

Владимир Казаков



ПАРИТЕЛИ

Владимир Казаков

Парители

«Издательские решения»

Казаков В.

Парители / В. Казаков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-744583-6

Повесть о человеке, который мечтал стать птицей. Всю жизнь до самой смерти он конструировал деревянных птиц под названием «планер». Эта повесть о Владиславе Константиновиче Грибовском — авиаконструкторе, воспитавшем тысячи молодых ребят, которых и сейчас, и тогда называли не лётчиками, не пилотами, не планеристами — их называли — ПАРИТЕЛЯМИ!

ISBN 978-5-44-744583-6

© Казаков В.

© Издательские решения

Содержание

Глава 1. Сиротский институт	6
Конец ознакомительного фрагмента.	13

Парители

Владимир Казаков

Редактор Алёна Бессонова

Иллюстратор Алёна Бессонова

Дизайнер обложки Алёна Бессонова

© Владимир Казаков, 2019

© Алёна Бессонова, иллюстрации, 2019

© Алёна Бессонова, дизайн обложки, 2019

ISBN 978-5-4474-4583-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Автор книги Владимир Казаков – пилот-планерист, лётчик испытатель, командир вертолёта в гражданской авиации, писатель.

Глава 1. Сиротский институт

Слава жил в Петербурге. Раннее детство он помнил очень смутно, отрывками, отдельными эпизодами. Когда ему было три года, умерла мать.

Он стоял, прислонившись спиной к теплой печке, больная мать лежала в постели, по комнате ходили какие-то люди, тихо разговаривали. Стекла окна были розовыми от солнца. И мальчик не заметил, как свет заката превратился в пепельно-серый... Пепельно-серый цвет того дня сохранился в памяти.

Жили Грибовские на набережной Крюкова канала, рядом с Никольским рынком. Позади их дома находился дровяной двор, где в компании с другими мальчишками Слава играл. Часто ребята бегали на Садовую улицу, где ходила конка. Вскидывали на ходу в вагон с задней площадки, дергали за шнур сигнального звонка и, приведя в ярость кондуктора, на ходу же соскакивали.

За подобные проказы отец наказывал – ставил в угол. Скучая там в одиночестве, Слава разрисовывал обои на стене птичками и разными человечками.

Любил он с товарищами бегать на Крюков канал и на отрезке от Садовой до Фонтанки пускать кораблики.

Потом большой компанией ходили на площадь встречать войска, возвратившиеся с русско-японской войны.

Хорошо помнил Слава 1905 год, когда отец, мелкий почтовый служащий, с товарищами тщательно завешивали в доме окна, запирали двери и в этой таинственной обстановке вполголоса пели «Марсельезу».

Однажды среди ночи Слава проснулся от какого-то шума. В доме бегали, сустились люди. В большой тревоге Слава соскочил с постели и побежал к отцу. Тот лежал на кровати мертвенно-бледный и хрипел.

Отца не стало под утро, а мальчик все ходил и ходил по комнате, не помня себя, и закрывал рот рукой, так как ему сказали, что человек умирает, как только у него улетит душа, а улетает она только через рот. Других путей для души нет.

Славу взял к себе брат отца, военный врач, служивший недалеко от Новгорода в Селищенских казармах, расположенных на берегу Волхова. Но вскоре у дяди умерла жена, и Славу отправили к сестре отца, жившей под Петербургом в Колом ягах. Там мальчик стал учиться в начальной школе, а потом его определили на подготовительное отделение Гатчинского сиротского института. Он попал в третий пансион, где старшей воспитательницей работала запомнившаяся на всю жизнь Анна Александровна Пухлова, женщина умная и добрая.

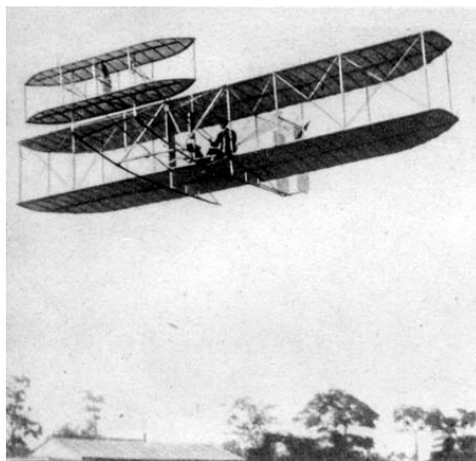
Сирот, подобных десятилетнему Славе Грибовскому, в институте собралось шестьсот человек.

