

Татьяна Щурова

«Человек с душой Икара»



Так называли Сергея Уточкина (1876-1916), ставшего еще при жизни легендой. Но и более века спустя это имя в обширном пантеоне Одессы до сих пор востребовано, по-прежнему вызывает интерес удивительная судьба этого «любимца публики», которая была богаче любой писательской фантазии. Увлекла эта тема и нас. Тем более что, работая с редчайшей старой одесской периодикой начала прошлого века, мы имели возможность собрать многочисленные отклики о бурной спортивной жизни Уточкина. Он хотел быть первым в плавании, прыжках с высоты в воду, гребных и парусных гонках, беге, стрельбе из пистолета, катании на коньках, фехтовании, футболе, теннисе, верховой езде, борьбе, боксе. Его участие в состязаниях на циклодроме возле Александровского парка собирало толпы, а знаменитый трюк – спуск на автомобиле



с Потемкинской лестницы – вошел в историю. Он был чемпионом России и обладателем гран-при международных соревнований по велоспорту в Лиссабоне. Необыкновенно популярными были его полеты над Одессой на воздушном шаре.

Международное признание завоевал Уточкин в качестве авиатора. Он стал вторым русским летчиком после Михаила Ефимова. Свой первый полет Уточкин совершил в 1910 году совершенно без инструктажа, во что сегодня трудно поверить. Множество полетов – в Киеве, Харькове, Варшаве, Лодзи, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Кишиневе, Тбилиси... Известен также его полет над пирамидой Хеопса в Египте.

Тем не менее, по меткому определению одного из современников Уточкина, «у его колыбели было много добрых фей, разбросавших свои дары, но злая фея их оплела нитью трагизма». Он и сам многое понимал о себе, и с горьким юмором замечал: «...Оттого, что судьба бьет меня по спине своим молотом, у меня вырастут крылья за плечами».

А. Куприн писал о нем как о «самой яркой по оригинальности и по душевному размаху фигуре», которая, однако, не смогла полностью реализоваться: прожив неполных сорок лет, он ушел из жизни раздавленным, с клеймом безумца, фактически отброшенным толпой почитателей.



**«Чтобы двигаться в путь,
нужно сделать первый шаг».**

С. Уточкин



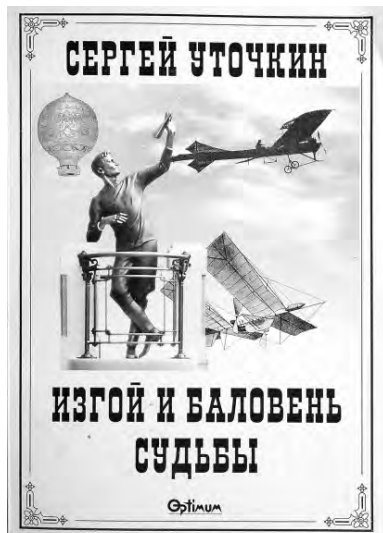
Очень жаль, что Сергей Уточкин не успел написать книгу о своей жизни, но и дошедшие его публикации в старой периодике дают представление о явной литературной одаренности, умении передать свои ощущения и драматизм жизни и позволяют судить о глубине этой натуры.

Как правило, встречи с этим человеком, «рожденным для полета», в котором в то же время часто «поэзия побеждала механику», навсегда оставляли след в душах талантливых и восприимчивых ко всему незаурядному людей. Из этих материалов вы-

кладывается любопытная мозаика жизни и деятельности Уточкина. О нем восторженно писали Л. Утесов, П. Нилус, Вл. Гиляровский, К. Чуковский, В. Катаев, К. Паустовский.

В 2005 году мы с главным редактором издательства «Optimum» Александром Таубеншлагом собрали книгу «Изгой и баловень судьбы». Туда были помещены редкие публикации из, увы, рассыпающейся сегодня старой одесской периодики и интересные воспоминания современников об этом «сказочном герое Одессы».

