, які ўстанаўліваецца перад галавой лётніка, для абароны твару ад ветра. Робіцца казырок звычайна з цэлюлёзы ці „шкла-трыплекс“—шкла, якое праклеена тонкімі плёнкамі цэлюлёзы, дзякуючы якім яно ня б'ецца і трэскаецца толькі пры моцных ударах, але зусім не стварае адломкаў, якія маглі-б разьлятацца ў розныя бакі і нанесці парэзы.
- Комбінэзон**—палётная вопратка, якая становіць сабой штаны і куртку, зьяднаныя ў адно цэлае. Для таго, каб комбінэзон не прадувала ветрам, ён робіцца звычайна са скуры. Для палётаў узімку ці на вялікую вышыню ўжываюцца хутравыя комбінэзоны.
- Контакт**—электрычны выключальнік, з дапамогаю якога выключаецца запальваньне мотора. З боку пабудовы падобны да звычайнага асьвятляльнага выключальніка, з тою толькі асаблівасьцю, што яго ручка зроблена так, што аднаго ўзроку на яе дастаткова, каб убачыць ці ўключана запальваньне. Прыступаючы да спуску мотора, моторыст заўсёды пытаецца ў лётніка: „Контакт“?, на што лётнік, уключаючы запальваньне, адказвае: „Ёсьць контакт“. Калі мотор зразу не запустыўся, дык, каб ён нечакана ня рушыўся не забіў мэханіка, заўсёды бывае выгук: „Выключыць!“ Пасьля адказу: „Ёсьць выключан!“ робяцца патрэбныя паправы, і мотор уключаецца зноў па патрабаваньні моторыста—„Контакт“?
- Лёнжэрон**—Востаў як корпусу, так і крыляў самалёта звычайна становіць сабой дзірчасткую дзеравяную ці мэталеваю раму. Уздоўжныя брусцы гэтай рамы называюцца лёнжэронамі, а папярочныя—нэрвюрамі.
- Маршрутная здымка**—аэрофотографіраваньне, якое ўтвараецца неразрыўным маршрутам і дае ў выніку неразрыўную палоску—фотоплян тае мясцовасьці, над якой пралятаў самалёт. Утвараецца маршрутная здымка наступным чынам: у аэрофотоапарце ёсьць катушка плёнкі, дастатковая для ўтварэньня некалькіх дзесяткаў ці нават соцень здымкаў. Ведаючы кут,

над якім аб'ектыў апарату ўлаўлівае адбіццё, хуткасьць палёту і вышыню знаходжаньня над зямлёй, аэрофотограф робіць адпаведнае вылічэньне часу, за які самалёт пралятае над плошчаю, ахвачанаю кожным паасобным здымкам, і праз гэтыя прамежкі часу робіць пасьлядоўныя здымкі.

Моноплян—самалёт, у якога, як у птушкі, крыльля расстаўлены ў „адзін паверх“.

Моран-Фронваль.—Моран—гэта вядомая фірма, якая вырабляе самалёты. Фронваль—славуты французскі лётнік-фігурыст, які паставіў сабе мэтай зрабіць найбольшую колькасць мёртвых пецель адну за адной (і зрабіў іх спачатку больш 900, а потым 1.111 на працягу аднаго палёту). З тае прычыны, што на фігурах самалёт падлягае неразрыўным і неаднолькавым ударам паветра, якія могуць парушыць у канцы канцоў рэгулёўку самалёта ці нават прывесьці да паломкі яго ў паветры, для Фронваля была пабудавана машына, асабліва надзейная ў сэнсе трываласьці з жорсткай дзеркастай фермай, умацоўваючай крыльля замест драцяных расьцяжак, якія ўжываюцца звычайна. Такія самалёты былі пабудаваны Моранам ва мностве экзэмпляраў і папалі ў розныя часткі сьвету.

