

Проект „Фантастично читалище“

Сборник от научно-фантастични произведения

Списание „Наука и техника за младежта“



1951 г.

София, 2014

Библиография

[*Въздушен експрес*](#)

Научно-фантастичен разказ. Автор М. Водопянов, герой на Съветския съюз. Списание „Наука и техника за младежта“, брой 9-10 от май-юни 1951 г.

Въздушен експрес

Научно-фантастичен разказ

М. Водопянов

Герой на Съветския съюз

В затъмнения салон на въздушния експрес бързо трака киноапаратът. На малък екран трептят картините на нова кинокомедия. Взривове от смях постоянно се раздават в залата.

На едно от крайните места седи висок човек в бял костюм. Той се интересува малко от филма. В поведението му се чувства напрегнатост. Той като че ли се прислушва в нещо. Почти неуловимото изменение на тона в бумтежа на двигателите го застави да се вдигне от мястото си. Той закричи в тъмнината и излезе от салона. Като премина бързо по тесния коридор, той се приближи към вратата с надпис: „Командир на кораба“. Ето той вече е в просторната каюта, гдето комфортът се съчетава с рационалното използване на всеки сантиметър площ.

На масичката в стъклена вазичка три рози – единственото ярко петно в скромната по своите тонове каюта. Наблизо глобус, обвит с блестяща ивица метал, която преминава по него през двата полюса и свършва в червена точка – Москва. Над глобуса усмихващият се портрет на Валерий Чкалов...

Човекът в бяло се приближи към пулта с многочислени прибори с циферблати, телевизорен екран и радиолокатор.

...Първия поглед по линията на маршрута и часовника.

Рубинената звездичка на зрителния индикатор, показваща местонахождението на самолета, очевидно се движи бавно от запад към изток надлъж по Сибирските реки.

Три часовника показват едновременно различно време – московско, владивостокско и местно... А ето и диаграма, изразяваща работата на двигателите. Наистина „един от дизелите работи ненормално, прегрят е и е с повишен разход на гориво”.

Като взе телефонната слушалка, човекът с бял костюм натисна копчето на автоматичната телефонна станция. В апарата се чу глас: – Не се безпокойте, другарю командир. Всичко ще бъде в ред... Родченко е тук. Повредата ще открием!

Като закачи телефонната слушалка, човекът се отпусна в креслото, усещайки умората, натрупала се през дългия трудов ден.

В този безпокоен и знаменателен ден конструкторът Киреев се пробуди много рано. През отворената врата към балкона ярко светеше юлското слънце. Не му се искаше да спи и Киреев скочи от леглото. Вдишвайки свежия речен въздух, той се любуваше с удоволствие на прострялата се гледка. Пред него се разстилаше широкото московско море. Водното огледало само от временно време се покриваше с пъстри ивици. Някъде си се плъзгаше самотна яхта. Нейното платно, блестейки на слънцето, беше като че ли златно.

„Ветрецът е надлъж по водолетището – помисли си Киреев – и ще затихне преди излитането!”

Висок, с бели коси, подаващи се под шапката, и загоряло лице, той изглеждаше сега значително по-млад с неговите 55 години.

Закусвайки в стаята си в хотела на Северния аеропорт, Киреев включи радиото. Още първите думи на говорителя го заставиха да се вслуша.

– ...Отлитането на първия далекоизточен въздушен експрес – казваше говорителят – ще стане днес в 6 часа след обед. За пръв път в историята на въздушния транспорт самолетът ще вземе на борда си толкова пътници, колкото превозва транссибирският експрес Москва-Владивосток.

– В първото пътуване – продължаваше говорителят – участва конструкторът на новия самолет – известният деятел на науката и техниката Николай Николаевич Киреев. Вчера ние записахме на магнетофонна лента неговата беседа с наш сътрудник. Внимание, включваме записаното!

Киреев с неволна усмивка слушаше предаването, удивлявайки се на чуждия тембър на собствения си глас:

– ...Мисълта да построя този самолет се породил у мене преди Отечествената война. В дните на войната на мене ми се случи да работя над военни самолети, които биеха далечния тил на врага. Веднага след края на войната аз пристъпих към разработката на проект за транспортен самолет.