Тираж книги в 300 экземпляров уже стал библиографической редкостью, поэтому мы решили в номере альманаха, посвященном Дню Одессы, повторить фрагменты из этой книжки.

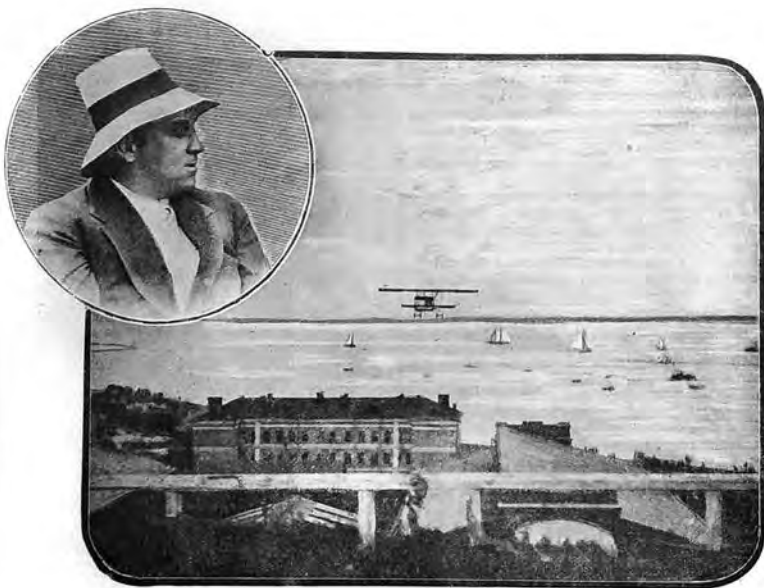


Сергей Уточкин

В пространстве

Крепко привязанное к земле человечество в течение тысячелетий тщетно стремилось оторваться от своего грустного шара и унести ввысь, поближе к лазури и свету, но прочны были приковавшие цепи...

Ползать, влача грустную жизнь в двух измерениях – вперед или, чаще, назад, да вправо или влево, – об этот фатальный удел разбивались мечты тех, кому грезилось третье измерение, гордое и прекрасное – высота... Невидимая, неуловимая воздушная



Полет авиатора С. И. Уточкина 3 июля над Одесским заливом.
Слева авиатор С. И. Уточкинъ.

стихия беспощадно уничтожала все попытки слабого человека завладеть ею.

В этой вековой борьбе, казалось, для людей был единственный исход – поражение.

Но воздух был обречен.

Воля и творчество людей подтачивали его силы медленно, но неуклонно. Через мост неудач, жертв, жизней – люди должны были прийти к победе, и они пришли. Пришли только теперь, магически претворив парусину, дерево и сталь в могучую птицу – аэроплан.

Правда, уже свыше ста лет назад люди отрывались от земли и – как они думали, обманывая себя, – летали. Но разве можно гордым словом «полет», словом, знаменующим свободу и силу, – называть то жалкое, безвольное, беспомощное состояние, ког-

да человек вырывался из рабства земли только для того, чтобы угодить в еще большее рабское подчинение воздуху, всем движениям которого он покорно повиновался?!

Нет. Только теперь голубой простор свободного неба стал достоянием человечества и, презирая закон тяготения, люди могут покинуть землю, и, подобно птицам, населить небо, с восторгом купаясь в его лазури.

Кажется, я всегда тосковал по ощущениям, составляющим теперь мою принадлежность, принадлежность счастливец, проникшего в воздух. Мне часто приходилось летать во сне, и сон был упоителен. Действительность силой и яркостью переживаний превосходит фантастичность сновидения, и нет в мире красок, способных окрасить достаточно ярко могучую красоту моментов, могущих быть такими длительными.

