

Михаил Сергеевич Бабушкин

**Записки летчика М. С.  
Бабушкина**



Михаил Бабушкин

**Записки летчика М. С. Бабушкина**

«Public Domain»

## **Бабушкин М. С.**

Записки летчика М. С. Бабушкина / М. С. Бабушкин — «Public Domain»,

«Наступление человека на северные края ведется давно. Еще несколько сот лет назад люди начали штурмовать северные льды. И чем больше было человеческих жертв, тем ожесточенней и настойчивей были атаки на эти ранее казавшиеся неприступными ледовые твердыни. Медленно, шаг за шагом продвигалось вперед человечество, завоеывая Арктику. Изучение природы проходило бессистемно. Среди смелых покорителей Севера немало было любителей сильных ощущений и «цивилизованных» хищников. Вместе с ними и по следам экспедиций шли аферисты-эксплоататоры, от которых страдали и малые народы, населяющие северные края, и природа. Эти северные народы познали всю «прелесть» цивилизации и культуры, завезенной из капиталистической Европы и Америки, познакомились с ложью, обманом, пьянством и болезнями...»

## Содержание

Вместо предисловия. Авиация на Севере	5
1893–1925	7
«В мальчиках»	8
Солдат Гатчинской авиационной школы	10
Авиатор из «нижних чинов»	14
В Поволжье, на Урале и Дальнем Востоке	18
С красными партизанами	20
Конец ознакомительного фрагмента.	21

# Михаил Бабушкин

## Записки летчика М. С. Бабушкина

### Вместо предисловия. Авиация на Севере

1

Наступление человека на северные края ведется давно. Еще несколько сот лет назад люди начали штурмовать северные льды. И чем больше было человеческих жертв, тем ожесточенней и настойчивей были атаки на эти ранее казавшиеся неприступными ледовые твердыни. Медленно, шаг за шагом продвигалось вперед человечество, завоевывая Арктику.

Изучение природы проходило бессистемно. Среди смелых покорителей Севера немало было любителей сильных ощущений и «цивилизованных» хищников. Вместе с ними и по следам экспедиций шли аферисты-эксплоататоры, от которых страдали и малые народы, населяющие северные края, и природа. Эти северные народы познали всю «прелесть» цивилизации и культуры, завезенной из капиталистической Европы и Америки, познакомились с ложью, обманом, пьянством и болезнями.

Советский Союз покончил с этой «культурой». Север ожил. Малые народности, населяющие северные края, стали расти, крепнуть. Большевики понесли в суровый, холодный край социалистическое красное знамя, знамя свободы. Они стали открывать школы, дали народам грамоту, письменность. Большевики принесли на своих пароходах, ледоколах, самолетах новую, социалистическую культуру.

Север стал осваиваться, изучаться по-новому. Партия и советское правительство составили план освоения Севера.

На Север пришли новые люди, пришел огромный коллектив полярников, которым руководит партия большевиков. За работой полярников внимательно следит, ее направляет великий Сталин.

Неузнаваемо изменился за последние годы суровый далекий край. Раньше там в полярную темную ночь гуляли одни лишь бураны, свирепствовали морозы, и на бескрайних просторах льда и снега напоминали о жизни только белый медведь да морской зверь. Теперь в Арктике выросли социалистические поселки. Во тьме полярной ночи засветились электрические огни. Непроходимые льды расступились и дали дорогу советским ледоколам. Под напором большевистской воли осваивается Великий Северный морской путь, по которому идут теперь караваны судов. Рев пароходных гудков нередко заглушает монотонную, нудную песнь пурги и шторма.

Все это далось нелегко. По точному, жесткому плану работают полярники. Им помогает весь советский народ, для них мобилизована вся советская техника.

Север не сдастся без борьбы. Были у нас жертвы; возможно, и еще будут. Борьба предстоит жестокая. Мы готовы к этой борьбе и уверены, что выйдем победителями, как и всегда выходили.

В работе по изучению и освоению Севера решающую роль сыграла авиация. Самолеты помогали ледоколам находить пути среди ледовых нагромождений к далеким полярным островам, на которых основывались зимовки. На месте этих зимовок выросли культурно организованные полярные станции. Коллективы полярников ежедневно передают по радио метеосводки, ведут гидрологические наблюдения, изучают местные природные богатства.

---

<sup>1</sup> Эта статья была написана М. С. Бабушкиным в августе 1936 года.

Северный край покрылся сетью воздушных линий. На Севере возникла потребность летать в любую погоду, летать круглый год и круглые сутки.

Советская промышленность дала нам самолеты и моторы, которые с успехом покрывают северные пространства, неся на своих крыльях социалистическую культуру. И нет такого места в Советском Союзе, где не был бы желанным гостем наш советский самолет.