В работата над проекта на този гигант ме вдъхновяваха славните традиции на руските конструктори, които създадоха първите в света многомоторни въздушни кораби. Един от най-съвършените типове, подобен на кораб, беше самолетът-гигант „Святогор“. Замисляйки да построи „Святогор“, Василий Адрианович Слезарев смело заяви през 1912 година: „Настанало е време да се пуснат във въздуха летящи вагони“. Перифразирайки забележителните думи на

Слезарев, аз си казах мислено: „А сега е дошло време да се пуснат във въздуха въздушни влакове!“

Андрей Петрович Родченко беше може би една от централните фигури на Киреевския колектив. Бивш безпризорен, взет за възпитание от Киреев, той завърши средно училище, а след това и авиационен институт. Специализирайки се в областта на дизелостроенето, той създаде необикновено икономичния дизел „Р-12“ с мощност повече от 4 хиляди конски сили.

Четири такива двигателя бяха поставени на гигантския самолет на Киреев. Те са поставени в предните ивици на централната част на едноплоскните криле.

Това е двукорпусна лодка, прикрепена към центроплана и огромното крило.

Първият и етаж – трюмът – е предназначен за товари. В предните помещения на трюма се намира капитанската каюта – също такава както и в обикновените кораби: с въжета, кофи, котви.

На втория етаж се намира салонът и спалните, които са обзаведени всяка с две удобни легла.

В Киреевския въздушен експрес всеки пътник има достатъчно въздух, светлина, топлина и пространство, а като добавка към тези удобства може да се иде в ресторант и даже да се вземе вана по време на летенето.

Накрая третият етаж, вътрешността на центроплана се състои от голяма зала-салон, отстрани на който са поместени каютите за екипажа. В предната част на крилата между централните мотори се намира „светая светих“ на въздушния кораб – централният пункт за управлението.

Причината за утринното повикване в аеропорта бе непредвидено обстоятелство. Пристигнаха двадесет тона важен държавен товар за един от далекоизточните нови строежи. Багажът трябва да се пренесе незабавно.

– Колко места са заети? – запита диспечера Киреев.

– Деветдесет и шест спални и сто петдесет и четири седящи.

– Да преброим екипажа. Всичко на самолета ще бъдат двеста шестдесет и пет човека. И така ние имаме следното натоварване – смятайте: двеста шестдесет и пет да умножим на деветдесет – колко?

– Двадесет и три тона осемстотин и петдесет килограма – бързо пресметна диспечерът.

– Така. Това са всичките пасажери и екипажът. Сега горивото. Пресмятаме сто грама за конска сила на час, да го умножим на шестнадесет хиляди сили... Това е на час хиляда и шестстотин килограма. Да умножим хиляда и шестстотин на десет часа... шестнадесет хиляди килограма. Всичко колко се получава? – тридесет и девет тона, осемстотин и петдесет килограма.

– Следователно на наше разположение остават двадесет и един тона и сто и петдесет килограма... Значи можем да натоварим двадесетте тона – реши Киреев, ставайки.

Диспечерът съпроводи почтително конструктора до излизането му от зданието на управлението.

На брега се показва „покрива“ на неговия самолет-гигант, стърчащ в сухия дол.

Киреев среща Соколовски в самолета, също облечен в бял комбинезон (такава е формата на екипажа). Той рапортува, леко

опирайки пръстите на дясната си ръка към позлатената кора на фуражката си.

– Всичко е наред, другарю командир. Ето само... – Соколовски се забави. – Не е ли много товарът, който взехме?

– Гаранционният тон още си остава.

– Не, Николай Николаевич, само половин тон!...

– Но защо?... Машината претеглена ли е?

– Да, другарю командир.

– Колко?

– Седемдесет тона и петстотин килограма.

– Какво?... С половин тон повече от предвиденото? – учудено подигна вежди Киреев.

Усмиввайки се, Соколовски посочи един от огромните прожектори на третия етаж. В прожектора сякаш в рамка се виждаше добродушно лице със сребристи мустаци, приличащо на току-що извадена от печката зачервена кифла. Белият готварски калпак, който увенчава този член на екипажа, без думи говори за професията на притежателя му. Това бе готвачът на въздушния кораб, известен по своите зимовки в Арктика, незаменимият майстор на кулинарното изкуство – Флегонтич. Забелязвайки Киреев, Флегонтич изчезна в своята кухня. Зачу се характерното трополене на готварския нож.

