



ВЫСОКОЕ ДЫХАНИЕ

Д. С. Жигалов.

(Из воспоминаний и записок о летчике Жигалове)

Летчик и морской капитан

В апреле 1935 года автору этих записок довелось услышать о камчатском летчике Жигалове, а также стать в какой-то степени соучастником его необычной деятельности. В те годы я командовал большим сухогрузным пароходом «Сима», принадлежавшим Акционерному Камчатскому обществу (АКО).

Пришвартовавшись в ковше Авачинской губы к пирсу и закончив дела на судне, я сошел на берег и увидел, что в дальнем углу ковша, в районе «плавучки», красовался небольшой самолет Ш-2 — «Шаврушка», как его тогда называли. Это была машина мощностью в сто лошадиных сил, с крейсерской скоростью сто двадцать километров в час и потолком в три тысячи метров.

Подойдя ближе, я увидел молодого стройного летчика в комбинезоне и шляпе, с защитными очками, поднятыми на лоб. Под пилоткой можно было разглядеть открытое мужественное лицо с большими внимательными глазами. Выражение лица говорило о том, что человек этот думающий и добрый.

— Летчик Жигалов, будем знакомы, — проговорил он, пожимая мне руку.

Я тоже назвал себя и сказал, что интересуюсь самолетами. В 1929 году участвовал в зимней полярной экспедиции на ледорезе

«Ф. Литке», где был старшим помощником капитана Константина Александровича Дублицкого. Дублицкий считался тогда начальником экспедиции по спасению людей с зазимовавшего парохода «Ставрополь». Мне же пришлось по службе иметь дело с самолетами. Назначили меня «начальником аэродрома», и мы с частью команды ледореза очищали снег, готовили взлетную площадку, грели воду, добывую из снега, а также выполняли другие подготовительные работы. Два самолета типа «Юнкерс» находились в нашем ведении. Одним командовал летчик Слепнев, другим — Галышев.

Задача экспедиции состояла в том, чтобы, используя хорошую летнюю погоду, вывезти со «Ставрополя» в бухту Провидения, где базировался ледорез, пассажиров и часть больных из экипажа судна, в том числе и капитана Миловзорова.

Стоял декабрь. Беспрерывные пурги и полярная ночь не давали возможности провести полеты к мысу Северному.

Опасаясь вынужденной зимовки ледореза и учитывая неподготовленность к этому личного состава экспедиции, правительство дало указание оставить в бухте Провидения самолеты и летный состав с необходимым запасом продовольствия и радиостанцией. Спасательные же полеты должны были начаться весной, с приходом полярного дня. Ледорезу «Ф. Литке» было приказано вернуться во Владивосток.

Мой рассказ явно заинтересовал Жигалова. Он с нескрываемым уважением еще раз пожал мою руку и предложил мне вместе с ним подняться в воздух. Я, разумеется, охотно согласился.

Через полчаса самолет уже кружился над Авачинской губой. С высоты открылась чудесная панорама обширной гавани. Узкий вход отделял ее от океанского простора, в противоположной стороне рельефно вырисовывались сопки со снежными вершинами. Поражало величие природы Севера. В душе я был очень благодарен Жигалову.

Прощаясь, я сказал:

— Все, что окружало меня в небе, было новым, необычным...

— Безусловно, капитан, места романтичные, самобытные... А ваш рассказ о «начальнике аэродрома» забавен!..

Спустя двое суток после этого полета мы снова встретились, на этот раз у проходных ворот рыбного порта. Жигалов пытался толковать о поисках пелагических рыб с помощью авиации, но я перебил его и, взявшись под руку, пригласил к себе на судно.

Вечерело. Розовая заря сказочно отражалась в водной глади Авачинской губы.

— Хорошо на Камчатке! Правда? Или мне так кажется? — проговорил Жигалов. — Сказать по правде, я очарован Камчаткой.

...Мы сидели в капитанской каюте с открытой дверью на спардек. Было тихо, очень тихо. И только временами тишину нарушал отдаленный вой камчатских собак. Кофе с коньяком располагал к беседе.

Митя, как он просил называть его, рассказывал о своем детстве и о том, как стал летчиком. В свою очередь, я тоже рассказывал о се-

бе, о том, как попал на Камчатку, о том, как тяжело плавать в камчатских водах.

Было за полночь, когда Митя покинул судно. Хотя я пытался уговорить его остаться ночевать, он упорно отказывался, ссылаясь на то, что на рассвете вылетает на разведку рыбы.

Рыбацкая наука и Трофим Борисов

Для Мити Жигалова наступали наконец дни, которых он давно ждал. Но надо было теперь побольше узнать об объекте разведки — сельди, иначе с воздуха легко ошибиться.

И Митя Жигалов отправился в Камчатское отделение ТИРХа, где встретился со специалистом по биологии охотской сельди — Кириллом Ивановичем Паниным. От него Жигалов узнал немало полезных и интересных сведений о повадках рыб.

Оказывается, чайки, которые высоко парят над морем, а затем камнем падают вниз и выхватывают из воды рыбу, навели специалистов на мысль использовать в рыборазведке авиацию.

— Но как же рыбаки находят промысловые скопления рыбы? — спросил Митя Кирилла Ивановича.

Ученый разъяснил и это. Рассказал, что до сего времени поиск скоплений пелагических рыб велся только с судов рыборазведки. Такие суда ставили плавучие сетки и брали пробы воды для определения ее температуры, опускали за борт конусообразную планктонную сетку, чтобы определить места скопления планктона — корма рыб, наблюдали за поведением их врагов — сабли-рыбы, кальмаров, дельфинов и птиц, которые питаются рыбой. Кроме того, на судах-разведчиках на мачту часто поднимался рыбак и осматривал море сверху. В этом случае он, при благоприятных условиях погоды, замечал скопления косяков рыбы на поверхности моря в виде темно-фиолетового пятна.

— Такие мигрирующие рыбы, как, например, иваси, питаются планктоном — мельчайшими организмами, почти не различимыми простым глазом; другие, например сельдь, используют в пищу мелких ракообразных — красного калипса, черноглазку.

— Все это хорошо, — заметил Жигалов, — но как вести авиаразведку в водах Камчатки?

Кирилл Иванович Панин сообщил, что скоро приезжает из Владивостока Трофим Михайлович Борисов. Из простого рыбака Трофим Михайлович Борисов при Советской власти вырос в настоящего исследователя рыбных богатств Дальнего Востока и писателя, за творческим ростом которого следил сам Максим Горький. Он писал Борисову: «Книгу Вашу «Тайна маленькой речки» читал еще в Италии совместно с друзьями и семейством... Весьма понравилась...»

В 1929 году Горький и Борисов встретились. К этому времени Борисов

рисов создал первый вариант своей большой повести «Сын орла» и показал ее Горькому. Тогда же Горький написал Арсеньеву: «Был у меня сегодня Борисов. Очень понравился. Договорились мы о его сотрудничестве в журнале «Наши достижения». Он даст статью о рыбном деле на Дальнем Востоке...»

...Встретился Митя Жигалов с Борисовым в правлении АКО.

— Трофим Михайлович! — обратился Митя к Борисову, — нам Кирилл Иванович Панин уже кое-что рассказал об авиаразведке в южном Приморье... А как вы думаете нас использовать?..

