

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
НАШЕЙ РОДИНЫ

АНАТОЛИЙ МАРКУША



**СИНЕЕ
НЕБО**

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАЛЫШ» 1987



АНАТОЛИЙ МАРКУША

**СИНЕЕ
НЕБО**

РАССКАЗ
О МИХАИЛЕ НИКИФОРОВИЧЕ ЕФИМОВЕ,
ПЕРВОМ ПИЛОТЕ РОССИИ



*Художник
М. Ромадин*

ИЗДАТЕЛЬСТВО «МАЛЫШ» МОСКВА 1987





ПРОЩАЙ, РЕЧКА, ПРОЩАЙ, ЛЕС!..

Большее всего на свете Миша любил утреннюю речку. Не ленился вставать до свету, чтобы увидеть, как сползает синеватый туман с воды, как всплескивает вдруг золотистый окунь в глухой заводи, как просыпается хмурый, словно озябший за ночь лес, тесно окружавший родную деревеньку. И до чего же славно кричала в чаще кукушка, обещая Мише долгую длинную жизнь! И разве не счастьем было послушать барабаника-дятла, рассыпавшего свою дробь над лесом?

Сегодня Миша поднялся совсем рано — подошло время прощаться с речкой и с лесом, с такой привычной смоленской стороной.

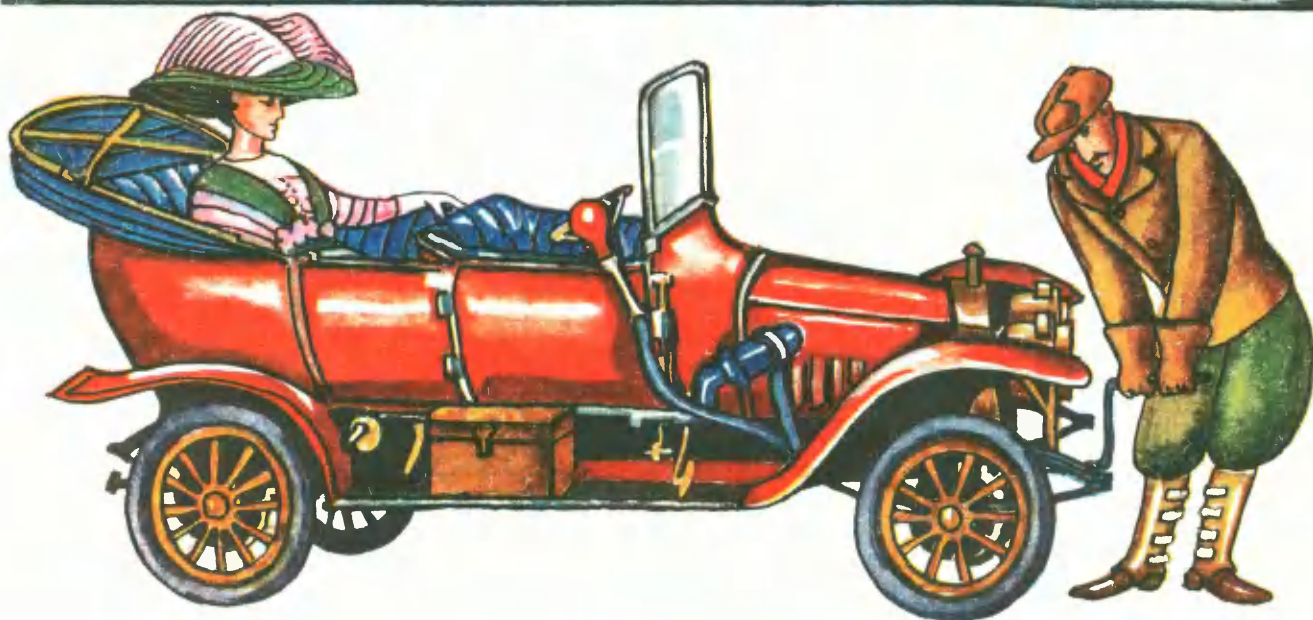
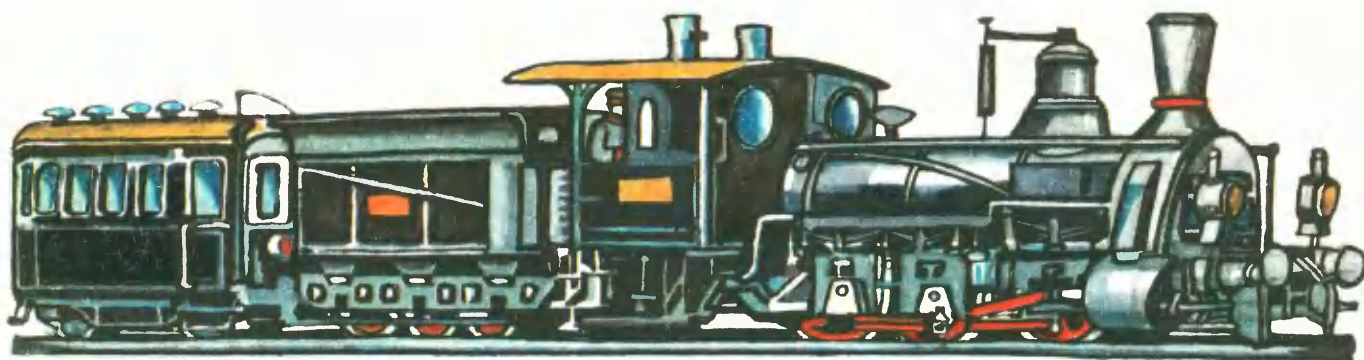
Не отрывая глаз глядел Миша на зеленоватый плёс. Даже про удочку позабыл: клюёт не клюёт — какая разница, всё равно завтра ехать. Далеко. В лесной смоленской стороне

семье жилось трудно, едва концы с концами сводили, и отец решил перебраться в город, к морю, в тепло. Искать своё счастье в Одессе.

Из густых камышей выплыл красавец селезень, лениво охорашиваясь, поглядел на Мишу, но паренёк даже не пошевелился, вроде и не заметил птицы. Думал своё: и завтра, и послезавтра всё останется здесь таким же — тишина, красота, всё до травинки знакомое и понятное, только самого его тут уже больше не будет.