Мой первый полет длился двенадцать минут. Это время ничтожно, когда оно протекает в скучной, серой, мертвящей обстановке жизни на земле, но – когда летишь – это семьсот двадцать секунд, и каждую секунду загорается новый костер переживаний, глубоких, упоительных и невыразимо полных. Главная же их красота и прелесть – это то, что все привычные мысли, чувства, желания – исчезают, и живешь во всех отношениях так, как никогда еще не жил.

Для передачи этих новых переживаний слов еще нет, их нужно выдумать, да и разобрать на частички эту могучую волну трудно и излишне. Тому, кто этого сам не испытывает, этого все равно не уяснить, а тому же, кого коснется и захватит эта красота, – разве не все равно, из чего она слагается.

Доминирует одно властное желание – бесконечно длить этот момент и никогда больше не касаться земли.

Со стороны мне говорят – это опасно. Так что же? Гордый риск претворять мгновение, прекрасное, опьяняющее, звучное и свободное, во тьму мрачную, но и для вас, осторожных, все же такую же неизбежную... Разве вы не уйдете в вечность? Будемте же жить, овладеем природой всецело, перестанем бояться полного слияния с миром потому, что это может случиться намного раньше. Всех зову с собою в мое новое прекрасное царство...

Сказка оборвалась...



Я спустился. Легкий, как сон, стоял аэроплан на фоне восходящего солнца – трудно было представить, что несколько минут тому назад он жил и свободно двигался в воздухе, подчиненный моим движениям, и, как сон, быстро проходили мои переживания перед полетом.

Три дня дул сильный холодный северный ветер, и только предрассветной мглой владел некоторый относительный покой – и я решил воспользоваться ранним утром для совершения своего первого полета.

Два последние года мысль о возможности покинуть землю и воплощении ее в действительность владела мною всецело, занимала все мое время и трудоспособность. С жадной завистью я следил за развитием авиации. Первые правильные полеты Фармана, Делгранжа, Райтов – и бесконечно радовали, и остро отравляли меня. Радостно было, что химера стала явью, что звенья цепи разорваны, но было обидно, что я вынужден стоять вдали от дела, к которому рвался всем своим существом. Я чувствовал, что, владей я оружием, воздух тотчас стал бы моим, но обречен был бездейственно присутствовать при чужих победах.

Это было невыразимо тяжело, но еще тяжелее было то, что все мои упорные, неутомимые, сопряженные с многими жертвами попытки самостоятельно добыть нужное мне оружие и самому построить аэроплан – встречали одно: насмешки... Наконец в одно утро прекрасно обставленный, в смысле наличности фармановского аэроплана, понимающего механика и нужных людей вокруг, я собирался совершить свой первый полет.

Это был трагический момент.

Все это выглядело как будто уверенно и хорошо. Аэроплан так на вид прочен, вынослив, органы управления просты и послушны, мотор мощно вращает стройный винт... Но... Ах, много есть этих «но». Лучше не перечислять. Нужно лететь.

Когда видишь летящий аэроплан, управление им кажется очень простым, если совершенно не знаком с авиацией: я был о ней достаточно осведомлен, чтобы сознавать, насколько трудно это дело. Я знал, как нормально создаются авиаторы во Франции – путем постепенного обучения под руководством опытных пилотов, причем сперва просто приобретают привычку к аэроплану, затем ездят на нем как на автомобиле, потом пробуют небольшие, низкие полеты по прямой; и наконец виражи – все это под контролем, на больших ровных полях, со всех сторон открытых.