Парасоль—асаблівая рознастайнасьць моноплян (упяршыню таксама ўжытыя Моранам), у якой крыльля выходзяць ня проста з корпусу самалёта, а прыпадняты над ім і як-бы накрываюць лётніка; адгэтуль і назва „Парасоль“ што ў перакладзе азначае „зонтик“.

Піке (пікаваць).—Пікаваньне называецца зусім стырчковы спуск самалёта пры напрамку яго строга носам ўніз. Пры такім спуску, праўдзівей падзенні, хуткасьць самалёта ўзрастае да колёсальных раўмераў, а пры выхадзе з пікаваньня, дзякуючы моцнаму ўзрастаньню супраціўленьня паветра, крыльля ня вельмі трывалай машыны могуць ня вытрымаць і зламацца (як гэта і было ў адным з расказаў вышэй). Між іншым, абавязкова су праваджаюцца пікаваньнем такія фігуры, як петлі, перавароты цераз крыло і глейцар, і таму іх можна рабіць толькі на заведама трывалых і разьлічаных на рэзкую зьмену ціску самалётах.

Пілётаж (вышэйшы).—Пілётажам называецца кіраваньне самалётам (ці аэростатам) наогул. Пілёт—гэта той чалавек, які кіруе лётальным апаратам. Вышэйшы пілётаж—гэта выкананьне ў паветры розных трукіаў: тых-жа пецель, пераваротаў і да г. п. Рабіць-жа гэта павінен умець кожны лётнік, бо фігуры часта ўжываюцца ў паветраных баёх, але з прычыны таго, што гэта зьяўляецца ўжо вышэйшым удасканаленьнем лётніка, дык у школах вышэйшаму пілётажу навучаюць ужо тады, калі лётнік поўнасьцю асвоіцца з кіраваньнем самалётам пры нормальным палёце.

Паталок.—Слово „паталок“ у авіяцыі мае асаблівае значэньне: яно характарызуе найбольшую вышыню, на якую здольны падняцца лётальны апарат данага тыпу. Напрыклад, зьнішчальнікі, якія разьлічваюцца так, каб яны маглі паднімацца на большую вышыню, чым усе іншыя тыпы ваенных лётальных апаратаў, уладаюць у параўнаньні з гэтымі апошнімі „найбольшым паталком“.

Паясныя—частка аснасткі лётальных апаратаў лягчэй паветра (паветраных балёнаў, змейкавых аэростатаў). Становіць сабою доўгую вяроўку—да 30 мэтраў даўжыні, якая зьвешваецца ўніз ад „пояса“ г. зн сярэдняй часткі абалонкі. Паясныя вісяць з усіх бакоў балёна аэростата і служаць для ўтрыманьня яго перад уздымам і пры спуску, каб вецер у самай паверхі зямлі ня кінуў аэростат куды-небудзь у бок і не сапсаваў яго. Пры палёце паясныя свабодна вісяць у паветры бяз усякага ўжываньня.

Радыятар—халодзільнік, які перасьцярагае мотор ад надмернага перагрэваньня. Пабудаваны ён таксама, як і на аўтамабілях, у выглядзе дзірчастай рамы сьпераду і трубак, вядучых у рубашкі блёкаў мотора. У рашатцы радыятара ёсьць вада, якая ахалоджваецца ветрам, што ўдарае ў радыятар пры руху аўтамабіля ці самалёта. Ахалоджаная вада па трубах падыходзіць да цыліндраў мотора і ахалоджвае іх; нагрэўшыся ў гэты час, яна па другіх трубах пападае назад у пярэнюю рашотку і зноў там ахалоджваецца. Бывае аднак, што ахалоджваньне атрымліваецца недастатковым і тады вада закіпае, прычым ціскам пару корак, што закрывае радыятар, можа быць вырваны, а вада выкінута наружу. Гэта вядзе да вымушанага спуску.