Мише недавно исполнилось десять лет. Не слишком часто попадались новые книги ему в руки — глушь. И всё-таки кое-что он знал о том далёком мире, что лежал за речкой.

Там есть паровозы. Большие чёрные машины пыхтят, свистят, грохочут по рельсам и натужно волокут за собой много вагонов. Поезда подкатывают к долговязым семафорам,



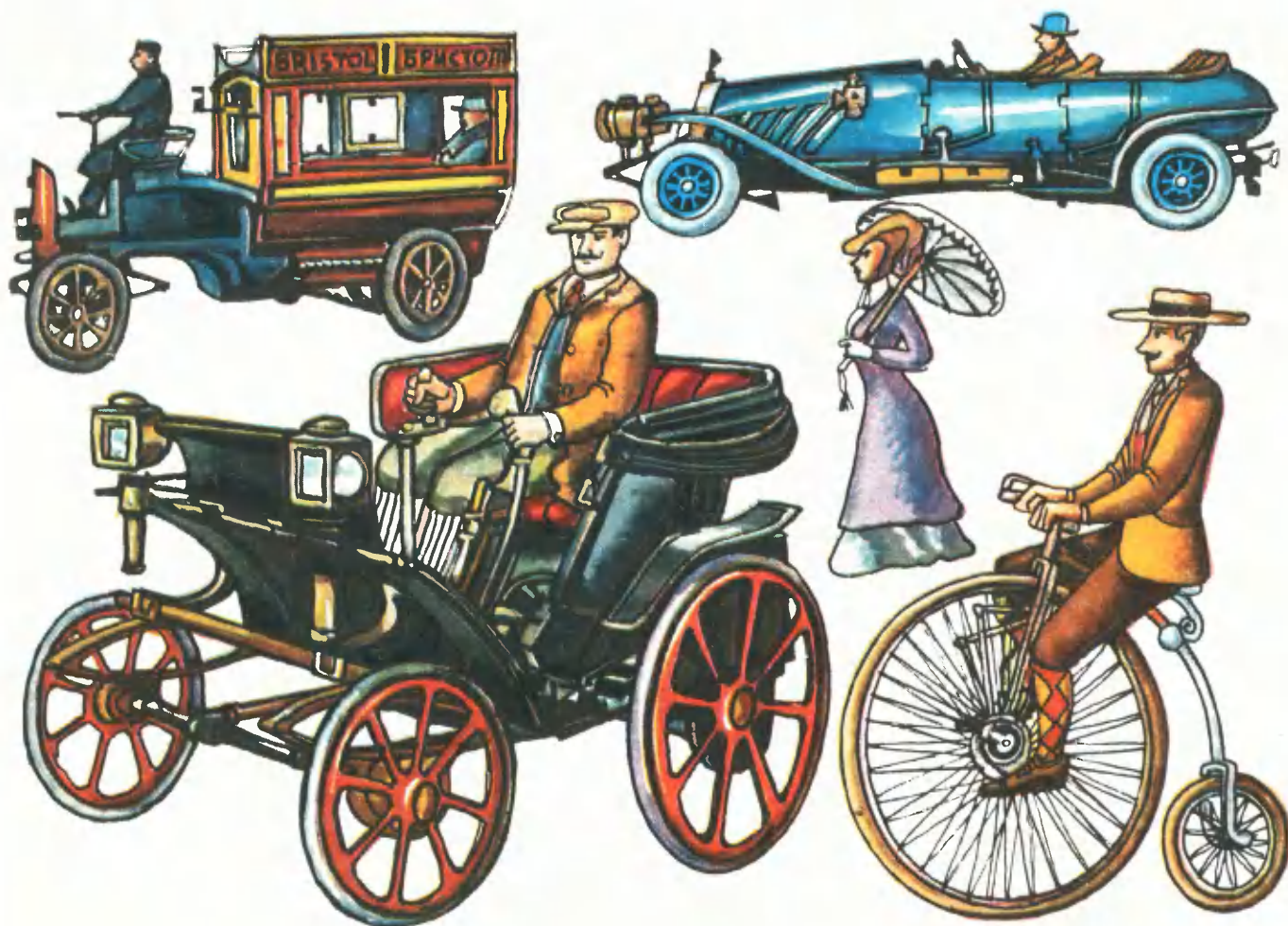
те вскидывают длинную «руку» — путь открыт, можно ехать дальше. А не вскинут «руки» — стой! Миша глядел в прозрачную воду и старался представить себе паровоз, вагоны, рельсы...

А ещё, как говорят знающие люди, там раскатывают лакированные коляски без лошадей. Сами ездят! И называются эти проворные, быстрые коляски — автомобилями. Интересно, хоть и страшновато, наверное, прокатиться на автомобиле.

Или ещё чудо: в вокзальных фонарях светят стеклянные пузыри. Огня в них нет, а какое-то электричество.

Сегодня никого не удивить паровозом, автомобилем или электричеством, а сто лет назад люди только ещё начинали привыкать к таким чудесам.

Но больше рассказов про паровозы и таинственные автомобили Мишу заинтересовали рассказы про... велосипед. Поду-



мать только — всего два колеса, а катит человек, куда хочет. И не падает. А ещё сказывали, будто бывают двухколёсные машины с мотором — мотоциклы, так за ними лошади не угнаться!

Всякие сны снятся мальчишкам в десять лет: одному, будто он в лесу гриб нашёл с человека ростом; другому, как сам под стреху вымахал и таким здоровенным сделался — никому не сладить; а Мише колёса снились. Катят и катят с грохотом по земле, обгоняют ветер, перемахивают через речку. Бывало, и летали колёса в Мишиных снах. Когда сами по себе, а когда и его, Мишу, по небу носили.

Старушка соседка говорила: раз летаешь — значит, растёшь.

СТУЧАТ КОЛЕСА

Пришёл день, и Миша очутился в вагоне поезда.

Первый раз в жизни увидал он лавки в три этажа, откидные столики, светлые прямоугольники близко расставленных окон без переплётов. Дёрнулся пол под ногами, пронзительно засвистел паровоз, и пошли грохотать колёса по рельсовым стыкам. Сначала Мишу не оттащить было от окна — глядел, удивлялся: земля вроде от поезда убегает, столбы назад несутся, одна картина другую сменяет. Только что стадо на зелёном лугу паслось — а уже и нет луга. Пригорок за окном, на нём — мельница. Крутятся громадные крылья, сливаются в сплошной серый круг.