— Вот что, милые друзья! Для того чтобы организовать авиаразведку косяков рыбы, надо хорошо знать биологию морей, омывающих Камчатку, и их климатические условия. Без семинара нам не обойтись. Прошу завтра быть в кабинете Петра Мартыновича Макштаса, где соберется актив рыбаков и пойдет разговор как раз об этом.

На следующий день летчики пришли на актив рыбаков одними из первых. Разговор здесь шел профессиональный. Подразумевалось, что собрались люди, хорошо знакомые с рыбными промыслами.

Для Мити, например, было открытием, что, отнерестовав, сельдь отходит от берегов к югу, в теплые моря, где усиленно питается, живет. Он узнал также, что кроме пилота на самолете будет находиться опытный наблюдатель, специалист по рыбе, умеющий прокладывать курсы, а также вести журнал. Что лучше всего косяки сельди на большой глубине видны с самолета при ясной погоде. Для того чтобы информировать промысловый флот о том, на какой глубине в этом районе держится сельдь, наблюдатели на самолете должны знать соответствие цвета косяков и глубины.

Встреча с Борисовым произвела на Митю очень большое впечатление.

Неосуществившиеся проекты

Митя как-то быстро породнился с Дальним Востоком, почувствовал себя здесь постоянным жителем и, наверное, поэтому задумывался, как истый хозяин земли, над перспективами комплексного использования всех богатств этого сурового края.

Как человек серьезный, основательный и дотошный, он очень скоро стал разбираться в экономике Камчатки, научился ставить точные диагнозы причин тех или иных трудностей и неполадок в «хозяйстве полуострова».

Специфику же рыбных промыслов Митя изучил как никто. Не прошла мимо его внимания неразбериха, связанная со снабжением промыслов солью, тарой, топливом и продуктами питания. Впрочем, ему, конечно, помогли во всем этом разобраться его друзья, работавшие на промыслах, преимущественно капитаны судов.

Как-то в беседе с Митеем я высказал мысль о том, что реки, спу-

сказывающиеся к Охотскому морю, не образуют достаточно надежных укрытий для судов, что создает дополнительные трудности в снабжении рыбных промыслов.

— Тогда следует построить железную дорогу или, в крайнем случае, автотранспортную магистраль, — подумав, сказал Митя, — из удобной гавани.

Помню, я после короткой паузы согласился. А он, взбодренный поддержкой, стал подробно излагать свои соображения, рисовать картину, как по железной дороге или автотрассе пойдут составы с грузами, пассажирами.

Помнится, говорил он горячо, сбивчиво, я бы сказал, даже восторженно.

«Попадая на Камчатку, кажется, что ты очутился в сказочной стране: иная природа, иной климат, иные краски. Как трудно словами передать красоту Севера», — я воспроизвожу его высказывания по памяти, но именно такими они мне представляются сейчас, много лет спустя.

Мы с ним тогда долго, очень долго беседовали и расстались только поздней ночью. А вскоре я подготовил докладную записку на имя А. И. Микояна.

Это был проект перестройки всей экономической жизни Камчатки, подтвержденный весьма убедительными аргументами. Я так пишу об этом проекте потому, не боясь упреков в нескромности, что главные мысли его принадлежат Мите Жигалову.

Копия этой записки сохранилась.

Вот о чем шла в ней речь.

«...Камчатка должна стать не только районом интенсивного рыболовства, а и всесторонне развитой индустриальной областью на Северо-Востоке Страны Советов. Необходимо всячески поощрять творческую инициативу на местах.

Возьмем, к примеру, сельское хозяйство. Еще два столетия назад Беринг сообщал о возможности развития сельского хозяйства на Камчатке: «...как и огородные семена, так и пеньку и лен сеять можно. Можно там и земли пахать и всякий хлеб сеять, понеже в бытность мною учинена проба обо всяком огородном овощу и рожь при мне сеяна...»

«Этот вопрос, — излагалось далее в записке, — имеет исключительное значение не только для населения полуострова, но также и для укрепления обороноспособности этой окраины Советского Союза. Трудно надеяться на то, что в нужный момент хлеб будет завезен на Камчатку с материка.

Если внимательно посмотреть на карту Камчатки, то и не бывавшему там можно убедиться, что вся западная часть полуострова на всем протяжении представляет обширную равнину с постепенным повышением от побережья Охотского моря к Срединному Камчатскому хребту.

В предгорьях имеются значительные массивы, которые дадут возможность использовать местный лес для колхозного строительства и на тару для рыбной продукции.

Вдали от побережья, на равнине, реки, впадающие в Охотское море, значительно уже и мелководнее, нет притоков. Наибольшая глубина рек в этом районе не превышает пяти футов. Это при всех обстоятельствах облегчит постройку недорогостоящих мостов.

Поскольку железнодорожная магистраль будет проходить в отдалении от побережья, невольно встает вопрос, каким образом будут обслуживаться рыбокомбинаты? В данном случае целесообразно строить двадцати- или тридцатикилометровые автотрассы, по которым все необходимое и готовая рыбопродукция на станции железной дороги будет вывозиться автогужтранспортом.

Используя местное сырье, можно построить кирпичные и цементные заводы.

Местные леса и растения позволяют организовать изготовление неводных наплавов, ящичной и бочечной тары, корзин, рогож, мочальных канатов для рыбокомбинатов и этим самым — освободят морской тоннаж от громоздкой и нерентабельной перевозки всего этого с материка.

Железную дорогу следует вести от Ичи до реки Быстрой километров триста, а затем по существующей грунтовой дороге через перевал Срединного Камчатского хребта в долину реки Авача до села Коряки, а оттуда — в Петропавловск. Дорога будет проходить через месторождения бурого угля, запасы которого неистощимы».

В докладной также говорилось и о замене нефтепродуктов ветровыми двигателями для питания электростанций на рыбокомбинатах.

«Учитывая наличие на Камчатке почти постоянных ветров (зимою от северо-запада и летом от юго-востока), можно на всех рыбокомбинатах и рыббазах установить ветрянки, переключив работу агрегатов электростанций, радиостанций и рыбоконсервных заводов с нефти на силу ветра. Существующие на рыбокомбинатах двигатели внутреннего сгорания, работающие на жидкое топливо, могут быть оставлены и использованы для работы только при полном безветрии, а также ремонте ветрянок.

Наша союзная промышленность уже производит серийно стандартные ветрянки для сельского хозяйства. Можно использовать этот тип ветрянок и для рыбной промышленности, установив их на рыбокомбинатах.

Использование ветрянок на рыбокомбинатах Камчатки освободит предприятия от необходимости завоза нефти. Горючее в основном будет нужно только для работы катеров, а на это нефти потребуется не так много.

Таким образом, установка ветрянок на рыбокомбинатах Дальнего Востока даст стране экономию нефти. Одновременно это освободит снабжающие организации от труднейшей проблемы завоза нефтепро-

дуктов на рыбокомбинаты, а также значительно снизит себестоимость продукции.

За счет экономии нефтепродуктов на рыбокомбинатах обеспечивается нормальное снабжение и работа промыслового и транспортного флота, работающего на жидким топливом».

Вскоре из Москвы последовал ответ:

«Учтем ваши ценные предложения для разработки поднятых вами вопросов 0151 Микоян».

Однако война отодвинула реализацию этих проектов.

