



ЧЕТЫРНАДЦАТЬ
тысяч и выше

АНАТОЛИЙ
МАРКУША



Издательский Дом
«Вестник Воздушного Флота»

ОТ ВИНТА

Часть I
Часть II

ЗАВЕЩАНИЕ ГРУСТНОГО
КЛОУНА

Анатолий Маркуша

СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ
В ТРЕХ ТОМАХ

Редакционный совет

Б.С. Михайлов, ДА. Морозов
ГА. Пацкин, В.С. Петриченко
А.К. Мацко, Е.С. Кондратьев,
В.Н. Макаенко, Р.З. Аминов
ВА. Крыгин, В.В. Артемьев
А.Л. Сахаров, А.Г. Савин
А.В. Игнатьев, С.П. Самсонов
А.В. Гажур, Я.А. Каждан
В.В. Русских, С.И. Сокол,
А.И. Волков, Р.Х. Газик,
А.Э. Речестер, Б.А. Полонский,
В.Н. Ведерников, С.А. Маслов,
А.Л. Волос, В.С. Муслимов,
М.В. Москаленко, С.М. Занорин

Москва
Издательский Дом
«Вестник Воздушного флота»
2002

Анатолий Маркуша

СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ
ТОМ ТРЕТИЙ

ПЕРЕЛЕТНЫЕ ПТИЦЫ

САМОЛЕТЫ НАШЕЙ СУДЬБЫ

УМРУ ЛЕЙТЕНАНТОМ

ПОВЕСТЬ

ПОСЛЕДНИЙ ПАРАД

РАССКАЗЫ

ОТ ВИНТА!

Часть I

Часть II

ЗАВЕЩАНИЕ ГРУСТНОГО
КЛОУНА

Москва
Издательский Дом
«Вестник Воздушного флота»
2002

Оформление художника Ю. Петрунина
Рисунки художника В. Романова

Маркуша А.М.

М 25 14 тысяч метров и выше. Собрание сочинений. В 3-х томах. Т. 3. М.: «Издательский Дом «Вестник Воздушного Флота», 2002. - 607 с.

ISBN 5-901808-04-5

© ОАО «Издательский Дом «Вестник
Воздушного Флота», 2002 г., состав-
ление, оформление
© А.М. Маркуша, 2002 г тексты
© В.Н. Романов, 2002 г., рисунки

ПЕРЕЛЕТНЫЕ ПТИЦЫ



*Есть ли тот, кто должной мерой мерит
Наши знания, судьбы и года ?
Если сердце хочет, если верит,
Значит — да.*

И. Бунин.

В этой книге вас ждут встречи с братьями Райт,
капитаном Фербером,
Сантос-Дюмоном,
Фарманом,
Вуазеном,
Ефимовым,
Латамом,
Пегу,
Блерио,
Линдбергом,
Гарро,
Рихтгофеном,
Удетом,
Ведрином,
Нестеровым,
Алкоком и Брауном,
Гиренасом и Дарюсом,
Экзюпери,
Постом,
Мермозом,
адмиралом Бэрдом,
Эрхартом,
Чкаловым,
Бейдером,
Анохиным...

В доме, из которого я улетел в семнадцать мальчишеских лет, никогда не водилось семейного альбома, такого тяжелого фолианта в плюшевом переплете с блестящей медной застежкой. Вообще в нашей семье не очень-то жаловали родственников, моя лишенная предрассудков мама имела обыкновение говаривать: «Был бы человек хороший, а дядя это или двоюродная тетка — значения не имеет». Кровное родства мама игнорировала, друзей же всячески привечала. С такой вот «установкой» я и переселился в мир авиационный.

Альбом, что перед вами, сплошь летческий. И, пожалуйста, я очень прошу, не спрашивайте, а почему в нем нет портрета такого-то — имярек — пилота? Не надо при этом ссылаться на его заслуги, известность, безаварийный налет, награды... О каждой фотографии, что помещена в альбом, я непременно скажу хотя бы несколько слов, и тогда каждому станет, надеюсь, ясно почему или каким образом этот снимок очутился на своем месте.

Десятилетиями нашу страну постоянно сотрясали разного рода кампании, движения, начинания. Очень мне запомнилось великое сражение за провозглашение России, как острили тогда отчаянные головы, родиной белых слонов. В пятидесятые годы это было. Вдруг в одночасье во всех авиационных учреждениях, учебных заведениях, служебных кабинетах, появился портрет сурового бородача. Табличка, прикрепленная к рамке, гласила: «Адмирал Можайский Александр Федоровича. И в это же время по всей прессе пошли гулять статьи об авиационном первородстве России, о великих заслугах адмирала Можайского, создателя первого в мире самолета. Ретивейшие из писак — в таких никогда недостатка не бывает — разыскивали живых свидетелей первого полета, и бойкие дедки, оказалось, помнили(!) даже имя летчика, якобы пилотировавшего аэроплан Можайского, — Голубев... В этой трескучей компании, превознося создателя самолета Александра Федоровича Можайского, одновременно предавали анафеме самодержавие, поносили его тупое правительство, не оказавшее должной поддержки изобретателю, скончавшемуся в нищете и полной безвестности. И тут

же походя лягали братьев Райт, подлых де американцев, двадцатью годами позже совершивших свой полет на летательном аппарате, в котором использовали идею нашего великого соотечественника. Как видите, концы с концами не сходились, но когда я попытался выяснить у авиационного моего начальства, как же могли похитить идею Можайского американцы, если дома о ней ничего толком не знали, меня изругали и мгновенно обвинили в антипатриотических настроениях.

Тем временем портреты сурового бородача исчезли, так же внезапно, как перед тем появились. Правда, пустые рамки и таблички на них: «Адмирал Можайский Александр Федорович» остались висеть. Авиационная общественность недоумевала, что сей сон мог бы значить? Прошло несколько месяцев, и в старых рамках выставили новое изображение адмирала — без бороды, с пышными бакенбардами. Отважные остряки отреагировали немедленно: «Александр Федорович сходил малость побрился...» В угаре очередной компании за национальный приоритет не того Можайского умудрились размножить. Вместо адмирала тиснули массовым тиражом купца первой гильдии, полного тезку. Что касается адмиральских погон, долго не размышляя, пририсовали погоны на сугубо штатском купеческом сюртеке.

Вот ведь какие чудеса случались на нашей земле. Но нет худа без добра, как говорится: вся эта история пробудила во мне живейший интерес к истории авиации, очень захотелось узнать о наших предшественниках, заглянуть, насколько это возможно, в лица людей, что стояли у истоков летания, хотелось догадаться, что они чувствовали, о чем думали, когда, рискуя жизнью, начинали восхождение в небо.

Возможно не все со мной согласятся, но я так думаю: потребность человека в крыльях — производная от нашего неосознанного стремления к свободе. Отрываясь от тверди, возносясь над миром, перенасыщенным правилами, установлениями, условностями, человек вдруг ощущает — вот теперь я — это я! На высоте в одиннадцать тысяч метров, па пороге стратосферы, насколько я замечал, когда за остеклением кабины лютует смертельный мороз, когда в разреженном ледя-

ном воздухе без кислородной маски не продержаться и трех минут, никому в голову не приходит склонничать, интриговать, сочинять анонимки... Полет делает человека лучше.

Клянусь, человек на крыльях приближается к богу!

Собирая этот альбом, я думал — взгляните в эти лица, и вы обязательно убедитесь — это правда!

Братья Райт

Из четырех сыновей преподобного Мильтона Райта два брата — Вильбур и Орвил живут в сознании людей, как одно лицо — Братья Райт. Почему так получилось? Ведь братья даже и не близнецы. Вильбур был на четыре года старше Орвила, и характеры разные, и внешне совершенно непохожи были... Братьев связали крылья, те, что однажды, в мальчишескую еще пору, захватили воображение и толкнули их на рискованные эксперименты, терпеливые совместные поиски, на годы упрямой работы, пока 17 декабря 1903 года в 10 часов 35 минут не был совершен первый свободный двенадцатисекундный полет над дюнами Кити Хаука, близ рыбацкого поселка в штате Огайо...Орвил оторвался от земли, Вильбур бегом сопровождает брата.

Так это начиналось — секунды, метры, запечатленные мгновения. Райты не отличались разговорчивостью. Их биографы единодушно отмечают сдержанность братьев, стремление к уединению, но мне почему-то представляется — их осторожная молчаливость не от сути, а больше камуфляж. Имидж — затворников и молчунов — выбран обдуманно, он помогал делу, сосредоточенности на главном. Может ли настоящий молчун выдать такое: «Единственная говорящая птица — попугай, и принадлежит она к птицам, летающим невысоко». Это подлинные слова Вильбура Райта. А вот еще: «Молодые птицы часто перекувыркиваются через голову, пытаясь неудачно спуститься на землю по ветру. Старые птицы никогда этого не делают. Было бы хорошо для нас, насколько возможно, следовать их примеру». Согласитесь,

и эти слова, заимствованные из частного письма Райта, не пахнут угрюмостью! Известно, оба Райта оставались всю жизнь холостяками, обстоятельство, которое биографы пытаются связать с нелюдимостью Райтов. Но мне кажется, и тут есть некоторая натяжка. Скорее им, одержимым полетами, прежде всего, не хватало времени на устройство матримониальных дел. Во всяком случае, кто-то из братьев острит: я не женюсь потому что содержать жену — дорогое удовольствие, на полеты и на супругу — не хватит...

Увлечение полетами, началось со знакомства с идеями Отто Лилиенталя - «человека-птицы», летавшего па крыльях, очень напоминавших нынешний дельтаплан. Правда пробиться к этим, казалось бы, таким простым крылышкам, было ох как непросто. Годы проб и ошибок, долгие тренировки на планере, напоминавшем коробчатый воздушный змей, мучительные попытки овладеть методом расчета крыльев, постройка аэродинамической трубы, продувка в ней моделей... Сколько же ушло труда на то, чтобы приблизиться к самолету!

И вот случилось — полетели. Задокументировали полет свидетельскими показаниями, фотографиями и... все равно напоролись на глухую стену недоверия: такого не может быть, потому что не может быть никогда.

Любопытно, когда лед недоверия был все-таки взломан и весь мир вынужден был признать — Райты летают, их немедленно обвинили в том, что честолюбивые авиаторы скрывали свои секреты, намеренно прятались от людей в глуши и, если не сразу получили признание, — то исключительно по собственной вине.

В чем только их еще не обвиняли! Когда начались бесконечные тяжбы из-за патентных привилегий, судейские крючкотворы доказывали: Райты и их друг-покровитель профессор Октав Шанют разгласили принцип управления летательным аппаратом в публичных лекциях и статьях и тем лишили себя права на патентную защиту!

А они?

Они очень неохотно выступали в свою защиту, заботясь не столько о материальных интересах, сколько о признании

их первенства. Стоит еще отметить: Райты постоянно отстаивали достоинство каждого, причастного к ранней поре развития авиации. А покушений на честь авиаторов, шельмования, издевательства, наконец, скоропалительного забвения вчерашних кумиров, увы, хватало! Когда Вильбур приехал в Германию, он разыскал всеми забытую вдову Отто Лилиенталя, чтобы высказать ей слова уважения, отдать должное памяти ее покойного мужа, определившего, как считали братья, всю их судьбу. Ведь именно труды Лилиенталя привлекли их внимание к искусству летания.

Член французского аэроклуба Фрэнк Лам узнал о полетах Райтов от члена Воздухоплавательного общества Великобритании Патрика Александера. Тот же в свою очередь получил информацию из письма Орвила, как теперь говорят — то была информация из первых рук, но... она не показалась адресату слишком достоверной. Решили, проверить. Лам посылает телеграмму своему родственнику Генри Виверу, живущему в штатах, и просит его съездить в Дайтон, чтобы проверить сообщение на месте. И вот 29 октября 1905 года на заседании авиационного комитета Аэроклуба Франции, ответное письмо Вивера зачитывается публично. Мне кажется, оно заслуживает того, чтобы привести его здесь:

«Мой дорогой Лам, первого декабря я находился в Чикаго, остановился в «Большом Тихоокеанском отеле» и после утомительного дня рано лег спать. Только я начал засыпать, как в моей комнате зазвонил телефон, и мне сообщили, что на мое имя получена телеграмма. Мне была загадка: «Проверь, что сделали братья Райт, необходимо съездить в Дайтон, скорее отвечай каблогаммой». Я долго думал над ней, и так как дело показалось мне очень важным, я решил попросить разъяснения у братьев Райт, которые должны были понять ее. Я телеграфировал им и, ожидая ответа не раньше утра, лег спать, но и полученный ответ ничего мне не разъяснил. В отчаянии я телеграфировал снова: «Знаете ли вы Фрэнка Лама из Парижа?» Ответ был: «Да, Лам — французский аэронавт...» Увидев слово «аэронавт», я сразу же догадался, что это те самые братья, которые несколько лет назад производили опы-

ты с летательной машиной в Каролине. Я известил их, что буду завтра утром в Дайтоне и хочу их встретить».

Умышленно не опускаю даже второстепенные подробности этого письма, мне импонирует доброжелательность автора. Меня покоряет его деловитость и приводит в полнейшее изумление американская оперативность. Ведь событиям почти девяносто лет! Нам бы, да сегодня бы такой стиль! Но вернемся к письму: «В 7 часов на следующее утро я был уже там. Вскоре по приезде я стал наводить справки, есть ли такая фирма в городе, но никто не мог дать мне точного адреса. В адрес-календаре их тоже не было, никто ничего не знал о "летательной машине". Тогда я отправился на телеграф, так как знал, что мои телеграммы доставлены по назначению, и, наконец, разыскал мальчика, который их доставлял, и через него узнал их адрес. Возвратясь в отель, я нашел там мистера Орвила Райта, младшего из братьев, который ожидал меня и, казалось, находился в таком же недоумении, как я сам, относительно каблогаммы и моих телеграмм. Через несколько минут мы разобрались в том, что требовалось, и мистер Райт сказал, что он охотно сделает все, чтобы удовлетворить вас и меня...

Уже самый его вид рассеивал все подозрения. Это молодой человек, лет тридцати, стройный, тонкий, с лицом скорее поэта, чем изобретателя или прожектера. По очертаниям голова и лицо его напоминают Эдгара Аллана По. Очень скромно рассказавши о достигнутых ими чудесах, более заботящийся об известности и славе, которая, несомненно, придет к ним, как разрешившим проблему механического полета, чем о возможных денежных наградах».

Дальше письмо подробно рисует встречи со многими свидетелями полетов Райтов, подтверждающих — летали, еще как здорово! Увы, и это послание не до конца рассеяло недоверие европейцев к заокеанским летунам. И только приезд Вильбура Райта во Францию, только его публичные полеты сломали, наконец, лед недоверия.

Где только возможно, я стараюсь приводить свидетельства о событиях тех напряженных, по своему замечательных лет. Мне

кажется, именно эти свидетельства только и могут погрузить нас в атмосферу начала XX, помочь ощутить стиль времени, прикоснуться к минувшему. В газете «Дейли Мейл» 17 августа 1908 года Джозеф Брендреттак описывает старшего Райта: «Человек, вышедший мне навстречу из простого деревянного сарая, был в кепке и без пиджака. Я заметил, что рубашка его была какого-то особенного зеленого цвета, какого мне не приходилось видеть никогда раньше. Чувствовалось что-то странное в высокой худощавой фигуре. Что было замечательно, голова напоминала птичью, и черты с выдающимся длинным носом, еще более усиливали это сходство с птицей, были втянутые, колючие. Загадочная полуулыбка скользила на губах над хорошо выбритым подбородком, а кожа была покрыта густым загаром от ветра и солнца. Из глубины его серо-голубых глаз излучалось что-то солнечное. С первого же момента моего разговора с ним я убедился, что Вильбур Райт — фанатик, фанатик летания, и я уже больше не сомневался, что он достиг всего, о чем сообщил. Он казался рожденным для полета».

Дальше в этой статье дается небезынтересное описание райтовского, так сказать, быта: «Его «комната» состояла из невысокого багажного ящика без крышки, на край которого опиралась узкая складная кровать. На гвозде висело небольшое зеркало, и рядом стоял умывальник. Из этого, вместе с чемоданом, керосинкой — он сам готовил себе завтрак — и складного стула состояла вся меблировка. Он принимает душ из шланга, подвешенного на стене. Спит он в буквальном смысле под крыльями своего аэроплана...»

Мне очень симпатичны Райты. И я не перестаю удивляться их поразительной удачливости — у Вильбура не было ни одной серьезной аварии. С Орвиллом, правда, одно несчастье случилось — в полете разлетелся винт, машина рухнула, лейтенант Сельридж, летевший пассажиром, погиб, открыв собой скорбный список жертв американской авиации. Орвилл сломал тогда ногу и несколько ребер. Однако стоило ему поправиться — и он без колебаний залетал снова.

Хочу обратить ваше внимание на необычайность послужного списка братьев Райт: сперва, построив свой летательный ап-

парат, они из конструкторов сделались летчиками-испытателями. Заметим, предприимчивыми, осторожными и отважными. Позже, изобретя двойное управление, они превратились в летчиков-инструкторов. Поль Тиссандье, капитан Жирардвиль, граф Шарль Ламбер прошли школу Рантов. При этом Вильбур, не владевший французским, учил их прямым показом, и, надо сказать, получалось у него это великолепно: делай со мной вместе, делай, как я при мне, под моим наблюдением и контролем, а теперь, с богом! Делай все так же, как делали мы, но самостоятельно. Орвил выпустил в самостоятельный полет первых немецких пилотов — капитана Энгельгарда и Клейделя...

Ну, а кроме того, оба Райта были рекордсменами — они много раз били самые высокие достижения и по дальности, и по высоте, и по скорости полета. И, пожалуйста, не улыбайтесь снисходительно — что, де, за рекорды были в их время: какие-то секунды пребывания в небе, несколько десятков покрытых метров, ну, километров пути... Ведь это естественно, и ребенок начинает с первого нетвердого шажочка. Самолеты точно так же — шаг, еще и еще снова. Райты выросли в Америке и с детства были деловыми ребятами, рано научились зарабатывать свой цент. А чуть повзрослев, стали издавать местную газету, размножая тираж на самодельном печатном станке. Потом научились чинить велосипеды. Словом, всю жизнь они зарабатывали свои доллары честным трудом. Это было у них в крови — трудолюбие, упрямство, сообразительность. Предпринимательство ни в юные годы, ни позже особенно не привлекало Райтов. Они занимались им в силу необходимости, чтобы иметь возможность конструировать, строить, летать.

Вильбур рано умер, его скосил тиф в сорок пять лет. Орвилу повезло — он прожил семьдесят семь, на его глазах авиация сделалась силой: он ведь оказался свидетелем второй мировой войны, он еще работал, когда над Хиросимой полыхнул первый атомный взрыв. Орвил до последнего своего дня вел исследования, связанные с автоматическим управлением летательными аппаратами. Правда, смерть брата сильно повлияла на него, он ушел в себя, редко появлялся на людях. И вот заключительный штрих к портрету Орвила: еще в 1910 году он прокатил на

самолете своего восьмидесятидвухлетнего отца. По этому поводу Райт-папа написал на фотографии, сделанной во время полета: «Полет Мильтона Райта 25 мая 1910 г. Я поднимался на 360 футов. На снимке высота 200 футов». Вроде, я не из завистливых, а Орвилу черной завистью завидую: не довелось мне поднять маму на 300 футов, а ведь так мечтал, да не привелось.

Фердинанд Фербер

Перед вами капитан артиллерии Фердинанд Фербер. Прежде чем связать свою судьбу с французской армией, он успел окончить политехнический институт и зарекомендовать себя подающим большие надежды математиком, склонным к исследовательской работе. Молодого Фербера отличала неутомимая любознательность. Обращает на себя внимание такой факт: в то время как в Германии опыты Отто Лилиенталя, создателя первых практических крыльев для человека, вызвали больше иронии, чем сочувствия и интереса — кому нужны эти фокусы — недоумевал немецкий обыватель, — ну спустился он — Лилиенталь — с холма на тряпочных крыльях, и что? Фербер сразу же оценил гениальность изобретателя. Он писал: «День, когда Лилиенталь в 1891 году отмерил свои первые пятнадцать метров в воздухе, я считаю днем, с которого люди начали летать!» Тут, наверное, стоит отметить особо — так писал исконный француз об исконном немце. Увы, не всякий сын своего народа и сегодня способен с такой же мерой объективности отозваться о сыне чужого народа, впрочем, это уже неавиационный аспект темы.

Первое что попытался сделать Фербер, приближаясь к практическому участию в развитии авиации, скопировать планер Лилиенталя и овладеть азами управления летательным аппаратом. Увы, эти попытки оказались не слишком удачными. Фербер вступает в переписку с профессором Октавом Шанютом, путейским инженером по образованию, страстным поклонником нарождающейся авиации. Шанют, обосновавшийся в Аме-

рике, первым и сообщает Ферберу об успехах братьев Райт, в которых он поверил и которым старается всячески помочь.