Уже взрослым Грибовский с глубокой благодарностью и душевной теплотой вспоминал о времени, проведенном в сиротском институте, где дети жили в своем тесном мирке, со своими радостями и горестями, учились, порой шалили, увлекались рисованием, музыкой, гимнастикой, футболом, техникой.

В октябре 1909 года воспитанникам устроили экскурсию на Военное поле, где должен был продемонстрировать полеты на аэроплане французский авиатор Леганье. И они увидели полеты «знаменитого Жоржа». Десятки лет не сгладили картину, врезающуюся в память мальчика в тот день. Он часто вспоминал, как «аэроплан вывели из палатки, поставили против ветра, пилот Леганье сел в кабину, дал команду механику и тот руками дернул за пропеллер.

Аэроплан побежал, набирая скорость, и – о чудо! – оторвался от земли и полетел по воздуху. Все замерли, глядя, как человек летает. Летает как птица! Правда, эта птица через минуту полета, довольно неуклюже, плюхнулась на землю. Но что до этого! Ведь человек летал, летал

на машине, которая была тяжелее воздуха! В воздух взметнулись фуражки, шапки, люди кричали от восторга, приветствуя авиатора, который, слегка прихрамывая, плелся за аэропланом. «Ваузен» поставили снова против ветра. Леганье вновь поднялся, но мотор закапризничал, и французский авиатор опять прекратил полет. В третий раз аэроплан пролетел дальше, но при посадке потерпел аварию. Леганье уехал на родину, успешно летал там несколько лет, но в 1913 году трагически погиб, выпав из перевернувшегося в воздухе аэроплана «Гупи».



Демонстрационный полёт Жоржа Леганье

Наш городок сразу стал известен всей России. Шутка ли, гатчинцы видели, чего еще никто не видел в России, – человек летал по воздуху!»

С этого дня Слава Грибовский из коробок, щепок и бумаги стал строить воображаемые самолеты. Странные сооружения мало походили на аэропланы, так как мальчик не понимал, почему и как летает крылатый аппарат, а, следовательно, построить качественную модель не мог.

Но обстоятельства ему явно благоприятствовали. На Военном поле был организован настоящий аэродром. Здесь, правда, в первый раз в щель забора, Слава увидел настоящие полеты русских лётчиков.

А потом группа воспитанников сиротского института, «заболевших» авиацией, подружилась с авиаторами. С нетерпением они ожидали воскресенья, дня возможных прогулок в город, чтобы сходить на Военное поле и посмотреть на аэропланы. Авиационных механиков они засыпали вопросами. Ребят интересовало все: и детали устройства аэропланов, и моторы, но больше всего – авиаторы, которые, на их взгляд, были избранниками среди людей. Человечество ходило и ездило по земле, а пилоты-авиаторы летали по воздуху.

Ребята считали за счастье, если удавалось побывать в ангаре, пощупать своими руками плоскости аэроплана, потрогать мотор. Часами глядели они, как лётчики и механики возились у аппаратов. Мальчишки уже знали, что подготовка к полету – дело нелегкое, искусство полета людям дается трудно, они почти ошупью продвигаются по тернистому пути, полному разнообразных и опасных тайн. Именно в это время Слава с товарищами стали вырезать из всех попадавшихся журналов фотографии и статьи про авиацию, научились строить грамотные модели планеров и самолетов с резиновыми моторчиками. Одни из них летали, а других, правда, никакими силами нельзя было заставить подняться в воздух.

В классе можно было часто слышать:

– Эй, Райт, подойди-ка на минуту сюда! – И Слава Грибовский охотно откликался на этот зов.

В другой раз звучало:

– Слушай, Фарман, а как ты думаешь, до Луны аэроплан может долететь? – И друг Славы, Артемий Тихонравов, принимая «на себя» имя знаменитого тогда конструктора, пояснял, почему аэроплан на Луну попасть не в силах.