Ехать в поезде оказалось интересно. Никакого страха Миша не испытывал, но к вечеру дорога прискучила: гремят и гремят колёса, ходуном ходит, раскачивается вагон, задыхается паровоз на долгих подъёмах и потом отдыхает на полустанках — никак не напьётся воды, что льётся из большущего, высокого крана, похожего на журавля.

Миша забрался на верхнюю полку и старался вообразить, какая же она, Одесса. От взрослых он слышал: Одесса — большой порт на берегу Чёрного моря. Сюда приплывают корабли со всего света. В Одессе широкие улицы и большие дома. Там живёт тьма народу. Все спешат по своим делам,

говорили взрослые, и мало кто знает друг друга. Этого Миша не мог себе представить: жить рядом — и не знать друг друга? И ещё он думал о море. Неужели в море и на самом деле столько воды, что за ней земли не видать?

Стучали колёса. Приближались новые края. Миша заснул. А когда проснулся, увидел море.

Вода, вода, вода — действительно, края нет. И сверкает так, что глазам на это зеркало смотреть больно.

Море оказалось никаким не чёрным, даже не синим, как на почтовых открытках рисуют, а светло-светло голубым: в нём отражалось высокое утреннее небо, и раннее солнышко вызолотило на тихой воде длинную сверкающую дорожку.

Заворожённо смотрел Миша в морскую даль. Никогда раньше он не видел такого приволья: не понять, где конец воде и начало небу! Он застыл перед голубым простором и всё глядел, глядел и глядел вдаль.

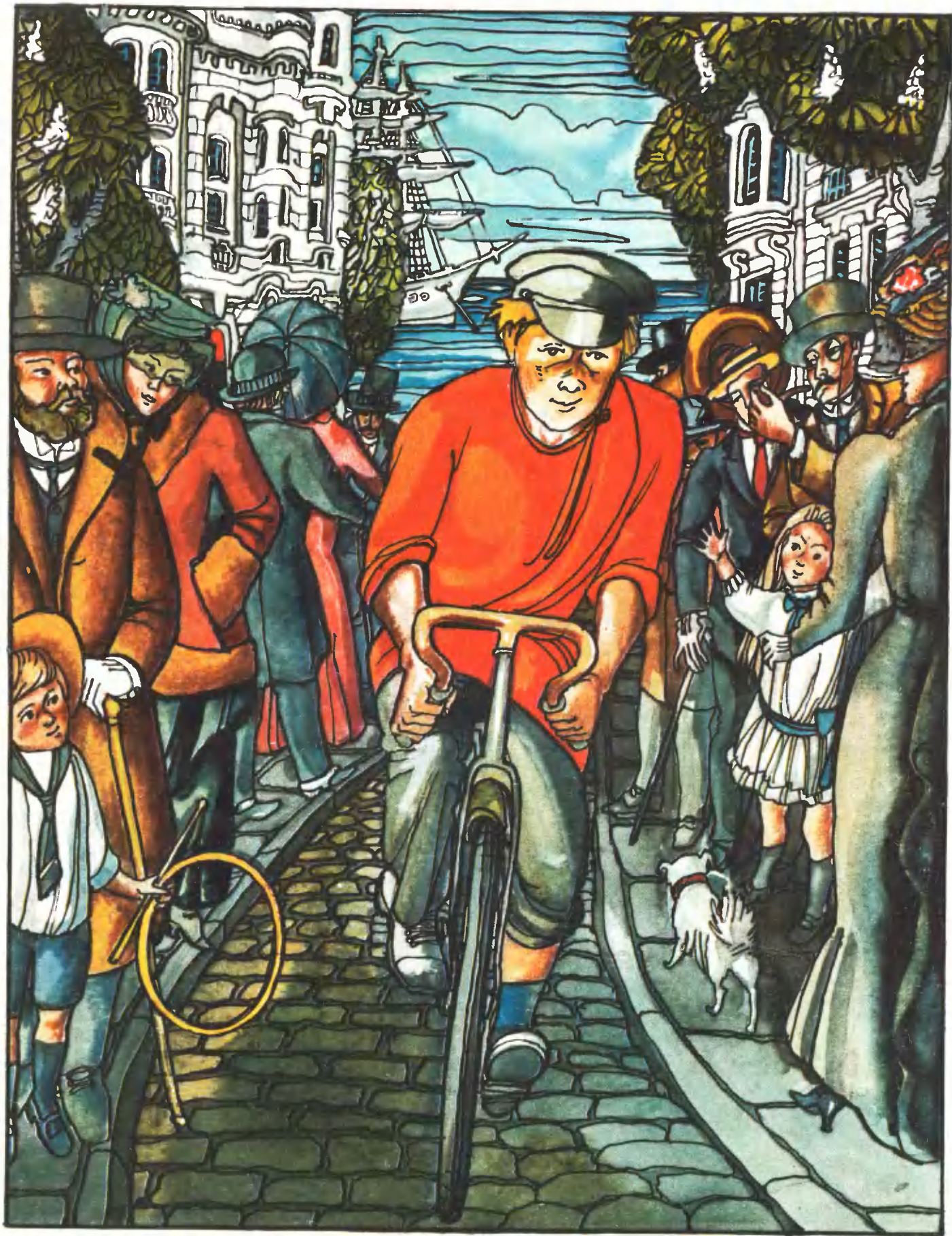
Какой простор! Какая свобода!

НОВАЯ ЖИЗНЬ

Одесса оказалась большой и шумной. Привыкать к городскому размаху было трудно. В Мишиной жизни случались и хорошие дни, и дни похуже, но Одесса учила неустанно — не унывай, парень, не зазнавайся!

Вместе с младшим братом Миша ходил в школу. Постепенно находил товарищей. Всё шло, как должно, если бы в Мишину жизнь не вмешался циклодром. Циклодромом называли тогда велосипедный трек. Здесь происходили соревнования. Новый велосипедный спорт завоёвывал в 90-е годы прошлого века всё большее и большее признание в России. Множилось число рекордсменов, неудержимо росла армия болельщиков, образовывались новые клубы любителей велосипедного спорта, шумели о велосипедных рекордах газеты.