Фербер одним из первых в Европе сразу же с доверием воспринимает эту информацию о летающих американцах. И надо думать именно под их влиянием пытается поставить на свой шестой по счету планер двадцатичетырехсильный мотор «Антуаннет».

Фербер был вдумчивым и осторожным исследователем, для испытания первых своих планеров и самолета он создал специальные приспособления. Одно из них — наклонно натянутый трос, позволял скатываться подвешенному к нему летательному аппарату, как с горки, набирая довольно значительную скорость; другое напоминало подъемный кран, и летательный аппарат мог покачиваться на стреле, вступая, так сказать, во взаимодействие с воздушным потоком.

Технические опыты Фербера его непосредственных начальников не увлекали. Артиллерист? Преподаватель? Вот и учи молодых метко стрелять. А при чем тут какие-то сомнительные аппараты для летания?..

А когда Фербер начал выступать публично, когда его голос зазвучал под сводами Аэроклуба Франции, когда капитан позволил себе — экая дерзость! — обратиться непосредственно к военному министру, настаивая на необходимости приобретения райтовского патента на самолет, тут уж чаша терпения непосредственного начальства, как говорится, переполнилась. Как ведет себя обиженный начальник, известно.

Первый самолет Фербера стоял в ангаре. Туда предполагалось поместить аэростат «Патриа». Правда, это должно было произойти через четыре недели. Но... в отсутствие Фербера начальство распорядилось немедленно вывести самолет в поле! Можно предположить, этот грозный приказ сопровождался не самыми лестными словами в адрес ученого капитана: «А то больно умный!» — или что-нибудь в таком роде. Где начальство, там всегда находятся исполнители, готовые сей момент на что угодно. И самолет вывели из ангара. А тут, как на грех, налетела буря, и разбила машину в щепки.

Оскорбленный таким отношением, Фербер уволился и поступил в моторостроительную фирму Левассер, где много и успешно занимался усовершенствованием двигателей внутреннего сгорания. В ту пору, как ни странно, авиационных моторов, хотя люди уже летали, вообще не существовало, каждый конструктор приспособлял к своей машине автомобильный или мотоциклетный мотор, исхитряясь уменьшить его все и добиться надежности.

Новый самолет Фербера был готов только к лету 1908 года, и 25 июля выполнил первый полет.

Внимательно взгляните в портрет этого человека — волевое лицо, умные глаза, вероятно, уравновешенный характер... Верно? Он, конечно, отчетливо понимал — его обошли и Блерио, и Фарман, и Вуазены, не говоря уже, понятно, о Райтах. Славы не будет, большого богатства авиация тоже, скорее всего, ему не принесет. Но это его не останавливало, Фербер увлеченно работал: есть в жизни, оказывается, стимулы и более существенные, чем чисто внешние достижения. Преданный идее летания, артиллерист, отдавший душу молодой авиации, он сделался первым в мире ее историком. В его книге «Искусство полета» по крупинкам были собраны сведения о новой науке самолетостроения, было увлекательно рассказано о пионерах летного дела, даны смелые прогнозы на будущее.

Фербер азартно защищал аппараты тяжелее воздуха, он выступал доказательно, умно, с великолепным шармом. Это было очень важно тогда: в начале века полемика, какой аппарат окажется предпочтительнее — управляемый аэростат (дирижабль) или самолет, не стихала.

За год с небольшим Фербер успел построить еще несколько крылатых машин. Он успешно облетывал их и старательно совершенствовал.

Казалось бы жить и жить этому человеку — сорок шесть лет, здоров, умен, красив, наконец, успех нашел его, но... судьба распорядилась иначе. 22 сентября 1909 года Фердинанд Фербер выполнил нормальную, очередную посадку на своем летном поле. Теряя скорость, машина уже бежала по

земле, когда колеса попали в вырытую на поле яму, самолет опрокинулся и убил пилота.

Фербер мало успел налетать, но многое успел обдумать.

«От шага к прыжку, от прыжка к полету», — мудрая заповедь Фербера, оставленная им в наследство тем, кто начинает путь авиатора и тем, кто испытывает новые самолеты с еще неизвестным норовом, со скрытыми особенностями характера.

«Изобрести летательный аппарат — мало что значит, построить его — тоже немного, испытать — все!» Эту заповедь ошибочно приписывают Отто Лилиенталю, хотя подлинный ее автор — Фербер.

Вглядываясь в черты лица этого замечательного пионера авиации, листая страницы старых книг, упоминающих о нем, стараюсь понять: что же самое поучительное, самое главное для нас в его судьбе? «Летать, значит, приземляться», — гласит старая мудрость. Она принадлежит Ферберу.

Однако, в этих словах еще далеко не все: летать, значит, думать! — велит опыт капитана Фербера, невзирая ни на что летчика счастливой судьбы...

Альберто Сантос-Дюмон

Как ни странно, едва не каждое упоминание о Сантос-Дюмоне, опубликованное в литературе бывшего социалистического лагеря, непременно начинается упоминанием — он был сыном очень богатых кофейных плантаторов из Бразилии, будто дальше речь должна идти о том, как замечательно развернул дело своих родителей молодой и удачливый наследник. Странно...

Мне кажется справедливее начинать с другого. Всюду в мире есть такие неудобные для взрослых мальчишки, что обожают задавать «невозможные» вопросы. Например: почему один человек может плавать, а другой... как топор? Так вот, маленький Альберто был именно из такой породы мальчишков — ему непременно нужно было узнать, почему люди не летают? А когда несколько позже он узнал, что люди летают —

есть такие авиаторы, это открытие лишило его покоя. В конце прошлого века он восемнадцатилетним очутился во Франции, и едва не первой его заботой стало познакомиться с аэронавтом. Он мечтал подняться на воздушном шаре, чтобы испытать ощущение полета. Первая попытка оказалась неудачной: аэронавт попался ему жмот и заломил такую цену за полет, что Сантос-Дюмон, хоть и сын очень богатых плантаторов, отступился. И... тут, пожалуй, нетрудно будет заметить первое проявление характера, годом позже он слетал. Другой авиатор свозил его в небо за пятьсот франков. Тоже, между прочим, не дешево, но эта сумма Альберто не остановила.

Оставшись на долгое время во Франции, Сантос-Дюмон задал сам себе несколько неожиданный вопрос: «А почему аэростаты строят непременно больших размеров?» Он решает испытать судьбу и построить, так сказать, свой персональный аэростат-малютку всего в 100 кубических метров объемом. Чтобы такой шарик мог поднять его в небо, надо соорудить оболочку из самой — самой тонкой, тончайшей ткани. Сантос-Дюмон останавливает свой выбор на натуральном китайском шелке. Это дорого, но, кто заказывает музыку, — тот должен платить. Оболочка получается, к удивлению опытных аэронавтов, необычайно, немислимо легкой!

Альберто заказывает корзину. Ему приходится до хрипоты спорить, торговаться не из-за стоимости заказа, из-за веса! В результате первый аэростат Сантос-Дюмона вместе со всем оборудованием весит не более двадцати килограммов. Он способен принять тридцать килограммов балласта в корзину и самого Альберто. Злые языки острят: аэростат для куклы! Но Сантос-Дюмон поднимается над Парижем, он парит над городом и... злые языки умолкают, на смену им приходят мастера пера и кисти, мастера сатиры — Сантос-Дюмон делается их любимым персонажем. Но это его не сильно огорчает: реклама способствует популярности дерзкого аэронавта.

Он летает много, смело, он строит новые баллоны, он не однажды падает, терпя множество поражений, но остается верен баллономании, поразившей его, словно эпидемическая

болезнь. Впрочем, жизнь не только наказывает упрямого бра- зильца, но и учит. И вскоре, сделавшись одним из самых по- пулярных аэронавтов французской столицы, он объявляет: воздушный шар — игрушка ветра, надо соединить баллон и мотор, надо поставить на машину гребной воздушный винт, надо оборудовать новый снаряд рулями!.. Весь Париж поте- шается: этот безумец хочет разжечь свечу под пороховой боч- кой, на которой он будет сидеть! В баллоне взрывоопасный водород.., а рядом будет мотор... Образумь его, господи! Та- кой молодой еще. И чего ему не хватает?

А Сантос-Дюмон строит один за другим одиннадцать управ- ляемых аэростатов. Он летает, осваивая искусство маневриро- вания на аппаратах легче воздуха. На аэростате №6 19 октября 1901 года он облетает вокруг Эйфелевой башни. Едва ли кто- нибудь может описать это событие лучше самого аэронавта.

«Утром метеорологическая обсерватория оповестила меня, что на высоте Эйфелевой башни ветер дует со скоро- стью около 6 метров в секунду. Я вспомнил с улыбкой, как всего три года назад я был горд и счастлив, убедившись, что мои аэростаты движутся в штиль со скоростью... целых семь метров в секунду... На один метр быстрее ветра, с которым мне придется бороться сегодня.

Ветер дул сбоку и относил мой корабль, что, понятно, мешало маневрированию... Я решил подняться не менее, чем на десять метров выше верхушки башни. Этот маневр отнимал лишнее время, но зато я избегал опасности быть прижатым ветром к самой башне.

Я поднялся и Сен-Клу в 2 часа 42 минуты пополудни. Достигнув Эйфелевой башни, я круто переложил руль и стал огибать ее громоотвод, описывая круг диаметром приблизи- тельно пятьдесят метров. Было 2 часа 51 минута. Значит, в девять минут я прошел пять с половиной километров".

Чуточку терпения, читатель, и вы поймете, почему так пристально следил за минутной стрелкой наш герой.

«Едва я отошел от башни Эйфеля на пол километра, как мотор, который раньше работал отлично, вдруг закапризни- чал. Несколько минут я был в мучительной неизвестности,

что делать дальше. Наконец, я бросил руль и стал осматривать мотор, пытаясь устранить неполадку. Тем временем аэростат очутился над лесом и стал снижаться...

А минуты бегут и так близок срок возвращения! Стоит прозевать мгновение, и я потеряю право на получение приза... в 3 часа 11 минут 30 секунд я пронесся над головами зрителей, когда до срока оставалось еще тридцать секунд...» Не стану вдаваться в подробности: чтобы получить приз Дейча за этот полет, Сантос-Дюмону пришлось здорово повоевать с крючкотворами. В конце концов деньги он выколотил и... тут же принялся за сооружение нового аэростата.

И вот теперь самое, на мой взгляд, неожиданное и самое интересное! Совершив множество полетов на аэростатах, проложив, без преувеличения, путь всему дирижаблестроению, сделавшись конструктором и пилотом мировой известности, Сантос-Дюмон, — этот недавний юноша-романтик, совершает измену! Да-да, он публично отрекается от своей веры в летательные аппараты легче воздуха. Спокойный расчет, накопленный опыт — свой и чужой — заставляют человека признать — будущее за новорожденным самолетом! И со свойственным ему темпераментом Сантос-Дюмон принимается за строительство своего самолета. В основу конструкции он закладывает принципиальную схему машины Райтов — «утку», но вносит в самолет свое понимание задачи. Он отрывается от земли Европы в числе первых самолетчиков, а многие историки авиации отдают ему безусловное первенство. Первый полет — 25 метров... Приз Аршдакона — 25000 франков.

12 ноября 1906 года Сантос-Дюмон пролетает уже 220 метров на высоте 6 метров. А несколько позже он устанавливает первый зарегистрированный рекорд скорости — 41,29 километра в час.

Альберто Сантос-Дюмон немного не дожил до шестидесяти лет, он скончался на своей родине в 1932 году.

Авиацию начинали фанатики. И, ей богу, это совершенно не так существенно, были они сыновьями богатых родителей или выходцами из среды неимущих. Пожалуй, с точ-

ки зрения авиации богатые фанатики были даже предпочтительнее: они могли больше тратить на свое увлечение, они устанавливали головокружительные призы, если только не страдали жадностью и не родились трусоватыми.

Познакомившись с судьбой Сантос-Дюмона, я подумал: хороший был человек, и с легким сердцем отвел ему место в семейном альбоме.

Анри Фарман

Восемьдесят четыре неугомонных года прожил этот на редкость талантливый и разносторонний человек. Он был художником по профессии, что не мешало ему увлекаться велосипедом, стать вело- а позже и автогонщиком. Азарт и любопытство привели его в начале века в мастерскую к Габриелю и Шарлю Вуазенам, он пришел к этим ставшими известными инженерам заказать... самолет! До Фармана такой заказ братья Вуазены успели принять от скульптора Деллагранжа. Мода на авиацию росла и ширилась. Во Франции был уже создан аэроклуб, шла острейшая борьба между сторонниками летательных аппаратов легче воздуха и теми, кто делал ставку на самолет.

В ту пору Фарман мало что понимал в летном деле, но с первого же шага показал себя человеком сообразительным и хватким. Подписывая контракт с Вуазенами, он включил в документ такой неожиданный пункт: деньги за самолет будут уплачены двумя долями — первая половина при заключении сделки, вторая — после того, как самолет, оторвавшись от земли, пролетит по прямой один километр. И это в ту пору, когда за преодоление двадцати пяти метров летчикам предлагали сумасшедший приз! Не сделав ни одного подлета, Фарман не сомневался — будет машина надежна, он не подкачает! Вуазены пошли на риск и подписали контракт.

Получив машину, Фарман прежде всего спрятал самолет в заранее построенный ангар и приступил к самому деталь-

ному знакомству с аэропланом. Кое-что он переделывал, как ему казалось, усовершенствовал. И не спешил! В этом человек странно сочетались азарт, явная склонность к авантюре и основательная предусмотрительность.

Пока самолет готовился к первому старту, Габриель Вуазен добросовестно помогал своему заказчику и невольно приглядывался к клиенту. Фарман определенно нравился Вуазену, чем дальше, тем больше он располагался к нему.

Наконец, летательный аппарат выкатили на летное поле, поставили против ветра, и Фарман начал обучаться полетам. Он действовал подобно малышу, пробующему сделать первые шаги — переступил, остановился, подумал... сделал еще шаг и опять подумал. Злые репортерские перья не оставили без внимания первые попытки Фармана, в газетах появились высказывания, смысл которых сводился к тому — этот летун попрыгает-попрыгает, но, чтобы полететь всерьез, пардон, — никогда! Но он полетел и первым в Европе замкнул километровый круг, выиграв приз Аршдакона и Дейча де ля Метра. В какой уже раз была доказана польза расчетливой осмотрительности, контролируемой смелости.

Завязывается негласное, пока соперничество с Делагранжем, с Блерио, с самим Вильбуром Райтом, гастролировавшим во Франции. Противники зорко следят друг за другом, всякий успех одного вызывает немедленную ответную реакцию остальных. 30 октября 1908 этот «энергичный стройный брюнет с карими глазами и аккуратной бородкой, — как рисует Фармана историк авиации, — авиконструктор, спортсмен и предприниматель в одном лице», отвязывается на перелет из Мурмелона в Реймс.

«Признаюсь, вначале я был смущен и даже волновался — что-то ожидает меня впереди, там, где столько препятствий? Могу ли я быть спокойным, рассчитывая только на устойчивость своего аппарата и на исправность мотора? — Так не без легкого кокетства начинает свой отчет о перелете Фарман. — Эти сомнения не совсем оставили меня в первые минуты, когда я был уже в воздухе. В начале пути я летел над полем. При спокойной атмосфере все шло хорошо. Но вот около се-

ления Мурмелон показалась группа высоких тополей. Как быть? Тополы угрожающе вырастают. Испуганные вороны крикливой стаей снимаются с деревьев и улетают в сторону.

Тополы уже в тридцати метрах от меня. Как обойти их? Справа? Или лучше слева? А рощица так мала, пожалуй, метров пятьдесят... Надо решаться! — Чувствуете, как старательно подает себя, как направленно сгущает краски пилот? Нет, вовсе не в осуждение человека говорю об этом, надо же учитывать время, так сказать, эпоху, пионерность происходящего события. — Небольшое движение рулем высоты, и мой аппарат послушно поднимается над препятствием. Озираясь вниз, не без волнения, я с удовольствием убеждаюсь, что верхушки деревьев не были задеты. Прекрасно! Летим дальше!

Однако спокойствие не было продолжительным. Впереди вырастают жилые строения и — что еще хуже — высокая мельница. Ну, думаю, была не была! — Работает на публику Фарман, это же ему на самом деле совершенно не свойственно — действовать, очертя голову. — Умирают в жизни только раз! Я опять взмываю вверх и проношусь над селением, над железной дорогой и даже над нахальной мельницей... Это был критический момент в моем путешествии. Теперь я могу оглядеться вокруг себя. Ветер налетает с разных сторон. Когда я лечу над деревьями, меня тянет вниз. А когда под ногами гладкая поверхность, аэроплан стремится вверх. Согласитесь, это тоже неприятно — все время осматриваться и парировать капризы атмосферы. Хорошо еще, что в воздухе спокойно, и аппарат успешно справляется с воздушными потоками...

Заботит меня мотор. Я неослабно прислушиваюсь к его реву, к свисту пропеллера. Моментами мне кажется, что есть какие-то заминки, но потом все опять налаживается и идет по-хорошему. Да, без мотора от моей птицы, да, пожалуй, и от меня, останутся одни щепки!

Внизу группа любопытных. Они перебегают, собираются в толпы. Все оживленно жестикулируют и приветствуют меня. Пыхтя и дымя пробегает подо мной паровоз, привязанный к своей однообразной колее. Автомобиль, чертя путь по скучному шоссе, пропадает в облаке пыли... — Как, однако, непри-

нужденно инфантильно вяжет он, победитель небесного простора, слова! - А я парю в воздухе, ласкаемый встречным ветром и запылаемый солнцем. Парю надо всеми и испытываю высшую для меня радость жизни — радость летания».

Нет слов передать, как мне симпатичен, такой, каким он был, Фарман — чуть хвастливый, склонный к саморекламе и вместе с тем хваткий, осторожный, предусмотрительный. Искренности этого человека можно только завидовать. И его открытости. И его прекрасной воле к победе.

На Реймской авиационной неделе 1909 года Фарман выигрывает очередной приз, на этот раз — за продолжительность полета — 3 часа 04 минуты, и еще приз за дальность полета — 180 километров.

Фарман расширяет свою авиационную деятельность. Он основывает самолетостроительную фирму. Здесь будет создано множество самолетов, — военных, а вскоре после окончания первой мировой войны, и пассажирских. В том числе знаменитый «Голиаф», вмещавший двух пилотов и двенадцать пассажиров! С девятнадцатого года начиная, «Голиаф» эксплуатировался на линии Париж-Лондон.

Он открывает авиационную школу. К нему съезжаются ученики со всего света, он неумоимо учит эту пеструю публику искусству пилотирования. Едва ли не самым знаменитым выпускником его школы становится Михаил Ефимов, он еще в стенах Мурмелона, будучи учлетом, умудряется побить несколько рекордов. Но об этом позже, в своем месте.

У Анри Фармана был младший брат - Морис. Он тоже связал свою жизнь с авиацией, был конструктором, работал в фирме «Фарман». Увы, он рано умер, в тридцать семь лет. Обратите внимание, молодой авиации почему-то необыкновенно везло на братьев: Лилянтале, Райты, Вуазены, Фарманы, Ефимовы... можно бы и продолжить!

Официальная история летания все больше знакомит нас с летательными аппаратами, с особенностями их конструкций, с техническими достижениями и просчетами, массу места уделяет перечислению рекордов, скрупулезно фиксируя метры набранной высоты, покрытые километры дальности.

сти, часы, проведенные в полете. Все это, разумеется, интересно и поучительно. Но меня всегда тянуло заглянуть в лицо тем, кто ставил и бил рекорды, мне очень хотелось поверить - они улыбались, как мы, они, бывало, мухлевали, как, извините за откровенность, мы, им случалось и прихватить и порисоваться. Ведь живые люди, копнуть, приглядеться, ну точь-в-точь, как вы, как я, как мы. Для чего мне хотелось увериться в обыкновенности великих, прославленных, внесенных в реестры-ФАИ? Чтобы сказать тем, кто еще только тянется к нашему ремеслу: не робейте, братцы, и не теряйте попусту время. Крылья отрастают медленно, не болезненно, но стоит сильно захотеть - вырастут.

Габриель Вуазен

Когда фотография Габриеля Вуазена впервые попала мне на глаза, я сразу стал, показывая снимок знакомым и приятелям, спрашивать: кто, по-вашему, этот человек? Чем он занимается? Ответы были, понятно, разные, но процентов шестьдесят не сомневались, что перед ними работяга, мастер. Не очень-то я верю в научную ценность физиономистики, и все-таки...

