

7к

КИТАО

Д. ЛЕБЕДЕНКО

К
И

ИГОСПІЛКА //

А. ЛЕБЕДЕНКО

257
ПОВІТРЯМ ДО КИТАЮ

ПЕРЕКЛАВ В. ВРАЖЛИВИЙ

Державний Науково-Методологічний Комітет Наркомосвіти
УСРР дозволив до вжитку по книгозбірнях для дітей
середнього віку.

Від ДНМК від 9-XI—29 р. Протокол № 11.

КНИГОСПІЛКА
1930

Бібліографічний опис цього видання
вміщено в „Літопису Українського
Друку“, „Картковому репертуарі“ та
інших покажчиках Української Книж-
кової Палати.

**Обкладинка М. Бланка
Малюнки А. Короткова**

Упріят № 626-к Харків

Зам. 693. Тир. 20.000

Літо-друкарня

КНИГОСПІЛКИ

Нетечинськ.

наб., 14

Стат БЗ

1930

Сірого хмарного ранку

ВРАНЦІ 10 червня 1925 року, коли призначено відліт нашої експедиції, над Москвою стояла хмарна погода.

Величезні сірі хмари повзли над самою землею. Пілоти незадоволено дивилися на небо.

А тимчасом уся Москва рано встала, щоб проважати експедицію. Один за одним під'їзять автомобілі, візники, трамваї, ідуть, піші, аеродром наповнюється людьми, що проважають. Гремить оркестра музики. Риков говорить промову, а біля нього зійшлися на товном пілоти та механіки, вже одягнені подорожньому, та тисячі тих, що проважають.

Я заглянув у кабінку аеропляна, на яким ми мали летіти, поклав туди свої речі—рівно 4 кіло, більше не можна,—дві пари білизни, приладдя для вмивання та важкий мавзер.

— По місцях!—лунає голосний гострий крик. Повертаюсь—пілоти вже сидять на своїх місцях. Вони величезні, в окулярах, закутані в хутро—і не впізнати чи то чоловік, чи то звірина,—тільки посмішки у

всіх добрі й веселі. Механіки розхитують міцні лопатки пропелера.

Ось уже стукає наш мотор, всі ми прилипли до скляних стін кабіни і дивимосся, як поперед нас щораз швидше розгониться „Латышский стрелок“, похожий на довгого зеленого коника, як він починає плигати по траві і раптом рішучим плижком кидається в повітря, круто повертає назад і вже високо несеться повз наші вікна, над ангарами, над недалекою церквою, і мчить до сірої озії низьких швидких хмар.

Слідом за ним—ми. Швидко миготить у вікнах зелене поле. Кілька секунд—і натовп уже далеко. Московські механіки пускають швидше нашого аеропляна. Лунко, лунко починає співати мотор, і ми мчимо з шаленою швидкістю, роблячи велетенські плижки. Зелене поле іде кудись униз і люди стають чорними крапками. І ось уже праворуч, на десяток сажнів нижче, раптом мчить назустріч і відразу ж тікає назад позолочений хрест якоїсь московської дзвіниці.

Великий переліт почався...

Що далі, то гірше

Для руських авіаторів переліт Москва—Монголія—Пекін був перший великий міжнародний переліт. До війни імперіялістичної про це й мріяти не можна було, а після

радянської війни ми були бідні. У нас були такі погані аеропляни, що їх літуни називали трунами,—звісно, нам нічого було й думати про такі перельоти.

Проте, і на Заході грандіозні повітряні експедиції на тисячі верстов почалися тільки за два-три роки до Пекінського переліту.

Але в руських авіаторів давно вже свербіли руки. Хотілося позмагатися з французькими лейтенантами і англійськими майорами. Спочатку наші пілоти облетіли всю Радянську Росію, а потім оголошено уже й переліт Москва—Монголія—Пекін. Коли закордонні газети передрукували наші повідомлення про те, що радянські авіатори пускаються в далекий небезпечний шлях, чужоземці поставилися до цього з недовірою. А особливо ніхто не хотів йняти віри тому, що полетять аеропляни, збудовані на руських заводах. Навіть япанці, італійці, та багато ще інших літали тільки на кращих французьких машинах.

І якби хоч якийсь звичайний політ, а то переліт через увесь азійський суходіл, де на всьому шляху природа поставила одну за одною небезпечні перешкоди.

Ворог літуна—не повітря, а земля.

Найважче, найнебезпечніше—це знятися із землі, а потім сісти на неї. Коли б аероплян міг, як птах, сідати будь де, там, де

заманулося б літунові, можна було б сказати, що питання про завоювання повітря вирішене остаточно. А от якраз і біда, що це далеко не так. Щоб підійнятися й сісти безпечно для аеропляна, треба рівного майдану до півкілометра завдовжки й завширшки.

А тут на шляху спочатку лежить Урал, де гори та урвища, де всі схили поросли лісом. Далі безмежний сибірський степ з величезними болотами, на яких сідати неможливо. Ще далі—славнозвісна тайга: дві тисячі кілометрів суцільного лісового моря, де не тільки аероплянові, а й мусі сісти ніде, де ростут високі кедри з товстим гіллям та густі сосни, де чорні пащі лісових пожеж вишкіряють зуби обгорілих пеньків, де зроду не бував чоловік, де хазяїнують тільки ведмеді та вовки. А за тайгою—Байкал—холодне озеро-море. Страшні речі оповідають про вихорі, які раз-у-раз проносяться над цим озером з крижаною водою. А за Байкалом—кряжі диких Монгольських гір, а найвищі гори Хамар-Дабан, запирають шлях до Монголії. Потім Ургінський аеродром, схований в урвищі між високими кряжами на висоті півтора кілометра. Ще далі—пустеля Гобі, де не пролітав до нас жоден аероплян, і, нарешті, перед самим Пекіном стоїть так само грізний Калганський кряж, скелястий і дикий, вічно закутаний важкими хмарами.

Отже, що далі, то гірше.

