

Как я сжег „колбасу“¹

Наш аэродром находился недалеко от местечка Новые Барановичи, которые в это время были в руках германцев. Обстановка на фронте довольно спокойная, но нашей работе сильно мешал неприятельский змейковый аэростат или, как его называли, „колбаса“.

Каждый день, часов в двенадцать, эта „колбаса“ поднималась за Новыми Барановичами и заставляла прекращать все передвижения в ближайшем тылу, так как иначе все наши замыслы стали бы известными врагу. Часа в три дня „колбаса“ опускалась, как будто поддразнивая нас, но минут через тридцать-сорок, только

¹ Воспоминания летчика Каминского.

мы решали приступать к какому-нибудь делу, поднималась опять и болталась в воздухе до наступления темноты.

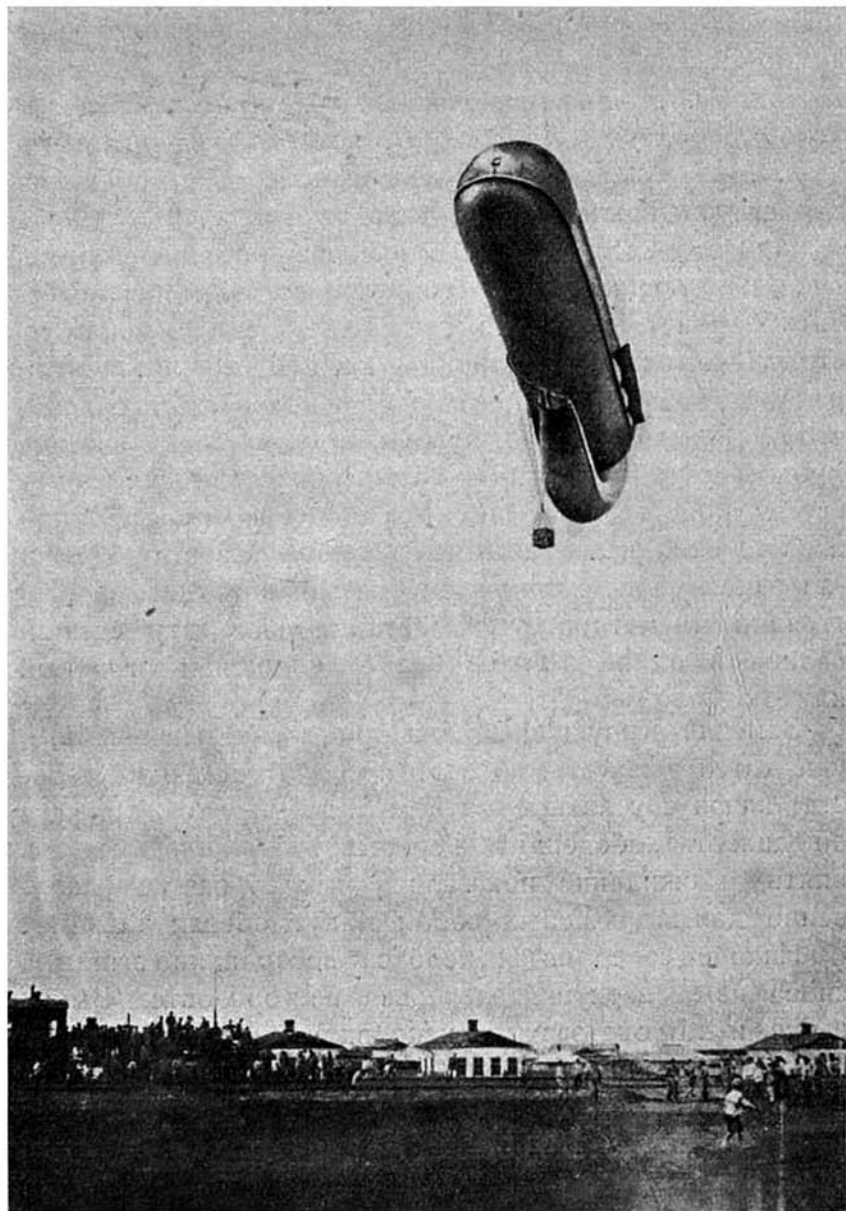
Как раз в это время к нам в отряд прислали зажигательные ракеты „Ле-Приера“, которыми французы на западном театре войны пользовались для сбивания аэростатов. Решил испытать их и я.