Габриель Вуазен был инженером-механиком, и к авиации он приобщился, можно считать, случайно. Президент Аэроклуба Франции, которому Вуазен, бывало, помогал, предложил ему опробовать планер. Попытка полетать оказалась не слишком удачной, буксируемый катером планерист свалился в реку, едва выплыл. И может быть, именно поражение разгорило Вуазена — как так, почему не удержался в воздухе? И Вуазен начинает заниматься авиацией всерьез - насколько это было возможно в ту пору, ведь еще недавно «Берлинер Локальанцайтунг», солидная газета писала: «Если вы хотите видеть двух сумасшедших, поезжайте в Лихтерфельде. Там кое-кому захотелось летать...» Речь шла о братьях Лилиенталях.

Судьба сводит Вуазена с Луи Блерио, тоже инженером и ярким поклонником нового вида спорта. Они кооперируются, и какое-то время работают совместно.

Позже, расставшись с Блерио, Габриель выписывает из Лиона своего брата Шарля, они основывают совместное дело. Поначалу это дело выглядело несколько странно: к ним мог придти любой, желающий стать покорителем пятого океана, и заказать себе летательный аппарат. Как правило, братья придерживались принципа: ваши денежки, наша работа. Понятно, они не брались строить что попало, самые безумные проекты отклоняли, но там, где им удавалось разглядеть какую-то изюминку, брались за работу. И не просто исполняли любое требование заказчика, а добросовестно вносили в каждый проект свои поправки, уточнения, продиктованные как собственным опытом, так и опытом других наиболее удачливых авиаторов.

И еще одна особенность в работе Вуазенов: все построенные по заказам машины они называли именами заказчиков. Будь то Делагранж или Блерио, получив готовый самолет, он становился обладателем «Делагранжа» или «Блерио III». Не думаю, будто братья самолетостроители были начисто лишены честолюбия, скорее, мне кажется, ими руководил деловой расчет — такое привлечет внимание к их фирме: люди неравнодушны к популярности, заказчику должно нравиться, что крылатая машина станет его тезкой. Не зря знаток психологии бизнеса Дейл Карнеги настоятельно рекомендует — возможно чаще обращайтесь к собеседнику по имени, людям приятно слышать, читать свое имя, знать, что их имя известно...

В 1907 году Вуазены построили один из самых удачных своих самолетов «Фарман», на котором его владелец установил ряд рекордов и вписал свое имя в историю авиации.

Мне нравится смотреть на портрет Габриеля Вуазена. И почему — это всегда, когда я смотрю на это лицо, в памяти всплывают лица безымянных тружеников авиации — механиков, мотористов, оружейников, тех, чьим усердием, смекалкой, добросовестностью поддерживалась и поддерживается постоянная боеготовность военных самолетов, обеспечивает исправность всех аэропланов мирной службы. Так уж случилось, о них, о механиках наземной службы, мало что известно, не больно они прославлены и обласканы, не сильно на-

граждены, хотя без них не вершится ни один полет! Однажды, я публично высказался в таком духе, что нам, летчикам, так сказать, аристократам неба, следовало бы по справедливости руки механикам целовать: ведь их трудом живы мы, кто жив!

Тут мой старый друг, известный летчик-испытатель Марк Галлай подал реплику: «Ну, что касается целования ручек — это, пожалуй, слишком, не дамы все-таки, а по существу мысль верная: половина всякого успеха в полете подготавливается землей...»

Стоит полистать любую справочную книгу об авиации и непременно обнаружится: почти нет источников, в которых бы не доказывался, если не приоритет своей авиации, то ее особое, исключительное место в мире. Что тут можно сказать? Охота людям и нациям первенствовать, пожинать сладкие плоды славы, ощущать признательность всего человечества... Тем дороже мне застенчивая улыбка Габриеля Вуазена. Жил, работал человек, делал свое дело, надо было летать — летал, случалось падал, ничего не напишешь, коль выбрал себе такое хлопотное ремесло?! Подумайте, сколько на одного известного, именитого летчика приходится неведомых? А ведь именно на таких вуазенах держатся наши крылья. Поглядите еще раз в его лицо, может быть едва заметная улыбка усатого француза поможет вам преодолеть какие-то личные трудности, избавит от приступа «звездной болезни», как знать...

Михаил Ефимов

С каким, однако, пристальным любопытством наблюдают за мной глаза первого летчика России с этой фотографии. Снимок Михаила Никифоровича Ефимова подарила мне его племянница — Евгения Владимировна Королева. Кажется, как давно все было — Райты, Фербер, шумное щебетание заждавшегося Парижского птичника — так обозначилось в истории авиации содружество пилотов-пионеров, возникшее под покровительством Аэроклуба Франции. И поди ж

ты, меня, военного летчика образца сорок первого года, связывает с тем временем всего одно звено общей цепи!

Сколько же неожиданностей хранит в себе время. Свой первый самостоятельный полет Михаил Ефимов выполнил в летной школе Анри Фармана 25 декабря 1909 года. Это произошло в знаменитом теперь Мурмелоне, колыбели многих выдающихся авиаторов начала века. А 21 января 1910 года, то есть двадцать семь дней спустя, Аэроклуб Франции торжественно вручает сертификат № 31, по нашему — пилотское свидетельство, представителю России, ее летчику № 1!

Тут стоит особо отметить: выполняя свой самостоятельный полет в декабре 1909 года, Ефимов продержался в воздухе 45 минут. По тем временам для новичка, перворазника, это было колоссально много. И не зря он получил в этот день прозвище месье Карашо. Так сам Фарман оценил своего ученика.

«Аэроплан был сначала осмотрен и опробован самим Фарманом, — повествует Ефимов, — проделавшим на нем путь в три версты. Я не верил, что совершу в этот день самостоятельный полет. Но мой учитель верил и вдруг после пробы сказал мне: «Садитесь!» Я сел на аэроплан, ожидая, что вместе со мной по-прежнему сядет Фарман. Но к моему изумлению, он отскочил от аппарата в сторону, дал знак окружающим посторониться... Я заволновался, но в тот же момент сдержал себя, сосредоточился, схватился за рукоятку руля и поднял левую руку, давая этим сигнал освободить аэроплан.

Сделав разбега 30 метров, я взмыл вверх на высоту десяти метров. В первые минуты меня смущали быстрые движения аэроплана, летевшего со скоростью 70 верст в час. На первом кругу я еще не успел освоиться с аппаратом и старался главным образом сохранять равновесие. Но через несколько минут я уже вполне ориентировался и продолжал затем лететь с уверенностью. И так я пробыл в воздухе сорок пять минут. Мотор прекрасно работал, но было очень холодно».

Странное впечатление производит этот текст: он, несомненно, искренний, а вместе с тем звучит как-то не по авиационному, будто написан человеком к летной среде причастным, лишь косвенно... И только постепенно доходит — время! Вре-

мя изменило лексику летающего народа, сегодняшние пилоты говорят хоть и похоже, но совсем иначе. Время, время...

5 февраля 1910 года, спустя две недели после официального признания летчиком, Ефимов вместе с Фарманом и Ван-ден-Бором приглашается провести испытания новых аэропланов, заказанных военным министерством Франции. Чувствуете, как стремительно разворачиваются события, как наполняется его жизнь - испытатель! Уже. Это же фантастика!

Не стану пересказывать биографию Ефимова, тех, кого заинтересует судьба Михаила и его братьев летчиков Владимира и Тимофея, — снова братья! - отсылаю к обстоятельной книге «Соперники орлов» Е.В. Королевой и В.А. Рудника, переизданной, если не ошибаюсь, раза четыре. Но один документ я должен привести непременно.

В свое время Одесский аэроклуб получил такую телеграмму из Франции: «Нужда с детства мучила меня. Приехал во Францию. Мне было тяжело и больно: у меня не было ни единого франка. Я терпел, думал: полечу— оценят. Прошу Ксидиуса дать больному отцу 50 рублей, дает 25. Оборвался, прошу аванс 200 рублей, дает 200 франков. Без денег умер отец и без денег я поставил мировой рекорд с пассажиром. Эмброс говорит: ждите награды! Кто оценит у нас искусство? Здесь за меня милые ученики заплатили 1000 франков, спасибо им. Фарман дал 500 франков. Больно и стыдно мне первому русскому авиатору. Получил предложение в Аргентину. Собираюсь ехать. Заработаю — все уплачу Ксидиасу... Если контракт не будет уничтожен, не скоро увижу Россию. Прошу извинить меня. Ефимов».

Поясняю: Ксидиас банкир, богатый человек, он послал во Францию Ефимова, полагая, что сумеет распорядиться им, словно крепостным. Он требовал Ефимова в Россию, требовал немедленно, чтобы зарабатывать на ефимовских полетах деньги. Публичные полеты с ипподромов должны были принести солидные барыши предпринимателю. Авиация входила в моду, на авиацию был огромный спрос.

Но я уже говорил: полет учит нас ценить свободу, ощущать ее в полной мере. Ефимов, оказавшийся наделенным

редкими способностями к летанию, установил множество рекордов, преумножил свою славу вело- и мотогонщика, отказался горбатиться на Ксидиаса. Он приехал в Одессу, бросил на стол двадцать шесть тысяч франков неустойки и вольным казаком поднялся в небо России — это было 8 марта старого стиля 1910 года. Он хотел жить свободным и независимым, как птица.

Ефимов воевал в первой мировой войне, был награжден.

Ефимов пытался строить самолет собственной конструкции.

Ефимов учил летать молодых.

Ефимов успел испытать от славы и хлебнуть горькой жизни тоже.

Когда в России случилась революция, Ефимов избрал красное небо и служил ему верой и правдой, увы, очень недолго. В августе 1919 года белогвардейцы убили первого летчика России, застрелив его в Одесской бухте. Застрелили мстительно и подло. Долгие годы в истории нашей авиации о Ефимове упоминали как-то скороговоркой, вроде бы даже между строк. Уж не знаю, кто и какую политику тут пытался делать, но из песни слова не выкинешь! Для меня очевидно — Михаилу Ефимову положен по чину памятник. Хочется верить — будет! Памятные доски, появившиеся в Одессе, не замена гордому изваянию крылатого сына России.

Как не добавить: теперь памятник есть! Пришло время, и благодарная Россия поклонилась своему крылатому сыну!

Губер Латам

Должен сказать сразу с полной откровенностью — о Латаме, летчике, гремевшем в начале века, я знаю, к сожалению, мало, во всяком случае, меньше, чем о других его современниках из Парижского птичника. Известность принес ему спорт. Он подвизался в амплу удачливого автогонщика, блистал на многих гонках. И никто из его болельщиков не удивился, узнав, что Латам начал летать. Такому вроде на роду написано покорять

скорость! Он прекрасно разбирался в технике, легко освоил азы авиации и залетал сразу же уверенно и артистично. Он был одержим мыслью — не отстать! И весьма скоро газеты, ревниво следившие за авиационными делами, соединили его имя с такими лестными определениями, как бесстрашный, отважный, элегантный, удачливый, и даже — храбрый Латам! Ему нравилось почитание, особенно шумные восторги почтительниц, он старался выделяться не только стилем полета, но и манерой держаться, подавать себя.

Латам жил азартно. Он считался любимцем парижской публики. Ему охотно подражали.

Когда в 1909 году популярная английская газета «Дейли Мейл» назначила приз в десять тысяч фунтов тому, кто первым перелетит через Ла-Манш, Латам оказался едва ли не первым соискателем. И многие не сомневались в его победе. Он стартовал 19 июля на «Антуаннет» — моноплане, оснащенном мощным по тем временам мотором, незадолго до того облетанным Латамом. И, увы, не повезло человеку! В самый неподходящий момент, над серединой пролила, мотор отказал. Пришлось срочно идти на вынужденную, садиться на воду. Сухопутная машина не была на это рассчитана, хотя оказалось, на воде держится. Латам даже успел выкурить сигарету, пока не подоспел торпедный катер: моряки выручили — вытащили из воды, обсушили, посочувствовали и доставили на берег.

В авиации той поры, когда каждый полет составлял событие повышенного риска, было очень важно, как говорят циркачи, не терять кураж. Неудачная попытка одолеть Ла-Манш не отвратила бесстрашного, отважного, элегантного... и прочая, и прочая Латама от полетов. В следующие два года его имя много раз появлялось в сообщениях о рекордных достижениях. Особенно шумный успех принес ему 1910 год, когда он первым преодолел высоту 1000 метров.

Надо заметить, что рекорды в ту пору, случалось, держались всего несколько часов, каждая авиационная неделя — в Реймсе ли, в Петербурге, отмечалась каскадом достижений, перелеты следовали за перелетами. Сегодня трудно даже представить, что вскоре после Латама, вышедшего на

1000-метровый рубеж высоты, потолок авиации был поднят до самых границ стратосферы.

Авиационный ажиотаж, охвативший все развитые страны, объясняется не в последнюю очередь и тем, что военные ведомства, так недавно отмахивавшиеся от Райтов, не желавшие ничего слышать о самолете, как о перспективной боевой машине, вдруг в одночасье поняли — самолет предпочтительнее очень дорогих, очень громоздких, очень уязвимых дирижаблей. Самолетный бум нарастал, захватывал всю Европу.

И тут Губеру Латаму — о, загадочная человеческая душа! — стало скучно в авиации, он утратил интерес к состязаниям, рекордным полетам, к этому калейдоскопу лиц и событий. Не то!

Необыкновенный этот человек нашел новое применение своим талантам, своему азарту — он увлекается охотой на крупных животных. Он мотается по самым экзотическим краям Африки, охотясь на слонов, на буйволов. И снова о его похождениях сообщают газеты. Ему рукоплещут парижане и особенно парижанки.

Он погиб на буйволиной охоте.

Смотрю на портрет Латама и всякий раз мне делается тревожно и горько — реализовал ли себя человек, при его-то задатках? Но вместе с тем не покидает и такая мысль — Латам жил, как хотел, по велению своего беспокойного сердца. В конце концов, он сам распорядился своей судьбой. Кто знает, не высшее ли это и есть счастье для всякого — прожить свой век без узды, без шор, не зная касанья чужой шпору? Латам дружил с ветром, Латам спорил с судьбой — поди плохо?!

Адольф Пегу

Все на снимке правильно, именно так был расположен в пространстве летчик-испытатель фирмы Блерио, когда он исполнял «мертвую петлю». В те времена это было событие — петля! Но сперва об исполнителе.

Пилотское свидетельство Пегу получил 7 марта 1913 года и сразу зарекомендовал себя летчиком из ряда вон выходя-

шим. Он стал первым штатным испытателем. 19 августа Пегу опробует парашют — то был первый прыжок с самолета. 1 сентября он пролетает в перевернутом положении — на спине... 21-го — преднамеренно выполняет "мертвую петлю".

Когда Пегу испытывал возможность покидания самолета с парашютом и висел уже на стропах плавно опускавшегося шелкового зонтика, он имел возможность наблюдать за оставленным самолетом. Машина опрокинулась на спину, опустила нос, покачиваясь с крыла на крыло, выписала гигантскую вертикальную букву «О» и... почти благополучно опустилась на землю. Повреждения были самые незначительные. Столь неожиданное поведение неуправляемого аппарата и утвердило Пегу в мысли о возможности замкнуть вертикальный круг в небе, сделать фигуру, подобную той, что показывают в цирке отважные велосипедисты. Кстати, и название — «мертвая петля» — было заимствованно из циркового лексикона.

Пегу поделился своими соображениями с Блерио. Шеф в осуществимости фигуры не усомнился, однако в восторг не пришел: затея показалась рискованной, а, главное, не слишком-то необходимой.

Однако когда специальная комиссия военного ведомства дала восторженную оценку мастерству Пегу, Блерио пересмотрел свою позицию: похвала главного заказчика стоила дорого. А заказчик не поскупился, вот какое свидетельство нам досталось: «Пегу отрывается от земли, набирает высоту и исчезает из виду. Но не надолго, офицеры даже не заметили, когда и как он развернулся, а Пегу уже летит обратно. Он понял, что у самолета, лежащего в крен больше 45 градусов, руль высоты и руль направления меняются функциями. И он свободно исполняет теперь глубокие виражи. Заложив крен, Пегу поддерживает машину на постоянной высоте с помощью руля поворота и, беря ручку да себя, принуждает самолет, вращаться с минимальным радиусом разворота».

«Эпатант», — восклицает генерал Люантей, пораженный мастерством летчика.

А полет продолжается. С высоты 50 метров Пегу снижается до 10 метров, он как бы намеревается влететь в распах-

нутые ворота ангара, и лишь в последний момент энергично уходит вверх, перекладывая самолет из крена в крен. Создается впечатление, будто его машина виляет хвостом.

Представители военного министерства в полном восторге: «Неслыханно! Невероятно!»

Пегу ввинчивается на высоту 800 метров, глушит мотор и медленно опрокидывает самолет через левое крыло на спину. Отпустив ручку управления, он летит на спине, размахивая приветственно обеими руками. В кабине его удерживает только пояс безопасности.

«Это уже не человек, — говорит полковник Буа, — это национальный герой».

На высоте метров в 500 от самолета отделяется темное тело. Все присутствующие на аэродроме, затаив дыхание, наблюдают, как падает человек. Вот над ним появляется нечто белое, оно увеличивается, превращается в купол парашюта. Пегу снижается, раскачиваясь на стропах, и благополучно приземляется. В это же время оставшийся без летчика самолет, приближается к земле...»

С легкой руки репортеров по газетам пошло гулять с того дня: «Пегу — человек без нервов».

Популярность этого летчика растет с невероятной быстротой. Когда он приезжает в Германию, его приветствуют толпы. Публика «на Пегу» ломится, нарушая уличное движение в Берлине, трамваи берутся с боем, на пригородных поездах люди занимают места на крышах вагонов — всем надо попасть в Йогнисшталь на представление Пегу. За автограф знаменитого француза любители авиации готовы отдать что угодно. Есть такая легенда: предприимчивые механики Пегу, расписываясь за самого Пегу, продают памятные открытки. Сколько бы вы думали они продали? 180000 липовых автографов по марке за штуку.

Здесь следует отвлечься и перенестись в родные наши пенаты.

В октябре 1910 Петр Николаевич Нестеров, поручик артиллерии, впервые наблюдает за публичными полетами Сергея Исаевича Уточкина.

Летом следующего года Нестеров строит планер и летает на нем.

В октябре ему с большим трудом удается поступить в школу воздухоплавания.

12 сентября он совершает первый самостоятельный полет на самолете, а 28-го, шестнадцатью днями позже, сдает экзамен на звание пилота-авиатора. Проходит еще семь дней, и 5 октября Нестеров получает звание военного летчика. Для этого полагалось, кроме всего прочего, сдать двенадцать серьезных экзаменов по самым различным дисциплинам.

31 августа 1913 года Петр Николаевич произведен в штабс-капитаны. Он много летает, он общается с профессором Жуковским, первейшим аэродинамиком России, он обдумывает новые идеи пилотирования. И 27 августа 1913 года завязывает в Киевском небе свою петлю, которой суждено будет навек остаться петлей Нестерова.

Почему вдруг здесь о петле Нестерова и отчасти о самом Петре Николаевиче? А вот почему. Петлю Нестеров выполнил, как сказано, 27 августа, а Пегу - 21 сентября. Но в России не очень-то жаловали своих и весьма охотно раскланивались перед иностранцами, так уж повелось, к сожалению. В пору, когда всем газетам следовало бы трубить о подвиге российского штабс-капитана, и не простого воздушного трюкача, а серьезного исследователя, основателя высшего пилотажа, открывшего все преимущества свободного перемещения в воздухе, о Нестерове стали говорить, как о последователе Пегу. Охотно распространяли сплетни об аресте, якобы наложенном на Нестерова за самовольство, трубили о взыскании за утрату казенного имущества (альтиметр, мол, вывалялся!) словом, как могли поливали...

Конечно, на желтую прессу чего обижаться, но в том-то и дело — не одни писаки старались. И, конечно, Петру Николаевичу была обидна такая несправедливость, тем более, что в жизни он существовал неизбалованным, начальство не жаловало его ни вниманием, ни тем более любовью.

30 мая 1914 года Адольф Целестин Пегу оказался в Москве. В этот день в большой аудитории Политехнического

музея состоялась публичная лекция, устроенная Московским обществом воздухоплавания. По этому поводу газеты писали так: на лекции встретились известный теоретик воздухоплавания профессор Н.Е. Жуковский, король «мертвых петель» Пегу и Колумб «мертвых петель» штабс-капитан Нестеров. Что же крылось за этим странным титулованием? Если отбросить эмоции, все выглядело более чем просто — Король получил от Блерио специально оборудованный самолет, снабженный безоплавающим карбюратором, и крутил по десятку петель подряд, не выключая мотора, а Колумбу высочайшее начальство запретило «баловаться»...

Далее следую дословно за историком:

«Появление на трибуне летчика в вязаном авиаторском костюме и шлеме на голове вызвало гром аплодисментов. Пегу познакомил слушателей с краткой своей биографией и рассказал, как у него зародилась идея «мертвой петли». Французский летчик отметил, что он долго не решался описать «мертвую петлю» и только после того, как узнал, что Нестеров осуществил ее, последовал его примеру. С галантностью истинного француза, Пегу закончил свое сообщение благодарностью Московскому обществу воздухоплавания за предоставление ему возможности совершить полеты в столь милой и дорогой ему Москве.