Столкновение с начальником

А теперь обратимся к происшествию, причиной которого автор случайно оказался.

Капитану, обслуживающему рыбокомбинаты западного побережья Камчатки, стало известно, что рыбаки несколько месяцев не получают зарплату. И когда экипаж его парохода также три месяца оставался без зарплаты, капитан послал в АКО радиограмму следующего содержания:

«Петропавловск АКО Адамовичу копия Плехову: «Невыплату зарплаты рыбакам также экипажу «Симы» течение нескольких месяцев считаю недопустимым тчк Прошу вашего распоряжения выплатить причитающуюся зарплату счет зарплаты правления АКО».

Начальником Акционерного Камчатского общества был тогда Иосиф Александрович Адамович, вспыльчивый и невыдержаный человек, покончивший с собой год спустя после этого происшествия.

Он был взбешен, что какой-то там капитан, его подчиненный, смел дерзить, подрывает авторитет начальства. И как только «Сима» зашла в Петропавловск, меня вызвали в правление АКО.

Теперь эта встреча выглядит, пожалуй, забавной.

Войдя в просторный кабинет, я увидел в кресле тучного Адамовича. Облокотившись руками о стол, он медленно поднял голову и посмотрел мне в глаза. На приветствие не ответил. Присесть не предложил.

Я стоял, рассматривая огромный моржовый клык, который красовался на столе. Тишину нарушил кашель сидящего в углу начальника политсектора АКО Орлинского.

— Кто вам дал право вмешиваться в мои дела? — процедил сквозь зубы Адамович.

Я, конечно, предвидел, что радиограмма мне так просто с рук не сойдет.

— Конституция, — спокойно ответил я.

— Ха! Ха! Ха! — Адамович, схватив со стола клык и угрожая им, приблизился ко мне. — Подумаешь, нашелся в АКО благодетель, защитник! — и внезапно, заглядывая мне в глаза, приглушенным голосом торопливо спросил:

— Кто надумил вас защищать права трудящихся?

Я молчал.

— Не верю, что он делает это сам, — обращаясь к Орлинскому, вспылил Адамович. — Послушайте, капитан, признайтесь, что вас использовали мои враги. У меня много врагов. И я хочу знать, кто они? Что замышляют?.. — Он остановился на полуслове, видимо, ожидая возражения.

— Я вас помирю, — сказал я наконец. — Выплатите рабочим задолженность по зарплате, и делу конец, враги исчезнут.

Орлинский молчал, но Адамович, видимо, был недоволен ответом. Брови его сдвинулись.

— И это все?

— Да!

— Вон отсюда! — закричал Адамович, исступленно размахивая клыком.

Опасаясь, что «неспокойный капитан» может поднять шумиху, Адамович послал вдогонку «Симе», следовавшей во Владивосток, радиограмму:

«Сима капитану тчк Полагал что вы серьезнее отнесетесь работе зпт оказалось своевольничаете зпт это требую изжить ибо недисциплинированных капитанов АКО не потерпит тчк Пятнадцать тысяч зарплату Плехов переводит Адамович 7335».

С мешком денег за плечами

Начальник АКО Адамович вызвал к себе летчика Жигалова и приказал ему доставить деньги на рыбокомбинат.

— Это нужно сделать срочно. Деньги получите у кассира. С вами полетит мой представитель, Петр Мартынович Макштас. Договоритесь с ним. Вылет завтра утром.

Макштасу Митя нравился своей деловитостью, крепкой коренастой фигурой, жизнерадостностью, тем, что любил и знал Камчатку. А для Мити предстоящий полет обещал увлекательные разговоры с умным, интересным собеседником.

Галя, жена Мити, встретила новость невесело.

— Наступили холода, как ты найдешь перевал в хребтах? Там скорее всего пурга...

— Да вот, посуди сама, — Митя протянул жене доверенность, подписанную Адамовичем, — я должен лететь.

Зная характер мужа, Галя сочла лучшим промолчать.

Рассвет поднял Митю с постели. Умывшись и сделав обычные гимнастические упражнения, он поцеловал жену в лоб и сел к столу завтракать.

— Вот ведь люди! Задерживают выплату денег рабочим! У многих семьи на материке... — рассуждал Митя.

— Это ты, чтобы меня утешить?.. — Галя с тоской разглядывала красивое лицо мужа.

— Говорю тебе, что все будет хорошо.

Галя прильнула к груди мужа.

Митя заторопился:

— Нельзя терять времени. Погода на Камчатке действительно неустойчивая, в любой миг может испортиться...

Расписавшись в получении крупной суммы, Митя запаковал деньги в рюкзак и вместе с Макштасом поспешил на аэродром. Дул порывистый ветер, небо заволокло тучами.

Но вылет не отложили. Вот пущен мотор, вот Митя занял свое место. Улыбка Макштасу — и полный вперед. Пару раз тряхнуло так, что пассажир ждал аварии, но обошлось. Самолет набрал высоту. Впереди горбились заснеженные пики сопок Камчатского хребта. Сейчас, при сильном ветре и плохой видимости, они были опасны. Но Жигалов благополучно перевалил через хребет и, выйдя в западную часть Камчатки, взял курс на Озерную. Не успел Макштас пробормотать: «Ну, кажется, пронесло», как мотор чихнул, а потом заикался часто-часто. Скорость падала. Машина теряла высоту. Митя посадил самолет, почти ничего не видя. Когда остановились, то молча, без слов, сидели минуту-другую. Живы!..

Озираясь, Митя вылез из кабины и принялся махать руками, чтобы согреть пальцы. Иного выхода, как оставить самолет, а самим с мешком денег за плечами двигаться пешком напрямик, не было.

Продвигаясь по свежему снегу, Митя и Макштас знали, что населенных мест между Голыгино и Озерной нет.

Свежий санный след заставил их остановиться.

— Может, охотник? — отышавшись, сказал Макштас.

— Нет, вряд ли. Подождем. Надо узнать, кто это и почему нет собачьего следа.

Зайдя за откос, они увидели землянку.

— Ну, ждать больше нечего, — проговорил Макштас, бросая недокуренную папиросу. — Пойдем! Смотри — стало видней, и ветер как будто ослабел!

Митя взвалил рюкзак на плечи. Макштас даже стал что-то себе под нос напевать.

Дверь в землянку была приоткрыта. Некоторое время путники стояли в раздумье. «Чей же это мог быть след? Непохоже, что его оставил человек...» Толкнув ногой дверь и пригнувшись, Митя шагнул в землянку. Внутри было темно. Стоя у входа, Митя спросил, есть

На запорошенном земляном полу лежали березовые дрова, топор, лопата и старые соломенные рогожи. У противоположной стены виднелись два порожних ящика из-под рыбных консервов. На одном из них оставлены начатая свеча и коробок спичек. Решили в землянке переждать непогоду. В сумерках неожиданно прояснилось небо, заметно раздался горизонт. Вскоре они увидели огни, а выше, на обрыве, — мигалку. Присмотревшись, Макштас узнал Озерную.

Они почувствовали облегчение: ведь не заблудились, хоть шли в пургу.

До Озерновского комбината добрались поздней ночью. Утром, с восходом солнца, покончив финансовые дела, Митя с рабочими отправился на нартах к «Шаврушке». Не прошло и двух часов, как самолет был доставлен в Озерную. Он легко скользил на лыжах по снежному насту, буксируемый с помощью собачьих упряжек.