Наші аеропляни

Всього летіло шість аероплянів. Усі не-однакові, неоднакових систем, з неоднаковими моторами, з неоднаковою швидкістю. А це в дорозі дуже, дуже незручно.

Були в нас два поштових аеропляни, збудовані на руських заводах з руськими моторами. Це були прекрасні аеропляни. Мотори в них були могутні,—вони могли летіти із швидкістю 200 кілометрів на годину. Прекрасні тривкі машини! На них можна перевертатися в повітрі, робити мертві петлі, падати каменем униз. На них летіли прекрасні пілоти Громов і Волковойнов. Був ще один аероплян, схожий на перших два, але мотор у нього був не такий дужий і йшов він багато тихше, ніж уся ескадрилля. На ньому летів Скатов. Потім ішло два „Юнкерси“—сріблястобілі великі жуки, важкі, видні літаки, годящі для невеликих перельотів, по європейських повітряних шляхах. В такий великий переліт вони ніколи не ходили. Ніяких трюків на них не можна робити. Коли „Юнкерс“ вийде із свого звичайного становища, то все пропало. На „Юнкерсах“ летіли Поляков та Найденов.

Більшу частину шляху мені довелося летіти на аеропляні „Латышский стрелок“. Щиро кажучи, це була дуже погана машина, збита із всіляких випадкових частин. На-

віль ми, руські, не вірили в те, що цей аероплян долетить до Пекіна. А німецькі інженери сміялися в очі пілотові й казали, що тільки божевільні можуть літати на таких аероплянах.

Летів на ньому зовсім не божевільний, а Томашевський...

Хто не знав, тепер уже небіжчика, пілота Томашевського?! Багато подвигів було за цим старим повітряним вовком. Йому кажуть, що „Латышский стрелок“ не долетить до Пекіна, а він гляне зневажливо на свого субесідника, змірить його з ніг до голови та й промовить:

— Подивимося ще, як інші долетять, а про мій аероплян побалакаємо в Пекіні.

Томашевський завжди був певний того, що найкращий аероплян той, на якому летить він сам.

Перші зустрічі

Тонкою ниткою, рівною стрілою біжить просто на схід жовта смуга. Це—шосе на Нижній та Казань. Воно показує шлях краще за компас.

Ось уже місцевість стає нерівна. Десь у далині підноситься якась складка ґрунту, і мій сусіда, московський журналіст Міхельс пише мені в бльокнот: „Волга“.

Розмовляти не можна. Мотор шумить так дуже, що однаково нічого не почуєш. Ки-

даємося до вікон і стежимо, як зростає на наших очах тонкий голубий струмінь, як зливається він з іншим таким самим струменем, а біля того місця, де зливаються обидві річки, бачимо строкату пляму великого міста.

Це Нижній. Ось уже блиснуло біле коло внизу, на аеродромі, ліве крило аеропляна пішло вниз, а через кілька секунд ми вже несемося до землі, будинки ростуть на наших очах, як у казці, і біжать, біжать, поки ми м'яко, без підкидань, сіли, ніби на хвилю, в зелену траву аеродрому.

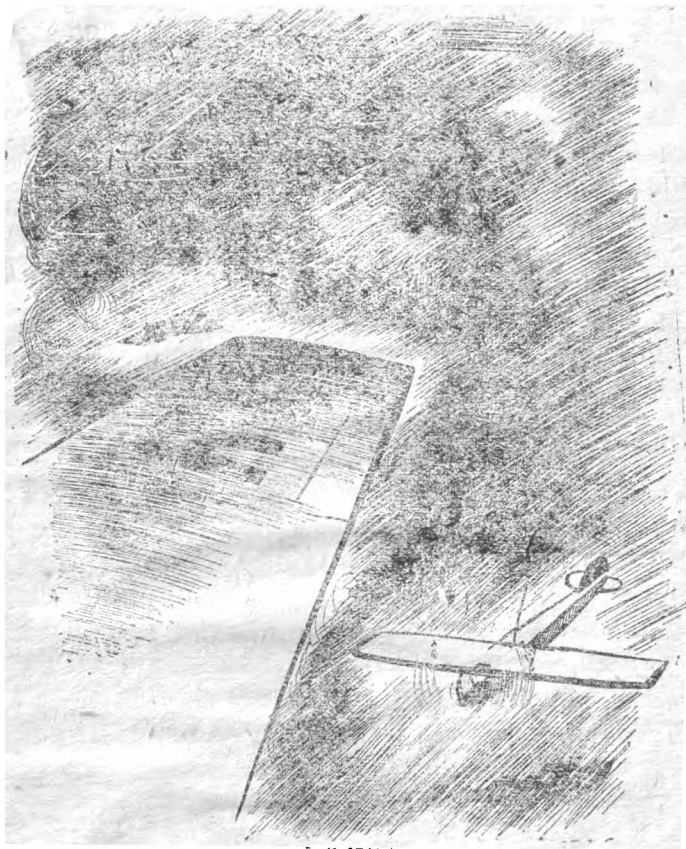
Всі ми схилюлися до скла. Аероплян біжить, як автомобіль, а назустріч мчить величезний галасливий натовп. Майорять прапори, квіти, гасла, чітко щось викрикують загони піонерів. Найгаласливіші, звісно, комсомольці. Ми виходимо з наших кабін. Назустріч нам тягнуться руки. Ми тиснем їх, здоровкаємося, знайомимося і весело сміємося. Закінчився мітинг, на якому виступали пілоти, велетень Шмідт, начальник нашої експедиції, виступали представники преси,—і ось гостинні нижньогородці мчать нас на автомобілях до готелю, де чекає на нас обід. Через дві-три години ми знову на аеродромі і під голосні оплески проносимося по прекрасному нижньогородському аеродрому.