Я не буду перечислять блестящие победы нашей авиации. Их было много. Такие полеты могут быть только у нас. Только в нашей стране строящегося коммунизма возможны такие победы.

Старый страшный и негостеприимный Север отходит в вечность, его место заступает новый, советский, социалистический Север. И недалек тот момент, когда желание нашего великого вождя товарища Сталина видеть «советский Север одной из культурнейших окраин нашей необъятной родины – Советского Союза – воплотится в жизнь.

*Летчик М. Бабушкин  
12 августа 1936 года*

## 1893–1925

В январе 1937 года, незадолго до вылета из Москвы воздушной экспедиции на Северный полюс, Михаил Сергеевич Бабушкин вместе со своей женой Марией Семеновной приехал в редакцию «Правды». В беседе с журналистами, продолжавшейся около четырех часов, Михаил Сергеевич рассказал о своем детстве, ранней самостоятельной жизни, службе в царской армии, первых полетах...

Сохранилась обширная стенограмма этого рассказа.

## «В мальчиках»

Я считаю себя москвичом, так как родился всего лишь в восемнадцати километрах от Москвы, в деревне Бордино, в 1893 году. Потом наша семья жила в Перове и в Лосиноостровской. Учился я в селе Раево.

В детстве я любил возиться с инструментами отца (по профессии он был слесарем). Летом, конечно, с утра до ночи пропадал на речке или в лесу.

После окончания школы началась у меня, как и у многих тысяч подростков, жизнь «в мальчиках». Хозяева обычно нам ничего не платили; считалось, что «парень в ученье».

Я поступил «мальчиком-учеником» в магазин («бакалейку»), открывшийся в дачной местности Лосиноостровской. Целыми днями бегал по дачам, разносил продукты, подметал полы в лавке, помогал приказчикам отпускать товары покупателям, резать и отвешивать хлеб. Так прошел год.

Как-то, разнося покупки дачникам, я познакомился с инженером-железнодорожником. Он устроил меня – опять же «мальчиком» – в телефонно-телеграфные мастерские Северной железной дороги.

Здесь я почувствовал себя куда лучше. Помнится, какую радость я испытал, когда впервые и совершенно самостоятельно исправил поврежденный телефон. Он заговорил! Восемь месяцев я работал на положении ученика – бесплатно. Однажды старший техник сказал мне:

– Ну, Бабушкин, теперь ты будешь подручным мастера. Кладем тебе двенадцать целковых в месяц.

Перспективы не представлялись заманчивыми. Лучший мастер получал в те времена 35 рублей; и это после пятнадцати лет работы...

Я стал по вечерам посещать московские технические курсы, изучал двигатели внутреннего сгорания. С семи часов утра до шести вечера я работал в мастерской, а после гудка мчался в центр города на курсы и занимался еще два-три часа. Только к полночи, смертельно усталый, я добирался до койки.

Как ни трудно доставалось, а двигатель я изучил. В то время был у меня приятель кино-механик. По вечерам я довольно часто заходил к нему в кино и помогал «крутить» картины.

– Почему бы тебе, Миша, самому не поработать в нашем деле? – частенько говорил мне приятель.

Кинотеатры тогда входили в «моду». В Лосиноостровской местная купчиха тоже решила открыть кинематограф. Меня пригласили оборудовать этот театр: установить аппарат, экран, провести освещение в зале и фойе. Я ушел из телефонной мастерской, но работать кино-механиком мне так и не пришлось...

Сын лосиноостровской купчихи служил инженером в иностранной фирме, торговавшей, между прочим, двигателями внутреннего сгорания. Он достал для своей мамы двигатель «Бенц», и мы принялись за его установку. Я был знаком с «Бенцем» только в теории, и мне очень хотелось увидеть, как он будет работать. С удовольствием взялся за это дело. Двигатель пустили. Недели две я занимался от рассвета до ночи: делал электрическую проводку к кино-аппарату, запускал двигатель, испытывал его. Инженер, которому, очевидно, понравилась моя настойчивость, вдруг разоткровенничался:

– Знаешь, Бабушкин, моя мамаша наверняка проторит и вылетит в трубу с этим кинотеатром. Чего тебе здесь мариноваться? Переходи работать в нашу фирму: будешь разъезжать и устанавливать бенцовские двигатели.

Новое предложение увлекло меня: можно будет не сидеть на одном месте, а бродяжничать по всей России – «и людей посмотреть и себя показать». Главное, я радовался, что исполняется мое желание: буду сам ставить двигатели внутреннего сгорания, монтировать их.

Инженер отправил меня в Орловскую губернию – поставить двигатель в одном поместье. Сiju я там месяц, другой, пишу своему инженеру, прошу прислать материалы для монтажа, – ответа нет. Я затужил. Наконец вызывают меня в Москву. Оказывается, инженер спился и с фирмой давно никаких дел не имеет. Мои письма больше двух месяцев лежали в конторе нераспечатанными...