Появление на трибуне П.Н. Нестерова было встречено бурной овацией. От души ему аплодировал и Пегу..., Нестеров и Пегу расцеловались...»

Тот памятный вечер, как свидетельствует сам Нестеров в письме жене, они с Пегу закончили в шикарном ресторане — у Яра, где были приняты по всем правилам отечественного гостеприимства.

Все хорошо, что хорошо кончается?

Так, очевидно, особенно если не придавать слишком большое значение приоритетам и авторитетам. Мне же просто по-человечески приятно сознавать — авиацию ставили на крыло, поднимали до уровня высокого искусства в своем подавляющем большинстве исключительно порядочные люди.

Много лет тому назад я посетил в Нижнем Новгороде Маргариту Петровну Нестерову, дочку Петра Николаевича.

Она была в ту пору уже на пенсии. Милая старушка с удовольствием рассказывала о сцене, которой она отдала жизнь, старалась поделиться своими детскими воспоминаниями об отце. И вот ведь какая неожиданность — в крохотной однокомнатной квартирке тесно, что называется, плечом к плечу, висели прекрасные пейзажи, тончайшей работы. И Маргарита Петровна так невзначай заметила:

— Папа любил рисовать...

Господи, — подумал я в тот момент, — кому дано, тому дано. Адольф Целестин Пегу погиб в двадцать шесть лет. Петр Николаевич Нестеров пожертвовал собой — в двадцать семь.

Мальчики, — говорю я сегодняшней, — наши вечно юные, благородные, отважные мальчики. Что делать, что делать, небо наше оплачено дорогой ценой.

Луи Блерио

Сначала я расскажу о симпатичном седом месье, что так славно улыбается долговязому парню. Месье — Луи Блерио, тот самый, что начинал европейскую авиацию в первый год нового века, что в 1907 пролетел 186 метров, а годом позже покрыл расстояние в 14 километров за 11 минут. Это тот самый Блерио, что 25 июля 1909 года перелетел Ла-Манш на своем аппарате № 11 с трехцилиндровым мотором в 25 лошадиных сил и выиграл приз газеты "Дейли Мейл". Он стал первым авиатором на свете, отмеченным орденом Почетного легиона и обладателем пилотского свидетельства Франции № 1.

О своем знаменитом перелете в Англию сам Блерио рассказывал так: «Прошло десять минут. Пролетел над миноносцем (английским кораблем, стоявшим на якоре в заливе). Повернул голову, чтобы посмотреть, правильно ли держу направление, и оторопел. Не увидел ни миноносца, ни Англии, ни Франции. Я был один. Я вообще ничего не мог рассмотреть. Странное состояние — висеть в полном одиночестве над самой серединой пролива без направления, без компаса. Я боялся шелохнуться. Мои руки и ноги свободно

лежали на рычагах управления. Я пустил машину наугад — будь что будет, пусть летит, куда хочет. Так продолжалось десять минут: машина не падала, не подпрыгивала, не меняла направления. Спустя двадцать минут, как я покинул французский берег, вдруг показались Дуврские скалы, из тумана выплыла крепость, и дальше к западу я увидел место, где намеревался приземлиться. Было ясно, что ветер сбил меня с курса. Значит, надо снова браться за рули».

Торжества этот перелет вызвал невиданные. Подумать только — авиация порушила гордую стратегическую неуязвимость островной Англии! Метрополия делалась досягаемой.

Слава не выбила Блерио из седла. В 1910 году он показал скорость 100 километров в час. Это было рекордное достижение, хотя оно и не могло сравниться с пересечением Ла-Манша, однако не прошло незамеченным.

Позже Блерио основал самолетостроительную фирму.

На фронтах первой мировой войны истребители «Блерио» провели не одну сотню отчаянных воздушных схваток. Выпускались и спортивные самолеты «Блерио». Все свое состояние, первоначально нажитое на производстве автомобильных ламп, Блерио вложил в авиацию. У него были и взлеты, и падения — буквальные и фигуральные — прежде чем за Блерио прочно и навсегда утвердилось звание — Король моноплана.

Позже наиболее прославленными машинами «Блерио» стали "В-110" - 1929 год, и «Блерио-Спад-510». В 1936 году после смерти Луи Блерио его компания стала государственной.

ФАИ в том же году утвердила медаль имени Блерио, которая присуждается за рекордные достижения скорости, высоты и дальности на спортивных самолетах.

А в 1955 году память Блерио была увековечена может быть самым неожиданным образом — пилот Салис восстановил "Блерио-Х1", точь в точь повторив ту машину, что перелетела Ла-Манш на заре авиации и повторил перелет Блерио!

На известном снимке месье Блерио пятьдесят пять лет, он обнимает самого отчаянного пилота мира Чарльза Линдберга, только что перелетевшего на одномоторном самолете через Атлантику. В одиночку! Без посадки!

Когда 21 мая 1927 самолет Линдберга достиг Парижа, можно без особого преувеличения сказать, весь мир зашелся в овации!

Чарльз Линдберг

Он причастился к авиации двадцати одного года. Его первое амплуа — парашютист. И не просто человек, совершающий прыжки с парашютом, а ярмарочный прыгун, своего рода артист! В начале двадцатых годов всякое авиационное действие собирало толпы зевак, готовых платить деньги за непривычное еще зрелище — высший ли пилотаж, прыжки с парашютом...

Летать он выучился частным порядком, уплатив инструктору 500 долларов и налетав под его руководством 8 часов. Еще 500 долларов Линдберг израсходовал на приобретение списанного военного самолета. Так стремительно вошел этот человек в авиацию.

Вскоре, покончив с ярмарочным промыслом, Линдберг вступил в армию. Здесь он и получил пилотское свидетельство и был произведен в младшие лейтенанты запаса. Очень недолго он летает в гражданской авиации линейным пилотом. И мало объяснимым образом приходит к мысли вступить в борьбу за приз Раймонда Ортейга. Миллионер Ортейг обещал вознаградить 25000 долларов того, кто пересечет Атлантический океан в одиночном беспосадочном полете.

Линдберг покупает самолет Ryan NYPNX-211, дает ему имя Spirit of St. Louis — «Дух Сент-Луиса». На машине увеличивают крылья, усиливают нервюры, ставят дополнительные баки. Вся эта реконструкция проводится в типичном для молодого пилота стиле — напористо, без особой оглядки на авторитеты. При взлетном весе самолета 2380 килограммов в баки его закачивается 1704 литра бензина!

И вот 20 мая 1927 года молодой человек в соломенной шляпе появляется на аэродроме, насвистывая, он усаживается в кабине «Духа Сент-Луиса» и в 7 часов 40 минут утра начинает разбег.

Что же, так сказать, в активе отважного пилота?

Некоторый опыт полетов, громадная вера в свое счастье, воля к победе. А если говорить о вещах прозаических, на борту перегруженной машины имеются два электрических фонаря, моток шпагата, охотничий нож, четыре факела, коробка спичек в водонепроницаемой упаковке, большая игла, два бочонка с пресной водой, пять банок консервов, две надувные подушки, комбинированный топор-пила — и это весь НЗ, припасенный на непредвиденный случай, как ныне говорят — на нештатную ситуацию.

О чем он думал в воздухе, как подбадривал себя в те долгие часы полета, пока не увидел среди безбрежных океанских вод силуэт незнакомого судна, не хочу додумывать. Когда же Линдберг заметил судно, он заглушил мотор, снизился и крикнул человеку, стоявшему на капитанском мостике: — Какой курс на Ирландию, приятель?!

Ответа не получил, запустил мотор, набрал высоту и полетел дальше. Каждый ли мог бы решиться на такое — остановить мотор среди Атлантики (а ну как не запустится?), снизиться над водой... стоит подумать, в озноб бросает. Наверное, подобное возможно только в двадцать пять лет, на самой ранней заре летной жизни.

Он летел тридцать три бессонных часа подряд и прилетел, как было задумано, в Ле Бурже!

Пожалуй, в мае 1927 года к Линдбергу пришла такая слава, которой не знал никто до него, даже сам Луи Блерио. И может быть только десятью годами позже его рейтинга достигнет экипаж Валерия Чкалова, когда, перешагнув через Северный Полюс, приземлится на земле Америки.

Несколько слов о судьбе.

Ни слава, ни деньги, доставшиеся этому фантастически везучему человеку, не принесли ему, к сожалению, обычного человеческого счастья. Не успели утихнуть восторги по поводу перелета, как в газетах возник новый шум — «У Линдберга похищен ребенок!» «Сыну Линдберга грозит смерть!..» «Похищители требуют выкуп...» и, наконец: «Ребенок Линдберга убит». Действительно, мальчик был убит Бруно Гауптманом...

Страсти не утихали. Линдберг бежит из Америки, переселяется в Европу. Живет исключительно замкнуто. Но в тридцатые годы посещает Германию. Его любезно принимают в рейхе. Линдберг — отличная реклама для Геринга, он высоко отзывается об авиационных успехах Германии. Реакция не замедляет вылиться на страницы печати — Линдберга обвиняют в симпатиях фашизму, намекают на особые связи с Герингом.

Даже официальное заявление президента Эйзенхауэра, свидетельствовавшее, что Линдберг высказал одобрение Люфтваффе в интересах своей страны — США, даже участие пожилого пилота в боевых действиях против Японии, даже его награждение и пожалование в бригадные генералы (бывшего младшего лейтенанта запаса!) долго не могли развеять ядовитый туман, прикрывший былой ореол покорителя Атлантики.

Наверное, рассказом о Линдберге, помещенным именно на этой странице, я несколько нарушил хронологию событий, но уж очень хорошо они смотрятся рядом — Линдберг и Блерио — и не только смотрятся, но и воспринимаются. Люди не могут жить спокойно, не переступая через барьеры, не покоря вершины, не ставя и сокрушая рекорды. Старый Сарьян, художник гениальный, замечательно заметил однажды: жизнь — это динамика, там, где статика = там смерть.

И вспомните Фербера: если Ла-Манш Блерио был шагом, то какой меркой справедливо оценить Атлантику Линдберга?..

Не странно ли смотреть на снимок из эпохи первой мировой войны, где фотография запечатлела групповой воздушный бой? Ведь каких-нибудь 5-6 лет до этого перелет на сотню километров был рекордным, и за достижение высоты в 1000 метров боролись лучшие авиаторы мира, скорость полета в сто километров в час оценивалась как величайшая победа. И вот — маневренный, ожесточенный, уничтожительный бой над землей...

Этот старый снимок представляется мне как бы рубежным. Жили на свете отважные, милые, азартные люди

спортивного склада, тревожа воображение современников своими полетами — надо же, носятся над землей, ну, прямо, как птицы!.. И в одночасье все рухнуло — ненависть, кровь, факелы в небе...

Вгрызаясь в немецкую статистику, тщательнейшим образом отражающую все перипетии воздушной войны 1914 — 1918 годов, я был совершенно ошеломлен цифрой «перемолотых» в той войне самолетов. Как вы полагаете, сколько всего машин прошло сквозь войну?

191907 самолетов самых разных типов и назначений! Ничего себе?!

Скрупулезные немцы пересчитали все — и потери, свои и чужие, и, если можно так сказать, доходы — убитых и раненых противника. Дотошные статистики вычислили во сколько марок, долларов, франков обошелся каждый аэроплан, сгинувший на войне и сколько промышленность успела наклепать авиационных моторов, какой мощности каждый... Но я не стану утомлять читателя этой оглушающей цифирью.

Подумайте лучше о другом — сколь же безумны были наши предшественники, бросившие на ветер неисчислимые деньги, растратившие бездну сырья, не говоря уже о сокрушенных человеческих жизнях, которые никак не оценить, ничем...

Без малого 200000 машин построили воинственные дедушки, а что с ними делать, как распорядиться толком, можно сказать, не сообразили. Военные штабы мало знали о возможностях авиации, кавалерийские генералы не способны были вникнуть в Суть профессии летчика, они оказались не способными ни планировать воздушную войну, ни толком формулировать хотя бы тактические задачи. Промышленники, быстро развернувшие производство военных самолетов, не столько интересовались истинными нуждами авиации, сколько торопились делать деньги на военных заказах. О политиках и говорить нечего: авиация была для них явлением загадочным, и чем агрессивнее оказывался тот или иной деятель, тем громче он требовал: больше! Чего? А вообще — больше...

В ходе уже развернувшейся войны с великим трудом приходилось решать такие задачи, как вооружение летатель-

ных аппаратов. Каждый день выяснялось, что авиация могла бы делать то-то и то-то, если бы... Например, разведать противника — мало, надо оперативно передать разведанные штабу, а радиосредств на борту разведчика нет... да и наземная связь авиачастей с вышестоящими штабами налажена плохо. Совершеннейшим темным лесом оказалось наземное обеспечение. Нужны были полевые аэродромы, без горючего и смазочных материалов много не налетаешь, летчики нуждались в обмундировании и питании — и все-все начинали налаживать с нуля.

Бесстрастная статистика потерь первой мировой войны рисует противоречивейшую картину — с одной стороны, нельзя не видеть массовую бездарность руководителей, их полнейшую неподготовленность к использованию нового рода войск, с другой стороны поражают цифры: Рене Фонк сбил 75 самолетов противника, Эдвард Маннос — 73, Вильям Бишоп — 72, штабс-капитан Петр Нестеров жизнью пожертвовал, таранив противника и тем сдержав слово: «Он больше не будет летать над расположением наших войск».

И вот какая еще мысль возникает, когда разглядываешь этот снимок — сколь же велика приспособляемость, изобретательность, изворотливость человека в борьбе за выживание! Не надо забывать, что на протяжении всей первой мировой войны ни одна из сторон не обеспечила своих пилотов парашютами, хотя парашют был уже изобретен и испытан...

Ролан Гарро

Гарро — фигура в истории авиации более чем заметная. Он выучился летать в двадцать два года, закончив перед тем юридическую школу. Но надо учитывать время — 1910 год, самая яркая пора Парижского птичника, увлечение полетами достигает наивысшего уровня. Его первый самолет моноплан конструкции Сантос-Дюмона.

Почувствовав некоторую уверенность, обнаружив безусловные летные способности, Гарро организовал воздушный

цирк и отправился с ним на гастроли в Мексику и США. Год спустя он вернулся во Францию и принял участие во многих соревнованиях. Ему покоряются рекорды высоты, он удачно участвует в больших перелетах. Сначала Гарро поднимает потолок на 3900 метров, следом на 5610!

А 23 сентября 1913 года Гарро пересекает Средиземное море. Это, кстати сказать, был первый в истории авиации межконтинентальный перелет. Летел Гарро на легком Моране. Маршрут он проложил таким образом, что 760 километров — от взлета до посадки — проходили, по возможности, вдоль берегов Корсики и Сардинии, морской же участок, так сказать, в чистом виде, составлял 500 километров. И все же любое отклонение от курса грозило летчику серьезными неприятностями. Сам Гарро так рассказывал об этом полете: «Находясь над открытым морем, я обнаружил, что горючего осталось двадцать литров, максимум на час полета. И тут в разрывы облаков я увидел три маленькие черные точки, над ними — три вьющихся дымных хвоста... Страхи разом исчезли! Я был больше не одинок... Снижаюсь... Меня замечают. Все три судна разворачиваются и следуют моим курсом». В те годы самолет над открытым морем вызывал тревогу. Моряки развернулись, чтобы иметь возможность оказать помощь храбрецу.

Когда спустя без малого восемь часов непрерывного полета Гарро приземлился в Бизерте, в баке его Морана осталось пять литров бензина...

Однако главное деяние Гарро приходится на военное время. Первые встречи противников в воздухе, как правило, заканчивались безрезультатно, самолеты не были вооружены, а стрельба по противнику из пистолета или карабина не давала эффекта. И тут появляется на фронте Гарро. Он решительно атакует противника, заходит в хвост вражеского самолета и... обозначенный немецкими крестами аэроплан, падает. Это выглядело загадкой и навело отчаянную панику на участке фронта, где летал сержант Гарро.

В апреле 1915 года Гарро вынужденно приземлился на немецкой территории и вместе со своим самолетом попал в

руки противника. Тогда только открылась тайна Гарро. Пулемет на его машине был поставлен параллельно продольной оси самолета и стрелял сквозь плоскость, ометаемую винтом. А чтобы летчик не угодил в собственный пропеллер он придумал такую хитрость — наклепал на тыльную сторону винта стальные пластины-отсекатели. Пулемет стрелял относительно мягкими свинцовыми пулями в медной оболочке. Те пули, что ударялись о пластины, отлетали в сторону, не принося ущерба пропеллеру, а те, что проходили между вращающимися лопастями беспрепятственно, поражали противника.

Скопировать изобретение Гарро немцы не смогли: у них не было боеприпасов, снаряженных такими пулями. Поэтому с подачи Гарро изобрели синхронизатор — привод от мотора включал спусковой механизм пулемета только тогда, когда лопасть проходила срез оружейного ствола.

Несостоявшийся юрист, прославленный пилот-рекордсмен, отдавший дань увлечения цирку, второй, после Блерио, кавалер ордена Почетного легиона, Гарро сделал одно из самых блистательнейших открытий для авиации. Синхронизированное оружие фактически положило начало истребительной авиации всех воюющих сторон. Это оружие продержалось на вооружении очень долго — пока оставались в строю истребители с поршневыми моторами! Больше того — лиха беда начало, синхронизатор оказался первым автоматическим приспособлением, поднявшимся на борт летательного аппарата, он подтолкнул инженерную мысль к новым поискам — что еще можно автоматизировать, дабы облегчить труд летчика, повысить точность и надежность управления? Оказалось многое. Это тоже смело можно отнести в актив сержанта Гарро — человека беспокойного, мыслящего остро и нестандартно.

Век большинства летчиков участников первой мировой войны оказывался, увы, недолгим. Гарро не дожил одного дня до своего тридцатилетия.

Манфред Рихтгофен

...Снимок сделан 11 сентября семнадцатого года в день, когда один из самых известных асов первой мировой войны барон Манфред фон Рихтгофен завалил шестидесятый самолет противника. Он провел на фронте еще семь с половиной месяцев и увеличил число своих воздушных побед до восьмидесяти! Не берусь судить, так ли педантично вели счет поверженных самолетов немцы, как они умели подсчитывать все остальное, но даже если эта цифра несколько завышена, все равно воображение профессионала потрясает порядок величины.

Рихтгофен из аристократического рода, военная косточка по рождению. Его естественно определили на службу в полк легкой кавалерии. Считалось престижным. Когда началась первая мировая война, он состоял в чине второго лейтенанта кавалерии. Рихтгофена соблазнила карьера авиатора, скорее всего это увлечение определилось модой, всеобщим почитанием летающей публики, ореолом романтики. Сперва он стал летчиком-наблюдателем, однако, не надолго. Известный пилот Бельке подбил Рихтгофена переучиться на пилота, и Манфред последовал совету обратившего на него внимания аса. Переучился быстро, и в начале шестнадцатого года был зачислен пилотом истребительной авиации.

Рихтгофен не упускал случая высказывать свое отношение к ремеслу летчика-истребителя. Мы ведем охоту на людей, — говорил он, — это трудное занятие, требующее решительности и вполне определенных навыков. В сентябре шестнадцатого года находясь во Франции, Рихтгофен сбил первый самолет противника, но его карьера знаменитого воздушного дуэлянта началась несколько позже — с назначением в 11-ю эскадрилью, сформированную из лучших летчиков Германии. После шестнадцатой победы в воздушном бою Рихтгофен награждается орденом «За заслуги», в конце семнадцатого года он вступает в командование 11-й эскадрильей. Забавная подробность — сбив тридцать девять самолетов противника, Рихтгофен получает звание капитана... кавалерии! Что бы это могло значить — инерцию, консерва-

тизм военного мышления, ложную преданность традициям или просто ошибку писарей? Так или иначе, Рихтгофен продолжает летать, предпочитая прочим самолетам одноместный триплан "Фоккер", который он приказывает выкрасить в устрашающий красный цвет.

Нельзя не признать, Рихтгофен был не просто удачлив. Этот крылатый ангел смерти — его и так величали! — внес в свое ремесло много нового и неожиданного. Рихтгофен возглавлял группы истребителей, оказывавших сопротивление бомбардировщикам противника, новизна заключалась именно в групповом сопротивлении врагу. Рихтгофен ввел эшелонирование боевых групп по высоте. Перехват осуществляли те, кто имел преимущество, располагался выше врага и мог атаковать с пикирования. Кстати, такая тактика получила развитие во второй мировой войне, оказавшись прообразом знаменитой «этажерки». Сам Рихтгофен всегда старался держаться выше всех остальных в группе, случалось, он барражировал аж на четырех тысячах метров, зорко высматривая очередную жертву, и атаковал ее со всей неожиданностью.