Важко сказати, де краще, де доброзичливіше зустрічали нас із усіх цих численних

міст Союзу, в яких ми були кілька годин або кілька днів. Казанці на нашу честь справили ціле народне святкування. Омці три доби не випускали нас з бенкетів та мітингів. Але ніщо нам не дало, такої радості, як селянські з'їзди біля сибірських аеродромів. За сто, двіста, а то й триста кілометрів приїздили сибірські хлібороби тільки для того, щоб поглянути на наші аеропляни. Ми влаштували мітинги серед возів. Хтось із нас злазив на воза і оповідав селянам, куди ми летимо, навіщо летимо і що це за білі сріблясті машини, на яких ми робимо по 200 кілометрів на годину.

Крізь дощ і бурю

Переліт до Нижнього Новгороду відбувся без пригод. Також безпечно пролетіли ми й до Казані. На шляху од Казані до Саранулю ми в повітрі потрапили на величезні, моторошні, грозові хмари. Грімів грім, блистіла блискавка, чорнів і димом брався похмурий обрій, а праворуч і ліворуч од нас, то вище, то нижче чорними кранками неслися безстрашні машини. Пілоти крутилися між сірими озіями хмар, ухиляючися від простого шляху на цілі десятки кілометрів убік. Ось лівіше од нас і трохи вище, ніби в самій хмарі, чорною маленькою тінню проноситься аероплян Громова. Могутня машина спра-



Чорними крапками несуться бозстрашні машини.

висься з вихорем, і дощем, — тому Громов менше за нас дбає, як би обійти хмари.

Почерев кожної хмарий де вихор. Коли ероплян підходить до сірої озії, якось голосніше й тонше співають тріси, якось інакше гудить пропелер і аероплян колишеться, як на великій коліспі. Коли ми дивимося назад, на аероплян, що йде за нами, і бачимо, як він починає кидатися з боку на бік, вгору і вниз, нам здається, що це хтось на довгій гумовій стьожці тримає сіру бабку: гума стягується, і аероплян-іграшка кидается, як дитячий м'яч на тонкій гумовій нитці.

Та ось унизу блиснула Кама і на її високому березі показався Сарапуль. Спуск у Сарапулі міг закінчитися для нашої експедиції дуже сумно. Сарапульці дуже неуважно поставилися до зустрічі аероплянів. На аеродромі не було умовних знаків, не горіли вогнища, — тому пілоти не знали, як треба сідати і в який бік дме вітер, а сідати ж обов'язково треба проти вітру. Вітер гальмує і спиняє машину.

Ось уже жвавим натовпом підлітають до нас будинки Сарапульської околиці. Просто на нас мчить якийсь заводський димар, ось ми вже торкнулися колесами зеленого рівного поля, як раптом!.. Ми нічого не бачимо, перед нами встають якісь брудні водянні фонтани. Виявляється, що ми сідаємо у величезній, схованій у траві, калюжі. Тільки

великий досвід і спокій наших авіаторів дозволили безпечно нам сісти, не перевернувши жадної машини.

Незабаром ми довідалися, що до Сарапуля прибуло тільки п'ять аероплянів. Волковойнова нема й нема... Тільки надвечір він прилетів.

Уже було поночі, аеродрому майже не видно було зверху, а коли ми схотіли запалити вогнища, то виявилось, що немає сухих дров... Волковойнову довелося сідати наугад. Аероплян спинився за три-чотири метри біля якогось муру і, можна сказати, тільки чудом справа так добре закінчилася.

Але і влетіло ж за це сарапульському комендантові од Шмідта! Волковойнов оповів нам, що за 120 кілометрів од Сарапуля він мусів був сісти на поле, бо в нього лопнула рурка, що подає олію до мотора. Сів він безпечно, але потім виявилось, що піднятися з цього місця майже неможливо. Аероплянові ніде розбігтися. Та він ні за що не хотів одставати од експедиції. Вилив із баку п'ять пудів бензини, зняв пасажирів та запасні частини і, проте, догнав повітряну ескадру.

Ще нижче повзли сірі важкі хмари, коли ми удосвіта вилетіли із Сарапулю. Друга наша зупинка була в маленькому мальовничому місті, що розташувалося на підгір'ї Уралу, — Красноуфімському. Тут нас зустріли

дуже добре і радісно. Але не обійшлося без курйозів. Красноуфімці обчепили аеродром живим ланцюгом молоді, що побралася за руки. І ось ми літаємо над аеродромом, а пілоти не знають, як сісти, щоб нікого не зачепити. Та раптом один із них низько спускає машину і з страшним шумом мотора падає мало не на голову людям, що зібралися нас зустрічати. З переляку всі тікають, а у ворота, отак зроблені, одна за одною сідають наші машини.

Над Уралом

Далі наша зупинка вже в Сибіру. Навіть у столиці Уралу, Свердловську, ми не спинялися, бо там аеродром дуже малий для спуску шести аеропланів.

Зеленими хвилями замиготіла внизу земля. Вузькими примхливими стьожками біжать чисті гірські річки, а сині озера блищать внизу, як коштовні сапфіри, оздоблені пуховими зеленими килимами. Містечка, села, заводи й хутори кольоровими плямами розташувалися по берегах річок, біля залізниць, по глибоких уральських долинах. За Свердловським починається схил Уральського кряжу до сибірських долин. Спочатку під нами біжить недобудована залізниця до міста Шадринського, а потім і вона губиться в розлогих уральських лісах.

Біля 200 кілометрів летіли ми за компасом, не знаючи, чи вийдемо ми правильно на Великий Сибірський залізничий шлях. Усі ми уважно дивимося наперед і ось, на рещті, хтось із нас помітив унизу сіру стюажку, що тікає на схід. Ось вона розбіглася на високий міст, завершила до лісу, закрутилася петлею на північ і простою стрілою помчала по великій сибірській рівнині.

Сибір

Прекрасний аеродром у Кургані, можна мчати на який хочеш бік і один і два кілометри. Та і вся місцевість навколо на цілі сотні кілометрів—справжній аеродром: рівно, рівно, ні пагорків, ні ярів.