С тех пор как Миша увидел велосипедные гонки, как услышал бравурную музыку духового оркестра (музыкой встречали и приветствовали победителей гонок), он лишился покоя. Его покорила велосипед.



Однако просить денег у отца, чтобы купить себе двухколёсную сказочную машину, Миша не мог: семье жилось трудно, свободного рубля в доме никогда не водилось. Да и стоил в ту пору велосипед весьма дорого. Миша бродил по Одессе, и ноги сами несли его к магазину, где за витринным стеклом сверкали никелированными ободьями заграничные гоночные велосипеды — роскошные «Колумбия» и «Триумф», «Пежо» и «Ковентри». Миша подолгу рассматривал этих заморских красавцев, но купить... об этом невозможно было даже мечтать.

Однако у человека были руки, была смекалка и огромное желание иметь велосипед. И Миша повадился на знаменитый Одесский базар-толкучку, где торговали всем на свете. По дешёвке он купил раму от немецкого велосипеда, руль от французского; немного позже разжился передачей неизвестного происхождения; долго искал более или менее подходящие колёса. Наконец добыл и седло.

Медленно собирал свой первый велосипед Миша Ефимов. Пока собрал, сам не заметил, как сделался приличным слесарем. Он не просто научился орудовать пилой, ножовкой, нарезать резьбу метчиками и плашками — Миша полюбил колдовать с железом. Ему доставляло истинное удовольствие гнуть стальные трубы, переупрямлять неподатливые гайки, находить выход там, где, казалось, придумать ничего невозможно.

Наконец велосипед был готов.

Солнце жарило нестерпимо, над пыльной, будто мукой посыпанной дорогой, дрожало знойное марево. Миша торопливо закатал правую штанину, перекинул ногу через раму и, даже не подумав, что до этого он никогда не сидел на велосипеде, нажал на педаль. Земля было качнулась, но Миша выправил машину и... покатил! Он ехал на собственном велосипеде, но не замечал ни пыли, ни жары. Вперёд, вперёд, быстрее!

Миша поздновато заметил поворот и тяжёлую чугунную тумбу, но не растерялся — накренил машину и сильнее нажал на педали.

Хороший вираж получился! Жаль, никто не увидел и потому не сумел оценить. Только сам он понял: могу!

Пыль столбом вздымалась над дорогой. Миша с каждым днём ездил всё дальше и дальше. И не просто катался на своём велосипеде, он начал тренироваться. К чему готовился Михаил,

какие надежды возлагал на свою машину и, ясное дело, на себя?

Михаил Ефимов хотел выйти на старт велосипедных гонок. Бороться и побеждать. Пусть ветер свистит в ушах, пусть захватывает дух на крутых виражах, пусть загремят духовые оркестры и в его честь, как они гремели в честь знаменитого Сергея Уточкина, признанного «короля» одесских велосипедистов.

Был прозрачно-голубой безветренный день, когда Михаил Ефимов впервые появился на одесском циклодроме со своим велосипедом. Его появление вызвало весёлое оживление среди любителей, щеголявших на машинах самых прославленных зарубежных фирм. Публика эта была зажиточная и держалась с вызовом: им-то всё позволено!..



— Гляньте на этого чудака! Он собирается ставить рекорды или показывать фокусы? Ой, держите меня! Что у него за зверь на колёсах? Нет, бросьте, какой же это велосипед?!

Но стоило Ефимову выиграть один, другой, третий приз, как зубоскалам пришлось приумолкнуть. Соревнования сменялись соревнованиями — и молодой гонщик, которому и восемнадцати лет не исполнилось, раз за разом рвал финишные ленточки первым.

Его теперь знает вся Одесса. Он становится знаменитостью, гордостью своего города.

На полученные денежные награды Ефимов покупает настоящий гоночный, но не велосипед, а мотоцикл «Пежо».

Скорость у мотоцикла, понятно, побольше, чем у самого



лучшего велосипеда. И отныне Ефимов будет участвовать в мотоциклетных гонках. Но прежде чем выйти на старт, Михаил повозится с новой машиной, он переделает зажигание, внесёт кое-какие изменения во французскую конструкцию, и тогда... 75 километров в час — вот скорость Ефимова! Он чемпион России по мотоциклетному спорту!

ПАРИЖСКИЙ «ПТИЧНИК»

Человек всегда хотел летать. Даже слово самолёт придумали раньше, чем построили первый летательный аппарат: в старинных сказках летали по небу ковры-самолёты, уносили людей к добру, к свободе, к радости.

И, наконец, пришло такое время, когда люди и на самом деле начали летать. Первые самолёты прозвали «этажерками». Они и впрямь напоминали лёгкую этажерку — планочки, переплетение проволок, прозрачность...