Поле, на котором я готовился совершить полет, во всех отношениях изобиловало опасными свойствами: насыпи, бугры, столбы, канавы, здания и заборы со всех сторон. Здесь нельзя было попробовать полететь – нужно было сразу начать летать, притом искусно, умело, высоко – выше препятствий. Прибавьте, что я не имел и не мог получить никаких указаний от уже летавших лиц, что я не проходил никакой предварительной подготовки и до того ни разу не садился ни на какой аэроплан, кроме тех, которые строил сам и которые не могли оторваться от земли ввиду технических пробелов. Учтите еще мое психологическое состояние, и станет ясно, что мне предстояло одно из двух: либо создать неслыханный в истории авиации факт – как человек, располагавший лишь правильностью, точностью и быстротой в ощущениях и распоряжавшийся своими движениями, смог с места в карьер совершить полет, либо к именам Лилиенталя, Делагранжа, Фербера, Лефевра, Феркандеза (имена погибших авиаторов. – **Сост.**) прибавить свое, обратившись в бесформенную массу и брызги, закончить этой кровавой точкой свою деятельность в авиации.

Однако я ни на мгновение не сомневался, что мне сразу удастся полет, нимало не смущали меня «похоронные» разговоры некоторых друзей вокруг. Я верил в себя. «Почему, – думал я, – во многих разновидностях спорта я легко овладевал каждым и очень скоро постигал все тонкости его?» Глаз мой выработан, рука тверда, энергия и воля... Я улыбнулся и, садясь на свое место, поглядел на грустную кучу красного кирпича – нашу тюрьму, стены которой начали окрашиваться ласковыми лучами восходящего солнца. И подумал: через несколько мгновений я буду над нею.



Вокруг меня несколько любопытных и наблюдательных приятелей. Боятся за меня... Но вот раздается команда моего механика Родэ... Мертвая машина ожила...

Резкий свист винта, и мелко-ритмичный шум мотора заглушает все звуки вокруг. Я овладеваю управляющими рычагами и, выждав, пока мотор наберет полное количество своих оборотов, поднимаю левую руку.

Людей, державших хвост аппарата, расшвыривает по сторонам, и аэроплан, вздрогнув,

ринулся в пространство. Все мое внимание занимает представитель новых измерений – верха и низа, т. е. руль глубин. При помощи рычага, управляющего рулем глубин, я держу плоскость последнего параллельно земле и, чувствуя, что скорость достаточна, резким движением поднимаю атаковую часть плоскости к небу, и вся огромная машина со мною прыгает в воздух, увлекаемая дальше, остается в нем... Наконец!!! Дикое настроение охватывает меня. Безудержность, упоение, восторг новизны ощущения. Земля, мой враг, уже в десяти саженях подо мною. Я во властных объятиях нового друга – ничем он мне не угрожает, он пленительно заманчив, бесконечно чист, молчанием своим красноречиво говорит: «Приди». И я несусь, подымаясь все выше и выше, погруженный в свои заботы с управительными рычагами. Делаю легкое движение рулем глубины вниз – аэроплан покорно склоняется к земле, вверх – и он гордо взлетает... «Нужно короче», – думаю я. Ноги мои занимают рычажки поворотного руля; пробую нажать левую сторону – и аэроплан послушно уклоняется влево, я выравниваюсь и правой стороны не трогаю – эффект угадываю, и нет надобности терять мгновений на проверку. Остается попробовать самый тонкий эффект крыльев, дающий

возможность сохранять ровное положение всей машины в воздухе. Тот же рычаг руля глубин при движении им вправо – опускает правую сторону, поднимая левую, и наоборот. Хотя аэроплан идет совершенно ровно, двигаю рычаг вправо, и невидимая сила плавно давит на правую сторону; перевожу налево, и эффект получается обратный, я радостно вскрикиваю – все так, как я ожидал, чувствовал и продумывал раньше, чутье не обмануло меня, и в упоении победы иду выше и выше, теперь овладев движением, хочу привести в исполнение свой замысел, пролететь над тюрьмой; начинаю делать вираж и, вопреки советам, стараюсь и на повороте выигрывать высоту, но чувствую, что вся машина начинает садиться на хвост. Холод проникает в мой мозг... уже более 30 саж. Я над землей, и сесть на хвост значит не сесть больше нигде и никогда... Плоскость руля глубин теряет свою упругость, рычаг управления – вес, я чувствую себя в отчаянном положении, а аппарат продолжает принимать вертикальное положение, станет свечкой... Я вздрагиваю и движением быстрым, как мысль, привстав, метнул рычаг вперед, момент ужаса, неопределенности забирает, правлю... выравнивается аэроплан – я победил, и чувствую, что никогда вперед не попаду в подобное положение. Выхожу на прямую нечувствительно, громадная масса тюрьмы плавно проплывает далеко подо мною.