Відпочили, виснажилися, а надвечір, коли стала не така спека, полетіли далі, до Омського. Все такою самою рівною стрілою мчить на схід залізниця, а над нею один за одним несуться шість металічних птахів. Унизу, праворуч і ліворуч, сріблястими плямами блищать висохлі солоні озера і подекуди чорніють широкі розлогі болота. Сонце стоїть ще височенько, аеропляни колишуться, як кораблі в морі.

Вже смеркало, коли на обрії блиснула широка смуга повноводого Іртиша, і на високому березі з'явилися обриси великого міста із заводськими димарями, і з залізничною стан-

цією—столиці Західнього Сибіру, Омського. В Омському теж прекрасний аеродром, проте, нам тут не дали навіть як слід подивитися. Хвилі квітів, прапорів, хвилі народу й вітань затопили нас остаточно. Такої зустрічі, яку нам зробили в Омському, не було, мабуть, на всьому нашому шляху до кордону. Якийсь високий чоловік із букетом квітів, що був не тонший за людину, стяг Томашевського, що був ще в робочому костюмі, із аеропляна і, обіймаючи його, кричав:

— Аполінаре, любий, ти герой! Ось тобі квіти!

З усіх боків тяглися до нас руки з квітами і просто дружні руки. Звісно, відпочити нам в Омському не пощастило—нас розривали: тут бенкет, там мітинг, після мітингу ще бенкет, після бенкету ще мітинг.

Два дні пробули ми в Омському,—після нього zostалися гарні спогади і хворі плунки.

Полетіли далі до Новосибірську. Та ж сама рівнина під нами, але тут уже на цілі сотні кілометрів тягнуться болотяні землі і аероплян тут сіпає дужче. Ми з пілотом Томашевським найраніше прилетіли на Новосибірський аеродром. Настак рано ніхто не чекав, тільки двоє червоноармійців дбайливо приробляли до стіни ангару величезні білі літери:

„ДОБРО..“

І ми догадалися, що далі буде „пожалувать!“. Через півгодини зібralися на аеродромі всі наші аеропляни, а з міста на аеродром пішов, як повинь, великий патовц.

Новосибірці зустрічали нас із тією самою сибірською гостинністю і урочистістю. Знову мітинги й бенкети без кінця.

В столиці Сибіру ми пробули п'ять діб.

Над зеленим морем лісу

Ми пролетіли біля чотирьох тисяч кілометрів, а найлегша частина шляху зосталася позад нас. За сто кілометрів на схід од Новосибірського починається суцільне море сибірських кедрів і високих віковичних сосен, — воно тягнеться безперервно до самого Іркутського на 1800 кілометрів.

Вузькою стьожкою прорізує тайгу лінія залізниці. На перетинку її з великими сибірськими ріками вирости міста, станції обросли селищами, але праворуч, і ліворуч на північ до самої полярної тундри і на південь до верховин Алтайських та Саянських гір розливається зелене море лісових нетрів. До самих телеграфних стовпів підступили вони. Навіть сибіряки-мисливці бродять тут, додержуючися рік, знайомими стежками. Ведмеді ламають важкими ступнями падалишне гілля. Буря ламає віковичні стовбури, пада-

ють покоління велетнів-кедрів, гниють, а на їхніх трупах виростають нові непроникаві пущі. Нескоро ще людина завоює сибірську тайгу!

Політ над такими лісовими масивами надзвичайно небезпечний. Поки аероплян мчить у повітряному просторі, йому однаково, чи летіти над морем, містом, чи над великим лісом, проте коли в моторі щось зіпсується, а це трапляється часто-густо, пілотові треба сідати на землю. Та де ж сісти, коли внизу на тисячі кілометрів розляглося море зелених верховіть?

На нараді усіх пілотів довго обмірковували ми питання, куди всетаки краще сідати, якщо зіпсується чи спиниться мотор: на дерево чи на залізницю? Томашевський оповів, що йому вже одного разу траплялося сідати на ліс і до певної міри щасливо. Машина поламалася, але люди zostалися живі. Поляков також одного разу сів на дерево Петровського парку. Машину він також поламав, сам zostався цілий, а на механіка напав правець.

Як виявилось, охотників сідати на залізницю було менше, бо дуже вже важко точно спуститися на вузьку смугу між двома коліями. не знавш, відкіля вітер дме, крилом можна зачепитися за телеграфний стовп, а тоді аероплянові загрожує не менша небезпека, ніж під час спуску на ліс.

Думали, думали і, нарешті, зробили мудрий висновок: хай кожен пілот сідає там, де він хоче.

Мабуть, розумніше нічого не можна було й придумати. Вирішили тільки, що летіти треба в строгому порядку, не тікаючи один від одного, щоб можна було допомогти товаришам, коли з ними трапиться нещастя. Один із пілотів радив летіти, як можна вище, кілометра на три над землею, бо аероплянові краще вибирати місце для спуску, коли він вище. Але коли ми zostалися вдвох, Томашевський сказав:

— Чорта лисого я летітиму високо: однаково скрізь тайга, скрізь ліс. Летітиму над самою тайгою, принаймні, аероплян швидше йде вниз у щільніших шарах повітря.