Митя, выбравшись из кабины, хлопотал около двигателя, ему помогал парень — механик аэросаней. Вот тут-то Митя и разгадал, кто проложил след.

...Весь день «Шаврушка» курсирует от комбината к комбинату, развозя деньги. Летает невысоко. Слева, очень далеко в море, маячит лед, его отжало восточным ветром от берега. Справа вершины гор окутаны мягкой туманной дымкой. Ярко светит солнце.

— Ну и денек! Теплынь какая! — восторгается Макштас, стараясь перекричать гул мотора. — Скорость у нас хорошая. Если так пойдет и дальше, завтра можем закончить денежную «миссию». Это было бы чудесно!.. Как ты думаешь, Митя?!

Митя мотнул головой.

Отвалившись на спинку сиденья, Макштас задумался.

Ему вспомнилось, как однажды, выполняя задание, Митя Жигалов задержался на несколько дней на рыбокомбинате имени Микояна. Над Камчаткой свирепствовала пурга. Наконец ветер несколько ослаб, видимость улучшилась. Митя решил возвращаться в Петропавловск. Время вылета директор рыбокомбината сообщил в АКО по телефону. Спустя некоторое время директор снова вызвал по телефону АКО и доложил, что после взлета было замечено, что одна из лыж приняла вертикальное положение. Просил принять меры, чтобы предотвратить аварию при посадке в Петропавловске.

Дело усугублялось тем, что отсутствие радиосвязи с самолетом не позволяло сообщить самому Жигалову о происшествии.

На площадку аэродрома вызвали карету скорой помощи, выложили знаки, предупреждающие пилота, что у него шасси не в порядке. Собрались летчики соседнего аэродрома.

Вскоре послышался рокот мотора. Вздох облегчения и добродушные ругательства сопровождали появление самолета из-за облаков: с лыжей все нормально, она на своем месте. Самолет сделал несколько кругов и сел. Машина пробежала площадку с креном на левый борт и остановилась, уткнувшись лыжами и носом гондолы в сугроб.

Все закончилось благополучно. Митя Жигалов и бортмеханик Обломов сошли с самолета и направились к Макштасу. На вопрос, что было с лыжей при взлете и каким образом она встала на свое место к моменту посадки, Митя не ответил. Он как-то сразу посупорев и попросил отложить доклад на вечер. Макштас пригласил его быть в управлении к двадцати поль-поль.

Аэродром опустел. Все разъехались, обсуждая странное поведение летчика Жигалова...

Вечером Жигалов вместе с Обломовым были в управлении АКО. Жигалов рассказал такое, о чем он, Макштас, будет помнить всю свою жизнь. «Взлетев в Микояновске и уже взяв курс на Начики, я обратил внимание на покинутую площадку. Люди делали мне какие-то знаки. Тут я сделал еще круг, чтобы рассмотреть, куда они тычут пальцами. Я увидел, что левая лыжа отстегнулась и повисла вертикально. Это же увидел и бортмеханик.

Решение пришло сразу. Вы уж догадались, наверно. А что же мне оставалось другое? Помочь в воздухе никтоказать не сможет. Идти на посадку с висячей лыжей значило погибнуть наверняка — и нам обоим, и машине. Нет, ничего иного не оставалось. Поверите ли вся жизнь пронеслась в голове. Этаким прощальным галопом. Нечего медлить! Передал управление самолетом Обломову, а сам закрепился за сиденье сыроймятным ремнем, оказавшимся случайно в кабине, — должно же быть в чем-то повезти! — и вылез на плоскость. Петлею того же ремня подцепил лыжу и подтянул ее. Когда она встала горизонтально и я взялся ее крепить, держась за шасси, лыжа сорвалась с петли и вновь повисла в прежнем положении. Не скажу точно, сколько раз начинал эту работу и как часто возвращался в кабину. Пришлось сбросить меховые рукавицы, шерстяные перчатки, действовать голыми руками. Что поделаешь — тут не до удобств. В конце концов получилось. Перед тем как идти на посадку, сел за руль. Руки обмочены. Сажать аварийный самолет нужно твердой рукой. Ну, вы видели — сел. Не очень хорошо, но сел».

Митя Жигалов улыбнулся и попросил разрешения уйти.

Макштас погрузился в воспоминания, перелистывал их, как хорошую книгу, которую можно читать и раз и два. Попутчик был героем многих глав этой книги. Вот, например, следующей.

Критический срок начала хода сельди наступил, а не видели даже отдельных гонцов. Может быть, они и вовсе не подойдут к берегу? Синоптики и биологи обратились с просьбой предоставить им катер, чтобы снять пробы температуры воды на поверхности и в глубинах слоях и провести несколько контрольных дрейфов с сетями.

Тревожась за исход путины, Макштас поддержал инициативу «научников», не только дал им катер, но сам вышел с ними, чтобы лично ознакомиться с обстановкой. Отойдя от берега в направлении Карагинского острова на 35—40 миль, катер «скис». После разборки и проверки двигателя выяснилось, что он окончательно вы-

шел из строя. Оценив обстановку — на борту с командой десять человек, — решили продвигаться под парусом. Соорудили его из простынь и одеял. Жгли факелы. К утру следующего дня попали в разреженный битый лед. Продвижение прекратилось. Оставалось только маневрировать парусом, чтобы избежать выноса катера в Берингово море. Радиостанции на катере не было. Шел пятый день. Кругом была тишина, даже чайки не навещали дрейфовавших. Ветер спал, и парус беспомощно повис. Продукты, вода были на исходе.

На шестые сутки подул сильный ветер со снегом, катер прижало к «ледяной подушке», образовавшейся под берегом острова Карагинского. Путники хотели было уже выбраться на остров, но в этот момент над ними что-то зарокотало. Через десять минут был сброшен вымпел и мешок с продуктами, который они быстро сняли с льдины. В мешке нашли записку: «Вас обнаружил: лечу на базу, вышлем катер. С приветом Жигалов».

На другой день к месту «стоянки» прибыл пароход «Чапаев» с катером на буксире, который вывел аварийный катер из льдов и пришвартовал к борту парохода. Пять суток искал Жигалов пропавших. И только на шестые обнаружил. На восьмой день все возвратились на базу в Анапке живые и здоровые. А через день пошла сельдь, да так пошла, что план добычи был перевыполнен в два с лишним раза.

Макштас улыбнулся, вспомнив беспомощный катерок и сброшенное откуда-то из мглы «с приветом Жигалов». Да, если Митя вот так сидит за штурвалом, оглядывая землю, словно свое большое хозяйство, — все будет в порядке, можно не сомневаться.

На другой день финансовая операция была закончена. Не задерживаясь в Иче, Митя тронулся в обратный путь, в расчете возвратиться в Петропавловск в канун Нового года. Однако после Компаковска, как назло, погода стала портиться, пришлось сделать посадку в Кихчике.

Набегали сумерки короткого дня, когда с помощью кихчинцев самолет поставили под прикрытие склада. Норд-ост усиливался, пошел снег.

Мите так хотелось быть дома... Но придется встречать Новый год здесь.

Макштас заметил перемену в настроении летчика и, пока тот воился у самолета, успел кое-что предпринять, чтобы Жигалов чувствовал себя «как дома».