21 апреля 1918 года Рихтгофен с боевого задания не вернулся. Позже было установлено, его сбил канадский летчик Рой Браун, вовсе не подозревавший, кого он сумел одолеть.

С годами имя Рихтгофена, между прочим, усилиями не только немецкой стороны, можно сказать, было едва ли не мифологизировано. Вокруг этого имени образовалась легенда, оно окуталось флером романтики. Поначалу сбитый барон Манфред фон Рихтгофен, рухнувший на землю Франции, нашел свое успокоение в этой земле. Его хоронили враги, хоронили с почетом — был почетный караул, над могилой прозвучал ружейный салют, словом, по-рыцарски хоронили. Удивительно? Пожалуй. Меняются времена, меняются и нравы, к сожалению, не сказать — к лучшему. Прошло время, и 18 ноября 1925 года останки Рихтгофена перенесли в Берлин и предали родной земле, окружив эту церемонию большой помпой. В тридцать шестом году канадцы передают немецкому правительству, как оказалось бережно сохраненные части рулевого управления самолета Рихтгофена...

Если еще в годы первой мировой войны Рихтгофен следился кумиром немецкой молодежи, самым знаменитым героем своей страны, на примере которого воспитывалось поколение, то удивительно ли, что с приходом фашизма в Германии его имя было вознесено вообще до небес! Лучшая истребительная эскадрилья ВВС именовалась «Рихтгофен», его портреты украшали казарменные стены, я видел изображение Рихтгофена, нарисованное на борту Фокке-Вульфа-190...

Француз Гарро сообразил вооружить истребитель пулеметом, стрелявшим сквозь плоскость воздушного винта, и это во много раз увеличило возможности боевого летчика; немец Рихтгофен заложил основы группового воздушного боя, его тактика, в свою очередь, увеличила силу истребителей; русский Нестеров — о нем речь впереди — поразил авиационный мир тараном, засвидетельствовав этим — победа — дороже жизни!.. Так на крови и отваге, на страхе и бесстрашии взрастало будущее. Что кривить душой, всякое ремесло — прежде всего ремесло. Мне трудно, глядя на портрет Рихтгофена, испытывать чувство симпатии к этому человеку, но было бы бессовестно отказать ему в потрясающем умении драться в небе. Что другое, а сбивать противника этот человек с холодными глазами, пробором в нищотку умел.

Однажды бдительный редактор вычеркнул из моего текста слова: «Вскормленный для воздушного боя, он рвался на фронт, свято веря, там ждут его победы и слава». Я спросил: «Что же криминального в этой фразе?» «Вскормленный» звучит... не того... вроде о хищной птице речь...» В это же время нас именовали сталинскими соколами, а таран не иначе, как — соколиным ударом...

Грешно живем. В словоблудии утопаем...

Вспоминая Манфреда фон Рихтгофена, подумайте еще разок: профессионал — это кто? Кто такой — мастер?

Эрнст Удет

Пожалуй, это будет правильно — начать разговор об Удете воспоминаниями Манфреда Браухича — известного автогонщика, вообще человека любопытной судьбы. «Моя первая встреча с Удетом, этим чрезвычайно живым невысоким мужчиной с добродушным выражением лица и лукавыми улыбчивыми глазами, состоялась еще в 1922 году. Как-то в воскресный день я отправился на пригородный аэродром посмотреть авиационный праздник. Гвоздем программы были фигуры высшего пилотажа, которые Эрнст Удет демонстрировал на одномоторном биплане. После бесславно проигранной первой мировой войны этот ас зарабатывал себе на хлеб только своим летным искусством. Его рекламные полеты давали ему не только приличные доходы, но со временем сделали его настолько популярным, что на него обратили внимание кинопродюсеры...

Однажды под Штеттинном мне посчастливилось увидеть один из его коронных номеров — "трюк с носовым платком". Этому трюку предшествовали безудержно смелые мертвые петли. Он крутил их у самой земли, приводя публику в состояние крайнего возбуждения. Но то, что следовало затем, вызывало форменный взрыв экстаза. Примерно в ста метрах от барьера, за которым теснилась толпа зрителей, на травяном бордюре, окаймлявшем летное поле, лежал обыкновенный носовой платок. Удет подлетал к этой точке на предельной скорости, держась на высоте не более двух метров. Затем следовал резкий разворот на крыло, едва не касавшееся земли. Крюком па боковой кромке нижней плоскости Удет подхватывал платок и под ликующий рев толпы взмывал с ним в воздух».

В другом месте своей увлекательной книги Браухич живо рассказывает, как он в интересах кинопродюсеров состязался с Удетом — самолет и гоночный автомобиль — кто кого?..

Виртуозного пилотажника Удета Браухич характеризует улыбчивым, добродушным, остроумным, словом, милейшим человеком и приятным собеседником. Что касается летных

талантов, туг сомневаться не приходится: Удет сбил в годы первой мировой войны шестьдесят два самолета противника, так что летал он, несомненно, здорово, а вот как поверить в его человеческие достоинства нам, воспитанным на строгих стереотипах — раз враг, то коварный или подлый, для разнообразия — гнусный или черный, всегда, — одна краска.

Если же принять во внимание, что в царствование Гитлера, он был произведен в генералы и с двенадцатого июня тридцать шестого года вступил в должность начальника технического управления Министерства авиации, в чьи обязанности входило наблюдение за всей исследовательской работой, размещение заказов ВВС, контроль вооружения, то... сами понимаете.

Первые опыты с планерами Эрнст Удет начал еще в тринадцатилетнем возрасте, в восемнадцать выучился летать. Это было перед самым началом войны. А когда война разразилась, Удет записался добровольцем, стал мотоциклистом, к 1915 году переучился, получив звание военного летчика. Его успехи в этом амплуа достойны удивления — он сбивает за короткое время двадцать один самолет противника, за что получает орден "За боевые заслуги". Он — командир звена в знаменитой эскадрилье Рихтгофена...

После войны Удет принимается конструировать авиетки и учебные самолеты. Его «Колибри» и «Фламинго» имеют успех. Особенно удачна U-12 — учебная машина, способная выполнять самые сложные фигуры высшего пилотажа. Инженерные успехи Удета не мешают его полетам — он пилотирует много и увлеченно, показывая свое искусство во многих странах, ввязываясь в авантюрные перелеты через Альпы, вояжируя в Африке, в Гренландии. А еще он выступает оператором воздушных съемок, поражая публику необыкновенным эффектом присутствия в полете.

Если сложить всю неугомонную деятельность, что развивает этот человек в двадцатые-тридцатые годы, станет совершенно очевидно — Удет всколыхнул необыкновенный энтузиазм и интерес в широчайших кругах к авиации и спорту.

Не зря Геринг, с первых же шагов своего вознесения делает ставку на своего фронтового товарища Удета, но... тот

оказывается неуживчивым — он остро конфликтует с начальством. Суть конфликта сводится к тому, что прославленный ас первой мировой войны всячески защищает интересы летающих (летчик есть летчик!), а новоиспеченные тузы из ВВС Германии заигрывают с промышленниками, готовы держать их руку, может быть и не бескорыстно. Конфликт закончился внезапным самоубийством Удета.

Характерно, власти долго скрывали обстоятельства его ухода из жизни, распространяя слухи о мнимой катастрофе при испытании сверхсекретного самолета.

Манфред фон Браухич никогда не был членом фашистской партии. Ему, аристократу, выходцу из старой знати, была совершенно чужда пошлость гитлеровского окружения. Амплуа автогонщика с мировым именем позволяло Браухичу как-то оставаться в стороне от большой политики, и нет оснований не доверять его воспоминаниям, когда они повествуют об изумлении автора при встрече с Удетом, одетым в генеральский мундир.

«Послушай, друг, как же это так?» И чуть дальше Браухич поясняет: «Ясно было одно: для будущих кадров истребительной и бомбардировочной авиации Удет являл собой блестящий образец мужества и летного мастерства. Нацисты использовали его, точно так же как нас, спортсменов, или как известных артистов...»

Не просто сложилась судьба бывших кумиров немецкой молодежи - Браухич, отсидев в тюрьме при Аденауэре, нашел прибежище в ГДР, где был и обласкан и отмечен. Удет, как сказано, не примирившись с нацистскими порядками, лишил себя жизни.

Кому судить их? Какой меркой мерить их заслуги и их вину? Или лучше так: какую нишу отвести этим неординарным людям? Пусть это решит время...

Жюль Ведрин

Прежде чем стать одним из самых знаменитых летчиков Франции, Жюль Ведрин занимал скромнейшее место регулировщика моторов. Теперь уже не установить, выбирал ли он свой путь сознательно, но что можно сказать с уверенностью, — это было большое везенье: большинство неприятностей подстерегало пилотов той ранней поры из-за плохо отрегулированных, небрежно подготовленных к полету двигателей. Вчерашний регулировщик моторов, зарекомендовав себя надежным и старательным работягой, делает очередной шаг и превращается в механика. Он рождается с авиацией, обретает, я бы сказал, специфическое авиационное осознание. И, наконец, 7 декабря 1910 года в возрасте двадцати девяти лет Ведрин достигает потолка — ему вручают официальное пилотское свидетельство Аэроклуба Франции за № 312. Я не случайно упоминаю номер его сертификата, ведь это подумать только — летчиков на всем свете и тысячи еще не набиралось!

Проходит всего несколько месяцев и Ведрин выигрывает гонку Париж-Мадрид. Ему удается пройти этот нештучный маршрут на своем любимом Моране всего за... двадцать семь часов и каких-нибудь пять минут. Он перечеркивает Пиренеи, преодолевает вихревые порывы ветра, которыми славится Испания, благополучно пролетает над ущельями, И уже месяц спустя — новая гонка: Париж-Льеж-Спа-Льеж-Утрехт-Брюссель-Рубо-Кале-Лондон-Дувр-Кале-Париж. Очень советую окинуть взглядом карту Европы и постараться вообразить себе масштаб той гонки, соотнеся ее этапы со временем события! Шел только лишь тысяча девятьсот одиннадцатый год, каких-то два года назад люди с ума сошли, услышав что Блерио перешагнул Ла-Манш...

Ведрин методично устанавливает рекорды скорости. Сперва 170,777 километра в час, следом — 174, чуть позже — 197 километров в час. Он гастролирует в США, где выигрывает кубок Беннета, преодолевая двести километров за один час десять минут и пятьдесят шесть секунд, то есть показав скорость 169,700 километра в час. Не стоит преувеличивать

начальный опыт Ведрина, однако, я думаю, не зря он регулировал моторы и вообще возился с авиационной техникой на первых шагах в авиации: рекорд всегда вместе с летчиком делает его машина, его мотор...

Ведрин любознателен и непоседлив. Стоит ему залететь в Каир, он находит время, взгромоздившись на верблюда, отправиться на экзотическом «корабле пустыни» к пирамиде Хеопса. Из чистого любопытства или, может быть, для рекламы? Не знаю, но фотографию Ведрина на верблюде видел и запомнил.

Казалось бы, человек весь в спорте. Но этого ему мало, он еще ввязывается в борьбу за место в парламенте. Начинает избирательную кампанию сбрасыванием листовок с самолета — голосуйте за несравненного Ведрина! Впрочем, нововведение не помогло, нужного числа голосов набрать не удалось. Кажется, он без особого огорчения переворачивает и эту страницу судьбы, тем более, что тут начинается война, и Ведрин вылетает на фронт.

Первое же боевое задание, что было ему дано, по справедливости надо бы назвать потусторонним: ему приказано лететь в глубокий тыл противника, найти подходящую площадку, сесть и посадить разведчика. Таких спецзаданий — он закодировал их несколько неожиданно — «Корова» — Ведрин выполнил семь! В трех случаях приходилось находить разведчиков во вражеском тылу и возвращать их во Францию. Надо ли толковать, сколько души он расходовал в этих полетах? Кроме всего прочего — поломка при неудачно выбранной площадке, отказ двигателя над территорией врага — летчику грозил еще и неминуемый расстрел на месте, обнаружь его немецкая контрразведка или просто жандарм на своей земле.

Знакомясь с испанским вариантом биографии Ведрина, обращаю внимание: автор выделяет в особую строку полет на Кодроне, когда посадка была произведена на крышу Галереи Лафайета в Париже. Факт, заслуживающий, конечно, удивления. Но, на мой взгляд, самый удивительный и, может быть, самый важный (по его последствиям) полет Ведрин выполнил осенью 1912 года, когда он поднял в небо Ам-

берье двенадцатилетнего курносого, некрасивого мальчиш-ку. Просто так поднял — прокатиться! Но мальчишкой был Антуан де Сент-Экзюпери! Как знать, не провези Ведрин пацана, получили бы мы «Планету людей»?

Ведрин прожил тридцать восемь лет.

Его подвел двигатель в почтовом полете по маршруту Париж-Рим-Константинополь. Отказал. Пришлось садить-ся вынуждено.

И... катастрофа.

Петр Нестеров

В «Советском энциклопедическом словаре», изданном в 1980 году, нашему национальному герою Нестерову отведено семь строк, вот они, все семь: «**НЕСТЕРОВ** Петр Ник. (1887-1914), рус. воен. летчик, основоположник высш. пилотажа, штабс-капитан. Первым ввел крены на вираже, выполнил ряд фигур высш. пилотажа, в т.ч. 27.8.1913 «мертвую петлю» (Петля Н.). Погиб в возд. бою 26.8.1914 в р-не Г. Жолкев, впервые применив тарана.

Читаю, вчитываюсь и странные воспоминания приходят на ум. А ведь когда я еще только готовился стать сталинским соколом, в последние годы перед второй мировой войной, о Нестерове, понятно упоминали, но как-то неохотно, вроде бы сквозь зубы, старательно норовя опустить его воинское звание, например, и всячески подчеркивая, что мальчиком он рос без отца, в нужде... Только много, много лет спустя я, кажется, догадался, в чем же было дело — Нестеров не устраивал наших кадровиков и тем более идеологов, его анкетные данные выглядели неважно — из дворян, потомственный офицер...

Для своего времени Петр Николаевич был не просто блестяще образованным человеком, по, что, пожалуй, еще важнее — смело мыслящим офицером. Судите сами, его, молодого артиллериста, повлекла к себе только-только нарождавшаяся авиация, поручик не просто узнает все, что было

тогда возможно узнать о теории летания и летательных аппаратах, он еще своими руками строит планер, он старается понять, осмыслить процессы, происходящие в воздухе. Он обращается к самому Жуковскому... Ну, а как в армии полагается — мыслящий поручик?.. Эт-т-то слишком... больно умный...

Когда же Нестеров завязывает первую «мертвую петлю» в небе, когда он блестяще пилотирует хрупкие машины и рассуждает о принципах будущих воздушных боев, рассуждает публично, замолчать его делается невозможно. Его признают. Без восторга, сдержанно. И только совершенный таран, оплаченный жизнью летчика, вынуждает сказать — велик был человек!

Он с детства не отличался физическими данными, страдал малокровием, его одолевали головокружения, только выдающейся силой воли, только остротой ума, только врожденной настойчивостью ему удавалось поднимать себя над обстоятельствами жизни, несправедливой и немилостивой к нему.

Советская власть вспомнила Нестерова в 1941 году.

В первые же дни войны таран Нестерова повторили летчики Жуков, Здоровцев, Харитонов. Это был, без сомнения, героический акт, но говоря откровенно, без утайки — и акт отчаяния. Наша авиация в первый год войны еле-еле могла тягаться с врагом. А бездарные политики от военного ведомства зашумели на всю Россию: соколиный удар! Русская традиция, восходящая к подвигу Нестерова! Давай, ребята! Таранил — Золотая звезда на грудь! И запылали траурные дымные факелы в военном небе моей многострадальной земли. Мальчики, товарищи мои, побратимы шли на тараны, как Нестеров, казнили супостата, вгоняли его в землю, жертвуя собой. И долго не находилось умного человека, который бы отважился сказать: !: — ничейный счет, а нам ничья не подходит...

Очень обидно за Петра Николаевича, тонкого, умного, интеллигентного человека, художника и музыканта от бога, — сделали из него этакого отечественного камикадзе... А ведь он пошел на таран потому что в его время на самолете не стояло ни пулеметов, ни пушек. Он сознавал — шансов уцелеть у него не так много, но офицерская честь обя-

зывала прекратить разведывательные полеты поручика Фридриха Розенталя и унтер-офицера Малины, которые повадились проходить над аэродромом Нестерова, как по расписанию...

Следуя Нестерову, как надо понимать, что есть офицерская честь?

Накануне штабс-капитан обмолвился: «Больше он прилетать не будет», — это было сказано о немецком разведчике. Сказал — исполни, хотя бы и ценою жизни. Воля Нестерова была поступить именно так, как он поступил двадцать шестого августа четырнадцатого года, потому что "в конце концов вся ответственность ложится на пилота". Закавыченные слова принадлежат не Нестерову, это слова Экзюпери. Чувствуете, как образуются связи, как созревает общность, прорастая сквозь время, не зная границ?..

Алкок и Браун

Боюсь, не поверите, но все было именно так — я остановил на улице, в метро сто авиаторов подряд — от лейтенанта до генерал-лейтенанта — и к каждому обратился с вопросом: «Извините, пожалуйста, вчера разгадывал кроссворд и не смог ответить, кто первым перелетел через Атлантический океан. Не подскажете?» От меня шарахались, мне снисходительно улыбались, многие старательно морщили лоб, но... ни один правильно не ответил. Ни один! Странное это вызвало чувство: неужели людям, причастным к летному делу, не интересно знать своих предшественников, иметь представление о том, что было до них в авиации, как развивалась жизнь в небе? Не может такого, думаю, быть, чтобы все забыли прошлое! Или причина в другом — десятилетиями исторические книги писали по таким рецептам, что читателю сообщалось ровно столько информации, сколько ему «положено» и одобрено наверху. Оттого и случались компании борьбы за признание России родиной белых слонов, поэтому число известных летчиков ограничивалось десятком, и не

случайно охотнее и назойливее прославляли павших, чем здравствующих, павшие — надежнее, лишнего не сболтнут.

Но ближе к делу...

Первого апреля 1913 года британский лорд, хранитель печати Нордкиф объявил: «Мы предлагаем 10000 фунтов стерлингов тому, кто за семьдесят два часа пересечет Атлантический океан от любого пункта Соединенных штатов до любого пункта в Великобритании или Ирландии».

И это была отнюдь не первоапрельская шутка. Приз Нордкифа должен был стимулировать развитие авиации, послужить, так сказать, мощным катализатором назревавшим событиям. И если приз завис в воздухе на целых шесть лет, то причина тому лишь одна — мировая война. Но стоило войне закончиться, стоило прозвучать подтверждению: приз по-прежнему ожидает соискателей, как фирма «Виккерс» объявила о своей готовности предоставить в распоряжение желающих безработный бомбардировщик «Вими» — реклама же!

Несколько слов о машине. «Вими» — бомбардировщик военного времени. Сегодня очень трудно себе представить двухмоторный биплан. В нашем представлении биплан — это По-2, тот, кто моложе, скорее вообразит себе Ан-2. Куда тут два мотора поставить?! И тем не менее «Вими» был, слава богу, именно бипланом. Повторяю, слава богу!

Экипаж образовался без затруднений. Командир — Джон Алкок (пилотское удостоверение № 368, выдано Королевским аэроклубом, стаж летной работы — пять лет), штурман — Уиттен Браун, инженер, в войну он служил в Королевских ВВС, был ранен на фронте.

Алкоку и Брауну было точно известно: пять уже предпринятых попыток завладеть призом Нордкифа закончились неудачно. Браун прикидывает возможности «Вими». Самолет весит 6500 килограммов, машина способна летать со скоростью 130 километров в час. Есть возможность поставить дополнительные баки и тогда заправить 3800 литров бензина. Этого на пересечение Атлантики, увы, не хватит. Но, — рассудил Браун, — если принять во внимание попутный ветер, а летом над океаном ветры всегда дуют в сторо-

ну Европы, то путевая скорость должна возрасти настолько, что долететь, пожалуй, будет возможно.

Не кажется ли вам — удивительное заключение: если ветер не подведет, долетим! Естественно спросить: а ну, как ветра не будет? Он может оказаться слабее, меньше средне-статистического...

— Тогда приз лорда Нордкифа достанется кому-нибудь другому, — с достоинством отвечал штурман.

Умолкаю: победителей не судят.

Было девятнадцатое июня 1919 года, ветер дул, как надо — в сторону Европы. «Вими» разбежался долго, наконец, вяло отделился от ньюфаундлендской земли и начал неохотно набирать высоту. Впрочем, к такому ленивому старту Алкок и Браун были готовы: нельзя требовать особой резвости от предельно перегруженного летательного аппарата, А вот на встречу с туманом вскоре после старта экипаж не рассчитывал, в метеосводке туман не значился. И уж вовсе не ожидал штурман, что не сможет радировать земле об ухудшении погоды на маршруте. Не смог: отказал генератор, питавший рацию. «Вими» летел без связи.