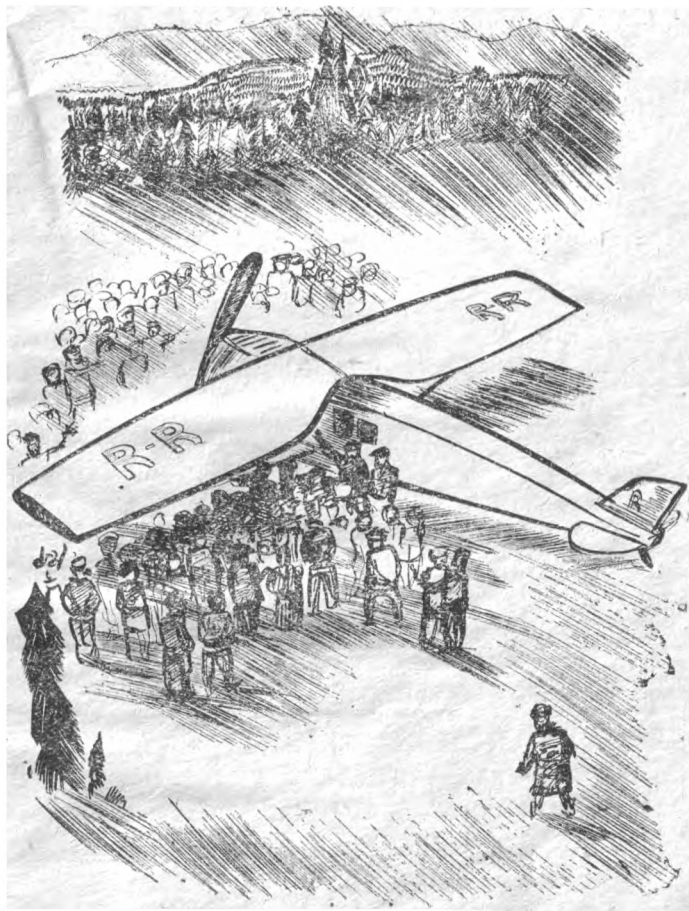
Заблукали

Знову ми на аеродромі. Ще поночі. Через півгодини тільки повинно виглянути сонце, а механіки в синіх робочих костюмах уже клопочуться біля моторів. Знову перпі. вилітаємо ми з Томашевським на аероплян „Латишский стрелок“. Попервах тільки рожева смуга показувала місце, де незабаром повинно було зійти гаряче червоне сонце.

Над землею повзуть густі сірі тумани. В Новосибірському я не виснався, тому, схилившись в кутку кабіни, задрімав.

Прокидаюся. Внизу однакова картина: непорушне зелене морелісу і сірі плямитуману. Поглянув на годинника, потім на мапу, знайшов приблизно місце, де ми перебуваємо, і бачу, що незабаром повинна показатися ріка. Минає 15, 20 і 30 хвилин, а ріки немає й немає. Летимо ще півгодини, а ріки все немає. В цей час на обрії, десь дуже далеко, вимальовується високий синій мур лісистих гір. Мабуть, далеко ще до них, проте гори високі, справжній гірський кряж. Дивлюся на мапу—немає таких гір на нашому шляху і бути не мусить. В чому ж річ? Чую мотор стука якось по-іншому.

— Оце тобі й на,—думаю,—невже зіпсувався?—Дивлюся вниз, а внизу—розлогий дикий луг, кращого аеродрому й не треба. Праве крило аеропляна йде вниз. Томашевський робить крутий віраж, ось іще віраж, іще і ще,—і за дві хвилини наша машина мчить серед високої трави по рівному косовиську, а назустріч нам, як скажені, мчать десятки й сотні корів, биків та овець. Аероплян спиняється. Я довідаюся, що Томашевський загубив дорогу й спустився для того, щоб узнати, де ми є. Дорогу ми загубили через хмару туману й замість летіти над Великою Сибірською залізницею, пішли над іншою залізничною лінією, яка йшла на південь до Кузнецького басейну, до Алтайського гірського кряжу. Все це ми взнали од селян,



Ніколи ще жаден аероплян не залітав у ці місця.

які з цікавістю розглядали наш аероплан, хоч попервах навіть боялися підійти до нас. Ніколи ще жаден аероплан не залітав у ці місця.

Я влаштував тут невеликий мітинг, а потім ми, не гаючи часу, піднеслися у повітря й полетіли на північний схід, щоб догнати інші аероплани.

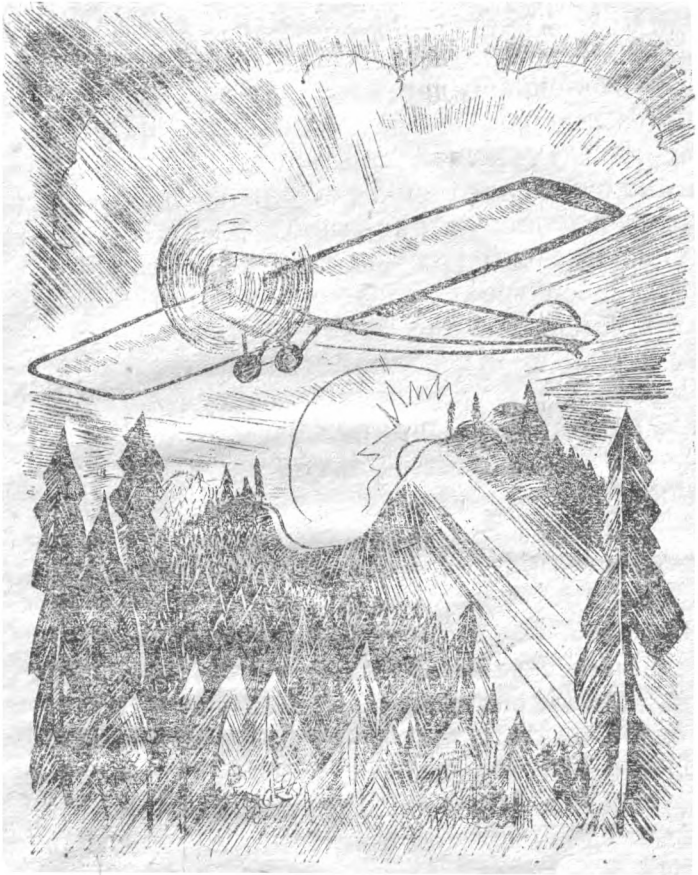
Ризикований переліт

Це був ризикований переліт. Щоб не повертатися назад, ми полетіли над одною з найдикіших ділянок тайги, де немає ні дорог, ні рік, нічого, крім суцільного зеленого моря та чорних пожарищ.