Хозяева отправили меня в Донскую область – отремонтировать двигатели. Когда я, закончив ремонт, вернулся в Москву, меня опять послали в орловское поместье. Работу выполнил успешно: двигатель поставил, действовал он исправно.

– Теперь поедешь в Киевскую губернию, – сказал мне в Москве новый инженер фирмы.

Несколько месяцев я путешествовал по Украине – ставил мелкие двигатели на сахарных заводах, молотилках и мельницах Киевщины, Полтавщины и Черниговщины.

Грозное лето 1914 года застало меня в Киеве.

## Солдат Гатчинской авиационной школы

Вскоре после объявления войны меня приняли на службу в передвижную артиллерийскую мастерскую, которая обслуживала воинские части фронта. Русская армия наступала с боями. Наш поезд-мастерская шел все дальше на юго-запад.

Мои сверстники были призваны в армию, и я должен был явиться к воинскому начальнику по месту жительства – в Москве.

Приехав домой, встретил напуганного отца.

– Где пропадал? Писем от тебя не получали. Может быть, ты дезертир? Меня еще посадят за то, что я тебя укрываю.

– Все в порядке, приехал призываться, – успокоил я. отца.

На другой день явился я к воинскому начальнику и передал письмо от начальника поезда-мастерской, который просил направить меня в его часть.

Ожидаю в приемной. На моих глазах распределяют призванных: кого – в пехоту, кого – в артиллерию, в кавалерию, а некоторых – в воздушные части...

Вспомнились мне полеты аэропланов над Ходынский полем. За четыре года до этого мы с одним пареньком, восхищенные невиданным зрелищем, пришли на летное поле и обратились к начальству:

– Не нужны ли вам слесаря – ремонтировать самолеты и летать?

Офицеры посмеялись и выгнали нас.

В приемной у воинского начальника я снова пережил восторженное чувство, которое овладело мной, когда я увидел полеты авиатора Васильева. С завистью смотрел я на чудесный летательный аппарат. Так и не улыбнулось нам с Сашей счастье – подняться над землей...

Думаю я об этом и вдруг слышу голос воинского начальника:

– Кто желает летать?

Ах, черт возьми, если бы я знал это раньше, ни за что не передал бы письмо из мастерской!

Среди призывников только трое изъявили желание итти в воздушную часть. Я рискнул попросить начальника:

– отошлите и меня летать.

– Не могу. Дал письмо – жди ответа.

Через две недели снова прихожу к воинскому начальнику.

– Пошлем тебя по специальности в часть, – говорит он. – А уж оттуда, когда примешь присягу, можно будет просить об отправке в поезд-мастерскую, где ты служил.

– Раз так, – отвечаю я, – то моя специальность – летать... Разрешите доложить, что я хочу летать.

– Какая же это специальность, если ты на самолете никогда не сидел? – смеется начальник.

Я осмелел:

– Очень мне хочется. Я давно мечтаю, а это все равно, что летать...

Меня сверх комплекта послали в Гатчинскую военную авиационную школу. Не думалось тогда, что уже через год я буду среди первой четверки «нижних чинов», произведенных в авиаторы.

На место назначения я приехал первым. Жить мы должны были в кирасирской казарме. Помещение огромное, и я в нем один.

Приходит обучающий и говорит:

– Чтобы тебе тут не скучать, а делом заниматься, – начинай сам учиться военному искусству. Покажу тебе, как плести маты. Первый сплети себе – будет на чем спать. Потом сплетишь для солдат, которые скоро приедут.

Летная школа в Гатчине только возникла. Сюда перевезли кое-что из Петрограда, с Волкова поля, где немного занимались авиацией.

Делать нечего – начал плести маты. Сплел для себя: и штук пятнадцать для будущих товарищей. Две ночи провел в одиночестве. На третий день приехала группа молодых солдат. Сделали разбивку, и я попал в четвертую команду. Ребята здесь все подобрались хорошие. Один из них – Сиренко – стал моим большим приятелем.

Подружился я также с солдатом пятой команды Ваней Павловым (впоследствии он стал замечательным пилотом; после революции командовал авиацией Московского военного округа; умер после болезни).

Сиренко и Павлов очень увлекались французской борьбой, а я был их постоянным «судьей».

Все мы начали изучать воинский строй и приемы. Долгое время прошло, пока начальство впервые заговорило о полетах. В казарме объявили:

– Кто хочет завтра летать – выходи.

– Хочу, – сказал я, выступая вперед.

Сиренко тоже присоединился. Отобрали двадцать пять ребят – самых высоких и крепких.

Утром мы под командой прибыли на аэродром. Смотрим – в ангарах стоят аэропланы. Это были «Фарман-IV» и «Фарман-V» – ненадежные, хрупкие аппараты из дерева, полотна и проволоки; мотор у них («Гном» – 60 сил) находился позади пилота.