У конторы Митю встретили Макштас и директор комбината.

— Митя, я полагаю, мы сегодня не очень устали, а? — заговорил Макштас.

— Нет, не очень, — согласился Митя, пожимая руку директору.

— А раз так, давай пойдем в баню. После парной поужинаем у Бориса Андреевича, а затем — в клуб. Как программа?

— Будет по-твоему.

За ужином Борис Андреевич рассказывал о комбинате:

— В последнее время у нас тут много понастроили. Кто приезжает из завербованных, сразу принимается за строительство своего дома. И оседают надолго. Обзаводятся огородами. Свои овощи — большое дело!

— Расскажите лучше, как вы тут выкручивались, не получив во время деньги для зарплаты рабочим, — подмигнул Мите Макштас.

Директор улыбнулся:

— Знал, что спросите. Ну как? Так и выкручивались. Пришлось пустить в ход заборные книжки, талоны...

Все молчали, каждый рассматривал это событие по-своему.

— Ну, будет об этом. Деньги доставили. Теперь только погасить задолженность, произвести расчет по заборным книжкам и талонам — и дело с концом.

— Ну, хорошо. Тогда скажите нам вот что: кроме борьбы за план, за повышение трудовой дисциплины и качество продукции, чем живет коллектив комбината? — Макштасу явно хотелось вывести из равновесия спокойного и неторопливого хозяина дома.

— Как же, как же! А театр? Жаль, Анны Федоровны нет, — они с дочкой, видно, уже в клуб ушли, — а то бы все пьесы перечислила. Я помню, наши ставили «Любовь Яровую» Тренева, «Мятеж» Фурманова, «Слугу двух господ» Гольдони. Всего пьес десять, ей-богу! Театр самодеятельный — ну и что? Это даже лучше, когда на сцене знакомые, а ты их не узнаешь. Очень интересно... Надо вас свести с Ольгой Васильевной — она верховодит местной культурной жизнью. Боюсь только, чтобы она вам не слишком-то понравилась. Впрочем, ничего не выйдет — она всегда окружена самодеятельниками, они ее цепко держат. Активисты!

Мите это было интересно. Он не предполагал, что на комбинате так складно и ладно живут.

— Но, однако, пора, — сказал Макштас, — в клубе, наверное, уже собрались все.

Встреча Нового года

И вот они в клубе. В раздевалке веселый гомон, толкотня... Заведующая клубом Ольга Васильевна коротко знакомит гостей с программой самодеятельности.

Митя внимательно приглядывается к ней. Маленькая ростом, щупленькая, быстрая в движениях, с голубыми глазами, нос вздернутый. Говорит и все время улыбается.

— Вот обрадуются ребята елке! — многозначительно подмигнул директор Мите, потирая руки.

— А мне вступительное слово дадите перед началом самодеятельности? — обратился Борис Андреевич к Ольге Васильевне.

— Конечно, что за вопрос.

— Батюшки! Да я совсем из памяти выпустил. Вы, кажется, не-плохо поете, — говорил Борис Андреевич, адресуясь теперь уже к Мите. — Слышал вас в клубе АКО. Понравилось...

Митя смущился, но затем, взглянув на Ольгу Васильевну, согласился выступить и прочесть свои стихи, посвященные Новому году.

Раздался первый звонок. Митя, Макштас и Борис Андреевич направились к своим местам.

Зрительный зал украшен по-праздничному. Посредине нарядная, чуть не до потолка, елка с блестящими игрушками в пушистом ватном снегу. В углу, у входа на сцену — оркестр. Звуки марша заполняют зал. Оживленная публика занимает места. На передних скамейках разместились пионеры.

Озабоченные распорядители с красными повязками на рукавах встречают и рассаживают гостей.

Митя, Макштас и Борис Андреевич садятся рядом с пионерами, на передней скамейке.

— Правду сказать, — говорил Борис Андреевич, обращаясь к Макштасу, — я не ожидал такого оформления. Молодец Ольга Васильевна!

Места в президиуме занимают лучшие люди комбината, представители партийных и профсоюзных организаций, директор комбината Борис Андреевич, Ольга Васильевна и, наконец, гости — представитель АКО Петр Мартынович Макштас и летчик Дмитрий Жигалов.

Митя смущенно оглядывает публику. Ему, наверное, впервые приходится сидеть в президиуме такого большого торжественного собрания.

Слово предоставляется директору.

Борис Андреевич делится своими воспоминаниями о том, как на конфискованной у промышленника Менарда рыбалке советские люди строили рыбный комбинат, закладывали рыбоконсервный завод.

Он любит вспоминать это прошлое, потому что сам коренной камчадал и начинал свою деятельность простым рыбаком. Здесь, на Камчатке, он прошел весь рыбакский стаж и наконец стал директором комбината.

Слово предоставляется Петру Мартыновичу Макштасу. Всегда жизнерадостный и великолепно себя чувствовавший в любой обстановке, он буквально с первых слов овладевает вниманием зала.

— Ребята! Расскажу вам коротко о простом мальчике-сироте. О его яркой, похожей на причудливую выдумку, судьбе.

И он начинает свой рассказ:

— Суровый 1919 год. Запорожье. Гражданская война. Маленький мальчик-сирота с куском ржаного хлеба пробирается в Москву, к старшей сестре. Кругом голод, разруха. Поезда ходят редко и долго. На одной из станций судьба сталкивает мальчика с демобилизованным матросом. И вот он в Керчи, работает на рыболовецком сейнере.

Идут годы, мальчик взрослеет. Позади уже и гражданская война, и разруха. Страна расправляет плечи. Однажды мальчик впервые увидел в небе самолет. Ох, как он позавидовал тогда сидящему в нем летчику. С тех пор его не покидала мечта управлять самолетом. И, совсем как в сказке, подросток снова держит путь к Москве — едет к сестре. Там рабфак, потом летная школа. И наконец он становится пилотом...

На секунду Макштас прерывает свой рассказ, потом снова продолжает:

— Второй год в камчатском небе летает этот пилот. Он — один из первых летчиков Камчатки и сейчас здесь с нами.

Макштас поворачивается к Мите и указывает рукой на него. Зал аплодирует...

После Макштаса слово берет летчик Жигалов. Он благодарит за внимание и теплый прием. Все с интересом разглядывают его, ожидая большую речь, а он вдруг начинает читать стихотворение, посвященное Новому году.

Закончив стихотворение, Митя на какую-то долю минуты задумался, потом снова заговорил:

— Наша молодежь не знает голода, безработицы, трудится, веселится. Она учится в школах, в высших учебных заведениях, работает по своему выбору или призванию. Для молодежи построены клубы, Дворцы культуры, спортивные площадки, кинотеатры. Хочется, чтобы она не забывала тех, кто завоевал это счастье.

Встреча Нового года закончилась концертом, в котором участвовал и Митя Жигалов.

Семейные будни

О том, как сложилась семейная жизнь наших молодоженов, лучше всего расскажет сама Галочка, ныне Галина Алексеевна Жигалова.

— Митя ценил все красивое и изящное. Оберегал меня от всего, что казалось ему грубым, некрасивым, пошлым. Терпеть не мог, если в моем присутствии кто-нибудь рассказывал сальные анекдоты.