Але небезпека полягала не тільки в тім, що ніде було б сісти, коли б зіпсувалося щось. Крім всього цього, у нас було в обріз бензини. Ми приблизно вирахували на мапі відстань до маленького міста Маріїнського, — Томашевський вирішив, що вистачить. А коли не вистачить, ну, що ж! Тоді доведеться сідати в тайзі, в диких лісових нетрях, де легко загинути навіть тоді, як щасливо спустишся...

Земля не приймає

Коли промайнула поперед нас сіра смуга залізниці, ми зрозуміли, що мотор не зрадив і що ми тепер на певному шляху. Через



Ми пролетіли над одною із найдикіших ділянок тайги.

п'ять-десять хвилин під нами вже сірі, закурєні вулиці Маріїнського. Місто невелике, на березі маленької річки, а навколо—болота і тайга, що щільно підступила до міста. Починаємо кружляти над міськими вулицями. Немов навмисно—віде ні одного димка. Неділя, всі на вулицях, мабуть, всі пообідали і навіть з бовдурів не йде дим. Ось за містом щось вроді аеродрому. Рівний невеликий майданчик, на землі намальовано чорне коло, а посередині—щогла й трибуна. Чорне коло, це значить—літунам сідати не можна, а через щоглу й трибуну ще менша можливість сідати на цьому майданчику.

А внизу на майданах і закурєних вулицях метушиться натовп хлоп'ят,—куди аероплян, туди й вони. Швидкі, як зграя горобців.

Томашевський кружляє над містом і шукає, де б сісти. Далі однаково летіти не можна: навколо тайга, а бензини зосталося тільки на дні бака.

Ось біля залізниці невелика галявина, заросла низьким чагарником. Аероплян на гнучких крилах мчить до низу і ми вже біля самої землі. Невже сядемо?

Дивлюся у вікно,—швидко, як вихор мчать на нас телеграфні стовпи і здається, що ось літак налетить на них і заплутається в дротіві.

Та ось скаженим темпом застукав мотор: знову штовхнуло і машина вже в повітрі, а страшні стовпи пропливають внизу біля самих коліс. Останньої секунди Томашевський зірвав аероплян угору, і ми знову кружляємо над містом, а хлоп'ята внизу вже не знають, куди їм бігти. Їм не зрозуміло, де ж, нарешті, сяде аероплян.

Знову спускаємося на той самий майданчик, тільки в іншому напрямку, знову перед нами нова небезпека—високий залізничий насип, знову Томашевський кидає машину в повітря і ми знову кружляємо над містом, безярикульні, з останніми краплями бензини. Здається, що земля не хоче нас прийняти...

І втретє, знову не щастить. Цього разу ми ледве не натрапили на якийсь фабричний паркан. Тільки на четвертий раз Томашевський одгадав напрямок вітру і ми, нарешті, сіли.

Ось уже машина обважніла на бігу. Дивлюся в вікно й бачу, що знову якась чорна риска набігає, наближається із страшною швидкістю. Здається, яма... Трохи штовхнуло—і яма вже позад нас. Аероплян щасливо перескочив через цю перешкоду.

Зелена стіна виростає замість чорної ями і через секунду ми вже занурюємося у високе зелене жито, що вже налилося.

За кілька годин, пославши телеграми до Москви й Красноярського, про те, що ми

щасливо закінчили нашу пригоду, ми вилетіли до Красноярську. Над самим містом Томашевський поклав собі випробувати „Латишского стрелка“ на висоту. Він підійняв його на два з половиною кілометра над землею і тим довів, що може летіти й далі через Хамар-Дабанський кряж. З цієї величезної висоти ми кілька хвилин каменем надали униз і щасливо спустилися на прекрасному, зарослому травою, аеродромі.

Свіжого росяного ранку ми знялися з красноярського аеродрому і за п'ять з половиною годин були в Нижньоудинську.

Од літунів вимагалася виїняткової уваги, бо тайга скрізь горіла, закриваючи димом залізницю. Особливо важкий був шлях між Нижньоудинськом та Іркутськом. Тут вільною стихією гуляли пожежі по безмежних просторах тайги. Місце тут пагористе, а залізничний шлях раз-у-раз ховається в урвищах і в тіні зарослих лісом пагорків.

Страшно заблукати в цих місцях. Питочкою витяглися біля залізниці рідкі міста та селища, а праворуч та ліворіч на тисячі кілометрів залягли ліси, пустелі й тундри. Але уважність і уміння перемогли небезпеку.

Ми вже в Іркутському. Жаден мотор не спинився. Шість аероплянів пролетіли 2.000 кілометрів тайги без нещасливих пригод.

Ескадрилля розпорошилася

Попереду нова перешкода—Байкал та Монгольські гори. Механіки вдруге роблять капітальний огляд усіх моторів і туманного ранку аеропляни підносяться над холодним озером-морем. Тут ніхто ніколи не вивчав повітряних течій, бо аеропляни тут майже ніколи не літали. Але відомо всім, що влітку й взимку над Байкалом проносяться страшні вихорі неймовірної сили. Серед іркутських жителів живе в пам'яті випадок, коли в одного білот'вардійського пілота, що піднісся над Байкалом, вихор обірвав обидва крила, а сам пілот з мотором каменем упав у озеро.

І цього разу Байкал був зрадливий і вередливий. Сонце так і не піднеслося над його синіми водами, а з того берега насунула густа пелена туману. І ось у небі, над священним озером-морем, вперше за весь шлях розпорошилася наша ескадрилля,—довгий час ні газети, ні начальники експедицій не знали, де аеропляни і що з ними трапилося.

„Юнкерси“ повернулися до Иркутську. Громов і Волковойнов поклали собі пробитися крізь пелену туману, але мусли були спуститися в Верхнеудинську. Єкатов та Томашевський пішли просто на Ургу. Це був надзвичайно ризикований крок. Ми потра-

пили в смугу туманів та дощів, що охопила всю Східню Азію. Ці два аеропляни опинилися в повітряному океані над дикою гірською країною, де немає ні залізниць, ні шосе, нічого, щоб показувало шлях.