Кое-как наскребли 650 метров.

Тут обнаружилась новая неприятность — вышел из строя электроподогрев комбинезонов. На дворе был июнь, верно, но лететь предстояло сквозь дождь, сырость, ветер, и дрожал экипаж всю дорогу.

Стало темнеть.

Наверное, я бы мог здесь без особого труда и с высокой степенью достоверности, что называется, домыслить — как вели себя Алкок и Браун в полете, о чем кручинились, чему радовались, но мне не по душе литературный «оживляж», останусь верен только фактам.

На восьмом часу полета, примерно на середине океана, правый мотор начал давать перебои. Самолет заметно терял высоту. Алкок обернулся — кабина штурмана располагалась позади пилотской — и... штурмана на месте не обнаружил.

Браун в это время полз по крылу к мотору — вот почему я отмстил в самом начале: «Вими» был, слава богу, бипланом,

будь машина лишена стоек и расчалок, Брауна бы с крыла просто сдуло. Его израненные на войне ноги, не вполне подчинявшиеся хозяину и в обычных условиях, тут тем более затрудняли дело. Но выбора не было. Браун добрался до мотора, счистил ножом лед с карбюратора и вернулся в кабину.

Полет продолжался, но до рассвета штурману пришлось еще четыре раза выбираться на плоскость, ползти к мотору, счищать с карбюратора лед.

Наконец, рассвело. Если не подвел компас, если ветер соответствовал расчетному, вот-вот должна была появиться желанная земля Альбиона. Мотор подбарахливал, но тянул.

Земля! Ветер поработал славно, горячего им хватало до самого Лондона, но Алкок заторопился с посадкой. Он опасался конкурента, вполне вероятно вылетевшего за ним следом. Было бы до смерти обидно уступить гипотетическому противнику-невидимке 10000 так трудно доставшихся экипажу фунтов стерлингов. Присмотрев с воздуха вроде бы ровный, покрытый яркой зеленью луг, Алкок решительно снижается близ радиостанции Кливленда, вот уже колеса «Вими» гладят траву и... увязают в болотистой почве. Как свидетельствует снимок, посадка получилась не очень элегантно, с упором на нос, но экипаж остался невредим и был, попятно, счастлив.

Англия хорошо встретила победителей — они получили приз, пресса была в восторге, встречавшие сограждане ликовали. И все-таки должного звучания это событие не получило: люди в своей массе просто были еще не готовы в полной мере оценить содеянное Алкоком и Брауном. А для чего они так страшно рисковали? Кому он нужен перелет через океан? Очень немногие могли тогда предвидеть, что Алкок и Браун не просто долетели из Америки до Старого света, а распахнули двери перед всеми будущими рейсами «Пан-Америкэн», «Люфтганзы», «Аэрофлота» и прочих авиакомпаний. В ту эпоху уже существовал воздушный флот, но еще не народился воздушный транспорт.

Что сказать в заключение?

Алкок и Браун заслужили добрую память, их должны чтить все пассажиры всех трансатлантических линий, не го-

воря уже о командирах кораблей, что ежечасно и круглосуточно перелетают с материка на материк. Кстати, и старик «Вими» достоин почтения: машина очень долго не старилась, пролетела из Англии аж до самой Австралии, а потом верой и правдой служила в летных училищах до 1930 (!) года.

Не будем же Иванами (Джонами), не помнящими родства, нашего — авиационного родства! Согласны?

Наверное, нет ничего банальнее, чем снова и снова рассуждать о быстротечном мелькании жизни и сокрушаться о минувшем, вроде бы пора давно привыкнуть и смириться. И все-таки смотрю я на этот безукоризненный боевой пеленг американских истребителей — снимок двадцать девятого года — и невольно в голову ударяет: а ведь всего за каких-нибудь двадцать лет Блерио понаделал шума на весь свет, перелетев через Ла-Манш, это казалось немыслимым, невозможным, запредельным... А спустя десять лет, после полета Блерио в Англии, Германии, США, Франции начали совершаться регулярные почтово-пассажирские полеты. В обиход незаметно вошло новое понятие — расписание полетов! Приплюсуем еще десяток лет, сместимся в эпоху, запечатленную на этом снимке, и вообразим: До-Х, пассажирский гидросамолет, сконструированный и построенный для дальних рейсов, поднимает за раз его воздушных путешественников. Вот ведь как отрабатывались такие рекорды, как бросок Алкока и Брауна через Атлантику. Широко шагали наши предшественники, однажды позволившие себе подняться в небо.

Ну как, может быть, стоит прибавить еще десяток лет, взглянуть, что там? Год тысяча девятьсот тридцать девятый. Еще жив Орвил Райт, а в воздух уходит He-176 — экспериментальный самолет с жидкостным реактивным двигателем, предтеча истребителя-перехватчика, сверхмашины... Не странно ли — люди вроде бы и не заботятся вовсе, куда ведет их пытливый человеческий ум, на что они расходуют силы души, неисчерпаемые резервы интеллекта?

Так здорово сдавали зачеты наши предшественники: по всем дисциплинам никак не меньше четверки, только почему-то не тому учились.

Неужели и мы, прошедшие сквозь вторую мировую войну, уйдем, так и не сняв с вооружения ненависть?

Снова и снова вглядываюсь в лица, представленные в альбоме, вполне приличные, вызывающие доверие, располагающие к себе родственники глядят на меня. Как же так получилось — страшноватое наследство они нам оставили... Давайте вместе думать, что же теперь делать, как не повторить пройденное?

Гиренас и Дарюс

Когда волею обстоятельств меня занесло на несколько дней в благословенный Париж, я первым делом отправился в Ле Бурже, испытывая неодолимое желание побывать на этом знаменитом летном поле. Побывать, чтобы поклониться прошлому, взглянуть на памятник Чарльзу Линдбергу. Я слышал, что такой памятник сооружен на месте его лихой посадки. Увы, Ле Бурже меня разочаровал. На аэродроме велись какие-то строительные работы — кругом царило запустенье; громадное помещение аэропорта сдавалось под склады, об этом вещал большой щит с объявлением; авиационный музей был закрыт. И памятный знак на месте линдберговской посадки огорчил своей безвкусицей, а еще больше — запущенностью...

Тогда же в Париже я познакомился с литовским книгоиздателем, совершавшим туристическое турне по Франции.

Ну а дальше, занимаясь историей перелетов через Атлантику, я случайно натолкнулся на литовские имена Гиренас и Дарюс. Их перелет оказался не более значительной вехой в истории авиации, чем другие, но он, на мой взгляд, как ни один другой маршрут, символизирует идею независимости, раскрепощения, духовной свободы человека, "встающего на крыло". Сегодня, когда постоянно слышишь, будто пришел конец романтике дальних странствий, когда соображения выгоды будто бы превалируют над всеми иными устремлениями среднего человека, думаю, важно и необходимо воз-

разить: закрепощение, ограниченность, меркантильность, конечно, существуют, поскольку человек сам подчиняет себя обстоятельствам. «Средними» люди не рождаются, мы сами загоняем себя в состояние усредненности, чаще всего потому, что даже не пытаемся проложить курс к своему горизонту... И не возражайте, пожалуйста, — какой такой курс к горизонту, это невозможная затея — догнать горизонт?! Не важно — дойти, не дойти, главное двигаться и верить — я на правильном пути. История литовских пилотов тем и привлекает, что убедительно свидетельствует: крылья помогают человеку сохранять достоинство даже в самых неблагоприятных для него обстоятельствах.

Детство Дарюса прошло в Америке. Еще мальчиком ему пришлось поработать у братьев Райт, не будет преувеличением сказать — он приобщился к авиации у ее истока. Потом он вернулся на родину, в Литву, но прожил там недолго и решил вернуться в Соединенные Штаты. Случилось так, что 21 мая 1927 года он очутился в Париже и вместе с тысячами парижан встречал в Ле Бурже Линдберга...

Гиренас, прежде чем стать пилотом, ходил и в наборщиках, и в матросах, работал водителем такси.

Судьба свела земляков, общая мечта толкнула их приобрести подержанный самолет «Белланку», переименовать машину в «Литуанику». Машина обошлась им в 1600 долларов, она требовала ремонта и значительных конструктивных изменений. Гиренас и Дарюс удлинили крылья своего самолета, поставили на него дополнительные баки и 8 мая 1933 года приземлились в аэропорту Беннет близ Нью-Йорка. Конечно, они понимали — нужна рация, недостает автопилота, следовало бы заменить кое-какие навигационные приборы, но все, что у них было, пилоты уже вложили в «Литуанику», на помощь со стороны рассчитывать не проходило. Они и не искали, как теперь принято говорить, спонсоров, надеялись только на себя.

Не имея официального разрешения на вылет, они стартовали 15 июля под видом тренировочного полета в районе аэродрома. Им едва-едва хватило взлетной полосы: маши-

на была перегружена и двигатель, что называется, надрывался из последних сил.

Потом нью-йоркские газеты писали: «Подъем в воздух литовских летчиков Дарюса и Гиренаса был таким, что у зрителей волосы встали дыбом». И еще: «Авиационные эксперты чрезвычайно удивлены точностью, с которой летчики управляли «Литуаникой», используя только компасы, безо всяких модернизированных летных устройств они вели самолет по самому прямому направлению к своей цели. Их смелый полет дает им право быть причисленными к величайшим пилотам мира». Но это писалось позже.

Атлантика штормила. Летели в жестокой болтанке, в крошечной тьме июльской ночи.

Вечером шестнадцатого июля экипаж вышел к берегу Северной Шотландии, на недолгое время шторм поутих, но в ночь с шестнадцатого на семнадцатое самолет оказался в самом центре циклона разрушительной силы. Им оставалось лететь три с небольшим часа, а там — Каунас! Но пока еще была ночь над Германией...

Обломки самолета "Литуаника" были обнаружены в провинции Бранденбург в Солдинском лесу. Пилоты погибли. Часы на руке Дарюса еще шли, они показывали без нескольких минут пять утра.

Этот беспрецедентный полет на легкой одномоторной машине продолжался 35 часов 35 минут, было пройдено расстояние 6411 километров...

Останки пилотов перенесли в Каунас.

В послевоенные годы скульптор Бронюс Пундзюс воздвиг достойный памятник на их могиле. На суровом сером камне высекли слова из завещания, составленного Дарюсом и Гиренасом перед началом перелета: «Молодое поколение Литвы! Вдохновленные Тобой, мы постараемся осуществить избранную нами задачу. Если добьемся успеха, пусть это укрепит Твой дух и уверенность в своих силах и способностях».

Мне кажется, побеждают не только живые, побеждают и мертвые. Ни расстояния, ни циклоны, ни равнодушие не остановят летящих... Их может утратить только — забвение.

Стыдно признаться, когда я был в Каунасе, о Гиренасе и Дарюсе ничего еще не знал, как говорится, — ни сном, ни духом не ведал. Потому за мной долг — цветы. В Париже я отвез осенние астры к памятнику Линдбергу, я постоянно приношу цветы товарищам моим, навсегда ушедшим в свой последний полет. Очень мне нужно побывать в Каунасе: за мной долг.

Антуан де Сент-Экзюпери

Пожалуй, изо всех зарубежных летчиков Экзюпери в нашей стране известней всех. И фотография эта известна: тиражировалась. Поэтому я не стану много рассказывать о судьбе пилота, а вот познакомить читателя с тем, как его книги выходили под нашим небом, постараюсь. Но сперва такое признание — этот снимок я стянул в издательстве, когда «Молодая гвардия» затеяла выпуск «Планеты людей», присовокупив к роману «Маленького принца» и воспоминания друзей Сент-Экса о нем.

Это благое намерение осуществлялось далеко не гладко. Чины ЦК комсомола Экзюпери не жаловали. Большая шишка из комсомола высказался примерно так: «Экзюпери? Пацифист паршивый... интеллигент...» Такого было достаточно, чтобы книга не появилась. Но было и противостояние, завязалась ссора в издательстве, и под шумок редактор книги предложила мне написать предисловие. Предложение я исполнил с удовольствием, хотя и не очень надеялся, что начальству оно придется по вкусу.

И верно — мою работу забраковали. Порекомендовали редактору срочно заказать не столь панегирическое предисловие другому автору, а мое попытаться использовать в качестве послесловия. Новое предисловие забраковали тоже.

Кончилось все тем, что я организовал на радость чиновникам вступительную страничку за подписью самого Георгия Берегового, космонавта и дважды Героя. Тогда второе предисловие пристроили — на месте послесловия, и оно по-

теснило мой текст, который остался лежать — может быть и не без лукавства со стороны редактора — в конце рукописи.

Что получилось в итоге?

Раздел книги «Глазами друзей» открылся воспоминаниями брата Антуана де Сент-Экзюпери — Симона, он включил в себя статьи Дидье Дора, Жюля Руа, Леона Верта и завершился... моим забракованным предисловием.

Неожиданная это была радость и честь оказаться в числе друзей такого человека, к тому же единственным другом не из ближайшего окружения писателя и летчика. Что же касается начальства, то я думаю — оно просто не заметило «иностранного» довеска.

Хотя... все-таки заметило. Вот строчки, которые были вымараны из середины моего выступления.

День идет на убыль. Мы сидим в просторном фойе дома литераторов. За высокими окнами, набираясь свинцовым отливом, медленно ворочается облачное небо. Собирается гроза. У моего собеседника плоское хорошо выбритое лицо, аккуратный пробор, солидные очки в золотистой оправе.

— Вот вы все доказываете, какой исключительно талантливый, разносторонний был ваш граф Экзюпери. Не буду преуменьшать его достоинств, но хотел бы услышать — кому адресована его мировая скорбь?

— Почему же «мировая скорбь»? — спрашиваю я, стараюсь держаться так же солидно, как мой собеседник.

— Летчики вашего графа гибнут за совершенно абстрактную идею преодоления пространства. Земля, в его глазах — пустыня, на которой едва копошатся человечки и, судя по всему, дела этих человечков идут из рук вон плохо... Что ни страница, то невыплаканные слезы...

— Допускаю, вам может не импонировать Ривьер, вы можете осуждать его характер, не принимать его мировоззрение. Но бьется-то Ривьер отнюдь не за абстрактную идею — он служит будущему, техническому прогрессу. И когда Ривьер говорит: «Нужно заставить их жить в постоянном напряжении, жизнью, которая приносит и страдания, и радости — это и есть настоящая жизнь?» — я пола-

гаю, что мысль его вполне реалистична. Что же касается пустыни... не надо воспринимать этот образ слишком географически.

— Не идите на поводу у своего графа. Давайте называть вещи своими именами. Мир расколот? Расколот! Все новое рождается в упорной, часто трагической борьбе. И силы в борьбе разграничены абсолютно точно. Каждый, берущийся за перо, обязан видеть это и понимать. А ваш граф...

— Ну, что вы, ей богу, все повторяете: граф, граф... Лев Николаевич Толстой, между прочим, тоже был графом...

— Минутку! Но кроме того, он удостоился чести быть признанным зеркалом русской революции.

И тут я понимаю — этому человеку я ничего доказать не смогу. Напрасный труд.

— Вы читали «Маленького принца»? — все-таки спрашиваю я, стараясь, чтобы слова мои звучали возможно мягче.

— Нелепая сказка без начала и без конца, без четко выраженной идеи, построенная на весьма сыпучем философском песке.

— В "Маленьком принце" есть математик. Он все считает, считает, складывает, не понимая, для чего. Помните?

— Ну и что? Аллегория? Для большого воображения.

— Простите, - говорю я, вставая, — мне пора. Меня ждет фонарщик. Космос перестал быть сказкой и приходится составлять новое расписание включения звезд. Это очень важно, чтобы звезды загорались и гасли вовремя. Будьте здоровы.

Он смотрит на меня, как на сумасшедшего — сострадательно и брезгливо. А я выхожу на дождь — промокнуть, высохнуть и забыть плоское лицо, золоченые очки, агрессивную тупость. Только вот беда — такое сразу не забывается.

Рассказанное происходило в конце шестидесятых годов.

Говоря обобщенно, плосколицый не одолел Экзюпери. Книги Сент-Экса, начав триумфальное шествие по России, дошли до самой ее глубинки. И сегодня автора у нас любят, ценят, а уж цитируют, как мало кого! Талант? Нет сомнения! Но не только. У него было умное и совестливое сердце, и

Экзюпери, профессиональный летчик, знал как это важно «слышать мотор» — и слышал, и не обманывал себя.

Экзюпери погиб в боевом полете — не вернулся из разведки. Для той работы, что он выполнял в конце войны, Сент-Экс, честно говоря, был уже староват. Но всеми правдами и неправдами добивался права летать. Наберусь отваги сказать: он хорошо закончил жизнь — в полете.

Закончил ли? Так не хочется повторять обкатанные слова и бывшие в употреблении мысли: жизнь этого выдающегося человека продолжается в его книгах, которые служили и служат... Поэтому напомним малозаметный факт из Другого ряда: со дня гибели Экзюпери минул год, когда его старенькая мама получила внезапно коротенькое письмо от сына. «Мамочка! Я бы так хотел, чтобы вы не беспокоились обо мне, и чтобы это письмо дошло до вас. Мне очень хорошо. Совсем хорошо. Мне только очень грустно, оттого что я так давно вас не видел. И я очень тревожусь за вас, моя старенькая, любимая мамочка. Как несчастна наша эпоха*.

Его друзья потратили чуть не сорок лет, чтобы установить по архивам немецкого командования, кто мог сбить Экзюпери. И, как ни невероятно это звучит, докопались. В тот день, в тот час, когда по расчету оборвалась жизнь Экзюпери, в данном районе находилась всего одна пара «Фокке-Вульфов»... Имена летчиков установили. Выяснили — один умер, другой доживает свой век в Германии...

Преданность друзей, о чем говорить, — это замечательно! И все-таки, я думаю, зря старались товарищи Экзюпери, разыскивая его предполагаемых убийц. Напрасно. Всей жизнью, всеми светлыми книгами он отвергал месть. А на войне, как на войне: и те, кто пилотировал «Фокке-Вульфы», делали всего лишь свое профессиональное дело.

Ненависть любовь не украсит.

Будем верны любви.

Уайли Пост

Сын шотландца и индеанки, он родился в Гранд Плейн, штат Техас, закончил среднюю школу, трудился на ферме. Потом уехал в Оклахому, стал работать бурильщиком на нефтяных скважинах. Тут его подстерегла беда, как пишут в официальных документах, в результате производственной травмы Уайли Пост потерял глаз. Ему выплатили компенсацию — две тысячи долларов. И вот на этом витке судьбы, произошло, на мой взгляд, событие почти невероятное — Пост покупает подержанный самолет с твердым намерением жить дальше в авиации!

Выучившись летать в двадцать седьмом году, Пост в чем-то повторяет путь Линдберга: он выступает с акробатическими упражнениями на крыле самолета, прыгает с парашютом, пилотирует для публики.

Потом он работает личным пилотом у миллионера, приобретшего самолет "Локхид-Вега". Машина ему очень нравится. Какое-то время он испытывает самолеты фирмы "Локхид", затем снова возвращается к хозяину. В тридцатом году он выигрывает воздушную гонку на трассе Чикаго-Лос-Анджелес. А вот в следующем году о нем заговорит весь мир. 23 июля он стартует со штурманом Гарольдом Гетти в кругосветный перелет. Через 8 дней, в 15 часов и 30 минут «Локхид Вега» с триумфом приземлится на Рузвельтовском аэродроме в Нью-Йорке. «Исключительные физические и летные качества проявили американцы Уайли Пост и Гарольд Гатти... они покрыли 24880 километров со средней скоростью 200 километров в час. День за днем американцы находились в воздухе по 15 часов и кроме того, они должны были сами производить все наземные работы по обслуживанию машины». Взятые в кавычки строчки - из истории авиации, написанной в Германии.

Двумя годами позже Пост повторил кругосветный перелет в гордом одиночестве. Он летел с 15-го по 22-е июня, используя автопилот и радиокompас. По тем временам это было ново! Полет занял 7 дней, 18 часов и 49 минут.

7 августа тридцать пятого года Уайли Пост и знаменитый клоун Уилл Роджерс — он был еще и большим любителем авиации, взлетели в Сиэтле, намереваясь пересечь Арктику и достичь Москвы. Увы, они потерпели катастрофу в районе мыса Бэрроу.

Уайли Пост был летчиком-рекордсменом по своему призванию и натуре. Он не только участвовал в гонках, дважды опоясал земной шар, он еще и поднимался на высоту 14630 метров и тридцать четвертом году... В разные годы к рекордсменству отношение было разное — победителей и превозносили и, случалось, осуждали — мол, эти люди в погоне за славой и деньгами готовы на все... Мне думается, авиационные рекорды — явление естественное и закономерное. Преодолев какой-то рубеж, осознав, что такая-то высота или скорость стали для него с сегодняшнего дня доступными, человек непременно прикидывает: а насколько можно поднять планку еще?