– Нечего глазеть! – сердито закричал взводный. – Расходись по ангарам! Сейчас будем летать.

Я, взволнованный, побежал в ближайший ангар. Там уже были офицер и два солдата-моториста. Офицер скомандовал:

– Под хвост, на плечо!

Что такое хвост аэроплана, мы уже понимали. Взяли хвост машины на плечо и вытащили аппарат из ангара. Поставили на старт. Мотористы запустили мотор. Офицер залез в машину и взлетел.

Мы на земле ждем, когда нас пригласят.

Пилот сделал круг в воздухе и сел чуть ли-не в километре от старта. Нам скомандовали:

– Бегом к аэроплану!

Снег по пояс. Мы подоткнули шинели и бросились на другой край аэродрома. Приподняли машину и перетащили ее на старт. Офицер опять взлетел, снова сделал круг и опустился вдалеке. Нас погнали к аппарату...

Словом, к вечеру мы до того «налетались», что промокли насквозь и едва ноги волочили. А офицер так и летал: поднимется на пятнадцать-двадцать метров, сделает кружочек и садится, притом всегда далеко от старта.

Возвращаемся в казарму. Все обступают нас, расспрашивают:

– Как летали?

– Здорово!.. Хорошо!.. Такая прелесть, ребята... Мы с охотой завтра опять пошли бы, да, пожалуй, нас не пустят, скажут: «Вы уже летали, дайте и другим».

– Нет, нет, вы полетали – хватит. Теперь наш черед.

Мы не стали упорствовать:

– Ну ладно, завтра отправляйтесь вы...

Так мы «летали» почти месяц. Изучили авиацию, что называется, с самого «корня», но в воздух ни разу не поднялись.

В январе 1915 года, после присяги, всех нас, солдат, стали распределять по частям. Павлов, Сиренко и еще несколько ребят, в том числе и я, признанные наиболее способными, были зачислены в постоянную команду при школе. Из кирасирских казарм мы перебрались в помещение на аэродроме.

Через месяц пришел приказ: самых лучших послать на курсы авиационных мотористов. Лучших – это значило тех, которые окончили среднее техническое учебное заведение или имели по крайней мере общие технические знания.

Тут я загрузил: все мое образование – сельское училище, где, как говорилось, «и трех классов не наберется». Правда, я посещал в Москве вечерние технические курсы, но с математикой у меня было слабовато.

Пришел к старшему офицеру.

– Хочется мне попасть на курсы мотористов, разрешите подготовиться.

Он согласился.

Я надеялся, что товарищи мне помогут. ак оно и было.

Меня назначили на курсы мотористов. Тут нашему брату пришлось основательно «попотеть». И не одна только теория одолевала: раньше мы прошли строй как молодые солдаты. На курсах потребовались повышенные знания: начали нас гонять еще и на унтер-офицерское ученье.

Вставали мы в пять часов. В шесть уходили учиться строю – до восьми. В восемь заходили на полчаса в казарму, пили чай и затем шли в класс. До полудня мы занимались в классе, а после обеда немедленно отправлялись на летное поле. Там вытаскивали аэропланы и помогали механикам запускать, моторы. Летали опять жк одни лишь офицеры.

Запускать мотор было трудно: требовались ловкость и подвижность. В те времена моторы запускали вручную – сильным и резким рывком лопасти винта. Случалось, что парень замешкается и получает удар по рукам, а то и по голове. У меня все сходило благополучно.

До мая мы учились на этих курсах. Трудно мне было, очень трудно. Уроки готовить некогда. Хотел было по ночам заниматься, но не позволили: всем надо спать. Все-таки «вытянул». До сих пор с благодарностью вспоминаю, как товарищи поддерживали меня и помогли стать впоследствии летчиком.

Единственный предмет, по которому я едва не срезался на экзамене, был «закон божий». А вышло это так. Приходит ротный офицер и говорит:

– Сейчас буду проводить вам экзамен. Начнем с закона божьего.

Мы глаза вытаращили: ни один поп не приходил к нам, а теперь вдруг экзамен. Придется, видно, вспоминать, что проходил в сельской школе.

Офицер берет журнал и называет мою фамилию. Встаю. Руки по швам. «Что-то будет дальше?»

– Скажи нам «Верую», – говорит офицер.

Я думаю: «Вот хорошо, эту молитву знаю на-зубок». Начинаю. Но – от волнения, что ли – сказал я первые три слова и... замолк. Дальше никак не могу сдвинуться. Раз пять подряд я начинал говорить. Наконец офицеру это надоело.

– Когда же ты дальше нам скажешь? – рассердился он.

– Виноват, ваше благородие, забыл...