Велика й пустельна Монголія. Вона посідає просторинь більшу, ніж Німеччина, Франція, Бельгія та Голандія, складені до купи, а на цьому просторі живе тільки 500.000 монголів-кочовників. Летіти над такою країною небезпечно навіть гарної години, а під час дощів і непогоди тільки безумний може летіти над Монголією. Верховини підносяться на висоту двох кілометрів доводиться йти на величезній височині, а столиця Монголії, Улан-Батор-Хото, притулилася в глибокому урвищі біля священного підгір'я Богдо-Ола.

Важко згори, та ще крізь олив'яні озії хмар, знайти це невелике місто в хаосі Монгольських гір. І Якатов і Томашевський не долетіли до Улан-Батора. Вони заблудилися й сіли в горах, зробивши чудесну посадку.

Цим польотом вони обидва заслужили славу сміливих і спритних пілотів. Вони зробили все, що могли,—більше зробити неможливо. Тільки за кілька днів вони одержали запас бензини і прилетіли до Улан-Батору. Слідом за нами прилетіли й „Юнкерси“. Громов та Волковойнов.

Улан-Батор

Тут, в Улан-Баторі, вперше зустрічав нас чужий нарід, але й тут ми почували однакову щирість зустрічі, однакову радість нашому прильотові. Цілий тиждень пробули ми в гостях у монголів. Тут було на що подивитися. Ми носилися по цьому азійському місті, забираючися в палаци та храми, в китайські крамниці та монгольські установи, вивчаючи життя країни та придивляючися до монгольського народу, який тільки тепер починає жити культурним життям.

Монгольською державою керує тепер революційний уряд, який має жвавий зв'язок із Радянським Союзом. Ми ділимося досвідом з Монголією і вона швидкими кроками йде зараз по шляху культури й освіти.

Де Томашевський

Аеродром в Улан-Баторі лежить на висоті півтора кілометра, а його з усіх боків обступили зубчасті скелясті гори. Підйом з такої високої площини важкий для перевантаженого аеропляна, всі проте шість аеропланів знімаються в повітря щасливо, роблять кілька кругів над містом, набираючи висоти,— і ось ми вже несемося над скелястими верховинами, за якими на тисячі кілометрів

розляглася друга в світі, своєю площею, пустеля Г'обі або Шамо. Під нами сотнею тоненьких ниточок крутиться Калганський шлях, наш єдиний дороговказ у пустелі. На цей переліт ми взяли з собою по кілька термосів з гарячою кавою, запас шоколяди та консервів. Якщо доведеться спуститися в Г'обі, то тут ні за які гроші не здобудеш ні краплі води, ні шкуринки хліба.

Ось уже гори zostалися позад нас, під нами стелиться кам'яна пустеля, а поперед нас росте темна майже чорна хмара. Ще десять хвилин, і ми бачимо, що обрій затягло дощовими смугами, а краї вихоря, що йде просто на нас, зайшли так далеко, що, здається, ніяк не можна обійти цього грізного велетня. Це йде славетна монгольська сарма, грозвий вихор з берегів Тихого океану.

Аеропляни один за одним завертають на північ. Летимо десять—п'ятнацять хвилин, а хмари все ще перед нами і тільки на самому російському кордоні, над ясним струменем якоїсь річки, ми повернули назад, перетнувши північний край хмари.

Насилу знайшли ми знову ниточки Калганського шляху. Біля невеликого селища Удде, що складається з двох будиночків, спускаємося на каменястий рівний майдан.

Незабаром п'ять наших аеропланів вишикувалися низкою під простим палючим промінням літнього сонця.

Нема тільки Томашевського.

Чекаємо його годину, дві. Заболіла шия дивитися вгору на гаряче пустельне небо в надії, що відкілясь з'явиться сіра гудюча крапка.

Спека. Скидаю пальто та капелюш і йду до єдиного величного будинку, в якому живе телеграфіст. На холодній долівці розкладаю пальто й враз засинаю. Але мені нещастить заснути після безсонної ночі в Улан-Баторі перед одльотом.

— Товаришу Лебеденко, прокиньтєся!

Паді мною Шмідт. У нього стривожене обличчя.

— А Томашевського так і намав. Беріть автомобіля, їдте назад у напрямку до Улан-Батору!

І ось за п'ять хвилин я мчу із жахливою швидкістю по колії, розмитій дощами, перелітаючи із пагорка на пагорок. Але перед нами ввесь час гола безмежна пустеля, тільки кістки верблюдів, биків та людей лежать біля дороги та великі чорні орли кружляють у пекучому повітрі. Кілька годин мчали ми, не зменшуючи швидкості, гарячий вітер палив обличчя, а очі боліли з напруження. Проте, нам повезло. Ми зустріли автомобіль, на якому їхав до Удде механік Томашевського, Камищов,—од нього ми довідалися, що в Томашевського лопнула рурка і він, не зважаючи на великий вітер, мусів