Дома у нас царила правда и был девиз: «Лучше горькая правда, чем красивая ложь», — вспоминает Галина Алексеевна. — Он страшно горячился, если видел в работе неаккуратность, небрежность, был требователен к себе и к другим.

Во дворе вокруг Мити, часто гулявшего с сынишкой, собиралась толпа ребят, и начиналась шумная возня. Дети видели в нем «своего».

...Митя очень ценил свой маленький гидроплан «Шаврушку». На нем он совершил серьезные перелеты, выполняя ответственные зада-

ния, перевозил избирательные материалы, спасал больных, доставляя их в любую погоду в больницу Петропавловска.

Как-то в АКО я встретила к себе подчеркнутое внимание и такую предупредительность, что томящее подозрение закралось мне в душу: не случилось ли что с Митей? На улице бушевала пурга, а он в полете... Потом я узнала, что действительно незадолго до того пришло сообщение, что он в пургу сел в море... Но то были ошибочные вести, и волнение сотрудников АКО оказалось напрасным: Митя и в эту свирепую пургу благополучно вернулся в Петропавловск...

На приеме у Микояна

Январь 1937 года. Группа работников рыбной промышленности Камчатки приехала в Москву, в Кремль за наградами, которые вручал им Михаил Иванович Калинин.

И вот автобус, ожидавший их на Красной площади, везет камчатских рыбаков в гости к Анастасу Ивановичу Микояну.

Конечно, среди награжденных рыбаков был и летчик Камчатки Митя Жигалов. И он, как и все, впервые ехал в гости к наркому.

Между тем автобус, лавируя по извилинам дорожной трассы, все дальше и дальше удалялся от центра Москвы.

Наконец автобус остановился. Гости вошли в дом, разделись, и их повели в столовую, где уже находился Анастас Иванович Микоян. Он приветствовал лучших рыбаков и бригадиров, капитанов и летчиков, председателей колхозов и директоров предприятий Камчатки. Еще раз поздравив их с высокой наградой и подняв тост за здоровье всех присутствующих, он сказал:

— Начало Нового года отмечено для работников рыбной промышленности большим и радостным событием. Лучшие люди награждены правительственными наградами. Мы можем сказать нашей партии и правительству, что армия работников рыбной промышленности готова отдать все свои знания и силы, чтобы обеспечить изобилие продуктов питания наилучшего качества для всех трудящихся страны социализма...

Слово взял капитан «Симы»:

— Мы будем бороться, Анастас Иванович, за то, чтобы выполнить годовой план уже к двадцатой годовщине Октябрьской революции!

— Правильно! Правильно! — дружно поддержали все. Завязалась непринужденная беседа. Анастас Иванович заговорил о Камчатке и, обращаясь ко мне, сказал:

— Вот, капитан, запомни! На Камчатку поплыту только на твоем судне.

Тут Митя Жигалов не выдержал и предложил к услугам наркома свой самолет.

Но Анастас Иванович, поблагодарив его за это предложение, сказал:

— Не обижайся, Жигалов, но мне думается, плыть на пароходе куда спокойнее, не так ли, капитан?

Я, конечно, не мог не согласиться с Анастасом Ивановичем.

В тот момент, конечно, никто не предполагал, что скромный летчик с Камчатки через несколько лет будет командовать эскадрильей истребителей.

Полет в Анадырь

В начале сорокового года было решено послать самолет из Петропавловска в Анадырь. Начальником авиарейса был назначен представитель АКО Юлий Михайлович Кальпус. В состав экспедиции вошли летчик Жигалов, бортмеханик Коротеев, борттехник Ефимов и бортрадист Медведев.

Кальпус — стройный, кареглазый, веселый человек — долгое время работал в северных районах Камчатки, хорошо знал быт коряков и чукчей. Жигалов впервые летел в эти районы, его интересовало все, и Кальпус «заводил» любознательного пилота, рассказывал ему разные истории.

Вылетев в ясное морозное утро первого февраля 1940 года из Петропавловска, самолёт перевалил через Срединный Камчатский хребет и взял курс на Усть-Хайрюзово. Сильный северо-восточный ветер предвещал шторм.

Жигалов сосредоточенно глядел вперед. Погода не баловала путешественников, да к тому же рано темнело. До Пенжино пришлось сделать вынужденную посадку, переночевать и только после этого продолжить полет. Приземлились в корякском селении Каменское. В Пенжино задержались на три недели из-за непогоды. В конце февраля пошли летние дни, и самолет взял курс на старинное село Марково в верховьях реки Анадырь.

Во второй половине марта жители Анадыря тепло и заботливо провожали самолет и его экипаж в обратный путь.

На этот раз Жигалов повел самолет через Пенжино Парапольским Долом, где можно было найти посадочные площадки. Путь этот был к тому же значительно короче.

25 марта возвратились в Петропавловск, покрыв за тринадцать летних часов расстояние в 2500 километров.

«Перелет оправдал себя. Воздушная трасса исследована и в ближайшие годы начнет широко эксплуатироваться. Она свяжет областной центр с отдаленным Чукотским округом, со всеми комбинатами и районами, оленеводческими совхозами, которые разбросаны по всему Камчатскому полуострову», — сообщала газета «Камчатская правда».

«...Вспоминается подготовка к этому перелету, — писал корреспондент «Камчатской правды» Жильченко. — Некоторые утверждали тогда, что на таком самолете лететь на Крайний Север нельзя, что это пустая, никому не нужная затея. Другие скептики утверждали, что перелет не под силу летчику Жигалову. Но все эти сомнения опровергнуты. Полет совершен блестяще. Командир экипажа Жигалов показал себя выдержаным пилотом, умеющим разумно оценивать обстановку и находить выход из любого положения».

За успешно выполненное задание по прокладке трассы с Камчатки на Чукотку летчик Жигалов и его экипаж были удостоены денежной премии.

Отметим, что еще ранее, в октябре 1936 года, Жигалов совершил в трудных климатических условиях полет на Командорские острова, чтобы своевременно провести там перепись населения Алеутского района, за что, по представлению РИКа, был награжден облисполкомом грамотой и денежной премией.

Это была вторая перепись, имевшая целью определить численность и состав населения самой северо-восточной части нашей страны.

Так трудился летчик Жигалов: вместе с другими пилотами осваивал трудные северные трассы, наводил рыбаков на косяки сельди в океане, мечтал, писал стихи — и был счастлив...

Командир эскадрильи

Митя так любил Дальний Восток, Камчатку, что считал эти места своим родным краем, и ни о чем другом не мечтал, как работать здесь. Но началась Великая Отечественная война, которая, конечно, изменила все планы.

Спустя месяц Митю призвали в армию и назначили шеф-пилотом на самолет типа «Дуглас» в Архангельский военный округ.

Его жена Галина с сыном Валерием, оказавшиеся в это время в Москве, эвакуировались в Кузнецк-Пензенский и поселились в деревне Облязово, а позднее снова вернулись в столицу.

Сестра Маша вначале тоже эвакуировалась из Москвы в Красно-Уфимск, а затем вернулась. Митя часто писал с фронта своей любимой сестре, которую считал матерью, так как она фактически его вырастила и воспитала. Вот отрывки из этих писем:

«Я не мог долго сидеть в тылу, и меня отправили на фронт в бомбардировочный полк. Я — командир летного отряда. Сделал тридцать ночных вылетов с соединением и сам бомбил железнодорожные узлы, мосты и военные объекты. Работа довольно веселая. Теперь у нас ночи кончились, наступили круглосуточные дни. Летаю на истребителях, так как на них сейчас можно летать круглые сутки. Правда, я истребитель еще молодой, хотя в «гражданке» летаю уже одиннадцатый год. Пока еще ничего не сбил, только освоил грозную для врага технику...»

