

Текст: Петр Базанов, доктор исторических наук, ведущий рубрики «Дневники Родины»

АЛЕКСАНДР ПРОКОФЬЕВ-СЕВЕРСКИЙ: «НЕСЧАСТЬЕ» СДЕЛАЛО МЕНЯ СЧАСТЛИВЫМ

ВОСПОМИНАНИЯ РУССКОГО ЛЕТЧИКА, ПОТЕРЯВШЕГО НОГУ
НА ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ, ВПЕРВЫЕ ПУБЛИКУЮТСЯ НА ЕГО РОДИНЕ



0

Один из ключевых эпизодов «Повести о настоящем человеке» Бориса Полевого — в госпитале, где лежит потерявший ноги советский летчик-истребитель Алексей Мересьев:

«Степан Иванович уже нес Мересьеву журнал. Небольшая статья была отчеркнута карандашом. Алексей быстро пробежал глазами отмеченное и не встретил своей фамилии. Это была статейка о русских летчиках времен Первой мировой войны. Со страницы журнала глядело на Алексея незнакомое лицо молодого офицера с маленькими усиками, закрученными «шпильцем», с белой кокардой на пилотке, надвинутой на самое ухо.

*1
Александр
Прокофьев-Северский
(1894–1974).

— Читай, читай, прямо для тебя, — настаивал Комиссар.

Мересьев прочел. Повествовалось в статье о русском военном летчике, поручике Валерьяне Аркадьевиче Карповиче. Летал над вражескими позициями, поручик Карпович был ранен в ногу немецкой разрывной пулей «дум-дум». С раздробленной ногой он сумел на своем «фармане» перетянуть через линию фронта и сесть у своих. Ступню ему отпили, но молодой офицер не пожелал увольняться из армии. Он изобрел протез собственной конструкции. Он долго и упорно занимался гимнастикой, тренировался и благодаря этому к концу войны вернулся в армию. Он служил инспектором в школе военных пилотов и даже, как говорилось в заметке, «порой рисковал подниматься в воздух на своем аэроплане». Он был награжден офицерским «Георгием» и успешно служил в русской военной авиации, пока не погиб в результате катастрофы...».

Благодаря этой заметке Алексей Мересьев, по сюжету повести, преодолел депрессию и в конечном итоге вернулся в небо.

Но реальный летчик Алексей Петрович Мересьев мог равняться не только на Карповича. Одна из легендарных фигур в строю безногих русских пилотов — Александр Николаевич Прокофьев (1894–1974), более известный под псевдонимом Прокофьев-Северский.

Жизнь как полет

Его отец был известным режиссером, владельцем театра и одним из первых в России летчиков-любителей. Неудивительно, что Александр, выпускник Морского кадетского корпуса, уже в 16 лет летал на «Илье Муромце» с самим Игорем Сикорским, а в 1915 году попал в мор-



скую авиацию и стал начальником истребительного авиаотряда на о. Эзель (ныне Сааремаа в Эстонии). Во время боевого вылета получил тяжелое ранение, повлекшее ампутацию ноги. Не смирился с инвалидностью. Через боль научился ходить на деревянном протезе. И при первой возможности самовольно произвел вылет на новом типе самолета...

Последовал арест. Но император Николай II, восхищенный небывалым подвигом, разрешил одиному летчику вернуться на службу в военную авиацию.

К концу Первой мировой войны Александр Прокофьев-Северский участвовал в 57 воздушных боях, одержал 13 побед, был произведен в чин лейтенанта, награжден орденом Св. Георгия 4-й степени и почетным Георгиевским оружием — золотым кортиком с надписью «За храбрость». И даже вошел в историю русской литературы после того, как знаменитый писатель Александр Куприн посвятил ему рассказ «Сашка и Яшка», обыграв в названии талисман пилота — плюшевую обезьянку Яшу.

А вот с советской властью ужаться герой не смог, искренне считая большевиков агентами немцев. В американской эмиграции летчик-ас стал предпринимателем, владельцем авиафирмы «Северский Эраффт Корп.», изобретателем самолетов мирового уровня...

Мемуары Александра Прокофьева-Северского были напечатаны в 1944 году в американской русскоязычной газете «Новое русское слово». Он написал их для военных, получивших на фронте серьезные увечья. И убедительно доказал, что жизнь на этом не кончается.

Воспоминания летчика впервые публикуются в сокращении на его Родине. Подзаголовки для удобства расставлены редакцией.

«МНЕ 21 ГОД — И Я КАЛЕКА...»

Карьеру в значительной степени мне удалось сделать благодаря тому, что я потерял правую ногу в мировую войну. То, что многим могло бы показаться печальным концом, в действительности явилось для меня лишь блестящим началом, — и это в буквальном, а не в переносном смысле слова. Мой физический дефект разбудил во мне силы и способности, которые раньше дремали.

В 1915 году, когда я служил в русской авиации, я вызвался бомбардировать германский флот в Балтике. Самолет мой был подбит, и когда я с ним упал в воду, бомбы, которые я не успел сбросить, взорвались.