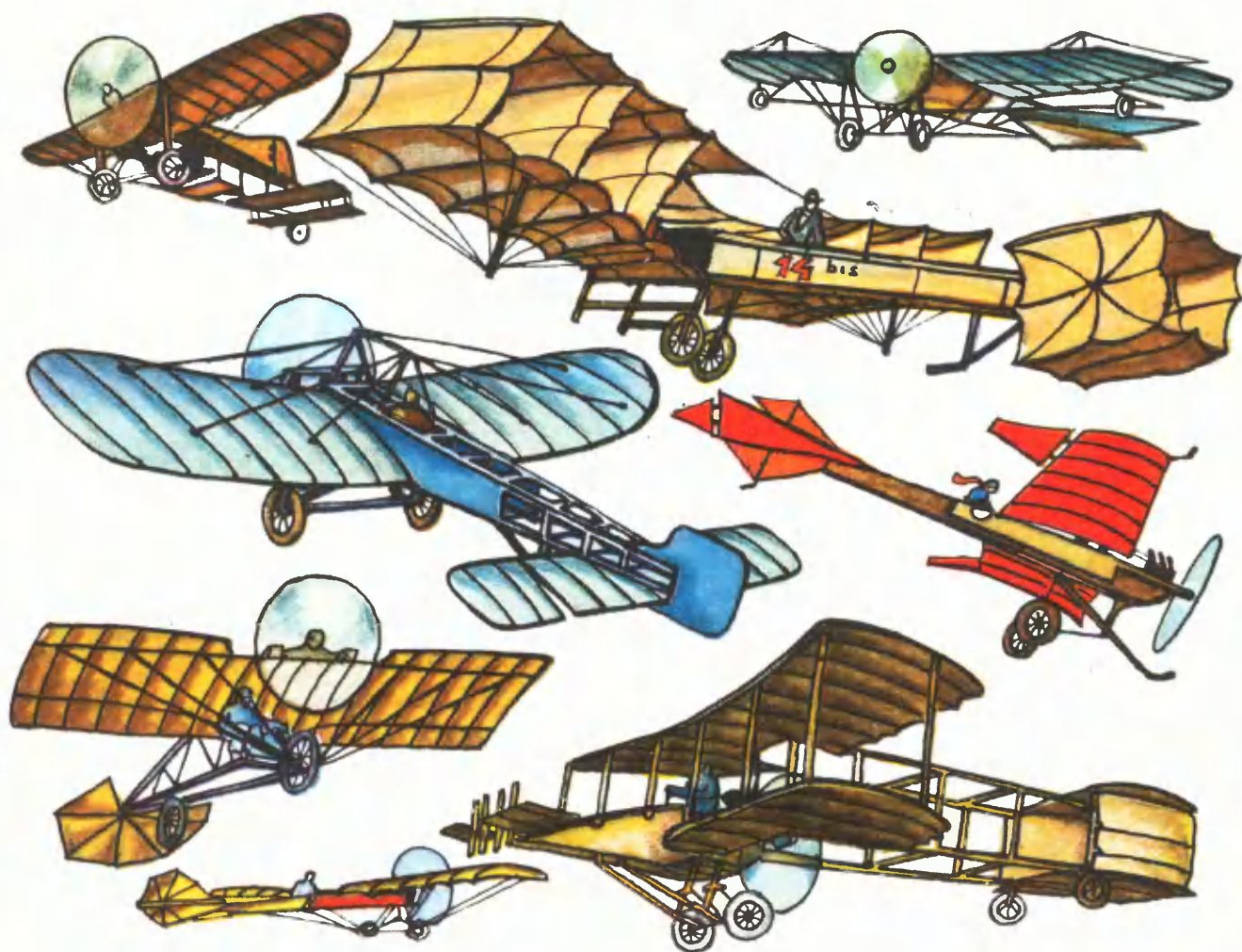
Первые шаги по небу делались робко, осторожно, но главное всё-таки свершилось — человек оторвался от матушки-земли.

В те дни газеты много писали о Парижском птичнике — так прозвали поле, на котором проводились первые состязания лётчиков-авиаторов из разных стран.

Люди летают. Люди устанавливают авиационные рекорды. В небо устремляются храбрейшие из храбрых. Это не даёт Ефимову покоя. Он решает: надо попасть в Парижский птичник!

Но как добраться до Франции? На такую поездку нужны прежде всего деньги, да и обучение в лётных школах не бесплатное. Значит, нужно много денег.

К этому времени Ефимов работает на железной дороге. Он — электромонтёр. Зарабатывает немало, но скопить нужную на поездку во Францию сумму — об этом нечего и мечтать. И Михаил Никифорович решает искать богатого покровителя, мецената. Были в то время люди, которые вкладывали деньги во что-то новое, например, в авиацию. Конечно, у них был свой расчёт: вот выучится тот же Ефимов, купит покровитель ему



аэроплан и пустит развезжать лётчика по всей России, чтобы показывал тысячам любопытных полёты. Показывал не задаром: хочешь взглянуть, как летают,— плати. И потекут в карман богачу-меценату деньги. Такие порядки в царское время считались нормальными.

Мецената со звучной фамилией Ксидиас Ефимов нашёл. Богатый человек, как говорилось—«денежный мешок», Ксидиас согласился дать деньги Ефимову на поездку во Францию, но потребовал подписать договор, где будет точно указано, что и кто, когда обязан исполнить. Ефимову так не терпелось уехать, собственными глазами увидеть полёты, что он подписал все приготовленные Ксидиасом бумаги, почти не глядя. Главное—ехать, а там разберёмся.

Над зелёным полем Парижского птичника жаворонок заливался совсем как дома. Лёгкие облачка лениво проплывали над землёй. И эта небесная ясность сразу успокоила Ефимова — полечу! С верой в успех он и отправился на первую встречу со знаменитым французом Анри Фарманом, конструктором и лётчиком.

ДОРОГА В НЕБО

Учиться у Фармана оказалось очень и очень трудно. Прежде всего потому, что он не понимал по-русски и объясняться с ним приходилось на пальцах. К тому же в школе был такой порядок: здесь учили только полётам, а до всего остального ученик должен был доходить сам. Как? А вот так — расспрашивай механиков про устройство самолёта, разбирайся в чертежах, читай специальные книги...

С устройством самолёта Ефимов совладать кое-как смог: понял, для чего какие части служат, как соединяются, как регулируются. Не зря он собирал велосипеды, налаживал мотоциклы.

А вот с мотором — хоть плачь...

Помог счастливый случай. На учебный аэродром приезжало много народа — всем интересно было поглядеть на полёты. И вот однажды, проходя мимо любопытствующих гостей, Ефимов услышал русскую речь. Обрадовался, конечно, и представился землякам. Молодые люди, их было двое, оказались наборщиками из типографии, где печатались русские издания. Волнуясь, рассказал Михаил Никифорович этим, совершенно незнакомым людям, о своих затруднениях. Те выслушали и обещали что-нибудь придумать.

И действительно придумали!

У рабочих-наборщиков нашлись знакомые на заводе, где ремонтировали авиационные моторы. Ефимова пристроили к этим специалистам в подручные. Уважая стремление иностранца во что бы то ни стало научиться летать, мотористы старательно растолковывали ему устройство мотора, показывали все хитрости регулировки, дали возможность собственными руками



ощупать каждую деталь. Склонный по своей природе к технике, Ефимов легко вошёл в курс дела. Эта наука не пропала зря. Позже французские газеты писали, что только у Ефимова за всё время его полётов во Франции и Италии не было ни одного отказа мотора, ни одной аварии. И всегда подчёркивали — пилот сам готовит и проверяет свою машину перед вылетом.

В живом общении с французами Ефимов начинает понимать их речь. Заставляет и себя говорить по-французски. Это трудно, очень трудно. Но Михаил Никифорович не отступает. Иначе ведь не полетишь, не овладеешь всеми секретами полёта.

