

Знакомство с "Сопвичем"

Из рассказов бывалого летчика

Застегивая под подбородком пилотский шлем, Чулков рассматривал себя в зеркале во всех ракурсах и с видимым удовольствием.

Сегодня он должен был получить в свое распоряжение самолет.

Он застегивал пилотский шлем, хотя ему и предстояло сесть не в самолет, а в поезд, отправляющийся в Поворино.

Но Чулков только на днях кончил школу, только что прибыл в отряд и не успел еще вполне насладиться своим правом на ношение этого благородного головного убора.

Чулкова посылали на станцию Поворино за оставшимся там самолетом. Было это в 1919 году, в сентябре.

За несколько дней до этого в Балашов, где стоял отряд, прислали несколько бесфюзеляжных бипланов с толкающим винтом, системы "Фарман". Один из них должен был получить Чулков. Но аэропланы оказались гнилыми.

В отряде так и говорили: "гнилые аэропланы", как говорят: "гнилая картошка".

Первый из этих аэропланов разбился при взлете. Тогда вскрыли остальные и увидели, что внутренние части, находящиеся под обшивкой, превратились в труху. Машины были деревянные.

Обидно, когда человек всю жизнь ждет этого торжественного дня, всю жизнь мечтает о полетах, получает наконец аэроплан и вдруг обнаруживает, что он изъеден червями.

После этого Чулкову решили дать "Сопвич", застрявший на станции Поворино. "Сопвич" считали очень хорошей машиной. Неприятно было только одно: Чулков никогда не летал на "Сопвичах". Всю жизнь он летал только на "Фарманах". Он летал на них целых два часа! Таков был весь его самостоятельный налет. Чулков летал на "Фармане" два часа, кружась над аэродромом и не теряя из поля зрения инструктора.

И вот вместо "Фармана" ему дают "Сопвич"!

Как на грех, "Сопвич" ничем не напоминал "Фармана". Он обладал оригинальной особенностью - глухим длинным фюзеляжем, в котором летчик сидел закрытый почти по грудь. Управляя "Фарманом", пилот видел мелькавшую под ногами землю, а сидя на "Сопвиче", он видел только глухой пол кабины. Мотор на "Сопвиче" помещался не позади пилотского сиденья, как на "Фармане", а впереди, на носу самолета. Все это казалось Чулкову очень странным и необычным.

Впрочем, Чулков довольно смутно представлял себе "Сопвич". Его мучили вопросы: как летать на "Сопвиче"? Как ведет себя в воздухе эта машина? Устойчива ли она? Как вести ее на посадку? Чулков не мог скрыть своего смущения. Но его успокоили:

- У аэроплана тебя ждет опытный механик, он все объяснит на месте. Сматывайся, браток, поскорее, пока в Поворино нет белых.

И он поехал, стараясь в пути получше вспомнить как выглядит "Сопвич". Он видел его один раз в жизни мельком, в Англии.

Как это ни удивительно, но в Англию Чулков заехал по пути в Поворино. Несомненно, это был очень длинный и путаный маршрут. Чулков выехал из дому четыре года назад; он побывал во многих городах и странах и только теперь приближался к цели своего путешествия.

Дружба с техникой началась у Чулкова давно. Это было еще в те времена, когда отец и мать объясняли ему разницу между паром и дымом. Первый пароход он увидел на Дону, первый паровоз - на станции в Воронеже, первый самолет - на картинке в журнале.

Сначала он строил модели пароходов, потом паровозов и, наконец, самолетов. На этом он остановился: модели самолетов он упорно строил ребенком, потом юношей, пока не вырос. Нелегко было тогда, задолго до мировой войны, юному авиамodelисту. Все его модели разбивались при первом же полете: что мог знать о моделях маленький мальчик в те времена, когда сам Блерио был еще новичком в этом деле?

Он перестал строить свои падающие модели только тогда, когда увидел настоящий самолет. Он понял, что в жизни у него есть только одна цель: полеты на аэропланах. Неизвестно, какой дорогой он