Я отчетливо помнил, как сначала был сброшен в воздух, а затем пошел глубоко под воду. Потом я выплыл на поверхность и, напрягая все силы, уцепился за подвернувшуюся часть крыла.

Начал оцепывать себя. Там, где должна была находиться моя правая нога, я нашел какую-то кровотокащую рану. Ужасная



IN 1915, WITH THE RUSSIAN ARMY, WHILE ON A BOMBING MISSION OVER RIGA, WHILE ON A BOMBING MISSION, HE WAS DOWN - HIS OBSERVER...



*2
А. Кузьмин.
Иллюстрация к
рассказу А. Куприна
«Сашка и Яшка».

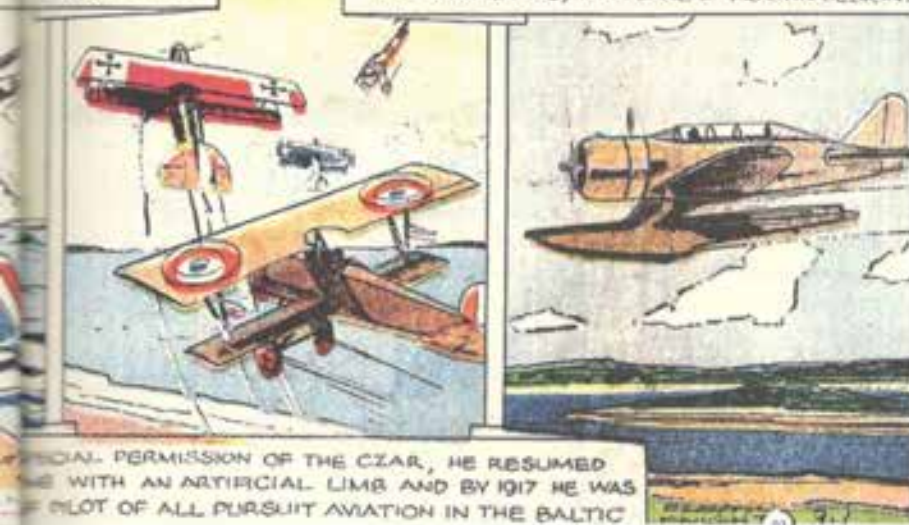


ALEXANDER DE SEVERSKY

A RUSSIAN NAVAL ACE, OFFICIALLY CREDITED WITH DESTROYING 13 ENEMY PLANES. ALTHOUGH HE HAS FLOWN MORE THAN 7,000 HOURS, HE IS BETTER KNOWN AS AN AERONAUTICAL DESIGNER AND INVENTOR AND HAS PERFECTED A BOMBING SIGHT, REFUELING APPARATUS, A HIGH-SPEED AMPHIBIAN AND FAST-PURSUIT PLANES. HE HAS BEEN A NATURALIZED AMERICAN CITIZEN SINCE 1927.

IN THE GULF OF... HE WAS SHOT... HE LOST A LEG.

IN SEPTEMBER 1935, AT DETROIT, FLYING AT 230 M.P.H. HE BROKE THE WORLD'S SPEED RECORD FOR AMPHIBIANS, IN A PLANE OF HIS OWN DESIGN.



SPECIAL PERMISSION OF THE CZAR, HE RESUMED... WITH AN ARTIFICIAL LIMB AND BY 1917 HE WAS... PLOT OF ALL PURSUIT AVIATION IN THE BALTIC



Я выплыл на поверхность и, напрягая все силы, уцепился за часть крыла. Начал ощупывать себя. Там, где должна была находиться правая нога, нашел кровоточащую кашу...



мысль пронизала все мое существо: мне 21 год и я — калека. Даже если меня спасут, жизнь моя кончилась.

Русский миноносец подобрал меня, и я провел несколько месяцев в госпитале. Но по мере того, как я научился ходить на костылях, отчаяние мое начало уменьшаться.

**«Эта деревянная нога —
возвышает меня»**

Упрямство всегда было отличительной стороной моего характера. Врачи и коллеги могли говорить мне что угодно, но я знал, что я добьюсь своего и снова буду летать. Я знал, что те вещи, которые достаются всем легко и просто, для меня будут необыкновенными именно вследствие моего физического недостатка.

Еще на костылях я вернулся на работу в качестве главного инспектора морской авиации Петроградского округа. Физических сил было мало, но мысль работала с особенным напряже-

нием. Меня начала увлекать строительная часть, вопросы конструкции, чертежи. Я начал работать над проектами вооружения самолетов, придумал подвижное приспособление для пулемета и небольшую бронировку для их защиты, — вещи тогда совершенно новые.

Короче говоря, именно в результате моего физического недостатка моя мысль стала работать острее, интересы расширились, возник новый мир идей. До катастрофы авиация представлялась мне чем-то в виде спорта. Теперь я совершенно был увлечен чудесами аэродинамики.