Новый рубеж — новые усилия. Так и движется прогресс — от вершины к вершине вперед — к горизонту.

Жан Мермоз

Перед вами Мермоз.

«Несколько товарищей, и в том числе Мермоз, основали французскую авиалинию Касабланка-Дакар над непокояемыми районами Сахары. Моторы в то время были весьма ненадежны. В результате аварии Мермоз попал в руки арабов. Они не решились его убить, продержали пятнадцать дней в плену, затем, получив выкуп, отпустили. И Мермоз возобновил полеты над теми же территориями.

Когда открылась южноамериканская линия, Мермоз был, как всегда в авангарде, ему поручили освоить отрезок от Буэнос-Айреса до Сантьяго и после «моста» через Сахару построить «мост» над Андами. Он получил самолет с потолком в пять тысяч двести метров. А вершины Кордильер

вздымаются на семь тысяч! И Мермоз вылетел на поиски проходов. После песков Мермоз вступал в спор с горами, с вершинами, чьи снежные шарфы развеваются по ветру, с заволакивающей землю мглой, этим предвестником гроз, с воздушными течениями такой силы, что, попав в них между грядями скал, пилот как бы вступает в своего рода поединок на ножах. Мермоз вступил в эту битву, ничего не зная о противнике, не ведая, выходят ли живыми из таких схваток. Мермоз "вел разведку" для других...

Освоив Анды, выработав технику перелета через них, Мермоз доверил этот отрезок линии своему товарищу Гийоме, а сам взялся за освоение ночи.

Аэродромы наши еще не были освещены, и в темноте Мермоза встречали на посадочных площадках жалкие огни трех бензиновых костров.

Он справился с этим и открыл путь другим.

Когда ночь была вполне приручена, Мермоз принялся за океан. И в 1931 году почту впервые доставили из Тулузы в Буэнос-Айрес за четверо суток. На обратном пути неисправность маслопровода заставила Мермоза в бурю совершить посадку посреди Южной Атлантики. Он был спасен каким-то судном — он, почта и экипаж».

Я позволил себе сделать эту пространную выписку из Экзюпери. Он был другом Мермоза. Они вместе пересекли Атлантику, когда еще только-только прокладывался регулярный воздушный путь из Европы в Америку, ему — Экзюпери — и карты в руки, тем более, лучше Экзюпери не написать.

Можно долго и убедительно рассказывать о летном ремесле, о самой, так сказать, сути нашей профессии, а можно отстраненно взглянуть на судьбу Жана Мермоза, так точно очерченную в скупых строчках его лучшего друга, и, мне думается, все станет ясным.

Экзюпери обронил вроде невзначай: «Благодаря самолету мы узнали прямой путь». За этой афористической строкой раскрывается особенный мир, он принадлежит не только тем, кто летает, он создается воздушным братством, существующим по своим законам.

Как ни горько, о прокладывающих прямой путь, об открывающих особый мир, мы вспоминаем чаще всего, когда они улетают от нас навсегда.

7 декабря 1936 года летающая лодка «Латекоер-300» в двадцать четвертый раз пересекла океан... истек двадцать один час полета... И молчание. «Судьба вынесла свой приговор — и никто больше не властен его изменить: то ли железная рука принудила экипаж к неопасной посадке, то ли разбила самолет. Но тем, кто ждет, приговор не объявлен... Мермоз почил, свершив дело своей жизни, подобно тому, как жнец засыпает в поле, аккуратно связав последний сноп».

Ричард Бэрд

Ричард Эвелин Бэрд был назван в американской прессе адмиралом двух полюсов и Атлантики. Хлестко, рекламно и... заслуженно: 9 мая 1926 года он с пилотом Флойдом Беннетом на трехмоторном «Фоккере F VII-3М» за пятнадцать с половиной часов покрыл расстояние в 2600 километров, развернулся над вершиной мира, и вернулся на свою базу, расположенную на Шпицбергене. Год спустя (29 июня — 1 июля) в компании Берта Акоста, Бернта Балкена, Джорджа Нейвилла, Бэрд перелетает через Северную Атлантику, а в ноябре 1929 года достигает Южного полюса. В этом продолжавшемся восемнадцать с половиной часов полете его сопровождают Балкен, Юне и Мак-Кинлей...

Так что пышный титул репортеры сочинили по заслугам. Но до того, как это случилось, была Военно-морская академия в Аннаполисе, куда двадцатичетырехлетний Бэрд поступил еще перед началом первой мировой войны. Именно здесь он и начал интересоваться авиацией, набиравшей в ту пору размах, превращавшейся из дорогостоящего вида спорта в орудие познания мира... В день, когда молодой моряк впервые появился на аэродроме, чтобы приступить к практическому обучению, на глазах у него произошла катастрофа. Было бы, пожалуй, не удивительно, если бы такое

начало отвратило новичка от летного дела. Бэрд же, в силу своего характера, приложил максимум усилий, чтобы разобраться в причине несчастья, понять смысл печального события. И вот какой вывод сделал: чтобы успешно летать, надо самым тщательным образом готовиться к каждому полету. Этому правилу он, став авиатором, неукоснительно следовал до конца жизни. А жизнь его отмечена не только уже упомянутыми сверхперелетами, но и сложнейшими Антарктическими экспедициями, проведенными в 1928-29, 1933-35, 1939-41, 1946-48 годах. Стоит отметить особо - в 1934-35 годах Бэрд отжимовал в одиночестве. А это, по свидетельству бывалых полярников, испытание даже для очень сильного человека — из труднейших,

Флойд Беннет — первый пилот и друг адмирала — погиб вскоре после того, как они с Бэрдом достигли Северного полюса. Надо ли говорить, как бывает сложно втиснуть в экспедиционный самолет лишний килограмм груза? Когда Бэрд на «Жозефине Форд», так он назвал свой самолет, стартовал к Северному полюсу, имея сто сорок килограммов продовольствия на борту, машина оторвалась только со второй попытки, после того как летчики пожертвовали частью своих припасов. Берт Балкен, заменивший Флойда Беннета в полете к Южному полюсу, вез среди прочего мраморную плиту с выбитым на ней именем Флойда Беннета. Плиту сбросили над полюсом. Это были знак уважения, подтверждение верности дружбе, символ нерасторжимости воздушного братства...

В годы, когда Бэрд складывался как исследователь и авиатор, Америку, можно сказать, охватила эпидемия воздушных безумств. При громадных скоплениях публики выступали разного рода летающие цирки — акробаты кувыркались на крыльях низко пролетавших самолетов, отчаянные воздушные ковбои гарцевали верхом на фюзеляжах, на плоскостях играли в теннис, имитировали гольф, перемещаясь на верхних крыльях двух параллельно летящих бипланов. Все это безумие тщательно фотографировалось, снималось для кино, работало, в конечном счете, на рекламу. Бэрда эти игры миновали. Он готовил себя к научной деятельности,

составной частью которой должен был стать самолет — средство преодоления пространства, машина, награждающая человека особой точкой зрения.

У Бэрда, как, вероятно, у всякого незаурядного человека, были не только друзья и последователи, но находились и недоброжелатели, завистники, просто мелкие людишки из породы склочников. Не один год велись разговоры: а был ли Бэрд на Северном полюсе? Брался под сомнение его бортжурнал, ломались копыя в бесплодных по большому счету спорах... Но уж такова судьба лучших — терпеть от худших.

На карте Земного шара есть теперь Земля Марии Бэрд, на антарктическом материке постоянно действует научно-исследовательская станция «Бэрд». Это вот существенно. Это надолго, навсегда. Это свидетельство: Бэрд не зря жил, рисковал, летал, мыслил, писал книги.

Все, кто лично встречался с Бэрдом, свидетельствуют — он был доброжелательным и остроумным. Человеку такого масштаба и популярности приходилось постоянно давать интервью, отвечать на самые неожиданные вопросы. Как-то Бэрда спросили, что или кто способствует его неизменным удачам? Он не назвал мифологического воителя, не вспомнил никого из героев древности, а сказал: «Мною предводительствует Жюль Верн». Возможно ли не симпатизировать человеку, следующему к цели под знаменем Жюль Верна — фантаста, романтика, неутомимого выдумщика?

Эмилия Эрхарт

Среди имен летающих женщин, услышанных еще в юности, мне особенно запомнилось имя Эмилии Эрхарт, пилота чрезвычайно популярного в Америке. Впервые она во всеуслышание заявила о себе летом 1928 года, когда на трехмоторном "Фоккере" вместе с пилотом Вольмером Штульцем пересекла в беспосадочном перелете Северную Атлантику. Женщина над океаном — она была первая — в те годы это звучало вызывающе, неожиданно, интригующе.

Двадцатого — двадцать первого мая тридцать второго года Эрхарт вновь перелетает Атлантический океан, на этот раз в гордом одиночестве, на самолете «Вега» фирмы «Локхид». Проходят всего три месяца и снова на «Локхиде» она пересекает Соединенные Штаты: Нью-Йорк — Лос Анджелес.

Откровенно говоря, я не поклонник женского увлечения авиацией, мне никогда не казалось, что рекордные полеты, затяжные прыжки с парашютом — лучшее средство для утверждения женского равноправия. Может быть, кто-то и сочтет меня старомодным, но все равно скажу: женщина пилот — исключение из правила. Счастливое или нет — судить не берусь, а вот что это аномалия, утверждаю. Лично у меня летающие дамы всегда вызвали в первую очередь сочувствие...

Вглядываясь в миловидное лицо Эмили Эрхарт, стараюсь вообразить, как эта хрупкая женщина смогла найти в себе силы, чтобы просидеть не разгибаясь восемнадцать с лишним часов в тесной кабине, пилотируя свой самолет на маршруте Гавайи — Калифорния?

Что вело ее — честолюбие, корысть, жажда славы? — не похоже. И вот почему: когда Чкалов прилетел в США, перемахнув со своим экипажем через Северный полюс и понаделав невиданного шума в Америке, он невольно основательно навредил Эрхарт, вытеснив сообщения о ее первой в истории женской «кругосветке» с первых полос падких на сенсацию газет. Эрхарт уже начала свой путь на красавице "Электре", и американцы насторожились. И вот такой пассаж... Тем не менее — Эрхарт прислала телеграмму с приветом русским коллегам, совершившим беспримерный перелет, она желала им здоровья, счастья, всего самого доброго и выражала надежду, завершив свой маршрут, лично обнять героев.

Не обняла.

Взяв курс на Тихий океан в очередном этапе своего стремительного маршрута, она никуда никогда не прибыла.

Говорят, риск — благородное дело. Пожалуй, это слишком универсально сказано. Риск бывает всякий — и благородный, и разумный и, что называется, по пьяной лавочке. Все

не просто, все не в одну краску. Одно не вызывает у меня сомнения — риск придает специфический вкус жизни, прибавляет аппетита, это как перец в еде — когда в разумной порции, замечательно, а ежели с перебором — не проглотить.

Эмилия Эрхарт была рискованной женщиной и настоящим пилотом. За это ей и память, и слава, и уважение.

Валерий Чкалов

Наверное, я не ошибусь, если скажу: в довоенные годы самым популярным летчиком в стране, личностью, при жизни возведенной в ранг легендарного героя, был Чкалов. Все мое поколение летчиков, начинавших летать в конце тридцатых годов, было рекрутировано в авиацию не без его влияния. Мало кто мог себе позволить сказать: буду как Чкалов, но тайно об этом мечтало большинство мальчишек. Преданность кумиру тех лет я сохранил и поэтому, когда пришло время, отважился написать о Чкалове.

«Бессмертный флагман» — маленькая книжечка, посвященная памяти Валерия Павловича — вышла в конце семьдесят четвертого года, и сразу я стал получать читательские письма. Это очень характерные, весьма заинтересованные, порой трогательные послания. Кто-то рассказывал о своих встречах с Чкаловым и горько пенял автору, что он, то есть я, «не использовал уникальнейший материал, сохранившийся в памяти со времени подготовки исторического перелета Москва — Петропавловск-на-Камчатке — остров Удд». Речь шла, заметьте, о материале, которым располагал сам автор письма. Кто-то уточнял малюсенький факт из биографии Чкалова, так сказать, дорисовывал отдельную черточку и настоятельно просил внести соответствующую поправку при повторном издании книжечки. Очень многие, особенно ребята — следопыты, настойчиво требовали сообщить им адреса родных и близких Валерия Павловича, «так как раздобыть хоть какие-то фотографии нашего прославленного героя другим путем просто невозможно...»

Письма были сердечные, немного грустные в своем большинстве но, если говорить честно, ничего неожиданного в себе не таили. Чкалова помнили, Чкалова любили.

В числе прочих пришла весточка из Ленинграда. Незвестный мне Гарольд Иванович Озолинг писал: «...совершенно для себя случайно сделался наследником семейной реликвии — жестяной коробки с кинолентой. По домашнему преданию, пленка эта была привезена из США в 1937 году. Помнится, говорили, будто на той пленке Чкалов...

Коробку берегли, хотя чкаловского изображения никто не видел: не было восьмимиллиметрового проектора... А потом война... потом блокада...»

Вскоре в Москву приехал владелец пленки и жестом шаркающим и совершенно неожиданным вручил мне блестящую коробку:

— Берите и владейте! - Сказал Гарольд Иванович. — Вы на Чкалова всю жизнь молились... Кто знает, может, что-нибудь на пленке и сохранилось.

Позвонил директору НИКФИ — Научно-исследовательского кино-фотоинститута — Олегу Ивановичу Иошину и, волнуясь, стал объяснять:

— Понимаю... вы не обязаны, но это же Чкалов! Ваш институт, я знаю, сумел восстановить пленку 1907 года с Львом Николаевичем Толстым... Так что вы должны войти в положение...

- Приезжайте, - сказал Иошин, - посмотрим.

Прошло несколько месяцев. И вот, наконец, позвонил мне Исидор Миронович Фридман, человек, который восстановил пленку седьмого года с изображением Толстого, и сказал:

— Жду вас. Не много, увы, но, что смогли, сделали... Пленка любительская, как-никак блокаду пережила, так что сами понимаете...

В эти дни Валерию Павловичу исполнилось бы семьдесят пять. Его нет с нами, но к нам вернулась еще одна неповторимая чкаловская улыбка.

Короткий текст и две фотографии я опубликовал в феврале 1979 года. Наверное, мимо сегодняшнего читателя не

пройдет некоторый избыток многоточий, присутствовавший и той заметке. Увы, многоточия не результат небрежности и не случайность — они знаки времени.

Пленку из Штатов привез родственник Гарольда Ивановича Озолинга, работавший в свое время кем-то при военном атташе. На вокзале в Питере его, этого родственника, арестовали. И как-то так вышло, что один из его чемоданов, очевидно, по недосмотру не конфисковали. Там и оказалась пленка. На семейном совете решили спрятать коробку подальше: мало ли что в ней могло быть. Мать арестованного закопала коробку, обернув ее в бумагу и клеенку, в дальнем уголке дачного огорода. Не хочу ничего додумывать. Рассказываю со слов Гарольда Ивановича, как все ему запомнилось.

В Феврале 1979 года "Огонек" охотно напечатал неизвестные снимки Чкалова, приурочив публикацию к семидесятипятилетию со дня рождения. Что же касается многоточий — это была "работа" редакции.

В таинственной кассете обнаружили изображения не только Чкалова и его экипажа, но еще и прилетевшего следом за Валерием Павловичем в США — Громова. Эти фотографии никогда и нигде до сих пор не печатались.

Чкалов, Громов в Советском Союзе были летчиками прославленными. О них писали, снимали фильмы, их, можно сказать, канонизировали при жизни. Жизнь при этом текла странно, как-то противоестественно.

Спустя годы в Чернигове знакомая заведующая библиотекой полупшепотом говорила мне:

— Нам предписали уничтожить книгу "Чкалов"... там, видите ли, на первом листе портрет Сталина напечатан. Глупо же из-за этого жечь издание. Я книжку припрятала. Хотите подарю?

Политика — совершенно не мое дело. И если тут есть некоторый, так сказать, политический душок, тому одна причина — все в моем семейном альбоме обязательно должно дышать правдой.

Основоположник отечественной школы летных испытаний Михаил Громов, самый популярный испытатель стра-

ны Валерий Чкалов, их верные ученики и последователи профессионально служили и служат правде. Ведь в этом и скрыт смысл ремесла летчика, подвергающего самолет испытанию, — узнать о новой машине только правду, всю правду и никакими предположениями не подменять факты.

Дуглас Бейдер

В какой раз взглядываюсь в это открытое, праздничное лицо, и снова ловлю себя на навязчивой мысли — такого не может быть... Впрочем, наверное, правильное рассказать все по порядку.

Дуглас Роберт Стюарт Бейдер родился в 1910 году, когда Луи Блерио уже пересек Ла-Манш, когда Ари Фарман успел установить и побить целую кучу авиационных рекордов, когда отшумела первая Реймская неделя — всесветный парад авиационных сил. Свой самый первый самолет Дуглас хорошо запомнил в лицо — «Авро-504». Правда, Бейдеру удалось только полюбоваться машиной — в тринадцать лет в авиашколы не принимают. Взяли — в восемнадцать. Вот тогда он и полетел на «Авро-504», платя за обучение в школе кадетов в Крэнзуэле сто пятьдесят фунтов стерлингов в год и получая четыре фунта в месяц на карманные расходы. Обучение продолжалось два года. Школа, как всякое военное учебное заведение, отличалась довольно строгими порядками, что, впрочем, не мешало курсантам эти самые порядки нарушать. Порой нарушения были, мягко выражаясь, несколько неожиданные. Скажем, на ручке управления в передней кабине завязывался платок, курсант, самостоятельно пилотирующий «аврушку» из задней кабины, должен был в полете перебраться на место инструктора, развязать платок и вернуться на свое место. Удивительно — при исполнении этого абсолютно циркового номера никто не сорвался с фюзеляжа летящей машины, не разбился насмерть. Но что, пожалуй, еще более удивительно — ни один из товарищей Бейдера не «настучал» начальству о такого рода диком способе проверки смелости

будущих асов ее величества. Видать представление об офицерской чести в Королевских военно-воздушных силах Великобритании стояло на должном уровне.

После окончания летной школы Бейдер получил назначение в 23-й авиаполк, летчиком. Судя по тому, что уже через год он участвовал в показе авиатехники на выставке в Хендоне и перед стами семидесятью пятью тысячами собравшихся зрителей демонстрировал парный пилотаж (с Харри Дзем), Бейдер не терял времени зря — это, во-первых, а, во-вторых, не приходится сомневаться — летным талантом бог Дугласа не обидел. Обычно к показательным полетам, да еще в таких ответственных случаях, как всемирно известная выставка в Хендоне, идут годами.

«Дэй и Бейдер представили самый волнующий спектакль, когда-либо виденный на авиационной выставке. Десять минут были наполнены чистейшим искусством синхронного полета...» Так сообщала «Тайме», назвав выступление этой пары «событием дня».

Великолепный старт Бейдера был омрачен в черный для него день 14 декабря 1931 года, когда он чудом остался жив, столкнувшись на своем "Бульдоге" с землей. Расплата за ошибку в технике пилотирования оказалась чудовищной — ему ампутировали обе ноги.

Через семь месяцев после случившегося, он заставил себя встать — на протезы и пойти. Чуть позже сел за руль автомобиля, а еще спустя некоторое время настоял на проверке техники пилотирования. Проверяющий признал — полет выполнен блестяще! На радостях его было назначили в Центральную летную школу, но очень скоро в полетах отказали. Почему? А потому, что такого в Королевских военно-воздушных силах еще не случалось... никакими инструкциями и правилами не предусмотрено, чтобы без ног... Его назначают на нелетную должность. Кадровики спокойны, они поступили так, как должно кадровикам. Но Бейдер тайком подлетывает: душа летчика жива! Ему дают выговор: порядок надо блюсти, а чуть позже и вовсе увольняют из армии.

Бейдеру двадцать два, он в отставке.

Можно представить, как обидно было ему шуршать бумажками в «Азиатик Петролеум компани», ощущая себя чиновником, клерком, ему — птице со связанными крыльями! В пору, когда Гитлер вторгается в Чехословакию, Бейдер возобновляет свои хлопоты, надеясь, использовав момент, восстановиться на летной работе. Но летать ему позволяют только после того, как Чемберлен официально объявляет о состоянии войны с Германией.

После перерыва в летной работе без малого в восемь лет, 27 ноября 1939 года, он снова садится в кабину «Авро-Тюдор». Восемь лет — это не много, а очень много, и надо обладать великолепными летными способностями, громадной волей, чтобы уже через две недели сменить тренировочный самолет на боевую машину. Особенно если принять во внимание, что эти годы авиация не стояла на месте, истребители стали совсем непохожими на те, что, пилотировал Бейдер, служа в двадцать третьем авиаполку.