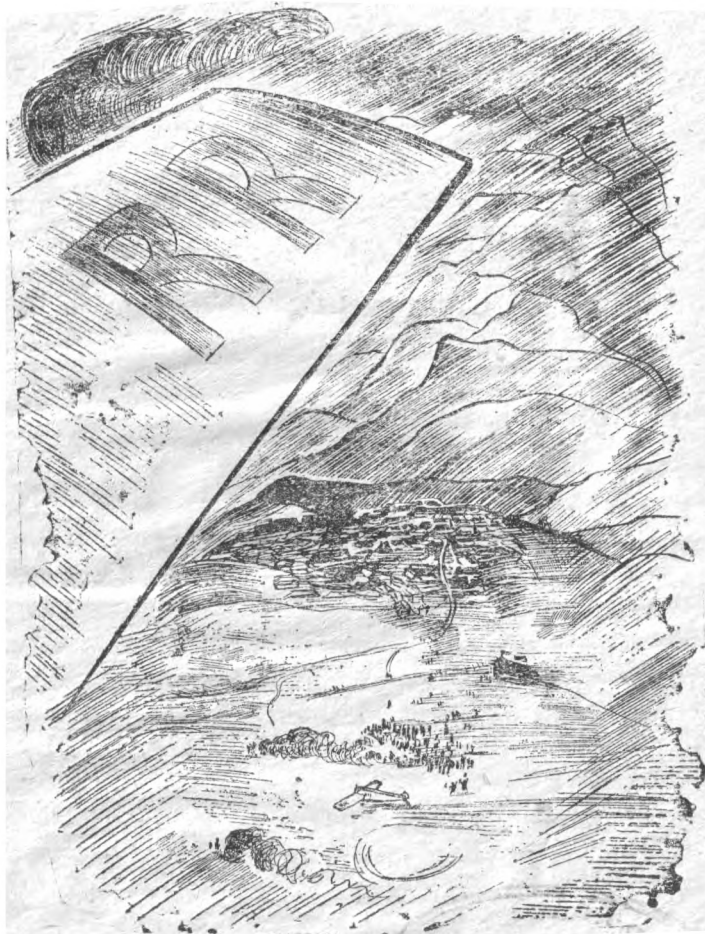
був сісти в пустелі. Йому не пощастило одгадати напрямок вітру,—тому бурхливий боковий шквал перевернув аероплян догори колесами. Тепер „Латишский стрелок“ лежить безпорадний у пустелі за 180 кілометрів од найближчого житла.

Ми повернулися в Удде. Уся експедиція дуже жалкувала, що біля самого порога Китаю потерпів аварію аероплян, який, може, більше, ніж інші, хотілося довести до мети, бо ніхто не вірив, що Томашевський буде в Пекіні.

Аварія «Правди»

Другого ранку ми полетіли далі. Ходовий вітер збільшив швидкість аеропланів,—другу частину пустелі ми пролетіли за якісь тричотири години.

Біля невеликого китайського сільця Мяо-Тань нас чекала ще одна прикрість. Я летів у цей час на „Красном Камвольщиківі“, апараті системи Юнкерс. Ми вже кружляли над зеленим непривітним полем, на яким було намальоване біле коло і підносився дим з умовних огнищ. Перша сідала „Правда“—теж Юнкерс, на яким летів начальник експедиції. І, от, я бачу, як далеко внизу сріблястий метелик торкнувся землі, як він раптом якомсь дивно підплигнув, нахилився набік і спинився, незвичайно підійнявши одне крило.



~~Церква сідала "Правда".~~

Ми відразу ж зрозуміли, що з „Правдою“ трапилось нещастя. Дуже обережно сідав наш аероплян поруч „Правди“. Для нас запалили ще двох огнищ, щоб точніше позначити, безпечно для спуску, місце. Через це ми, та й інші аеропляни, сіли щасливо. Тут ми довідалися, що в зеленій траві поля, що було за аеродром, ховався пагорок, об який і вдарилися колеса „Правди“.

„Правда“ мала жалюгідний вигляд. Сріблясте тіло аеропляна зігнулося, всі стерна поламалися, троси порвалися, а замість коліс—якась каша.

В маленькій китайській сільці, біля взгір'я дикого, закутаного хмарами Калганського кряжу, ми пробули кілька днів,—а дня що його призначив нам пекінський уряд, ми вилетіли в останній переліт. За дві з половиною години три наших аеропляни, перетнувши важкі хмари над гірським ланцюгом, спустилися на залитий сонцем і святковим натовпом пекінський аеродром. За кілька годин прилетів і четвертий аероплян, що мусів був повернутися до Мяо-Таньо, бо в нього в дорозі зіпсувалася рурка.

А через чотири дні, несподівано для всіх, прилетів і Томашевський, який зумів у пустелі, за сотні кілометрів од житла, перевернути і справити свого аеропляна.

Людська воля перемогла! „Латишський стрелок“, який, на думку німецьких інжене-

рів, не міг долетіти навіть до Уралу, щасливо поборовши всі перешкоди, прилетів до далекої столиці Китаю.

Пекін зустрічає експедицію

Зустріч, яку нам зробив Пекін, скидалася на величезне радісне свято. За один мах натовп молоді оточив усі аеропляни,—пілотам, справді, нікуди було сплигнути із своїх місць. Відкілясь з'явилися величезні г'ірлянди та букети квітів. Вони повисли на крилах і на пропелерах, що вже спинилися. Пілоти з руками, повними квітів, вклонялися праворуч і ліворуч, а натовп ставав що далі все галасливіший. Юнаки й дівчата, з прапорами, й плякатами, пробивалися крізь натовп до аероплянів. Ми бачили написані російською та китайською мовами вітання нашому народові та пілотам.

Невеликі гуртки молодих робітників разом кричали якісь привітальні слова, а з очей і почервонілих облич ми бачили, що вся ця зустріч щира, а зовсім не звичайна чемність.

Не менше години минуло поки ми змогли почати церемонії, якими керував комітет зустрічі. Церемонії ці тривали кілька днів. Усіх нас нагородили китайськими орденами. Всіх нас частували, показували місто та його околиці.

Це був час, коли в Пекіні хазяйнував Фін-Юй-Сян, який ще тоді не зрадив революцію і не розстрілював робітників та селян.

Переліт Москва—Пекін закінчився. Ми перші пролетіли над безмежним Сибіром, великим міжнароднім шляхом із Японії та Китаю до Європи. За нами пішли інші: японці, французи, італійці,—тепер аероплян вже нікого не дивує в містах і на станціях Великого Сибірського шляху. Аеродроми стали кращі, в тайзі з'явилися чисті місця, літати стало безпечніше. Тепер перелетіти із Москви до Пекіну можна за три-чотири дні. Але наш переліт до Пекіну досі називають Великим перельотом, бо ми перші пронеслися над тисячами кілометрів сибірської тайги, над пустелею Гобі, одкривши Великий повітряний шлях із Європи до Китаю.



35K

Q V

102-24



84-30



45