

# КТО НЕ РИСКУЕТ...

СТРАНИЦЫ ИЗ БОРТОВОГО ЖУРНАЛА ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ РУССКИХ ЛЕТЧИЦ



РОССИЯ ШАНСОНЕТКА КИНАТОРЪ  
**Кетти Милли**  
из 9 артистов Всероссийской артистической труппы  
Кинотеатр им. А.С. Пушкина

Петербург, начало XX века. Рекламные тумбы оклеены афишами с портретами Милли, популярной певицы. У иностранной «звезды» типично русское лицо, а близкие зовут ее по-домашнему просто: «Любочка».

Это Любовь Александровна Галанчикова, а Милли ее псевдоним.

Девушка из бедной семьи, ученица бухгалтерских курсов, она увлеклась пением. На нее обратили внимание антрепренеры, и вскоре Л. Галанчикова стала профессиональной актрисой. На ее выступлениях часто бывали и первые русские авиаторы. Наслушавшись их рассказов о необычайных воздушных приключениях, Милли

Море решает: «Буду летчицей!».

И она поступает в частную летную школу, получает в октябре 1911 года диплом пилота-авиатора. Прощай, сцена!

Немного минуло времени, и Л. Галанчикова заявляет о себе в авиационном мире: она первая русская мировая авиарекордсменка, одна из зачинателей высшего пилотажа, «слепых» полетов! Тысячи зрителей устремляются на аэродром, чтобы полюбоваться ее отважными полетами. Однако российские авиационные энтузиасты не хотят иметь женщин-пилотов. Зато голландский авиаконструктор и предприниматель Антонни Фоккер приглашает ее шеф-пилотом (главным лет-

чиком-испытателем) на свой завод; лишь после этого мастерство Л. Галанчиковой признают и на родине: в 1913 году она становится шеф-пилотом авиационного завода Терещенко на Житомирщине.

Проследившая судьбу этой необыкновенной женщины, обнаруживаешь, что она участвовала в первой мировой войне, служила в Красном Воздушном Флоте...

Сохранился бортовой журнал Л. Галанчиковой, неизвестный советскому читателю. В нем история одного из ее обычных перелетов на новом аэроплане. Старт был дан на аэродроме Иоганншталь под Берлином.



новится как-то не по себе. Но кто не рискует, тот не выигрывает!

5.37. Пролетели 300 километров, а до Парижа осталось еще 650. Надеюсь, что мотор нам будет верен. Да, это целое воздушное путешествие. Становится довольно холодно.

5.45. Вижу опять землю. Теперь мы находимся уже не над облаками, где так прекрасно, а летим в облаках, что ужасно неприятно. Карта показывает горы, но я их не вижу.

6.37. Летим на высоте 1.500 метров. И все время в облаках. Вот, наконец, я вижу маленький клочок земли — даже сердце радуется. Часто попадаем в воздушные ямы. Аппарат швыряет с одного крыла на другое. Писать не могла: приходилось держаться.

6.46. Вот не везет: мы снова попадаем под дождь. Капли дождя колют, как булавки.

6.53. Перед нами большая река, видны фабрики.

Спустились до высоты 20 метров. Наш аппарат начало немилосердно швырять над домами. Летор заметил очень маленькое поле, вернее, огород. Машина была уже почти на земле, но неожиданно перед нашими глазами вырос дом. Катастрофа неминуема. Аппарат летит прямо на дом. Но Летор «рвет» в последний момент машину вверх, и мы пролетаем над домом, едва не касаясь труб колесами, а над головой у нас телефонные провода. Эти несколько секунд я была в ожидании, что, если мы не зацепим колесами за трубы, то повиснем на проводах. Момент был ужасный. Но через секунду я глазам своим не поверила, когда увидела, что все уже позади. Летор стал опять спускаться на какой-то огород. На этот раз спуск был благополучный.

Итак, мы очутились в 7.10 в Кёльне. Тысячная толпа окружила наш аппарат, который оказался в полном порядке.

Для публики мы были редким явлением. Скоро дали знать полиции, которая оградила аппарат от любопытных. Непроницаемые туманы и дожди не дали нам возможности лететь дальше, и мы оставались в Кёльне 2 дня.

26.7.13. Кёльн. 11.50 пополудни вылетели. Ужасный туман, почти ничего не видно.

11.55. Под нами маленькая деревушка и еле видна железная дорога. Я надеюсь, что туман пройдет, хотя он густой-густой. Аппарат швыряет очень сильно. Под нами виднеются горы, и вниз смотреть очень страшно.