– Эх ты... Ну, давай следующий. Вихирев!

Но я своим бормотанием так забил голову ребятам, что и Вихирев и остальные не смогли ничего после первых слов произнести. Стоят, с перепугу глазами моргают: «Виноват, забыл».

Офицер говорит:

– Ваше счастье, что я тоже забыл, как дальше, а то всех выставил бы.

Больше он ничего не спрашивал и отметил, что «закон божий сдан».

Потом стали решать задачи. Тут опять ребята мне помогли. Экзамен сдал. А моторное дело я знал крепко: по этому предмету выдержал лучше всех. То, что я знал моторное дело, всегда помогало мне в будущем, в моей летной работе.

Весной вышел приказ какого-то великого князя – шефа авиации: так как на фронте большой урон в летных частях и потери среди офицерского состава (авиаторов из солдат не было), то испытать «нижних чинов» в искусстве полета. Попросту говоря: может «серая скотинка» овладеть этим делом или нет? Решить это должна была Гатчинская авиационная школа.

Для испытания выбрали пять человек, в числе которых был и я – мне помогло отличное знание мотора. В «пятерку» попали также Сиренко и Павлов.

Начальство сообразило, что учить солдат полетам вместе с «господами офицерами» неудобно: вдруг нижний чин окажется способнее офицера (а ругать «его благородие» в присутствии солдата никак нельзя)?! Я думаю, что именно из этих соображений в Петрограде на Корпусном аэродроме была организована первая летная школа специально для «нижних чинов». Туда и направили нашу гатчинскую «пятерку».

И вот оказалось, что наш брат – «простая солдатня» – постигает авиационное дело лучше, чем офицеры. Это и понятно: мы сами готовили самолеты, сами ухаживали за моторами, сами ремонтировали их и дорожили каждой минутой, выделенной для практических полетов.

## Авиатор из «нижних чинов»

В сентябре 1915 года я кончил школу и получил звание летчика. Моим «воздушным педагогом» (вывозил меня) был ныне покойный летчик Мельников, произведенный из солдат в фельдфебели.

Так как в школе недоставало пилотов-инструкторов, а солдат, присланных на обучение, было много, то всех окончивших школу оставили при ней инструкторами. А кончило всего четыре человека, в том числе Павлов, Сиренко и я. Нам дали для обучения группу солдат.

Итак, 28 сентября я сдал экзамен на звание летчика, на другой день получил назначение работать инструктором (в звании ефрейтора), а 30 сентября произошла авария: в воздухе сбили мой аэроплан.

Дело было так. На противоположном конце Корпусного аэродрома тренировался огромный (по тому времени) самолет «Илья Муромец». Когда я с учеником поднялся в воздух, этот гигант сделал над нами круг, зашел в хвост нашей машине, убрал газ, начал планировать и... обрубил нам хвост. Мы упали, и наш аэроплан разбился вдребезги. Хорошо, что высота была небольшая – пятнадцать-двадцать метров. Впрочем, от этой аварии у меня до сих пор остался след: трещина на малой берцовой кости правой ноги. Кроме того, при падении я получил общую контузию.

После двухмесячного лечения в больнице и непродолжительного отпуска я опять начал летать, учить молодых солдат.

Порядок обучения у нас в ту пору был несложный. Сначала нужно было освоить полеты на учебном аэроплане «Фарман-IV». Это были смешные и слабенькие машины. Мощность мотора не превышала шестидесяти сил, а скорость – восьмидесяти километров.

Учились управлять ногами, выдерживая прямую при рулежке по земле. Потом приподнимали хвост самолета, не отрывая от земли колес. Когда ученик уже постигал искусство «бегать по земле с приподнятым хвостом», ему разрешалось слегка оторваться от земли и делать маленькие взлеты, тоже по прямой. Самолет «прыгал» в длину метров на тридцать, поднимаясь в воздух не выше чем на два метра. Только после таких «прыжков» инструктор поднимал ученика в воздух. Пятнадцать-двадцать раз ученик летал с инструктором, а потом пересаживался на переднее пилотское сиденье. Начинались самостоятельные полеты.

Самолеты, на которых мы летали, были, мягко выражаясь, жидковаты. Часто при посадках ослабевали стяжки, и тогда стойки шасси вылетали из стаканчиков. Стоило одной стойке покинуть свое место, как разрушалась вся система крепления. Самолет рассыпался на части и превращался в бесформенную грудку полотна, фанеры и металлических трубок.

Трудно было встретить ученика, который не поломал бы самолет. Бывало и так, что ученик выводил из строя три-четыре машины. После таких «поломок» самолеты нельзя было даже ремонтировать.