Усмиввайки се, Соколовски каза:

– Приготовляват се полуфабрикати. Много съм загрижен за изхранването на този лакомник. Аз му разреших да остане и по време на претеглянето.

– Добре, но нима Флегонтич тежи половин тон?

– Разбира се, не – отговори Соколовски. – Той има деветдесет килограма, но четиристотин килограма тежат неговите продукти. Ето и обяснението на излишния товар от половин тон.

На брега се показаха членовете на инспекторската комисия. Поздравлявайки се с Киреев и Соколовски, те пристъпиха към преглед на „лятащата лодка“, вече отделена от връзките си с подпорите, спряна на собствената си тежест. Членовете на комисията прегледаха внимателно свободната част на лодката и минаха по опашката към „покрива“ на лявата лодка към главното крило. Те изчезнаха скоро във вътрешността на кораба.

В това време докът, в който се намираше самолетът, започна да се пълни с вода, постепенно издигайки самолета нагоре. След няколко минути нивото на водата в дока се издигна до нивото на водния простор. Към дока се доближи катер-цистерна. Мотористът на катера подаде със специален кран края на широк маркуч на втория механик. Механикът Фунтов съедини маркуча с отверстието на носа на лодката, заработи помпата, затрака броячът и горивото потече в огромните цистерни на самолета. Трябваше да се прелеят шестнадесет тона рафинирана нафта, с която работят дизелите.

Утринният ветрец затихна. Огромното огледало на водохранилището отразяваше редките облаци, плуващи по гълъбовото небе.

Слънцето вече доближаваше зенита, беше жежко пладне.

В шестнадесет часа самолетът-гигант стоеше на пристана – железобетонна платформа, на която лежеше товар с надпис: „Не обръщай!“, „Внимателно!“, „Чупливо!“.

Като влезе в будката на подвижния кран, механикът на аерогарата започна да вдига сандъци с въжета и внимателно ги спускаше в отвора на палубата, където двама работници и контрольори по указание на втория пилот ги нареждаха в по-рано определеното помещение. Всичките двадесет тона от бързия товар бяха приети на борда на въздушния експрес.

До отлитането оставаха четиридесет минути, когато пристигнаха автобусите с пътниците. Кондукторите, сияейки в белоснежните си форми, бяха застанали на вратите и посрещаха лодките от дясната и лявата страна на самолета. Те събираха пътническите билети, като даваха в замяна на тях картички с указания за местата.

Козирувайки вежливо, те пропусаха пътниците в самолета. Като се оглеждаха учудени и изненадани от размерите на въздушния кораб, от неговата елегантност и блясък, пътниците сядаха в креслата или се настаняваха в каютите. Много от тях се отправиха по вътрешните коридори към ресторанта, където ги срещаха пременени бюфетчик и келнерка.

На отделна маса се настанаха артистите от един от московските театри, които отиваха на гастрол в Далечния изток, около тях се суетеше електроинженерът на самолета – Саша Перишкин, той беше същевременно „агитпропчик“ на самолета, завеждащ културното обслужване на пътниците.

Перишкин сияеше: артистите се съгласиха да дадат концерт за пътниците. Освен това грижливият електроинженер имаше два нови филма. Развлечението за пътниците през целия път беше напълно достатъчно. Между това в помещението за управление на самолета вече се събираше цялото командване начело с Киреев. Тук бяха и

дошлият в последния момент Андрей Петрович Родченко, първият пилот Соколовски, щурманът Липатов, механикът Морозов и главният инженер Вяткин. Стрелката на часовника се доближаваше към цифрата шест.

Лицата на всички станаха сериозни. Предстоеше да се извърши тежко излитане при пълно безветрие.

В последния момент Вяткин прегледа циферблатите на многочислените прибори. Наблизо в отделна каюта Яблочков настройваше радиоапаратурата. Скоро той доложи на Киреев.

– Всичко е в ред, включвам диспечера!

– Съобщете за готовност към излитане! – отчетливо се чу гласът на диспечера от репродуктора.

Соколовски, вече заемайки своето кресло в центъра на помещението, отговори в микрофона.

– Дайте катер!