Обучает упрямого русского сам Фарман. Учит старательно и быстро. В те годы считалось: инструктор должен показать главное, а дальше... «Хочешь жить — полетишь!»

И 25 декабря 1909 года Ефимов совершил свой первый самостоятельный полёт.

Он никак не ожидал в этот день, что инструктор позволит ему лететь самостоятельно. Усевшись на пилотское место, он попробовал мотор, как уже делал это не один раз, поглядел на Фармана, ожидая, что тот тоже займёт своё место в самолёте — за спиной ученика. Но этого не случилось.

— Давай! — скомандовал Фарман и отошёл в сторону.

В первый момент Ефимов даже растерялся: «Как, лететь одному? Справлюсь?» Но взял себя в руки и начал разбег. Самолёт пронёсся метров тридцать по земле и, набрав скорость, стал отходить от земли. Выше, выше, ещё выше! Михаил Никифорович успокоился окончательно, когда понял, что летит, сам летит, без посторонней помощи, без подсказок инструктора.

Он продержался в полёте сорок пять минут и отлично приземлился. Фарман дружески похлопал Ефимова по плечу и совершенно неожиданно для Михаила Никифоровича сказал по-русски:

— Карашо!

С этого дня на всех аэродромах Франции, где Ефимову предстояло много и славно полетать, его неизменно называли «месье Карашо».

— Бон жур, месье Карашо! (Здравствуйте, месье Карашо!)

— Коман са ва, месье Карашо? (Как дела, месье Карашо?)

Меньше чем через месяц после своего первого самостоятельного полёта Ефимов предстал перед официальной комиссией. Он должен был совершить три полёта на высоте в тридцать метров, продержавшись в воздухе полтора часа. Такое испытание давало право получить диплом лётчика.

Сегодня это кажется удивительным — полтора часа, тридцать метров высоты! Но нельзя забывать — в ту пору люди только-только начинали подниматься в небо.

Ефимов получил пилотское свидетельство № 31!

Михаил Никифорович много летает, он смело маневрирует в воздухе, поднимается всё выше, пролетает всё большие расстояния.

Настал день, когда он продержался в воздухе 1 час 50 минут, пролетев за это время 115 километров! Это новый мировой рекорд продолжительности полёта с пассажиром! Об этом пишут все французские газеты и журналы. Франция знала смелых лётчиков, отчаянных, удачливых... Ефимова признают — талантливейшим.

Он родился, чтобы летать, ставить рекорды, побеждать в соревнованиях.

НЕПРИЯТНОСТИ

Жизнь улыбалась Ефимову — полёты, рекорды, слава, безоблачное небо над головой. И с каждым днём нарастающее, оттачивающееся мастерство пилота. О чём ещё мечтать?!

Но тут напоминает о себе «денежный мешок», одесский богач по фамилии Ксидиас. Его мало интересуют рекорды Ефимова, он требует возвращения лётчика в Россию. Михаил Никифорович должен выполнять платные полёты перед публикой. Ксидиас желает заработать, и договор требует, чтобы лётчик повиновался своему благодетелю. Что делать?

Свет оказался не без добрых людей. Анри Фарман, товарищи по лётной школе, одесские друзья помогли Ефимову. Он вернулся в Одессу, выплатил двадцать шесть тысяч франков Ксидиасу и обрёл полную свободу.

КРЫЛЬЯ

Была ранняя весна. Ласково пригревало солнышко, тихо ворчало море. К привычным звукам портового города прибавился новый — несколько раз резко выстрелив, затарахтел авиационный мотор.

И вскоре большущая стрекоза поплыла по южному небу.

Первый лётчик России совершал свой первый полёт над землёй своей Родины...

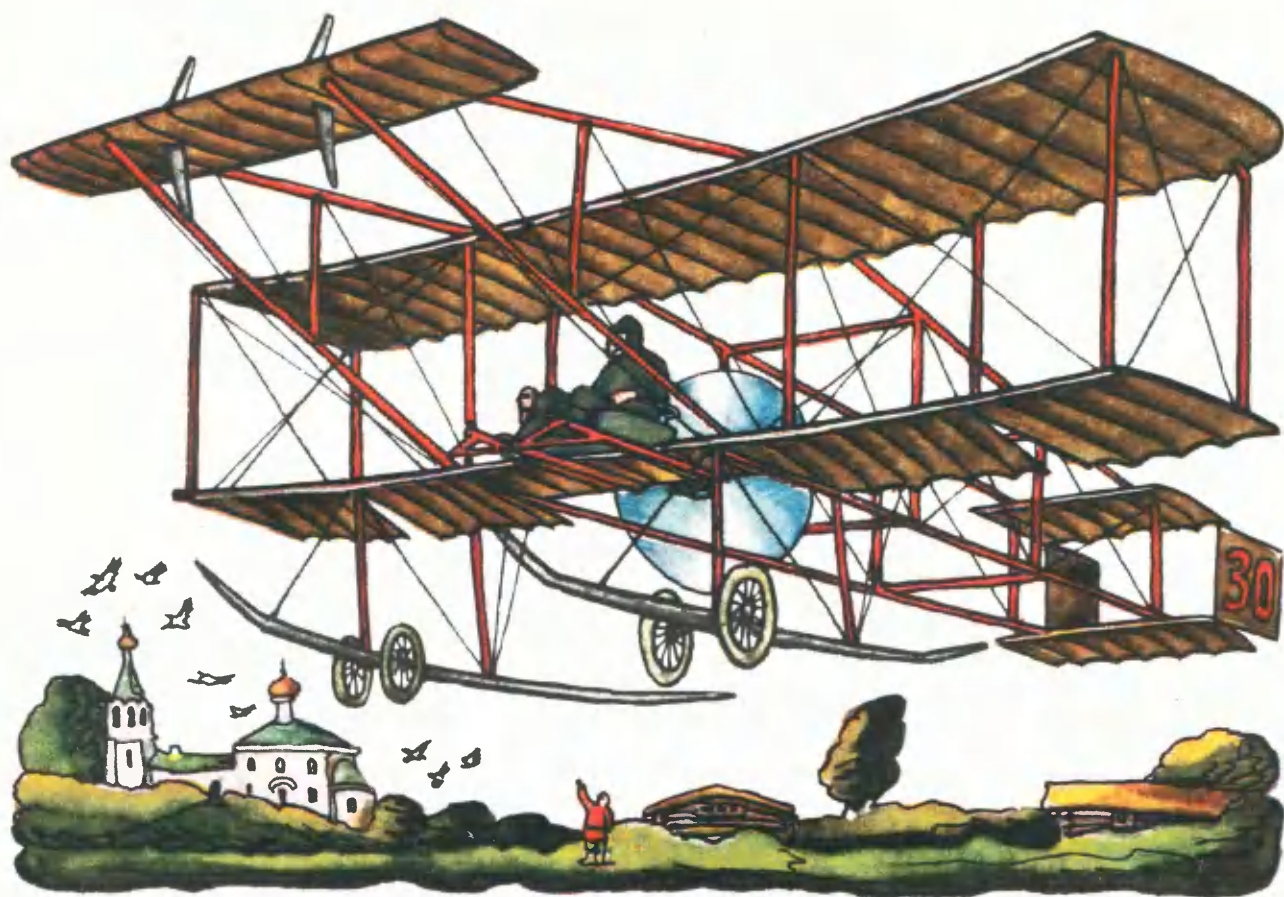
Тот 1910 год был для Ефимова необыкновенно урожайным на рекорды. Только в одних международных соревнованиях в первый же день Михаил Ефимов получает из четырёх призов — четыре! А за все дни состязаний он, по сумме набранных очков, завоёвывает первое место. Сегодня те старинные рекорды, понятно, не звучат: что нам скорость в сто с чем-то километров в час, когда пассажирские самолёты нашего времени легко достигают тысячи километров в час. А вот восторженный отзыв русского лётчика № 2 — Николая Евграфовича Попова о Ефимове: «Этот человек прямо создан для полётов. После третьего урока у Фармана Ефимов стал летать лучше своего учителя». Попов считал успехи Ефимова — успехами России!