«...Я искренне радуюсь за успехи своих друзей, меня два раза представляли к награде, но, увы, мы переезжаем вдоль всего фронта, как говорится, постоянного местожительства не имеем, обслуживаем несколько армий...»

«...Вообще война — это искусство. История показывает, что побеждает тот, у кого лучшие полководцы-стратеги, сильнее оружие, а храбрость русских не имеет себе равных. Как бы то ни было, мы победим — советский народ нельзя победить...»

По представлению Военного Совета Карельского фронта в апреле 1942 года Жигалов за доблесть и мужество был награжден орденом Красной Звезды.

Митя служил тогда в истребительном полку командиром эскадрильи, хотя был только в чине старшего лейтенанта. Митя легко устанавливал контакт с людьми, был заботливым и верным товарищем и очень гордился своими сослуживцами по полку. Вот что он писал о своих боевых друзьях Маше:

«В районе цели, которую нам приказано штурмовать, идет крупный град. Видимость — минимальная. Но летчики знают, что нельзя выполнить задания, что пехотинцы ждут их помощи. И ведущий — старший лейтенант Макаров дает команду: сокинуть строй и продолжать выполнять задание.

Внизу под нами на черно-зеленом фоне едва различаются плохо замаскированные вражеские блиндажи и окопы. Группа вслед за ведущим круто пикирует на цель, поливая фашистов свинцовыми огнем и сбрасывая на их головы бомбы.

Атака повторяется несколько раз, пока хватает бомб и патронов. Сердца наши наполнены жгучей ненавистью к врагу.

Это только один эпизод за последние несколько дней. Из таких эпизодов состоят все наши летные будни.

В боях с врагами Родины растут и крепнут наши молодые летчики. Радостно видеть, как после каждого боевого вылета зреет их мастерство и опыт, как мужают и закаляются они, как готовы они во имя Родины пожертвовать всем, даже собственной жизнью.

Такими патриотами, горячо любящими свою Родину, является старший сержант Зарубин, уничтоживший меткими попаданиями бомб не один десяток фашистов, засевших в блиндажах; сержант Наумов, взорвавший вражеский склад боеприпасов, летчик Нечаев, штурмовавший фашистов до последнего патрона.

Взбешенный враг открыл по самолету Нечаева сильный зенитный огонь. Однако Нечаев вынудил фашистов замолчать, уничтожив прислугу пулеметным огнем. Все же последним снарядом самолет Нечаева был подожжен. Пламя, вначале охватившее моторную группу, уже лижет лицо и руки летчика. Казалось бы, что положение безнадежно. Нечеловеческих усилий стоило Нечаеву довести горящую машину до расположения своих войск. И вот Нечаев снова в кругу друзей, он снова рвется в бой.

Наша молодежь берет пример со старшего поколения, с опытных боевых летчиков. Одним из них является старший лейтенант Марков.

И таких, как он, много.

Таковы люди, которых часто видят наши пехотинцы на штурмовке вражеских позиций.

Митя очень беспокоится за судьбу своих близких, жены Галочки и сына Валерика. Мне хочется привести одно из писем, которые посыпал с фронта Дмитрий Жигалов своему четырехлетнему сыну:

«Дорогому и любимому сыночку Валерию Дмитриевичу Жигалову! Здравствуй, дорогой мой сыночек Лерик. Это письмо пишет твой папа с фронта. Ты, Лерик, не забыл своего папу? Помнишь, как мы с тобой катались на саночках зимой, ходили вместе на рынок, покупали там фрукты, конфеты, шоколад?

Ты не любил ходить ножками, всегда говорил так:

«Ох, папуля, нозьки болят. Зими меня на люцки».

И когда я брал тебя на руки к себе, ты успокаивался, рассматривал игрушки и кричал: «Масина, масина».

Теперь ты стал большой, живешь в деревне, потому что фашисты напали на нас. Все дяди взрослые ушли на фронт убивать гитлеровцев, а маленьких деток с их мамами отправили подальше в тыл. В тылу нашим деткам спокойно, они могут играть, прыгать, веселиться летом, а зимой учиться в школе. Лерик тоже скоро пойдет в школу, научится читать, писать и тогда сам напишет мне письмо.

Лерик! Твой отец пошел на фронт сражаться, чтобы убивать гитлеровцев. Когда ты подрастешь, пойдешь учиться и тоже будешь летчиком, как твой папка.

Лерик! Ты обязательно будешь летчиком. Наши дети должны ненавидеть гитлеровских разбойников. Когда ты вырастешь большой, пойдешь, как твой отец, бить фашистских гадов, ты будешь герой.

Лерик! Я летаю на истребителе. Это очень маленький самолет, а мотор у него сильный-сильный. Летает истребитель быстрее всех самолетов и может догнать любого фашистского бомбардировщика. Когда близко подойдешь к нему, начинаешь стрелять и пушками и пулеметами, снарядами и пулями. Фашистский самолет загорается и падает, а фашистские летчики сгорают, как крысы.

Мы часто летаем к фашистам. Они нас боятся, начинают стрелять из пушек и пулеметов, хотят напугать или сбить, но мы летим высоко, и они нас не достают. Смотрим сверху, где фашисты, сверху их хорошо видно, вот они внизу идут по дороге или едут на машинах. Тогда мы начинаем на них падать камнем, стреляем из пушек и пулеметов, бросаем бомбы им на голову.

Мы бросим бомбы и опять поднимаемся вверх и летим к себе домой...

Вот, Лерик, как мы бьем фашистов. Но их много. Когда всех перебьем, я приеду к тебе. Купим себе мотоцикл или автомашину. Мой

сыночек Лерик будет сам сидеть за рулем и управлять машиной, а мы с мамой будем сидеть сзади.

Целую тебя и мамульку крепко, крепко! До свидания, мой Лерик! Твой папа Дмитрий Жигалов.

Дорогие детки. Пришлось снова вскрыть конверт. Только что получил поздравительную телеграмму о награждении меня орденом Красной Звезды. Телеграмма прислана от Высшего командования. Это обязывает меня на новые подвиги во имя нашей дорогой Родины. Сердечно тронут столь высокой наградой! Целую вас тысячу раз каждого. Жигалов».

В тылу врага

В один из очередных вылетов звено Жигалова вело бой. Митя повел атаку на «мессер» и длинной пулеметной очередью сбил его. Разворачиваясь, он заметил второй фашистский самолет. Тогда Жигалов вздыбил свой самолет и заставил его описать в воздухе замысловатый вираж. Гитлеровец, пытавшийся повторить его маневр, оказался перед прицелом. Снова длинная очередь — и вражеский самолет, беспорядочно вращаясь, стал падать на землю.

Но в этот же момент загорелся и самолет Жигалова. Кровь залила Мите глаза, и на какое-то мгновение он потерял сознание, но потом, как бы очнувшись от сна, нажал на педаль ножного управления и остановил вращение. Выждав, когда нарастет скорость, Жигалов потянул штурвал на себя, и самолет вышел в горизонтальное положение. Мотор работал с перебоями, но тянул.