Было дело, что и на классных уроках Слава с Артемом занимались моделями. Однажды потихоньку доклеивали копию аппарата Блерио, нуждающуюся в ремонте после полета с двигателем из раскручивающейся резины. Это была одна из удачных и потому любимых ребятами моделей. Преподаватель русского языка, ведущий урок, считался человеком не злым, но когда увидел, что ученики довольно нахально пренебрегают его лекцией, решил наказать их. Он незаметно для увлечшихся ребят подошел к ним, выхватил модель и хладнокровно сломал ее о колено. Остатки выбросил в мусорную корзину.

– Вот так будет со всеми вашими поделками, – сказал учитель, – если вы будете отвлекаться на них в неположенное время, и особенно на моих уроках.

Юные конструкторы остолбенели, увидев, как их любимая модель за несколько секунд превратилась в щепки и обрывки. Их гнев выразился в том, что после звонка, когда все вышли из класса, они изнутри забаррикадировали дверь класса сдвинутыми партами, решив никого не пускать в помещение и тем самым сорвать второй урок обидевшего их учителя.

Тридцать учеников, оставшиеся в коридоре после звонка на урок, страшно довольные происшествием, веселились во всю, пытаясь вместе со служителями открыть дверь. Но это не удавалось: нарушители «учебного процесса» воздвигли тяжелую баррикаду. Не внимали они угрозам преподавателя, увещаниям старшего воспитателя, приказам инспектора классов. Самолюбие не позволяло им сдаться. И лишь когда за дверью послышался тихий, но не предвещающий ничего хорошего голос директора института генерала Гейштора, мальчишки сдались на милость победителя.

Последовало и наказание: Слава и Артем несколько дней не получали на обед третьего, самого вкусного блюда – пирожного.

Летом, когда воспитанников сиротского института вывозили за город в специальный лагерь отдыха, они целые дни проводили в лесу или на реке, купались, катались на лодках, ловили рыбу удочками или небольшими бреднями. И занимались трудом. Особенно нравилось им мастерить воздушные змеи разных типов, больше всего коробчатые, поднимать на них фотоаппараты, автоматически сбрасывать с них грузы на парашютиках.

А вернувшись из лагеря, они опять в свободное время спешили на аэродром. Их влекла авиация, несмотря на то, что авиаторов считали людьми обреченными. Так оно и было – авиаторы в то время часто погибали. Газеты пестрели заметками, которые обычно начинались так: «...Во время полета авиатора (такого-то) аэроплан, по неизвестной причине, упал на землю и похоронил под своими обломками смелого покорителя воздуха».

Шли подобные сообщения из всех крупных городов мира, где авиаторы демонстрировали свое искусство, очень часто неудачно.

У Славы Грибовского были свои любимые герои – первые русские лётчики. Это – слесарь харьковских железнодорожных мастерских Михаил Ефимов, коренастый плотный человек, едва ли не первый по времени авиатор России; выдержанный, хладнокровный авиатор Васильев, победитель первого русского большого перелета 1911 года Петербург-Москва; студент Слюсаренко, тяжело пострадавший во время этого перелета. Видел Слава в Гатчине авиаторов, обучавшихся в частной авиационной школе: Евсюкова, Колчина, слесаря Костина, с трудом копившего деньги на плату за обучение, Константина Арцеулова. Любовался мальчик полетами поэта Каменского, близкого друга Маяковского. Часто видел первых русских летчиц – Звереву и Галанчикову.

В одном из ангаров стояли аэропланы, созданные конструктором Яковом Гаккелем. На глазах у Славы собирали первый русский гидроплан, тоже сконструированный Гаккелем.

Предметом тайных мечтаний Славы и его друзей были два ящика с деталями аэроплана системы братьев Райт. Они принадлежали авиатору Попову, тяжело пострадавшему при аварии. От механиков ребята узнали, что «райты» продаются сравнительно недорого – 200 рублей штука. Бурная детская фантазия разожгла желание скопить 200 рублей и купить аэроплан. А моторы? Их в ящиках не было.

– «Райты» приспособлены под моторы «Барбикен», они вращают два винта, – авторитетно пояснил Слава. – Что же, моторы мы как-нибудь достанем.