Совсем недавно в мире насчитывалось не более ста лётчиков. Авиация была спортом. Спортom дорогим, для избранных. Минуло, однако, два-три года — и самолёты стали использовать в армии.

Не отстаёт от других стран и Россия. В Севастополе открывается школа военных лётчиков.

И первым инструктором первой школы пилотов назначают Михаила Никифоровича Ефимова. По царским порядкам ему, сыну крестьянина, рабочему человеку, почти невозможно было получить офицерское звание, но использовать его необыкновенный авиационный талант для подготовки офицеров-дворян можно, тем более, что Ефимов успел поработать лётчиком-инструктором во Франции и показал себя с самой лучшей стороны.

Все, кто учился у Ефимова, вспоминают его добрыми словами, все говорят, что инструктор он был терпеливый, выдержанный, бесконечно доброжелательный к своим ученикам.



Если у кого-то не получался, например, взлёт, Ефимов готов был показать снова и снова, как правильно разбегаться, сохраняя направление на земле, как надо плавно отрываться от земли и не спешить с набором высоты... Если он чувствовал, что слушатель побаивается,— а так случалось, и не так уж редко,— Михаил Никифорович никогда не позволял себе подтрунивать над ним, напротив, старался его подбодрить. И ещё запомнили ефимовские воспитанники: он постоянно возился с машинами. Сам! Механики механиками, но Михаилу Никифоровичу доставляло огромное удовольствие копаться в моторах, регулировать управление. Он многое улучшал, переделывал на свой лад в самолётах.

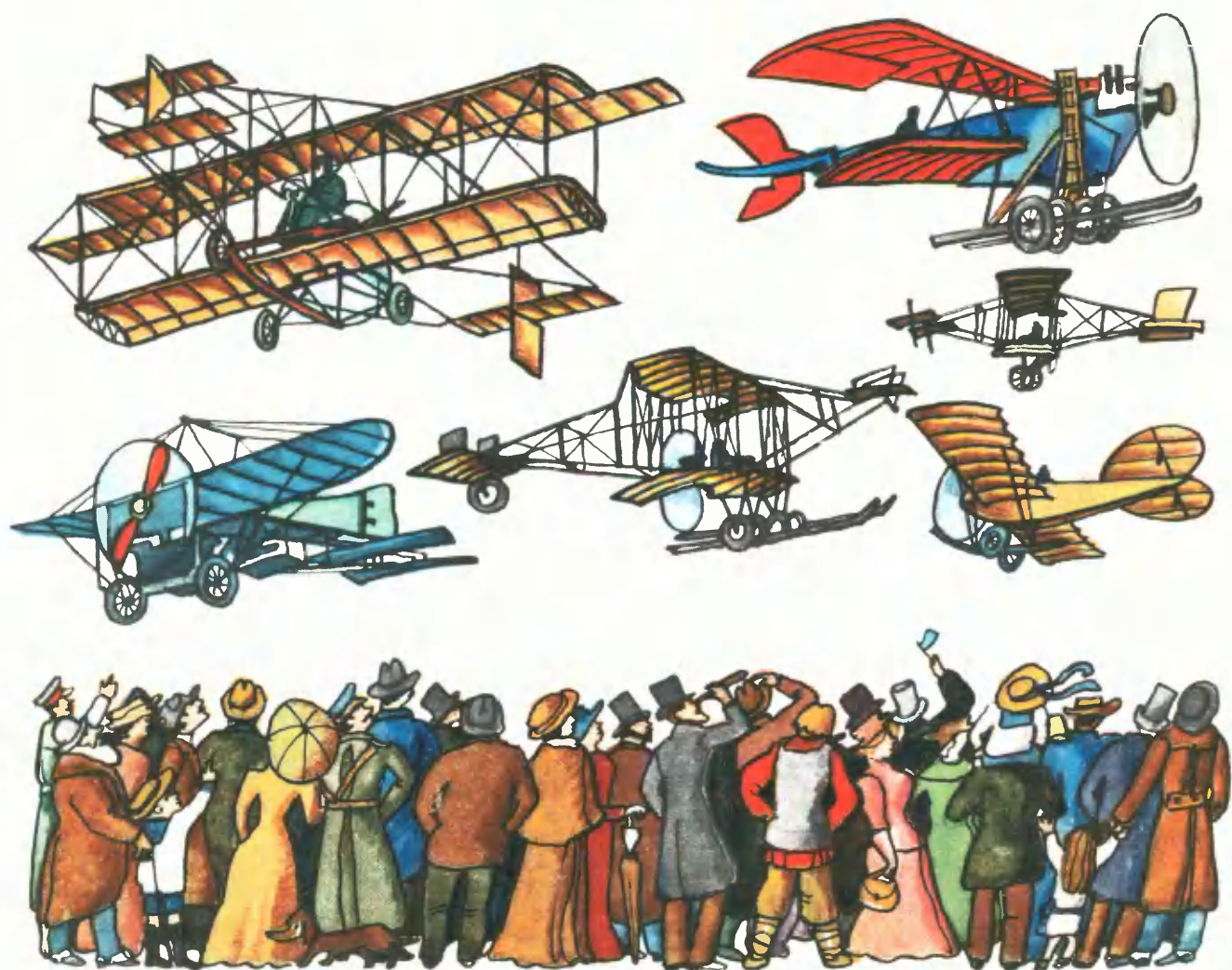
Летом 1911 года Ефимов покидает Севастополь, чтобы принять участие во Всероссийском празднике авиации в Петербурге. Праздник этот проходил при невиданном скоплении