Разрыўнае (дапасаваньне)—заўсёды ёсьць на ээростатах. Мае выгляд шчыльна ў абалонцы, якая толькі заклеена, але не зашыта. Пры спуску ээростата на зямлю, кляпан выпускае газ надта марудна і паўапаражніўшаяся абалонка надуваецца як парус і цягне ээростат на зямлі, торхаючыся аб перашкоды, якія пападаюцца на дарозе. Каб унікнуць гэтага цягнуць лейцы „разрыўнага“—адразу адкрываецца вялікая шчыліна і газ раптам знікае, а абалонка, зморшчыўшыся, падае на зямлю.

Стабілізатар—нярухомая роўніца на хвасьце самалёта, якая ў дапамогу рулювышні службыць для захаваньня ўздоўжнай роўнавагі. (У некаторых конструкцыях стабілізатара зусім няма). У найноўшых машынах стабілізатар робяць паваротным і яго можна ўстанаўліваць пад розным кутом да лініі палёту. У той час, як нярухомы стабілізатар дапамагае захоўваць толькі прасталінейнасьць гарызонтальнага палёту, паваротны можна ўстанавіць і так, што ён будзе дапамагаць уздыму ці спуску, не патрабуючы ад летніка падвышанага ціску на рулі.

Стропа—так называюцца амаль усе вяроўкі, якія належаць да аснасткі лётальных апаратаў, што лягчэй паветра.

Такелаж—слова мае тое-ж значэньне, што і ў морскім флёце; характарызуе сабою ўсю сыстэму вярочных снасьцей лётальнага апарату, што лягчэй паветра.

Трос—сталёны канат тае ці іншае таўшчыні. Сплятаецца з мноства паасобных тонкіх сталёвых дроцікаў і ўладае вялізнай трываласьцю. Тросамі выконваюцца розныя расьцяжкі частак самалёта, а на больш тоўстых тросах паднімаюць на прывязі зьмейкавыя ээростаты. У самалётах ангельскіх сыстэм тросы замяняюцца плоскімі сталёвымі істужкамі.

Турэль—Пабудова, якая паварачваецца вакол кабіны назіральніка на самалёце. Турэль зьяўляецца звычайна кулямётнай устаноўкай, якая дазваляе весці абстрэл ва ўсе бакі, у працігласьць самалётам-знішчальнікам. На вялікіх самалётах бывае па некалькі турэлей. Часам на адну турэль ставяць некалькі (два, тры) кулямётаў, але тады яны ўжо адносна адзін аднаго астаюцца нярухомымі і глядзяць дуламі ў адзін і той-жа бок, паварочваючыся толькі разам з усёй турэлью. У часе сусьветнай вайны турэль часам прыкрывалі браніраваным купалам, унутры якога і зьмяшчаўся кулямётчык, але потым ад гэтага адмовіліся, бо купал закрываў амаль увесь агляд.

Уздэчка—частка аснасткі зьмейкавага ээростата, уяўляе сабою чатыры тросы, ідучых ад пояса балёна і якія сходзяцца ў адным пункце, дзе ёсьць нешта накшталт спражкі для прышпільваньня троса лябёдка, таго троса, які ўжо трымае ээростат на прывязі.

Фюзэляж—остаў, корпус самалёта, у пярэднім канцы якога знаходзіцца мотор і на заднім—хвост, г. зн. стабілізатар і рулі. У некаторых тыпах самалётаў замест суцэльнага цела фюзэляжу ёсьць дзірчастая, не абцягнутая матэрыяй ці мэталем фэрма, але гэта конструкцыя паступова знікае з ужываньня.