Пътниците, които се прощаваха, гледайки към своите близки и приятели на пристанището, се скриха във вратите на самолета. Раздаде се резкият звук на сирената и кондукторите затвориха вратите на самолета. Механикът Фунтов натисна копчето и прибра стълбата, а след това, като отиде в носовата част на самолета, предаде края на въжето на приближаващия се бавно и внимателно буксирен катер. Другият край беше подаден на втория пилот Лобода през носовото отворстие на втората лодка на корпуса.

Катерът потегли внимателно тежкия самолет към центъра на хидродрума, вече очистен от лодките и катерите.

Хората, които стояха на брега, видяха как дребничкият в сравнение със самолета катер с мъка теглеше самолета.

– Ето точно като „слон и мъниче“ – духовито подхвърли някой от изпращачите.

Като стояха пред големия прозорец, направен от чист като кристал прозрачен плексиглас, гледаха напред Киреев, Соколовски, щурманът Липатов, Морозов.

„Да би имало ветрец сега!“ – помисли си Соколовски, като гледаше повърхността на водата, но като напук никъде не се забелязваше нито една гънка по повърхността на водата.

Високият бряг на южната крайнина на хидродрума се приближаваше. Катерът започна бавно да се обръща встрани, като обръщаше едновременно и самолета. Ето носът на самолета е насочен към север. Именно от тази страна се простира дългата ос на хидродрума, удобна за излитане. Въжетата падат със шум във водата, изтеглени обратно в самолета, и отворите на лодките херметически се затварят. Катерът се дръпна настрани и бързо се отдалечи към пристана на аерогарата. Соколовски още един път огледа повърхността на водата и даде команда:

– Включете дизелите!

Морозов премести леко спуснатите ръчки от тавана. Двигателите почти не се чуват: всички шумове на кораба се поглъщат от звуконепроницаемите прегради, но всеки човек, който се намира в самолета, усеща леко потръпване. Огромните трилопатни винтове, стоящи неподвижно пред моторите, изчезват в ослепителен блясък.

Соколовски гледа едновременно и на огледалната повърхност на водата, и на показателите на приборите на моторната група. От време-навреме той казва на Морозов: „Увеличи оборотите на дясната група“, „левите – забави“.

Самолетът се установява на линията на излитането.

И Киреев командува:

– Излитане!

Морозов едновременно отмества ръчките... „летящата“ лодка тръгна бързо, като разплиска встрани водните пластове.

Скоростта непрекъснато расте, обаче тя е още недостатъчна, за да се откъсне самолетът от водата. Секундите се струват часове. Разстоянието до противоположния бряг бързо се намалява...

– Дай скорост! – командува пилотът и Морозов натиска контакта на четирите ръчки. Ревът на дизелите се превръща в могъщ бумтеж и шестнадесет хиляди конски сили откъсват самолета от водата...

Въздишка на облекчение се отронва от гърдите на Киреев.

Като взема височина, въздушният гигант описва кръг на хиподрума. На въздушните пътешественици се струва, че това не е обикновено навеждане на самолета, а като че ли позлатена игла наклонява високия си връх, приветствувайки ги.

Редом със Соколовски вече седи щурманът Липатов. Той дава на пилота първия компасен курс. Соколовски поставя машината в курса, запазвайки направлението и включва автопилота. Ниско под самолета, осветени от вечерното слънце, минават бързо полета, ливади, горички. Ето вече и Загорск с неговите розови манастирски стени и позлатени кубета на камбанариите. Минават още няколко минути и отпред се показва индустриалният Александров, а след него огромният Иваново.

Самолетът постепенно набира височина. Той пресича Волга на височина четири хиляди метра. Соколовски дава команда:

– Включи херметизацията и сгъстителите на въздуха!

След един час от излитането от Москва самолетът задминава град Киров, оставяйки го на юг. След още един час, на височина около шест хиляди метра въздушният експрес прекосява река Печора. Именно тук и преминава най-късата права линия, която съединява Москва с Далечния изток. По-нататък тази права върви през Уралския хребет, горските масиви на северен Сибир и отново се „спуска“ към трасето на великата сибирска железопътна магистрала.

Повече от седем хиляди километра път предстои да изминат пасажерите от въздушния гигант в течение на няколко часа.