публики — до 180 тысяч человек теснились вокруг лётного поля. Проводились соревнования на высоту подъёма, на точность приземления, на скорость.

В эти же дни делается проба сил в ночных полётах, с посадкой при кострах. И список лётчиков-«ночников» открывает Ефимов.

Незадолго до начала Первой мировой войны было проведено несколько необычное соревнование — лётчики состязались в точности бомбометания по наземным целям. Бомбили наметенный на земле круг... апельсинами. И Ефимов вновь занял первое место. Конечно, попадание в цель оранжевым шариком



апельсина было больше забавой, чем серьёзным соперничеством, но оно, это развлечение, ясно показывает, к чему готовилась авиация.

ВОЙНА

В июле 1914 года началась Первая мировая война. Ефимов сразу же оказывается на фронте. Он в числе «охотников». «Охотниками» называли тогда лётчиков-добровольцев, принимавших участие в боевых полётах...

Накрапывает дождик. Низко над землёй стелются облака. В такую погоду обычно не летают. Но командованию надо знать, что творится на переправе, и Ефимов отправляется на разведку. Его самолёт «Ньюпор» несётся над самыми макушками деревьев. Надо точно выдержать курс, не сбиться с пути, надо внимательно следить за землёй — какие части движутся по дорогам, куда... Ефимов благополучно проскакивает линию фронта. Запоздалые выстрелы снайперов не могут уже повредить «Ньюпору». Вот и переправа. Разворот, ещё разворот.



Разведка — глаза армии. Ефимов спешит к дому. Сведения о переправе он нанесёт на карту потом, на земле.

Днём позже Ефимов отваживается на пересечение линии фронта ночью. Он с превеликим трудом отыскивает вражескую переправу и сбрасывает бомбы.

И так день за днём. Где трудно, там и Ефимов.

Его награждают солдатскими Георгиевскими крестами — за храбрость. Ему присваивают звание прапорщика инженерных войск.

Но Михаила Никифоровича не особенно радуют эти отличия; он сознаёт: война ведётся за неправое дело. Война нужна и выгодна только фабрикантам, помещикам, они наживаются на народном горе.

И когда в России совершается Октябрьская революция, Михаил Никифорович не колеблясь оказывается на стороне народа, взявшего власть в свои руки.

ЗА ПРАВОЕ ДЕЛО

1919 год. Всеми силами помогает Ефимов Красной Армии освобождать юг России от белогвардейцев. Вместе с красноармейцами он пробивается в Одессу. Но в городе вспыхивает белогвардейский мятеж, и Ефимова заключают в тюрьму.

Михаил Никифорович ненавистен белым: они не могут простить ему ни довоенной славы, ни исключительного положения среди первых пилотов России, ни его признанных фронтовых заслуг, а главное — его открытого участия в революции на стороне Советской власти. Кто он в их глазах? Выскочка, допущенный в офицерское собрание, мужик, возомнивший себя ровней настоящим офицерам...

Мягкий утренний туман уползал в море. Ранним утром связанного Ефимова бросили в шлюпку и вывезли на середину бухты. Траурным эскортом сопровождали крошечное судёнышко чайки.

Ефимов держался мужественно, хотя прекрасно понимал — это конец.

Офицер — старший на шлюпке — предлагает Ефимову шанс на спасение: доберёшься, мол, до едва угадывавшегося в тумане берега вплавь — твоё счастье: живи.

Едва ли Ефимов принял предложение карателя за чистую монету, но, верный своему главному жизненному правилу — бороться до конца, согласился. Его развязали, и он решительно бросился в море. Нырнул, сколько мог продержался под водой... однако, стоило голове Ефимова показаться на поверхности, как грохнул выстрел.

Он погиб за правое дело, погиб достойно — борясь до последнего вздоха.

Таким был первый пилот России, и все, все, все лётчики нашей страны, прославленные и рядовые, сухопутные и морские, погибшие и ныне здравствующие — все без исключения внесены в списки лётного состава Родины вслед за её первым пилотом Михаилом Никифоровичем Ефимовым.

Он — первый. И это — навсегда!





Для младшего школьного возраста

Анатолий Маркович Маркуша

СИНЕЕ НЕБО

***Рассказ о Михаиле Никифоровиче Ефимове,
первом пилоте России***

Художник М. Ромашин

Редактор Е. Рыжова.

Художественный редактор Г. Крюкова.

Технический редактор М. Копылова.

Корректор Н. Шадрина.

ИБ № 2106

Сдано в набор 17.07.86. Подписано в печать 25.06.87. 60×90¹/₈.
Бум. офс. № 1. Гарнитура литер. Печать офсет. Усл. печ. л. 3,0.
Усл. кр.-отт. 14,0. Уч.-изд. л. 2,25. Тираж 150 000 экз. Изд. № 1551.
Заказ № 1197. Цена 40 коп. Издательство «Малыш». 121352.
Москва, Давыдовская ул., 5. Калининский ордена Трудового
Красного Знамени полиграфкомбинат детской литературы
им. 50-летия СССР Росглавополиграфпрома Госкомиздата РСФСР.
170040, Калинин, проспект 50-летия Октября, 46.



Scan: Ershov V. G., 2007

М $\frac{4803010102-045}{М 102(03)-87}$ 56-87

© Издательство «Малыш» 1987