Летали низко. Первые двадцать-тридцать полетов ученик совершал обычно на высоте до пятидесяти метров. Следующие пять-десять полетов он должен был делать с планированием на посадку. Пилот поднимался метров на сто – сто пятьдесят, заходил против ветра, выключал мотор и планировал. Искусство планирования на этих «спичечных коробках» (так мы тогда называли «Фарман-IV») было делом довольно сложным. Надо было обладать большим чутьем, чувствовать положение самолета в воздухе. Малейшее промедление вело к аварии.

Особенно строго надо было держать угол планирования самолета, чтобы не потерять скорость или, наоборот, не разогнать машину. Когда самолет разгоняли, посадочная скорость превышала полетную. Ученика это пугало, он терялся. Секунда промедления – и колеса жестко стукались о землю, шасси срезало, как ножом, они оставались где-то позади, и через несколько

секунд самолет шлепался всей коробкой на землю, продолжая разрушаться. Летчик в таких случаях отделялся легкими ушибами или испугом.

Хуже обстояло дело при потере скорости. Молодые пилоты часто пугались приближения к земле и невольно, как бы удерживая самолет, брали ручку управления на себя. Самолет быстро терял скорость и на несколько секунд повисал в воздухе. Тут уж спасения не было. После этого не удавалось набрать достаточную скорость и вернуть машине управляемость. Летчик не мог вывести ее из критического положения и ударялся в землю. Падала машина с небольшой высоты, врезаясь в землю то носом, то хвостом, разрушаясь еще в воздухе. Такие падения для летчиков заканчивались более серьезно: поломкой ног, повреждением головы и массой других неприятностей, а иногда и смертью.

Так летали и в 1915, и в 1916, и в 1917 годах.

После окончания полетов на учебном аэроплане мы переходили на «Фарман-ХVI», «Фарман-ХХ», «Фарман-ХХII», «Фарман-ХХVII», которые считались боевыми машинами, хотя и не очень отличались от учебных. Закончившие обучение получали звание летчика и отправлялись на фронт.

Помню, была у нас еще любопытная машина типа «Ньюпор», очень старой системы. Управлялась она и вовсе своеобразно. Тяги от ног шли к крыльям, а руль поворота был на ручке. Пилоты, летавшие на этом «Ньюпоре», никак не могли отвыкнуть от нормальной системы управления самолетом. Своеобразие машины стоило многим жизни. Погорячившись, пилот забывал, на каком самолете он летит, делал неверное движение или рывок ручкой и выводил «Ньюпор» из правильного полета. Машина немедленно теряла скорость, скользила и разбивалась.

Конечно, летать на подобных машинах в боевых условиях в то время было геройством. Позже нам прислали и другие аэропланы: «Моран-Ж», «Моран-Парасоль», «Моран-Сольнье» – все заграничное барахло. Когда мы получили наконец «Вуазен», то он показался нам красавцем и чудом техники: на четырех колесах, с тормозом, скорость восемьдесят – сто километров в час. Сидишь в большой кабине, управляешь с удобствами...

Уже появился новый авиационный прибор, стрелка которого показывала число оборотов мотора; до этого приходилось отсчитывать обороты по пульсации масла.

Для определения высоты полета у нас имелись кругленькие альтиметры; их надевали на руку, как часы.

Мировая империалистическая война быстро двигала вперед авиационную технику. Прибывали более сложные машины с повышенными скоростями – «Сопвич», «Кодрон».

В 1917 году, после февральской буржуазно-демократической революции, меня выбрали депутатом от нашей школы в Петроградский совет. Походил я там, но так ничего и не понял: офицеры и какие-то личности в меховых шубах всё кричат о свободе, а ее не видно, хотя царя и убрали.

Возвращаюсь на Корпусный аэродром и говорю ребятам:

– Ничего там не получается – все прежнее начальство заправляет.

В это время у нас в Петрограде изменились порядки в аэроклубе, где раньше заправляли одни офицеры. Они-то и сообразили: время такое, что выгодно допустить в клуб летчиков из солдат.

Приходим на собрание. Председательствует какой-то поручик. Начинает он разглагольствовать, что, мол, настала новая эпоха и солдатам надо согласоваться с офицерами, быть с ними заодно. Я был молод, говорить хорошо не умел, но выступил с речью, что называется, от самого сердца.

– Что они? Раньше нашего брата по морде лупили, а теперь хотят «согласовываться»? Вон отсюда – без всяких!..

Понятно, офицеры подняли шум, заорали, засвистели. Удалось им кое-кого из наших ребят обмануть красивыми словами о «согласии».

Эсеровский крикун Керенский тоже сделал ловкий ход: объявил о массовом производстве в офицеры; из «нижних чинов» стали пачками производить в прапорщики. В нашей школе представили пятерых летчиков-инструкторов; среди них был и я.

Мой приятель – свежеиспеченный прапорщик Павлов – уехал в Париж, во французскую авиационную школу, повышать свою летную квалификацию.