Мечта сирот не осуществилась.

Зато они вдоволь могли любоваться полетами аэропланов, а Слава Грибовский посмотрел первые состязания авиаторов на I-й авиационной неделе и на Всероссийском празднике воздухоплавания, состоявшихся в Петербурге в 1910 году.

Об этом времени у него осталась память: фотография – мальчик запечатлен сидящим на месте пилота на самолете «Тамань» около ангара.

Время шло. С зимы 1917 года, в связи с саботажем воспитателей и педагогов Гатчинского сиротского института, распорядок дня для воспитанников стал посвободней, появилась возможность уделять больше времени творческому труду. Слава с друзьями построили буер, но не на коньках, а на лыжах, и гоняли его по снегу.

Сиротский институт переименовали в интернат.

Летом 1918 года воспитанников интерната эвакуировали в связи с голодом в Петербурге. В поселке Нижняя Куля под городом Пермь интернатским ребятам отвели три дачи, стоящие на высоком обрывистом берегу Камы в прекрасном сосновом бору.

Вскоре деятельные ребята нашли две подходящие лодки, привели их в порядок, оснастили парусами по образцу настоящих яхт, вместо килей прикрепили обрезки рельсов. Одну из лодок называли «Ундиной», вторую – «Мозино», в память о живописных местах около Гатчины.

Однажды состоялись парусные гонки. Несмотря на сильную волну и порядочный ветер, более легкая «Ундина», на которой капитанил Слава Грибовский, обогнала «Мозино», и капитан решил пересечь курс соперницы. Команда «Ундины» резко повернула руль, перебросила парус. Лодка, круто развернувшись, зачерпнула бортом много воды и стала тонуть. Экипаж оказался в реке. До берега не близко – ширина Камы в этом месте была около километра. Ребята пытались плыть к берегу, но сильное течение, крутая волна и намокшая одежда сильно мешали этому. Товарищ Славы, который плавал лучше его, поплыл поперек течения, а Слава по течению, приближаясь к стоящим на реке плотам. Но мимо плотов его пронесло и, выбившись из сил, он стал тонуть. Уходя под воду с широко раскрытыми глазами, он видел в сумеречной зелени пускаемые им пузыри. Барахтаясь, выплывал на поверхность и, выплевывая воду, снова погружался. В голове мелькали мысли, что ему еще рано помирать. Ведь он мужчина... ведь он еще в третьем классе тренировал себя, как преодолевать страх. Да, было такое. Тогда, думая о том, хватит ли у него храбрости, чтобы стать лётчиком, он решил узнать, боится ли высоты: вылез в окно третьего этажа, уселся на наружный каменный подоконник, свесил вниз ноги и попросил одного из товарищей закрыть за собой створки рам. И хотя сидеть на узеньком камушке было довольно страшно, он выдержал такое положение больше минуты... *«И сейчас, – думал он, – если я продержусь еще немного, то течение поднесет меня близко к другим плотам, стоящим ниже. И я должен помочь течению».*

Слава взял себя в руки, напрягая силы, поплыл спокойнее. Поравнявшись с плотами, он крикнул, и его заметили рыбаки. На лодке они быстро подплыли к мальчику и вытащили его, изнемогавшего, из воды.

«Этот случай показал мне, – вспомнит через много лет Владислав Грибовский, – как много значит самообладание. Человек, владеющий собой, может сделать то, что для других кажется невозможным».

И жизнь продолжалась. Слава начал строить большие модели планеров с размахом крыльев до трех метров. Запускал их, как змеи, или пускал планировать с крыши высокого дома, с холмов. Помимо конструирования увлекался рисованием и фотографией...

Рассказывает Владислав Грибовский

...Так в мечтах об авиации прошли годы учебы. Осенью 1919 года я оставил Гатчину и поступил в артиллерийское училище в Петрограде.

Еще в мае город испытывал на себе натиск белогвардейских войск, и, живя в Гатчине, мы знали, как весной и летом город геройски отбивался от врагов. Битва шла не на живот, а на смерть.

В мае белогвардейцы особенно наседали. Немедленно были приняты меры: введено осадное положение и объявлена еще одна мобилизация.

