

15 ОКТ 1981

Поиски и находки КАК ЕСЕНИН ЛЕТАЛ В АМЕРИКУ

О НАШЕМ замечательном земляке мы знаем если не все, то очень многое.

Так случилось, что к одному из мало исследованных эпизодов его жизни мне довелось прикоснуться самому. Армейская служба более четверти века назад привела меня на аэродром в Калининград (бывший Кенигсберг). Аэродром был построен еще в годы первой мировой войны, обычное, ничем не примечательное летное поле. Много позже случай вернул меня к этому аэродрому.

Несколько лет назад журнал «Здоровье» обратился ко мне с просьбой написать статью для авиапассажиров. Я согласился и начал готовить материал. О том, что первая воздушная пассажирская трасса связывала Москву с Нижним Новгородом, я хорошо знал, но хотелось рассказать читателям и о первых международных линиях Аэрофлота (в то время «Добролет»). Здесь, на этой трассе, меня ждало приятное открытие — первая международная линия связывала столицу молодого Советского государства Москву с... Кенигсбергом. Неожиданности, однако, на этом не закончились.

В своих автобиографических записках С. Есенин писал: «В 1921 году я женился на Айседоре Дункан и уехал в Америку, предварительно исколесив всю Европу...»

Уехал в Америку... Нет, не уехал, а улетел! ...в 22 году вылетел на аэроплане в Кенигсберг. Эта малоизвестная деталь биографии поэта меня заинтересовала, и я продолжал поиск.

Полеты в то время были явлением незаурядным, а международные, разумеется, особенно. Прокладываю маршрут, в моей памяти встает аэродром Кенигсберга. Стало ясно — самолет «не проходил» по возможностям того времени сразу от Москвы до Кенигсберга, должны быть посадки.

И вот передо мной вся трасса: Москва — Смоленск — Полоцк — Кенигсберг и далее Берлин. Московская газета «Рабочий» в 1922 году писала: «До вчерашнего дня воздушные рейсы из Бер-

лина в Москву были только первым опытом, первыми пробами. Вчера это уже был постоянный очередной рейс.

Утро было солнечное, но часов с восьми начал накрапывать дождик, скоро, однако, разогнанный ветром. В 8.30 прибыли летчики, механики и пассажиры, а также провожающие. Аппарат с виду точно игрушечка. Каюта, в которую ведет дверь с каретными окнами, похожа на вместительные старинных дилижансов: друг против друга два мягких дивана на 6 мест. Написано на немецком и русском языках: «Собственность Российской Республики». Вес аппарата — 92 пуда, грузоподъемность — 56 пудов. Летчики берут с собой на это путешествие 27 пудов бензина».

Итак, ранним утром 10 мая 1922 года С. Есенин с А. Дункан вылетели с Ходынского поля в Москве за границу. Есенин нигде не пишет, как прошел этот полет. Известно, впрочем, что в Берлин он прилетел 12 мая.

Можно предположить, что остановки в Смоленске, Полоцке и Кенигсберге были достаточно длительными, так как чистое летное время от Москвы до Кенигсберга составляло 11 часов. Невольно возникает вопрос — было ли сообщение в местных газетах о прибытии С. Есенина в Смоленск и Полоцк? Несмотря на все старания, ответить на этот вопрос не удалось, если и было, то время и война стерли следы.

Зато удача ждала на другом конце трассы — одна из берлинских газет писала 12 мая 1922 года: «Сегодня из Москвы в Берлин прилетели на аэроплане Айседора Дункан и С. Есенин. Они посетили редакцию и «поделились своими интересными впечатлениями».

Как знать, не посети Дункан и Есенин редакцию берлинской газеты, возможно, что этот маленький штрих его биографии не стал бы достоянием гласности.

В. ТОКАРЕВ,
заслуженный врач РСФСР,
действительный член географического общества СССР.