Приближались великие дни Октябрьской социалистической революции.

В конце августа контрреволюционный генерал Корнилов двинул конный корпус на Петроград, чтобы «спасти родину». Вокруг города рабочие и солдаты рыли окопы, готовясь к защите Питера. Наш аэродром оказался в прифронтовой полосе. Мы днем и ночью несли вооруженную охрану своей школы, чтобы озлобленные враги не уничтожили наших аэропланов. Авантюра Корнилова не удалась, корниловщина была разгромлена.

Мы не прекращали учебные полеты, понимая, что вооруженному трудовому народу понадобятся сотни летчиков. Учили молодых солдат не только летать, но и наблюдать за передвижением войск, корректировать артиллерийскую стрельбу.

В конце 1917 года школе приказали переехать на Украину. Некоторые товарищи говорили, что ехать надо не всем, часть школы следует оставить в Петрограде. Я получил неожиданное предложение от товарищей:

– Оставайся с нами здесь, мы тебя сделаем начальником школы.

– Какой из меня начальник школы? – ответил я. – С моим-то образованием...

Хотя я имел чин прапорщика инженерных войск, но товарищи по школе из «нижних чинов» считали меня своим и настаивали, чтобы я возглавил ту часть школы, которая должна превратиться в базу для подготовки пилотов в Петрограде.

– С ума вы посходили! – упорствовал я. – Летать могу – это верно, учить других – тоже, а в начальники не гожусь никак...

Вместе со школой я отправился на юг. В пути прибыло распоряжение: остановиться в Харькове. Развернули школу, возобновили занятия. В это время начали наступать гайдамаки и немцы.

У нас в школе почти половина офицеров были кадровики – подпоручики, поручики, штабс-капитаны. Они стали сговариваться: «Идут немцы, гайдамаки, – давайте останемся здесь». Начальник школы – старый офицер, честный человек – созвал небольшую группу и сказал:

– Я стою за то, чтобы отсюда уехать. Мы привезли в Харьков ценное имущество, доверенное нам революционным правительством, и обязаны сохранить все в целости.

Ни немцам, ни каким бы то ни было гайдамакам оно не должно достаться. Мы с вами – не те и не другие... Давайте завтра же начинать эвакуацию.

Дальше ждать было нельзя. За два дня мы погрузили все имущество в эшелон. Большинство офицеров разбежались. Остались солдаты, инструкторы-прапорщики и несколько старых офицеров.

Перед уходом эшелона на вокзале произошла неожиданная встреча: я увидел Павлова.

– Откуда, Ваня?

– Из Парижа.

– Летаете?

Он утвердительно кивнул головой.

– Ты большевик? – спросил я.

– Большевик.

Он сказал мне несколько дружеских слов и распрощался:

– До скорой встречи, Миша.

Кто мог предположить, что до встречи пройдут долгие годы странствований и удивительных приключений?!

## В Поволжье, на Урале и Дальнем Востоке

Эшелон продвигался к Самаре. В Иващенкове мы остановились и начали искать поблизости место для аэродрома. Нашли его под Самарой, в дачной местности. Переехали туда и развернули работу. Начали учебные полеты. Это было летом 1918 года.

Вместе со мной на одной даче возле аэродрома жил комиссар продовольствия, очень славный человек. У него имелся хороший мотоциклет. Как-то ранним утром я проснулся от резких звуков – казалось, будто вблизи стреляли. Выскочил во двор. Там стоял озабоченный сосед и запускал свою мотоциклетку.

– В чем дело? – спросил я.

– Чехи восстали, это одна шайка с беляками. Надо скрываться...

Я быстро вернулся домой; со мной жила жена Мария Семеновна, маленький сын Миша и сестра жены.

– Вы сидите тихо, никуда не выходите, – говорю своим. – Ночью восстали чехи и захватили власть. Я пойду в школу.

На дворе вижу, что комиссар все еще возится со своей мотоциклеткой. Говорю ему:

– Беги! Стреляют... Бросай все к чертям и дуй прямо к Волге, иначе попадешься. А машину я приберу в сарай – в случае чего ты там ее найдешь.

Мы распрощались.

Прихожу в школу. Начальник заявляет:

– Никто никуда не должен ходить, оставайтесь на своих местах. Нам звонили по телефону: через пять минут сюда приедет отряд, мы считаемся арестованными.

Вскоре прибыли какие-то личности, взяли школьные списки для проверки. Спрашивают:

– Большевики есть?

– Нет.

– Если найдем, будете отвечать головой.

Наш начальник оказался молодцом и никого не выдал.

– В город не ездите, – предупредили нас. – Вы считаетесь арестованными. Через два дня ваше положение выяснится.

Мы разошлись по домам. Ночью я услышал осторожный стук в окно и вскочил. Смотрю – пришел комиссар.