Вскоре Жигалову удалось все-таки посадить машину. Вся она, включая кабину, была изрешечена пулями и снарядами.

Взяв неприкосновенный запас продуктов и одежду, Митя с борт-механиком Толей направился в сторону фронта. Идти было чрезвычайно трудно. Им приходилось взбираться на крутые сопки, утопать в сугробах, но они шли. Митя вспомнил, что когда-то, очень давно, в свои ребяческие годы он пробовал спуститься с горки на спине. Теперь, чтобы сэкономить силы, он решил повторить этот прием. Так Митя и Толя брали по глубокому снегу семнадцать суток. Порой им казалось, что силы совсем покинули их, но, взглянув друг на друга, они снова двигались вперед. Настал день, когда они, обессиленные, истощенные, наткнулись на дозор наших войск. Лица и руки у них были обморожены, одежда так задубела на морозе, что, для того чтобы их раздеть, кожанки и унты пришлось разрезать на части.

Из штаба их переправили в госпиталь, где они провели немало времени.

Пригодилась, как видим, дальневосточная закалка Мите на войне.

Последний полет

Однажды после возвращения из рейда по тылам неприятеля Митя Жигалова вызвали в штаб полка.

Когда Митя вошел в кабинет, командир полка крепко пожал ему руку и сказал:

— К нам прибыли истребители нового образца, необходимо произвести фронтовые испытания, вернее, облет.

С трудом скрывая свою радость, Митя спросил:

— Когда прикажете начать облет?

— Как только позволит погода. Договоритесь с синоптиками.

Возвращаясь в часть, Митя почти бежал, так ему хотелось поскорее поделиться новостями с боевыми друзьями. Войдя в землянку, Митя, должно быть, преднамеренно долго снимал кожанку и отряхивал снег с валенок. Покончив с этим, он подсел к летчикам, сидевшим на скамейке у печурки.

— Ну, рассказывай, зачем «батя» вызывал тебя к себе? — нетерпеливо спросил закадычный Митин друг, Костя Котляревский.

— Вы уже знаете, что в наш полк прибыла новая истребительная техника. Так вот, командование полка приняло решение произвести их фронтовое опробование. И поскольку мне довелось месяц тому назад в Куйбышеве стажироваться на этих машинах, командир обязал меня, как только улучшится погода, начать испытание.

Митя коротко рассказал летчикам об особенностях новых истребителей. Он говорил, что у врага такой грозной техники нет. Слушали его внимательно, задавали вопросы, на которые Митя охотно отвечал.

Наступил день облета — шестое января 1943 года. Время подходило к полудню, стояла морозная солнечная погода, слабый ветерок медленно уносил клубы дыма от землянок. Летчики гурьбой сгрудились у нового истребителя. Они возбужденно высказывали свои соображения, размахивали руками, что-то показывали друг другу...

Техник Бутаков опробовал мотор нового самолета и еще издали приветствовал командира. Когда Митя подошел, Бутаков высказал свое восхищение истребителем.

Похлопав техника по плечу, Митя обошел самолет кругом, заглянул под «пузо» и одобрительно кивнул Бутакову.

Потом, пожав руки товарищам, привычно взобрался в кабину.

Через минуту истребитель взвился в небо.

А еще немного спустя все увидели, как самолет, поблескивая крыльями, вошел в пике... Вот он все ниже и ниже, вот уже совсем близко земля. Но почему же самолет не выходит из пике? Явно что-то случилось. Все заволновались. В следующий момент истребитель врезался в землю и загорелся.

Так трагически погиб замечательный летчик и коммунист. Он погиб совсем молодым — тридцати двух лет. Причины катастрофы остались неизвестными.

За две недели до гибели Митя писал жене:

«Галушенька, любимая! Стиснем крепче зубы и утешим себя мечтами о встрече, чтобы уже никогда не расставаться. Скорей бы разбить эту коричневую фашистскую мразь... Ну, потерпи еще, родная, не верь в предчувствие и сны. Я живу хорошо, хотя и нахожусь в походном состоянии — в командировке. Но скоро вернемся в часть и начнется наша боевая жизнь... Теперь уже скоро. Теперь мы сильны, ездили не зря... Летаем в тылы врага. Мстим!..»

Галина Алексеевна рассказывает, как она получила известие о смерти мужа:

— Я писала Мите письмо. Пришел почтальон и принес мне «треугольник». Предчувствие предсказало мне что-то недобре, я боялась открыть письмо. Случилась беда... Я не помню, как очутилась на шоссе Энтузиастов, ведь мы жили на улице Горького. Кто-то меня схватил за руки, я с сыном чуть не попала под машину.

...Два дня плакала, а когда пришли Митинь вещи и я пошла на почту, там услышала слова зависти: «Счастливая, какую посылку получила...» Тут моим слезам не было конца... В большом черном чемодане заключалось все, что осталось от прошлой жизни... Сыну — четыре года, мне — двадцать четыре...

Боевой соратник Мити, летчик Котляревский, писал жене Жигалова:

«Уважаемая Галина Алексеевна. Вы правильно делаете, что не теряете присутствия духа. У Вас есть цель жизни — сын. Расти его таким, каким был отец. Вам тяжело, но Ваше горе — это и наше горе... Недавно я выбрался из глубокого тыла противника и понял, что самое дорогое — это Родина. Жизнь люблю и потому выжил. За кровь друзей, за кровь Вашего мужа, за слезы жен и матерей, за худые ручонки наших детей сейчас еще крепче бью фашистское зверье...

Был на могиле Мити, привел ее в порядок. За ней будут следить. Трудно забыть настоящего человека. Боевой смелый друг превыше всего. Память о нем будет жить, пока жив сам.

Войну на Севере закончили. Скоро двинемся на другой фронт, война еще не кончилась...

Если Вам потребуется от нас помощь, то пишите. Вы были женой храброго солдата...

Желаю Вам с Лериком счастья в жизни. Если будет возможность, заеду к Вам...»

Послесловие

Семья погибшего летчика ощущала на себе ту искренность дружбы, ту благодарность, теплоту, какие заслужил своей жизнью их Ми-
278

тя и которые были перенесены на самых близких ему людей его многочисленными товарищами.

Несколько слов о Жигаловых. Галина Алексеевна сейчас заведует приемной Заместителя Председателя Совета Министров СССР. Сын Валерий (Лерик) — офицер Военно-Морского Флота СССР. Растет его сын Митя, названный так в честь деда. Старшая сестра летчика Мария Степановна Письмен удостоена персональной пенсии. Старший брат Мити Игнатий Степанович Жигалов работает в Днепропетровске.

Братья летчика Миша и Володя погибли на фронте. Володя работал на кондитерской фабрике «Красный Октябрь» электромонтером, когда началась война. Он ушел на фронт добровольцем в первые дни после начала массовой мобилизации, хотя имел право не идти, так как у него не было глаза.

Память об этом человеке увековечена на мемориальной доске в Москве на здании фабрики «Красный Октябрь».

Мои заметки составлялись из отдельных воспоминаний и записей. Мне хотелось рассказать о замечательном советском человеке, умевшем вдохновенно трудиться и мужественно защищать свою Родину. Если это удалось хотя бы отчасти, то считаю свою задачу выполненной.