В централния пункт за управлението се намират само трима души, напрегнато и внимателно следящи за хода на полета – първият пилот Соколовски, щурманът Липатов и механикът Морозов. В съседната каюта седи, хващайки редовните радиोगрами, радистът Яблочков. Фунтов поред преглежда двигателите.

Управлението на самолета и двигателите е напълно автоматизирано. Точни уреди контролират всяко отклонение на самолета от курса на полета, меко премествайки кормилото, като насочат самолета в определения курс. Също такива автомати следят за температурата на горивото, постъпващо в дизелите, режима на тяхната работа, отбелязвайки най-малките отстъпления от нормите.

Три часа след излитането от Москва самолетът пресича река Об, розовееща се в лъчите на залязващото слънце. Под самолета още се различава еднообразната четина на горите, тъмнееща дълбоко в низината.

Във всички помещения сияе електричеството, самолетът навлиза в надвесващата се от изток нощ,

Автопилотът сам управлява самолета. Опасност от сблъскване със срещнати самолети е изключена. Специалният радиолокационен апарат не само може да сигнализира за приближаването на други самолети, но и автоматически изменя курса.

Проверявайки от време-навреме истинския курс на полета, Липатов включва контролния радиомаяк, който ръководи самолета точно от селището Верхне-Имбатское. Убеждавайки се, че всичко е в ред, щурманът се обляга в креслото и продължава да чете интересувашата го статия във вестника.

В това време въздушният експрес лети над извивките на река Подкаменная Тунгуска, отклонявайки се на юг-югоизток. В далечината зад замъгления от облаците хоризонт се надига слънцето на новия ден.

Самолетът се стреми към целта по най-късата линия, а долу остават назад нощните простори на Сибирската тайга.

Около дванадесет часа по московско време и в шест по местното въздушният експрес минава ярко осветената от слънцето река Амур.

Киреев поглежда на екрана: червена точка – самолетът се очертава като рубин наблизко до гълъбовата повърхност на езерото Ханко. Владивосток е наблизко.

Яркото слънце ослепява очите на Соколовски, сменил Лобода и заел неговото място. Губейки височина, самолетът се плъзга към далечните възвишения на Сучана. Ето отпред се показва Тихият

океан и градът-красавец, разпръснал по хълмовете своите белоснежни къщи.

Като прави огромен кръг над града, Соколовски насочва машината към морския залив Златен рог. Посоката за кацване вече е посочена по радиото от земята.

Едва самолетът мина първия подводен радиомаяк, и ревна сърдито сирена. Това значи, че височината на полета в този момент не трябва да надминава сто метра. Вторият сигнал, даден от другия маяк, напомни да се изключат дизелите. Морозов стори това моментално.

След малко хидропланът се докосна до водата и като вдигаше огромни стълбове вода, бързо заплава в залива. Но все по-бавен и по-бавен става неговият бяг.

Към самолета бързо се доближава катер. Той го взема на буксир. Скоро гигантската машина е привързана за специалния пристан до зданието на аерогарата. Стотици хора срещат въздушния експрес, както срещат по гарите железопътния влак. Репортерите на вестниците се стремят да получат интервю от Киреев и от другите членове на екипажа. Не избягна от общата участ и Флегонтич, слязъл на брега без своя главен накит. Той изтри голото си теме с голяма зелена кърпа, когато към него подскочи опитният репортер.

Флегонтич с важност засука сребристите си мустаци и словоохотливо започна:

– Е какво, млади човече, ние летяхме, може да се каже, нормално. Първо бяха сервирани колхозна супа и черноморски борш, второ – четири готвени... Но позволете, другарю, откъде сте вие?...

Във Владивосток за всички имаше много работа. Трябваше да се направи визита на властите, да се прегледа самолетът и подготви за обратен рейс. При първата възможност Вяткин, Родченко, Соколовски и Киреев се отправиха към града.

Като мина Орлиновото възвишение, автомобилът се отправи по главната улица на града.

Киреев внезапно се обърна към другарите си:

– Аз мисля, другари, че не е останало много до осъществяване мечтите на незабравимия Валерий, нашия герой. На този кораб ние ще извършим околосветски полет без кацване, без попълване на горивото по пътя. След връщането ни в Москва ще помислим над това както трябва...