12.50. Ужасно сильный дождь, спуститься некуда, под нами горы и лес.

1.20. Льеж. Бельгийская граница. Опять начинаются воздушные ямы и густой туман.

1.25. Ничего не вижу. Сильный дождь. Летор спускается до 800 метров. Нас ужасно швыряет.

1.45. Летор показывает мне, что мы уже во Франции. Он так безумно радуется, приветствуя свою родину, что поет Марсельезу. Под нами очень красивый большой город и огромная река. Лететь нам осталось еще 200 километров.

3.00. Я долгое время не могла писать; начинала бензин. У нас его осталось только 25 литров. Надеюсь, что этого нам хватит до Парижа. Будет очень обидно из-за недостатка бензина опуститься, не долетев до намеченной цели. Карта показывает на Париж, но мы его пока что еще не видим.

3.15. Под нами виден большой город. Становится опять туманно, попадают воздушные ямы. У нас остается еще только 10 литров бензина. Где же Париж? Как жаль, нам приходится спуститься. Летор выключает мотор и начинает с высоты 1.200 метров совершать спуск... Внизу поля. Чем ближе земля, тем становится ужасней. Аппарат на высоте 20 метров, ищем место для спуска. Всюду поля с высокой рожью. Но наконец мы увидели место и спускаемся...

На этом запись в бортовом журнале заканчивается... Позднее Галанчикова запишет:

Я приготовилась к спуску и на всякий случай сняла очки. Перед самой землей аппарат перевернуло. Летор и я лежим под машиной и не можем из-под нее выбраться. Меня вышвырнуло из моего сиденья и прикрыло совсем плоско аппаратом к земле. Я не могла даже пошевелиться. Таким образом мы пролежали минут десять, пока нам не помогли рабочие, которые сбегались к месту катастрофы. Мы узнали от них, что находимся в 100 километрах вправо от Парижа...

С грустью Летор и я сели в поезд и поехали в Париж, где встретили нас на вокзале репортеры французских газет и журналов.

Публикацию подготовил  
С. ВИШЕНКОВ.

23. 7. 13 г. В 4.20 утра вылетели из Иоганншталя. Нас провожала масса авиаторов. Вижу летящий аппарат Фоккера. Это сам Фоккер. Попрошавшись с ним, мы делаем еще один круг и вылетаем за пределы аэродрома. Скоро я потеряла уже совершенно Иоганншталь из виду. Под нами туман, окрестности видны плохо.

5.10. Кантенон. Находимся в облаках. Летор (французский летчик. — Ред.) несколько раз выключает мотор и опускается, чтобы выбраться из них. Ориентируемся по железной дороге.

5.30. Несколько раз попадаем в воздушные ямы, и нас порядком швыряет. Я очень довольна мотором, работает он прекрасно. Надеюсь, что не остановится. Под нами огромный

лес и вода. Скорей бы пролететь это место, вид очень мрачен. Солнце нам светит в спину, а перед нами туманная даль, земли почти не видно. Летор знаками показывает мне, что перед нами дождевая туча, нас застигнет ливень.

5.35. Стендаль. Летим на высоте 1.000 метров. Слежу за картой и ориентируюсь по своему воображению. Железная дорога видна хорошо, а потому ориентироваться легко.

6.30. Погода становится все хуже...

6.50. Под нами ничего не видно. Идет сильный дождь. Скорей бы долететь до Ганновера.

7.05. Наконец Ганновер. Но где аэродром? Дождь и туман так сильны, что ничего не видно. Летор, увидев большое поле, выключает мотор. С 50 метров видим: это военное поле, предназначенное для маневров, и все уставле-

но барьерами. Но спуститься надо, только бы не попасть на барьеры или канавы!

7.20. Спустились и узнали, что аэродром находится рядом, не более как в 500 метрах.

Мы хотели запастись бензином и сейчас же лететь дальше, но дождь и гроза помешали нам, и мы остались до следующего утра в Ганновере.

24.7.13. 5.00. Вылетели из Ганновера. Какая красота внизу! Сквозь облака я вижу прелестную деревню. Вот опять все исчезло. За нами восходящее солнце, которое бросает и на аппарат, и на облака свои лучи. Описать красоту эту трудно. Ее надо видеть. Бог мой! Где я нахожусь? Буквально в небесах. Вот уже 20 минут прошло, как мы летим над облаками. Когда я так долго вижу под собой облака, ста-