С ужасом, такой свободный, властный, легкий, трепещущим взором гляжу на мертвую грузность неподвижности, сложенную руками людей для своих братьев.

Но вот я над нею, главный купол подо мною. Руль глубин вновь овладевает моим вниманием, я начинаю спускаться, лечу к своему гангару на Стрельбищном поле. На высоте движения не заметно, земля нечувствительно проплывает подо мною, ниже движения скорее, прекраснее, быстрее...

Покинув высоту 100 метров, я лечу, втайне боясь телеграфных столбов, могущих проволокой своей перерезать пополам. Делаю два круга по Стрельбищному полю, пролетаю рощицу, в которой стоит мой гангар, ласково оглядываю его крышу и, прервав ток мотора, плавно спускаюсь на широкую площадку пред ним.

Наверху все время мною владело сознание, что единственный враг мой – это земля, все, чем она тянется к небу, грозит мне

опасностью при спуске, и в случае несчастья прикосновение к ней будет смертельно.

Голубоватый эфир, любовно носивший меня в своих бархатных объятиях, мне родственнее земли, которая рано или поздно, но делается моим палачом, как и всего живого.

Не в бессознательности ли этого ощущения кроется тот огромный интерес масс, который возбуждает авиация?

(«Одесские новости», 28 марта (10 апреля) 1910. Сокращенный вариант: «Заря авиации», № 2, 1916)

Петр Нилус

Исключительный талант



Портрет С.И. Уточкина
Художник Николай Кузнецов. 1902 г.

Уточкина знает весь город, знают, что он знаменитый гонщик, спортсмен. Он первоклассный пловец, яхтсмен, футболист, конькобежец, аэронавт, легко опускается в скафандре на дно моря. Превосходный игрок во все игры. Всюду, где нужны выдержка, сила, ловкость, глазомер, – Уточкин в первых рядах. Это знают многие, но мало кто догадывается, что в этом человеке, так похожем с виду на английского «эксцентрика», живет человеческая душа, богато одаренная природой.

Я знаю Уточкина давно. Помню осенние золотые дни на нашем треке и Уточкина,

тогда еще тоненького сильного мальчика, вдруг внесшего в наш город необыкновенный интерес к спорту. Я помню шумные овации толпы людей, осаждающих циклодром. Кто не бывал тогда на гонках! Появлялись самые неожиданные люди: адвокаты, музыканты, иереи, художники, тысячи чиновников – все приветствовали поразительного мальчика, легко, шутя бросавшего на целый круг тогдашних гонщиков с репутацией.

После гонок Уточкин уезжал домой с родственницей – дамой в черном, и долго не смолкавшие крики расходящейся толпы возбужденных мальчишек преследовали необыкновенного мальчика.

Было что-то поражающее, феноменальное в этом мальчике, побывавшем в шести учебных заведениях... Отовсюду его исключали не за неспособность, а за безудержную живость характера.

Его исключительный талант поражал, радовал всех, заражал подражанием. Увлечение велосипедным спортом, как поветрие, пронеслось над Одессой. О том, какую важную роль сыграл Уточкин в развитии спорта не только в Одессе, но и на всем юге России, знают все, кто интересуется спортом; благодаря Уточкину не одна тысяча людей лучше дышит, крепче телом, отважнее. И вот, несмотря на большую заслугу этого человека перед родным городом, исключая людей, знающих его близко, большинство его не ценит и к нему, как вообще к людям спорта, относится больше чем покровительственно, забывая, что это не обыкновенный гонщик и спортсмен, а талантливый, редкого, исключительного спортивного таланта человек.