– Не убежал? – тихо спрашиваю его.

– Невозможно пробиться: кругом все оцеплено.

– Лезь в окно, только – ни звука. Рядом со мной капитан живет. Кто его знает – вдруг выдаст?

Комиссар просидел у меня в «тайнике» четыре дня. Потом мы перевели его в пустую дачу.

– Когда немного успокоится, я улизну, – сказал он.

Через неделю на аэродроме появляется незнакомый человек. По фигуре и чертам лица как будто мой сосед – комиссар. Но почему этот без усов и бороды?

– Не признаешь? – говорит он тихо. – Я побрился...

– Что, не удалось бежать?

– Нет, но это неважно. Ты помоги мне, Бабушкин, устроить к вам на работу одного парня. По профессии он техник.

Захватив по пути техника, мы пошли к начальнику школы. Он посмотрел на моих спутников и предложил пойти для переговоров на летное поле. Там он обратился к комиссару и технику:

– Если вы политические работники, то предупреждаю, что за нами сейчас строгая слежка. И вы попадетесь, и нам не сдобровать... А дать работу я могу, дела много. Есть свободное место заведующего складом горючего... Взвесьте все и решайте. Завтра можно приходить на работу.

Они поблагодарили и распрощались, но больше не пришли. Техник определенно был большевиком; ему, очевидно, надо было связать коммунистов нашей школы с подпольным центром в Самаре. Потом я узнал, что моему соседу комиссару удалось пробраться в город.

Под натиском красных частей беляки с потерями отступали. Чешское командование предписало нам: погрузиться в эшелон и ехать на восток – в Курган. Но оттуда нас погнали еще дальше – в глубь Сибири. Начальнику нашей школы не хотелось ехать; он говорил: «Если мы туда попадем, то не скоро выберемся».

В Кургане мы саботировали, летали только «для виду», задавшись целью не давать белым ни одного летчика. Умышленно расходовали зря бензин, подбирали заведомо негодные самолеты, не ремонтировали их.

Вскоре школьное имущество снова было погружено в вагоны. Мы прибыли в Приморье, в город Спасск.

## С красными партизанами

Большевики, работавшие в школе, наладили тайную связь с партизанами и решили с ними соединиться. Договорились, что в определенный день вооруженные партизаны с музыкой и красными знаменами придут к нам и мы вместе захватим город.

В ту пору в спасском гарнизоне засели интервенты разных стран: японцы, американцы и китайцы. Американцы вскоре ушли, а с китайцами мы не предполагали воевать. Действительно, как только партизаны приблизились, китайские войска мгновенно исчезли. В Спасске остались только японские части.

Партизаны торжественно вступили в город и разместились в гарнизонных казармах, не смущаясь близким соседством интервентов. Наша школа считала себя партизанской, и у нас расположился штаб партизанских частей. Из состава школы мы выделили боевой отряд самолетов. Отряд вылетел в Хабаровск.

К этому периоду красные части вместе с партизанами разгромили войска атамана Семенова, ликвидировали колчаковщину. Остатки белых армий откатывались к Тихому океану...

5 апреля 1920 года, ранним утром, я получил приказ срочно явиться с оружием. Накинул кожаную тужурку и прибежал в школу. Построились. Комиссар объявил:

– Засевшие во Владивостоке интервенты вместе с притаившимися белогвардейцами предательски напали на части гарнизона. То же самое сегодня ночью произошло и в Никольск-Уссурийске. С минуты на минуту надо ожидать подобной вылазки и у нас в Спасске... Будьте готовы, товарищи. Получайте винтовки.

Мы быстро разобрали новенькие винтовки, послали подводу за патронами. И сразу же затрещали пулеметы: враги открыли огонь по нашим ангарам и казармам. Возчика, доставлявшего патроны, и его лошадь убили в пути. Мы остались с винтовками без патронов.

Пришлось отступать к цементному заводу, где стояли конные партизанские части. Надо было связаться с ними и получить патроны. Я вызвался быть связным. Добрался к партизанам, сговорился обо всем.

Иду обратно, посматриваю вокруг, как охотник, держу винтовку наготове и думаю: «Выгляни только беляк – прямо в башку ему влеплю...»

Я знал, что наши ребята обосновались на одной из сопок, видел, как за командиром увязался его пес, черный пудель. Но, может быть, теперь все уже ушли оттуда?

Осторожно пробираюсь к сопке. Вокруг постреливают. Странно: никого не видно, а пули свистят... Подхожу к подножью сопки, вижу: люди шевелятся и черный пес бежит. Я обрадовался: наши здесь!

Вылез из-под прикрытия и смело стал взбираться на сопку. И вдруг оттуда прямо по мне, как по учебной мишени, открыли пулеметный и ружейный огонь... Там были враги. Я спрятался в кусты.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.