«ВСЕ НА ЗАЩИТУ ПЕТРОГРАДА!» – призывали со стен плакаты и лозунги.

Город великих революционных традиций, колыбель пролетарской революции, превратился в крепость, осаждаемую войсками царского генерала Юденича. Но как ни рвались к нему враги, они всюду встречали отпор бойцов 7-й армии Западного фронта, защищавшей подступы к городу, и матросов Балтийского флота, твердо стоящих на страже Красного Питера.

В эти дни, когда решалась его судьба, Петросовет обратился с воззванием к жителям: *«На наш красный Петроград идут белогвардейцы, чтобы разграбить город и перерезать рабочих и рабочих, красноармейцев и матросов...»*

На это может быть дан только один ответ: все рабочие мобилизуются... все рабочие вооружаются. Дезертиров арестовать. Трусов презирать. Красноармейцы, защищающие Петроград, не смеют отступать! Вся советская власть идет к вам на помощь».

Как и все молодые люди, сошедшие со школьной скамьи, я в тот год должен был выбрать для себя путь и решить этот вопрос немедленно. Не раздумывая, я отправился в военное учебное заведение, чтобы посвятить себя военной службе, точнее – я явился на Вторые артиллерийские командные курсы РККА.

Впрочем, я немного слукавил, когда сказал, что «не раздумывая» решил идти в артиллерийское училище. С девятилетнего возраста я твердо решил стать авиатором. С годами детская мечта стала взрослее, окрепла, и в последние годы школьной учебы у меня не было другого желания, как пойти учиться в авиационную школу. Но шла гражданская война, и ученики-лётчики Егорьевской школы не столько обучались полетам, сколько воевали с белогвардейцами. Приходилось ждать окончания войны и тогда уже думать об авиационной учебе. «А пока нужно куда-то идти, – подумал я, – конечно, в артиллеристы». После авиации артиллерия была больше всего мне по сердцу.

Поступать на артиллерийские курсы решил не я один. Желających среди вчерашних школьников нашлось довольно много, и пришлось держать вступительные экзамены – своеобразный конкурс. После сдачи экзаменов до решения курсовой комиссии у нас было три дня.

Эти дни прошли незаметно. Я много ходил по улицам, всматривался в жизнь города, которая стала суровой, требовательной. Судьба города касалась каждого жителя, и каждый должен был вложить в оборону все свои силы.

Общественные здания, вокзалы и другие места стали опорными пунктами круговой обороны. Улицы перегородили баррикады, на площадях стояли орудия, прикрытые мешками с песком. По мостовым то и дело проходили пехота, матросские отряды, ехали артиллеристы.

В «Петроградской правде» было опубликовано обращение

«К РАБОЧИМ И КРАСНОАРМЕЙЦАМ ПЕТРОГРАДА»

«...Помощь вам, товарищи, близка, мы двинули ее, – говорилось в обращении. – Мы гораздо сильнее врага. Бейтесь до последней капли крови, товарищи, держитесь за каждую пядь земли, будьте стойки до конца, победа недалека!»

Белые, собрав большие силы, нанесли новый удар, считая его главным. Города и села, освобожденные летом от белогвардейского нашествия, вновь запылали.

Самоотверженное сопротивление защитников Петрограда затруднило продвижение вражеских войск, но на стороне белых был численный перевес, превосходство в вооружении, в технических средствах, полученных в изобилии от своих покровителей – стран Антанты.

К середине октября белые овладели Красным Селом, Гатчиной и другими пунктами Петроградской губернии, беспощадно истребляя жителей и предавая огню города и села.

На отдельных участках фронта противник находился от Петрограда на расстоянии оружейного выстрела.

17 октября мы, поступавшие на курсы, узнали, что стали курсантами-артиллеристами и, правду говоря, не очень удивились, что нам «с места в карьер» пришлось выступить на позиции. Было бы странно, если бы нас, молодых, здоровых парней, в возрасте 19—20 лет, оставили в тылу, хотя бы и для учебы, когда на фронт ушли не только молодые рабочие, но и старики. Многие партийные коллективы отправились воевать в полном своем составе. Были мобилизованы все коммунисты районов города и все комсомольцы старше шестнадцати лет. Комсомольцы помоложе встали на работы по сооружению оборонительных укреплений.