* * *

Я познакомился с Уточкинским случайно. Это было в знойный июльский день в Большефонтанских купальнях. Молодой человек, хорошо сложенный, в одной жокейке, возился около байдарки, отделанной красным деревом, с шелковым парусом – белым крылом. Все следили за его движениями из купальни.

– Уточкин! Уточкин! – тогда его уже знали в море.

Эта байдарка была очень опасная игрушка, кажется, она в конце концов где-то погибла в луже.

Отойдя несколько сот саженей от берега, легкая и прекрасная, как птица, блестящая лаком, шелком и красным деревом, байдарка



вдруг опрокидывается к великому удовольствию зрителей... Уточкин скрывается под водой, но все отлично знают, что за отличного пловца бояться нечего.

Когда я представляю себе Уточкина в пору расцвета его тела и славы, я вижу лето, горячий день, наше море, берега, и мне неизменно является ощущение здоровья, силы...

* * *

Уточкин и я – мы как-то жили у моря на соседних дачах. Однажды, поздно, в лунную июльскую ночь, я был привлечен на берег слабыми мелодичными звуками окарины. Море едва плескалось, прижимаясь к теплому берегу. Все побережье спало. Я спускаюсь к морю и замечаю на самом берегу голого сатира, со странной звериной ужимкой играющего на глиняном инструменте. Это был Уточкин.

Незамеченный им, я прислушивался к музыканту, ночи, которые во мне слились, как ночная сказка, и эта сказка живет во мне как одно из самых прекрасных воспоминаний...

Уточкин любит природу самую нежною любовью. Я не забуду, как однажды в Париже мы мчимся по Елисейским Полям на автомобиле, а он мечтает и тоскует по Большому Фонтану...

* * *

Уточкин способен не только к музыке, он любит и живопись, и было трогательно, как этот сын земли и солнца, у которого, по мнению грубых людей, «весь ум в ногах», начал собирать картины не из тщеславия, а потому, что у него открыты глаза на природу, и он своей одаренной душой чувствует то, что недоступно многим миллионам людей «с умом в голове», смотрящим на него свысока.

* * *

Проходили годы, интерес к велосипедному спорту стал падать. На смену чудодейственному колесу стали появляться автомобили. Уточкин и здесь оказался в первых рядах спортсменов, и чует сердце мотора как свое собственное.

Но вот двигатель автомобиля становится все совершеннее, легче весом, и смелые и отважные люди с ясным умом и звериным чутьем к предметам и животным создали искусственную птицу, ту волшебную птицу, о которой грезит человечество уже три века.



Задолго до аэроплана как предвестники нового цветка человеческого гения появляются давно забытые аэростаты, и все спорты оказываются пресными, все жаждут прекрасного чувства оторванности от земли. Тем более входит аэростат в моду, что быстро выясняется, что езда на автомобиле опаснее путешествия по воздуху на воздушном шаре. Разумеется, Уточкин становится аэронавтом, едет в Константинополь, Каир и там устраивает полеты со всевозможными приключениями, которым, как