Балён-пілёт—невялікі гумавы паветраны балён, прыкладна, аднаго мэтра ў дыяметры. Ужываецца для назіраньняў за сілай і напрамкам ветру на розных вышынях. Перад пусканьнем балёну-пілёту вызначаюць яго хуткаўздымнасьць, а затым сочаць за ім цераз асобны прыбор і падлічваюць час. Такім чынам атрымліваецца дакладная карціна паветраных плыняў да вельмі зячнай вышыні (за балёнам можна сачыць, пакуль ён не паднімецца на вышыню да дзесяці кілёмэтраў ці не схваецца за воблака). Пры спусканьні балёнаў-пілетаў ноччу да іх прымацоўваюць якую-небудзь невялікую крыніцу сьвятла і назіраньні робяць па руху гэтага аганька. Балён-пілёт заўсёды гіне і таму службыць толькі адзін раз.

Шасі—цялежка, што служыць для разьбегу самалёта пры ўзьлёце ці пасадцы. становіць сабою камбінацыю стоек, амортизатараў і восі з калёсамі. Шасі бываюць самых рознастайных пабудоў.

Штурвал—рулявое калясо, якое на самалёце, аднак, нясе не такую службу як на судне ці аўтамабілі. Штурвал ставіцца голькі на зельмі вялікіх сама-

лбах на канцы ручки кіраванья і яго паварочваньнем дасягаюцца бакавыя нахілы самалёта ці іх выпраўленьні.

Элерон—дадатковае крылышка на канцы нясучай паверхні самалёта. Элероны размяшчаюцца симэтрычна на задніх крышках нясучых паверхняў і маюць прылады, якія паварочваюць іх адначасова ў розныя бакі. Напрыклад, пры ўзьдзе правага элерона левы апускаецца назад. Элероны служаць для кіраванья бакавой устойлівасьцю самалёта і ў некаторых конструкцыях замяняюцца проста гібкай задняй кромкай асноўнага крыла, якое можа скрыўляцца падобна да таго, як скрыўляюць крыльля птушкі.

Элінг—ангар, прыстасаваны для захоўваньня не самалётаў, а дырыжабляў (вялікіх кіруемых аэростатаў). З прычыны таго, што вялізарную машыну дырыжабля вельмі цяжка ўводзіць у памяшканьне пры бакавым ветры, добрыя элінгі робяцца паваротнымі, што дазваляе іх заўсёды ўстанавіць па лініі напрамку ветра.

З Ъ М Е С Т.

	<u>Стар.</u>
<u>Прадмова</u>	3
<u>Замест уступу</u>	
Палёт як ён ёсьць	4
<u>Частка першая</u>	
У імперыялістычнай бойцы	
Першы паветраны бой у сусьветнай гісторыі	10
Як я спаліў „кілбасу“	12
Скок на парашуце	15
Бой з асілкам	18
На турэцкай шхуне замест самалёта	19
На італьянскім тэатры вайны	23
Цэпэлін над Парыжам	29
Няўдалая спроба	32
На спецыяльных заданьнях	34
Уладар паветра	39
<u>Частка другая</u>	
За ўладу саветаў	
Супроць генэрала Мамантава	45
У савецкую Вэнгрыю	47
Баявая работа чырвоных лётнікаў	57
Туз віней	59
Пяцьсот кілёметраў над праціўнікам	61
У школе ваеннай маскіроўкі	65
Цераз Каўкаскія горы	71
Чырвоныя лётнікі ў Бухары	76
<u>Частка трэцяя</u>	
Бяз бомбаў і кулямётаў	
На адпачынку	82
У паўночную Карэлію	89
На разваленым самалёце	94
Палон... у 1923 годзе	95
Пералёт цераз Кордыльеры	99
Аварыя на пасажырскім самалёце	100
„Гурт сланёў“	103
Першыя спробы бязмоторнага палёту	108
На аэрофотоздымцы ў Фэргане	112
Барацьбіты Атлянтыкі	116
<u>Д а д а т а к</u>	
Альфабэтны слоўнік спецыфічных авіяцыйных тэрмінаў, што ёсьць у тэксьце. 122	

Бібл. аддз. 1994 № 1

Дзяржаўная
 бібліятэка
 БССР
 1994 № 1

Цена 1 руб.



80000003 133057