Нам выдали обмундирование, винтовки с боекомплектom патронов, разбили на взводы и роты и влили в сводную бригаду петроградских курсантов.

Молодость очень легко относится к всякого рода опасностям, поэтому нас больше занимала необычность обстановки, чем мысли о тяготах фронта. Из уже обученных курсантов сформировали батареи, а мы, новенькие курсанты, выступали как рядовые пехотинцы.

День близился к концу, когда нас построили во дворе училища. Командир бригады сказал речь, и мы маршем отправились на вокзал.

Несколько часов езды в поезде, потом выгрузка около маленькой деревеньки. Ее избы виднелись неподалеку от железной дороги.

Где-то близко находились передовые позиции, значит, и враг недалеко, но когда нас разместили у крестьян, невзирая ни на что, большинство курсантов мгновенно заснули.

Холодный октябрьский рассвет... Туман... Где-то поблизости лежат цепи белых, знаем направление, но противника не видим.

В атаку!

Вели наступление перебежками. Когда огонь белогвардейцев усиливался, мы залегали, выискивая какое-нибудь укрытие – кочку, кустик, ямку.

Раз я, не найдя ничего подходящего, укрылся за стебельками ромашки, прижавшись к земле.

Когда же огонь противника затихал, мы вскакивали и бежали вперед, настойчиво, упрямо.

Белые отходили. С обеих сторон начала бить артиллерия.

Бой подкатился к деревне Кискисары. Мы залегли в придорожную канаву и вели оживленную перестрелку. В это время незамеченная нами группа вражеских солдат зашла с фланга и открыла огонь.

В дальнейшем меня брали несколько раз в «ознакомительные полеты» – по программе, которую мы проходили в теоретической школе. Эти полеты окончательно подтвердили, что я выбрал себе профессию правильно.

Наше теоретическое обучение в Егорьевске закончилось в январе 1922 года, и мы, получив рваные шинельки и сапоги, выехали в Севастопольскую авиационную школу, где предстояло пройти курс практического обучения полетам на самолете.

Школа частично находилась на военном положении. В горах и степях Крыма бродили шайки белогвардейцев, поэтому около ангаров и зданий школы дежурили часовые и стояли пулеметы.

Человека, впервые приехавшего на Качу, поражало величие окружающей местности. Куда ни кинешь взгляд – всюду степь, и лишь с самолета можно видеть редкие хутора, затерявшиеся на огромном пространстве в долинах рек Качи и Альмы.

Здания школы стояли на берегу Черного моря, достаточно было пройти каких-нибудь 200 метров, как с крутого обрыва открывалась прекрасная картина: иссиня-черные волны, украшенные белыми пенистыми гребнями, штурмовали берег и снова отступали в море; неумолчный шум прибоя почти все время царил здесь. Море, довольно тихое, в непогоду ярилось, клекотало, свирепствовало порой целыми неделями. Черноморские красоты, конечно, нравились нам, но больше всего мы хотели услышать командирский голос:

«ТОВАРИЩИ УЧЛЁТЫ, СЕГОДНЯ ВЫ НАЧИНАЕТЕ ЛЕТАТЬ!»

Каждый день мы с нетерпением ждали этого сообщения, но вместо него слышали иное:

– Товарищи учлёты, с сегодняшнего дня вы будете участвовать в ремонте дороги на Севастополь и постройке моста через реку Бельбек.

– Вот тебе раз! Думали с ходу «покорять воздух», а тут – извольте строить дорогу.

Разумеется, мы понимали, что восстановление разрушенного белогвардейцами моста для школы являлось насущным делом, так как только через него можно было проехать в Севастополь кратчайшим путем и доставлять по этой дороге продовольствие, горючее, все необходимое для авиашколы. Но можно и нас понять, понять наше недовольство – полеты откладывались на неопределенное время.

Работать начали старательно. В ветреные дождливые дни крымской зимы, промокшие и озябшие, занимались подноской камней или приготовлением цементных растворов. Но день ото дня мы становились все более ворчливыми:

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.