Приготовился я к этой атаке, первой в нашей практике, следующим образом: прежде всего, чтобы облегчить самолет, я снял с него пулемет, а по бокам на стойки самолета прикрепил с каждой стороны по три ракеты. К ракетам по стойкам и краям крыльев, так, чтобы их не сорвало ветром, провел электрические провода от аккумулятора и предварительно попробовал все устройство на земле. Все шло как по маслу: при нажатии кнопки контакта аккумулятор без отказа зажигал ракеты, они с шипеньем улетали вперед, и на расстоянии ста метров от самолета все шесть штук сталкивались в одной точке, образуя сплошной огненный клубок.

Заменяя выпущенные для пробы ракеты новыми, я уже хотел вылететь, но в этот момент немецкий аэростат начал спускаться — я ведь и забыл, что в три часа он делает „обеденный перерыв“! Пришлось ждать опять, и ожидание показалось на этот раз необыкновенно долгим, — целых сорок минут обедал немец!..

Наконец серебристая „колбаса“ неторопливо выплыла снова из-за верхушек деревьев на горизонте. Выше, выше, и вот она застыла неподвижно метрах на тысяче высоты. В одну минуту механики запустили мне мотор, и я вылетел.

Сперва я начал набирать высоту кругами над самым своим аэродромом, а затем отлетел даже немного в тыл; чтобы для немцев было меньше возможности меня заметить и подготовить „встречу“. Только поднявшись



„Колбаса“ болталась в воздухе до наступления темноты.

на 3000 метров, решил я повернуть к фронту, причем сбавил обороты мотора настолько, что самолет только-только мог держаться в воздухе, не теряя высоты.

Правда, из-за этого я приближался к своей жертве гораздо медленнее, но зато мотор только слегка рокотал, и на земле за шумом перестрелки меня услышать не могли.

Перелетая линию фронта, я составил план нападения. Солнце было от меня по прямой линии за аэростатом, ветер же дул сбоку, так что аэростат висел ко мне боком, — положение чрезвычайно выгодное!

Ясно—надо перелететь над аэростатом и поместиться между ним и солнцем. Так как простым глазом смотреть на солнце нельзя, то, стало-быть, с аэростата меня наблюдатель не сможет увидеть. С другой стороны, и я подойду к аэростату—со стороны неприятельского тыла.

Так я и сделал. Залетев на несколько километров в тыл неприятельского расположения и поместив свой самолет приблизительно на одну линию между солнцем и лениво покачивавшейся в воздухе „колбасой“, я выключил совершенно мотор и, круто наклонив самолет носом вниз, камнем понесся на противника. На широком серебристом боку баллона четко выделялся немецкий опознавательный знак—черный мальтийский крест, и я еще издали всем самолетом начал в него прицеливаться.

От быстроты моего падения казалось, что не я, а аэростат стремительно поднимаясь, мчится ко мне навстречу, с невероятной быстротой увеличиваясь в своих размерах. Наконец, когда я почувствовал, что еще секунда—и произойдет столкновение, я нажал кнопку, зажигающую первые четыре ракеты. (Остальные две я решил оставить про запас на случай промаха.)

С шипением и дымом ракеты понеслись вперед, и почти в то же мгновение, чуть повыше мальтийского креста, на туловище „колбасы“ вспыхнул яркий огонь. Резко потянув на себя ручку управления, я заставил свой самолет сделать скачок над горящим аэростатом и, направив его к своим позициям, обернулся и стал смотреть назад. Видно было, как сильное пламя охватило верх аэростата, затем пламя и дым окутали его целиком, и он стал медленно падать.

Наблюдая таким образом происходящее, я в то же время левой рукой пытался включить контакт моего мотора. Мотор, однако, не начинал работать — оказывается, что я, выключая мотор перед атакой, забыл закрыть в него доступ бензина; теперь же бензин залил мотор настолько, что зажигание уже не могло произойти. Делать нечего, смотрю на альтиметр — высота всего 900 метров. До своих позиций не дотянуть, а тут еще и с земли уже стали обстреливать. Закрыл бензин и начал продолжать планирование, как только мог, полого.

Вдруг, уже на высоте всего 700 метров, мотор дал несколько вспышек. Даю бензин, и... он начинает работать! Сразу поставив рули на подъем и делая зигзаги, чтобы помешать в себя целиться, стал удирать.

Перелетая линию фронта, я на минуту выключил мотор, чтобы послушать, что делается на земле: отовсюду неслась отчаянная стрельба и из винтовок, и из пулеметов, и из орудий, но, видимо, неприятель горячился и плохо рассчитывал прицел.

Оглянулся еще раз назад: было видно, как из того места, куда упал аэростат, поднимался густой столб черного дыма.

Включив мотор, я уже без всяких дальнейших осложнений вернулся к себе на аэродром. К общему удивлению в самолете не оказалось ни одной пробоины,