Когда мне приделали искусственную ногу, я подумал, что никогда не смогу ею пользоваться. Мне казалось, что я волощу тысячи тонн груза; это было мучительно и тяжело. В те времена протезы еще не достигли их нынешнего совершенства. Но постепенно я привык к этому новому моему атрибуту. Больше того, я вдруг почувствовал, что эта деревянная нога — не убогает, а возвышает меня.

**«Один из самолетов поразил
начальство...»**

Мое желание летать не уменьшилось. Инспектируя самолеты, я мог часами сидеть в кабинках у руля. Под предлогом проверки контрольных частей и тормозов я постепенно приучался управлять ими при помощи моей искусственной ноги.

Как-то меня отправили на одну черноморскую базу для инспектирования группы бомбовозов. По приезде я узнал, что предполагается демонстрирование этих бомбовозов перед начальством. Во время просмотра один из самолетов поразил начальство. Самолет этот делал мертвые петли, развивал бешеную скорость, описывал зигзаги.

Когда самолет снизился, из него вышел одионогий пилот из Петрограда.

В наказание за то, что я взял аэроплан без разрешения, начальник базы посадил меня под домашний арест. Но моя история стала известна государю, который разрешил мне летать. До конца Первой мировой войны я командовал базой в Балтийском море и сбил 13 германских аппаратов.

То обстоятельство, что я сбил столько немецких самолетов, несмотря на мой физический недостаток, только увеличило мою славу, — чего, в общем, я не заслужил. Я лично убежден, что боевых успехов мне удалось добиться именно благодаря отсутствию ноги. Это обстоятельство вынуждало меня принимать все меры предосторожности, вводить технические усовершенствования, усиленно тренироваться, чего бы я не делал, если бы имел обе ноги...

Так как полет сопровождался для меня особыми трудностями, я стал изучать аэродинамические проблемы и старался добиться улучшений. Чтобы уменьшить тяжесть моей де-

ревянной ноги, я изобрел движущийся руль, который привел затем к движущимся крыльям. Я сделал чертеж складывающихся и отбрасываемых лыж для гидропланов. Они были приняты русской морской авиацией и затем, в улучшенном виде, были применены Вилкинсоном в его арктических полетах. Я также придумал принцип прицела для метания бомб, который через несколько лет лег в основу автоматического прицела при бомбардировках.

«Трудно побороть не физический недостаток, а психоз»

Я давно понял, что трудно побороть не физический недостаток, а психоз, который он создает. Люди часто смотрят на ближнего его собственными глазами. Если тот считает, что потеря ноги уменьшает его способности и чувствует себя калекой, это чувство передается окружающим. Но если он сам заставит себя уважать, его будут уважать и другие.

После некоторого промежутка времени я был способен говорить о моем физическом дефекте с такой же легкостью, с какой люди говорят об образовавшейся плесни или иной неприятности такого же рода. Это было нелегко. Часто друзья, с самыми лучшими чувствами, проявляли ко мне жалость, которая глубоко меня задевала. Я советовал бы здоровым людям, которые имеют дело с калеками, просто не обращать на это внимание, — не делать вид, что они не замечают увечья, а просто рассматривать его как обстоятельство второстепенное. В общем итоге человеческих способностей и возможностей нога играет более или менее случайную роль.

Год за годом я приобрел физическую ловкость, которая, казалось, ушла от меня навсегда. Потеря ноги возмещалась все увеличивавшейся подвижностью и ловкостью рук и пальцев. Я приучил себя к мысли, что отсутствие ноги лишает меня возможности передвигаться так быстро, как остальные, и что это помешает мне играть в теннис. Но, например, в гольф, где нужен глазомер, хороший удар и большой самоконтроль, я могу побить многих.



Было очень неловко снова научиться бегать на роликах и делать сложные фигуры. Но когда я добился этого, я очень был горд. Как это ни странно, одноногому плавать легче, чем человеку с двумя ногами. Отсутствие ноги уменьшает вес пловца и облегчает его задачу.

То обстоятельство, что на пляже обращают внимание на мой недостаток, перестало меня волновать. Наоборот, — и это тоже одно из чудес человеческого характера, я извлекаю из этого обстоятельства какое-то чувство внутренней гордости, мне представляется, что это — постоянный символ моей победы над всеми затруднениями.

«Мать признала мое счастье...»

Сейчас я считаю своим священным долгом помочь тем, кто только недавно оказался в моем положении. Я всегда стараюсь дать им понять, что, несмотря на их физические недостатки, жизнь остается чрезвычайно интересной и плодотворной, что есть сферы, где физические условия не играют никакой роли. И я хочу сказать отцам, матерям и невестам солдат, что моя собственная мать, сильно убивавшаяся, когда я был ранен, дождалась до того, что признала, что мое «несчастье» во многих отношениях обеспечило счастье моей жизни.



*4
С женой.

*5
Конструктор Прокофьев-Северский изучает модель Super Clipper.