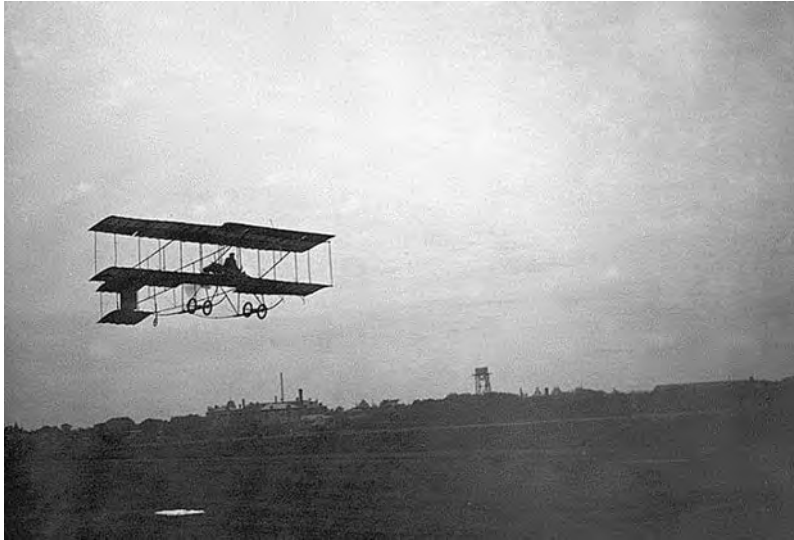
Сергей Уточкин и писатель Александр Куприн
перед полетом на воздушном шаре

заявляет сам Уточкин, «никто не хочет верить».

Однажды после полета в Одессе редакция «Одесских новостей», шутя, предложила Уточкину записать свои впечатления аэронавта. И вот этот человек, привыкший все делать хорошо, написал фельетон, который обличает в нем все задатки писательского таланта. Больше того, в этой маленькой статейке наряду с банальностями современной литературы, которую, по-видимому, недурно знает Уточкин, есть места, достойные истинного художника. Этот фельетон обратил на себя общее внимание, и когда А.И. Куприн написал о своем полете на воздушном шаре, публика отдала пальму первенства Уточкину.

Я не вхожу в оценку этого мнения, для меня важен факт. После этого фельетона, сопровождавшегося большим успехом, был даже момент: Уточкин занялся литературой и, говорят, даже написал два недурных рассказа, но заниматься литературой, как он говорит, ему трудно, он не привык к работе за письменным столом.

Не успело еще пройти увлечение аэростатом, появились «цепелины», потом аэропланы, бипланы, доступные самым отважным и ловким спортсменам. И вот Уточкин всем сердцем, всем помышлением своим отдается новому спорту, но для того чтобы осуществить свое желание, нужно много денег. И Уточкин странствует по глубокой провинции, по трекам, для того чтобы составить необходимый капитал для приобретения моторов и проч.



Широкий человек, не умеющий считать денег, становится расчетливым, скупым и наконец собирает необходимую сумму, едет в Париж, покупает там моторы, заключает контракт со столяром и весь горит жадной добиться успеха в самом трудном и рискованном спорте.

Я, между прочим, был в мастерской, где сооружаются аэропланы Уточкина: один применительно к твердому грунту, другой к снегу.

Вся авиатика пока дитя эмпирических наблюдений, с каждым днем в нее вносятся все новые и новые направления, добавления. Не знаю, насколько те изменения (в крыльях, рулях), которые сделал Уточкин, целесообразны, но для меня интересен и этот факт, свидетельствующий о деятельном творческом духе Уточкина. Такие люди особенно должны быть нужны теперь: отважные, полные инициативы – это они помогут теоретикам отыскать незыблемые основы воздухоплавания. Мне кажется, что с тех пор, как прошел слух о полетах Уточкина, к нему стали относиться иначе даже его зоилы... Наконец-то!

* * *



Я говорил об Уточкине как об одаренном человеке, у которого открыты глаза, уши на мир Божий, о его теле, соразмерном и гибком, но в нем есть нечто, что выше этих даров природы, – у него горячее свободолюбивое человеческое сердце...

Всем памятен случай, когда Уточкин не побоялся, рискуя жизнью, ринуться в толпу озверевших людей, бивших старика еврея. Какой-то негодяй нанес ему чуть ли не смертельную рану. Но сильная натура вынесла поражение, и, кто знает, может быть, сама судьба сохранила нам этого человека для будущего, для жизни, для счастья людей.

(«Одесские новости». – 6 (19) декабря 1909)