Из аттестации, полученной Бейдером при переучивании: «Этот офицер исключительно хороший пилот... очень способный и будет идеально подходить для полетов на односторонних истребителях».

Мне пришлось заглянуть во множество аттестаций, но подобной, признаюсь, не могу припомнить. Если же принять во внимание, что «этот офицер» летал без обеих ног, могу только одно сказать — чудо!

«Я совершенно согласен с предыдущими выводами. Когда летишь с ним, совершенно невозможно вообразить, что у него протезы обеих ног. Он полностью достоин доверия, обладает отличным здравомыслием и чувством воздуха. Его полет, включая высший пилотаж, очень плавный и аккуратный. Я никогда не встречал более энергичного пилота. Он создан для полета». Так неожиданно эмоционально прозвучала резолюция старшего начальника, наложенная на характеристику Бейдера. Вот вам, кстати, и прославленная английская сдержанность!

В учетной карточке Бейдера была такая непривычная для нас графа: «Возможности, как пилота». Старший начальник собственноручно вписал: «исключительные».

Боевая страда начинается для Бейдера над Дюнкерком, он командует здесь эскадрильей, чуть позже — двенадцатой группой, показывая себя не только блистательным пилотом, но и толковым командиром-тактиком. С июня по декабрь 1940 года его эскадрилья сбивает 67 самолетов противника, потеряв пятьдесят летчиков в боях и одного из-за адского тумана...

Знали ли немцы о Бейдере, охотились ли за ним лично, мне не ведомо, известно только, что в июле 1941-го "Мессершмитт-109" рубанул винтом по хвосту его «Спитфайера», и Бейдеру ничего не осталось, как выброситься из разваливающейся машины с парашютом. Немцы глазам своим не поверили, обнаружив протезы. Бейдера поместили в госпиталь. Оглядевшись, оценив обстановку, он сделал попытку бежать из плена. Но неудачно. Поймали и отправили в концлагерь Миранда, где он пробыл до конца войны, когда его освободили войска союзников.

А теперь попробуйте догадаться, как он зажил, вернувшись домой, когда война осталась позади, когда за плечами был плен и все связанные с этим мучения?

«Шелл компани» представила Бейдеру одномоторный «Проктор», как было официально объявлено, — для деловых поездок. И он за короткий срок облетел по поручению компании пятьдесят стран.

Надеюсь, вы не пропустили мимо внимания слова, что были приведены раньше — «обладает отличным здравым смыслом и чувством воздуха». Подумаем вместе, как расшифровать это странное понятие — чувство воздуха? Может быть судьба самого — Бейдера и есть наилучшее объяснение, которому я никак не могу найти подходящих слов?

Дуглас Роберт Стюарт Бейдер скончался от сердечного приступа 4 сентября 1982 года за рулем своего автомобиля. Это случилось в Лондоне. В некрологе отмечалось — он одержал в минувшей войне свыше двадцати побед в воздушных боях и занимал восемнадцатое место среди пилотов-испытателей Королевских воздушных сил...

Сергей Анохин

Как гласит аэродромная легенда, тот день начался общим брюзжанием собравшихся в летной комнате испытателей и весьма цветистыми поношениями министра авиационной промышленности, чей приказ был вывешен на стене. А суть этого словоблудного документа сводилась к тому, что расценки на испытательные полеты снижались почти вдвое. Идеализма летчикам всегда хватало, но никакой идеализм не бывает беспредельным. Кому может понравиться, когда ты привык зарабатывать — именно, зарабатывать, а не получать — вполне прилично, вдруг лишиться половины честного дохода?!

И тут в летной комнате появился Анохин. Все разом притихли, заинтересованно ожидая его реакции. Анохин пробежал одним глазом приказ, вызвавший всеобщее неудовольствие, вздохнул и сказал: «Да-а, теперь придется летать в два раза больше». Если даже Анохин не произносил в действительности эти слова, если слова приписаны легендой, все равно и тихая реакция и негромкое высказывание абсолютно соответствуют сути этого летчика и этого человека.

Обычно, когда о нем пишут или рассказывают, а писали об Анохине, во всяком случае при его жизни, довольно часто, напирают на «эпизоды» из летной практики — как спасался из штопорившей машины, как горел в воздухе, как намеренно разваливал в полете планер... Выбирают случаи поострее, чтобы читателю было за летчика страшно. Вероятно, при этом ориентируются на читательские запросы — они, читатели, мол любят гладиаторские ужасы, они сильно уважают суперменство, им нравится смакование рискованных ситуаций. Во-первых, позволю заметить — я лучшего мнения о читателе. Во-вторых, мне кажется, риск бывает вынужденным — более или менее оправданным, случается, и совсем неоправданным — но никогда риск не доставляет удовольствия рискующему, если, конечно, он нормальный, психически здоровый человек. И потом — надо ли так старательно подчеркивать очевидное? «Для летчиков-истребителей риск погибнуть в мирное время в 50 раз выше по срав-

нению с летчиками гражданской авиации... за период с 1950 по 1970 год военно-воздушные силы США в результате катастроф потеряли 7850 самолетов, при этом погибло 8600 летчиков».

Привожу чужие данные за неимением отечественной статистики.

Американский летчик-испытатель У. Бриджмен писал, что во время освоения реактивных самолетов только на военно-воздушной базе Эдвардс за девять месяцев погибли 62 летчика-испытателя. Сам Бриджмен тоже оказался жертвой, пополнив поминальный список базы Эдварде.

Будем считать установленным фактом: работа летчика-испытателя рискованная работа. Утверждение это не требует дополнительных доказательств и леденящих душу примеров.

Помню, как чествовали Анохина по случаю «круглой даты», скорее всего это было пятидесятилетие. В доме авиации собралось сотни две человек. Как в таких случаях полагается, говорили задравные речи, желая юбиляру здоровья, успехов, новых выдающихся достижений. Признаюсь, я не люблю подобных церемоний, может быть поэтому передаю обстановку чествования несколько предвзято. Извините.

Одно выступление однако мне не только запомнилось, по и понравилось. На трибуну вышел старый товарищ Анохина, держа в руках большой нескладный сверток. Хитровато поглядев в зал, он начал медленно сдирать газету за газетой, в которые был обернут его подарок. В зале сделалось шумновато, флюиды нетерпения ощутились вполне явно. Наконец на пол упала последняя газета, и все увидели здоровеннейшего резного орла, широко раскинувшего свои деревянные крылья. Публика засмеялась, аплодируя, а старый друг сказал:

— Сережа, если ты не научишь его летать по-человечески, так ведь никто не научит. — Помолчал и добавил: — Летай долго, Сережа.

И еще запомнилось. Вот уже были произнесены все речи, все адреса и памятные подарки вручены, со своего места поднялся сам Анохин и пошел не к трибуне, а в публи-

ку. Он остановился перед седой женщиной, поклонился ей, почтительно, как-то по-крестьянски и сказал:

— Спасибо, мама... И всем, кто пришел, большое спасибо.

Он пролетал долго, пролетал так, как дай бог, пролетать каждому. Мне всегда хотелось понять, да и сегодня все еще хочется, почему Анохину удавалось почти невозможное, что хранило этого невероятно удачливого человека в самых немислимых обстоятельствах? И может, подробное, очень доскональное описание сего лишь одного анохиного взлета поможет вам приблизиться к ответу на это мое «почему».

Если память не изменяет, он вырулил тогда на суховском истребителе. Опробовал еще раз двигатель и запросил разрешение на взлет. Набирая обороты, взвыла турбина, машина стронулась с места и, увеличивая скорость, побежала вдоль бетона. Когда самолет бежит по земле, его крылья обтекают встречный поток воздуха и они начинают работать — чем стремительнее набегают на крыло воздух, тем значительнее делается подъемная сила. Крылья напрягаются, селятся оторвать машину от тверди, вывесить ее, преодолеть силу земного притяжения. Идет борьба.

И в этой схватке наступает одно крохотное, быстротечное мгновение, когда стойки шасси делаются как бы длиннее, еще чуть и вес самолета уравнивается величиной подъемной силы, колеса перестанут нести на себе тяжесть машины... В этот миг Анохин переводит кран уборки шасси в положение «убрано», и стойки будто подламываются, и колеса, кажется, брезгливо оттолкнувшись от бетона, уползают в купола на фюзеляже. Скорость нарастает еще стремительнее, зазор между самолетом и летным полем сохраняется ничтожным, пока Сергей Николаевич не ставит машину в зенит и не уходит с аэродрома безукоризненной свечой.

Так, во всяком случае на моих глазах, взлетал только Анохин. Примите во внимание, он взлетал на опытной машине, совершая на ней второй, третий всего полет. Не стану утверждать, будто никто на свете не способен был повторить такой взлет, если Рихтгофен подхватывал носовой пла-

ток с летного поля приделанным к консоли крыла крючком, если Анисимов производил приземление с переворота, если Голофастов штопорил на «Аэрокобре» так, что после вывота до земли оставались — ноль целых метра, то такое утверждение могло бы кого-то обидеть, набросить тень на побратимов Анохина, а это, как я надеюсь, вы понимаете, не входит в мои намерения.

Взлет, что я старался описать для вас с возможной точностью, многое объясняет. Летные испытания требуют не присутствия летчика в полете, не простого отличного владения машиной, которую он экзаменует, а слияния человека с вроде бы бездушным летательным аппаратом. Утверждаю: бездушных самолетов не бывает. У каждой машины свой характер, свой нрав, свое особое "я". Так вот, у летчика-испытателя Анохина был несравненный талант ощущать это "я" машины, не ломать характер самолета, а находить его понимание.

Однажды в чисто авиационной компании, где все знали друг друга, где кое-кто делал хорошую мину при неважнецкой игре, где из отношений не исключалась зависть — в конце концов испытатели не боги — я высказал о Сергее Николаевиче примерно то, что теперь написал. И тогда старый седеющий воздушный волк изрек:

— Э-э, Толище, это уж слишком. Анохин — твоя слабость.

Не хочу скрывать. Слабость. Я очень любил его, мысленно прощал многие его недостатки, закрывал глаза на его несовершенства и всячески восхищался его достоинствами. Именно так.

Наша последняя встреча прошла в моем доме, в пору для Анохина не лучшую. После смерти Сергея Павловича Королева, очень Анохина поддерживавшего и уважавшего, Сергея Николаевича от космических тренировок отстранили. Доводы выглядели вполне благовидно: не те уже годы, чтобы штурмовать космос, да и побережь надо такого человека. Анохин тосковал. Это невозможно было не почувствовать с первого взгляда. К нам он забежал, что называется, на огонек. Разговор пошел довольно пестрый. Помнится, не

склонная к снисходительности в оценках людей, моя жена сказала что-то весьма решительное о нашем коллеге испытателе. Сергей Николаевич поморщился, но спорить не стал, а сделав деликатную паузу, стал характеризовать своих товарищей летчиков-испытателей. Боже мой, как это было неожиданно и поучительно! Ни об одном он не сказал ни единого худого слова. Точно, коротко, предметно представлял Анохин сильные, самые сильные, невероятно сильные стороны тех, с кем его сводила авиационная судьба. Попытка моей жены настоять — но ведь у любого человека есть и минусы? — успеха не имела: Сергей Николаевич упорно оставлял все, что могло быть помечено знаком минус внутри скобок, вынося на первый план заслуги, сильные стороны, положительные качества, оригинальные особенности каждого, о ком только заходила речь.

И еще запомнилось — он ни словечком не коснулся своих неудач, хотя отстранение от тренировок, лишение надежды слетать в космос переживал сильно. В тот вечер мы пили не только чай, что, впрочем, совершенно не мешало ему сохранять нить в разговоре, не уступая, когда мы пытались гнуть свое. Неожиданно он сказал:

Вот бы на Бермудский треугольник слетать...

В ту пору как раз много писали о тайнах этого загадочного района земли, о бесчисленных кораблекрушениях, о пропавших в нем самолетах.

— Слетать — и что? — Спросил я, стараясь понять, чего ему там может быть надо.

— Неизвестное — всегда казалось мне интересным. Представь — никто ничего не знает, а ты узнаешь...

И мне вспомнилось, как однажды, рассказывая о своем детстве, Сергей Николаевич с усмешкой поведал такой эпизод: ночью, зависнув под мостом, раскачиваясь на руках, он перебирался через речку. Для чего? Тренировал в себе смелость.

Услыхав о Бермудском треугольнике, подумал: в нем еще живет детство. И на чествовании в доме авиации он обратился к старушке матери советом по-ребячьи — мама.

Как самонадеянны и глупы мы бываем, маскируя наши чувства.

Кто придумал: истинные мужчины не плачут? Истинные мужчины тверды и сдержанны, они умеют прятать свои чувства. А я вот не хочу! Не верю в мудрость сухарей. И не вижу причин скрывать — я очень любил Анохина.

И всем говорю: это грех — не любить летчиков.

Пожалуйста, не удивляйтесь — тут же нет конца! У семейного альбома при жизни хозяина и не может быть последнего листочка. Пока длятся встречи и дружеское общение, пока не погасло любопытство, альбому полниться, охватывая круг новых лиц.

В самом начале я просил не спрашивать, почему в альбоме нет того или иного вполне заслуживающего внимания лица, надеюсь, я могу теперь не извиняться за отсутствующих, многие из которых наверняка достойны занять почетное место в вашем собрании.

Как идея — продолжить мой альбом?

Если здание вырастает из кирпичиков, то история складывается из памяти о тех, кто был, кто любил, ненавидел, рисковал, побеждал, ошибался, жертвовал собой, верил и надеялся. Согласны?

Впервые сложив стопкой двадцать пять портретов, определивших потом лицо этой книги, взглянув на них купно, я подумал: как же многое объединяет этих людей столь разных судеб, живших не в одно время, не в общих границах, говоривших на непохожих языках, принадлежавших к разным сословиям, опутанных своими условностями и предрассудками. И все равно — они едины. Их сводит — боюсь это прозвучит выпрепно — но ведь понятие небо имеет и вполне будничным смысл: небо — место работы всех авиаторов. Трудной работы повышенного риска: взлетов, на обочину не съедешь и, задрав капот, в моторе не покопаешься. Когда стрелочка указателя скорости подбирается к отметке **1000** — я это испытал на собственной шкуре — а высоты всего ничего, с десятков метров, земля утрачивает лицо, угрожающе мелькая пестрой подмалевкой, лишает тебя всякой воз-

возможности расслабиться. И, не дай бог, тут нарушить главное правило авиации: приняв однажды решение, даже худшее из возможных, изменить его...

И высота — фактор особенный. Повторяю: перешагнув тысячу одиннадцать метров, дыша с помощью обледевающей кислородной маски в открытой кабине, никто не склочничает, не сочиняет анонимок. Высота делает человека лучше.

А еще скажу: каждый полет имеет непременно точную цель и всякое действие в полете — ясный смысл. Вот ради этого стоит терпеть и тупость и перестраховку, вынуждающих летчика рисовать пропасть бумаг, которые востребует начальство, когда что-нибудь складывается не так. «Вот, — козырнет небольшой начальник начальнику, что выше, — мы его готовили в строгом соответствии с наставлениями, инструкциями и вашими ценными указаниями... Нарушил... Сам виноват...»

Но и это не главное затруднение в нашем ремесле. Первые десять типов самолетов можно освоить за счет школьного запаса информации, а дальше — гонись и гонись за новизной. Я застал время, когда все летали без радио. Земля командовала небом с помощью сигнальных ракет и полотнищ попхем (вы и слова такого, уверен, не слыхивали). У этого полотнища отворачивались клапаны, они образовывали причудливые фигуры — каждая соответствовала определенной команде... Помню и первые авиагоризонты. Мы их сильно опасались — верить не верить? Мне досталось убирать шасси ручной лебедкой, всякий раз опасаясь, как бы трос не соскочил с капризного барабана, как бы не сунуться мордой в землю — убирать колеса низко считалось особым шиком.

Наверное, я говорю не совсем то, что следовало бы сказать во славу ремесла, но не могу иначе: летание не терпит даже наималейшего обмана.

Оторвавшись от земли, ты творишь правду: обманом не пробить облаков, не перешагнуть через горную вершину, не опоясать земной шар в беспосадочном полете. Вот, собственно, и все, о чем я хотел поведать моим семейным альбомом тем, кто идет нас сменять.

САМОЛЕТЫ НАШЕЙ СУДЬБЫ



Дидье Дора, известный деятель французской авиации, увековеченный Антуаном де Сент-Экзюпери, очень, на мой взгляд, точно определил: «Летчика делают небо и самолет». Честное слово, лучше не скажешь! И никакие хлопоты недавних полтотделов, никакое бумажное шуршание, творимое в угоду ближнему и дальнему начальству, ничего всерьез не меняют. Только машина и небо возносят или низвергают пилота, казнят или милуют. Поэтому, думаю, всякое правдивое слово о самолете не должно оставлять безразличными летавших, летавших и особенно тех, кто пока еще собирается в полет.

Как, однако, отобрать главных героев для задуманного повествования? Крылатых машин построено много тысяч, все они очень разные: у самолетов, как и у людей, случаются совсем непохожие судьбы. Что же делать? Может быть, отдать предпочтение долгожителям или рассказать о едва мелькнувших под облаками самых оригинальных конструкциях? Остановиться на признанных "рекордсменах" или, напротив, вспомнить самых безвестных тружеников неба, так неблагодарно позабытых потомками?.. Прикидываю так, прикидываю этак и — не нахожу решения.

А не позволит ли строгий читатель поступить несколько несуразно — я бы с удовольствием рассказал о самолетах, которые лично мне очень нравятся. Именно так — познакомьтесь с машинами, любезными душе старого пилотаги. Это вовсе не означает, что я представлю здесь "самые-самые" летательные аппараты. Никто ведь не станет утверждать, что любить можно только красивейших, уважать — умнейших,

аплодировать— талантливейшим. И речь я поведу не научную, претендующую на истину в последней инстанции, а вполне обыденную, как говорят о друзьях, о добрых знакомых, о почему-то запомнившихся тебе прохожих...

Главный богатырь

В то лето мощные "глушилки" еще не давали нам слушать зарубежное радио, но в благословенный эстонский лес, где я проводил отпуск, чужие «голоса» все-таки порой прорывались. Здесь я и услышал однажды дивную русскую речь, особый родной язык старых интеллигентов дореволюционной России. Неизвестный приветствовал Андрея Туполева, отдавая дань высокому уважения своему «талантливому собрату и коллеге»... Я не сразу понял — говорит Игорь Сикорский, говорит из-за «моря-окияна» наш знаменитый соотечественник, ставший гордостью Америки и упорно долгие годы отвергавшийся на родине. Подумалось тогда, в глухом эстонском лесу, как же бесцеремонно долго мы лицемерили, опуская имя конструктора и первого летчика-испытателя такого замечательного самолета — «Илья Муромца», как малодушно повиновались воле узколобых политических погонял...

Свой самолет Сикорский начал строить незадолго до первой мировой войны. Окрестили машину «Илья Муромец». Выпускали, модифицируя, не один год, так что сегодня совершенно невозможно привести точные данные — параметры самолета не один раз менялись. Поступлю осторожно и скажу так: размах верхних крыльев биплана «Илья Муромец» достигал 32, а нижних - 22 метров, длина фюзеляжа колебалась от 17,1 до 23,5 метров. Масса конструкции превышала 3000 килограммов, а максимальная полезная нагрузка составляла 2,5 тонны. Самая большая скорость одной из модификаций приближалась к 140 километрам в час. Предельный потолок был зафиксирован — 4000 метров. Продолжительность полета достигала 6 часов. Думаю, эти данные никого не оставят равнодушным, стоит только

вспомнить о времени рождения главного богатыря молодой российской авиации. Напомню: впервые самолет оторвался от земли в 1914 году!

Автор "Ильи Муромца" Игорь Иванович Сикорский вскоре после революции покинул Россию и, как я уже сказал, был на долгие годы «наказан» — его имя вымарали из официальных славословий, адресованных отечественной авиации. Кстати, тут стоит заметить: причиной, побудившей Игоря Ивановича покинуть родину, была его не востребоваанность. Инженер такого таланта оказался ненужным новой власти.

Но вернемся в 1914 год. Сикорский не только проектировал свои самолеты, но и сам испытывал их в воздухе. Летать он выучился самостоятельно еще в бытность свою киевским студентом. После первых удачных полетов «Ильи Муромца», после неизбежной доводки (без этого не бывает), убедившись в надежности машины, Сикорский поднимается 4 июня на высоту 2000 метров с 10 пассажирами на борту. Полет продолжается 1 час 27 минут. Для своего времени — это рекорд, это сенсация, это вообще черт знает что — в такое и поверить трудно!..

А на следующий день Сикорский с пятью пассажирами летает 6 часов 33 минуты и 10 секунд. Еще рекорд!

16-17 июня за 30 часов 30 минут с нагрузкой 1610 килограммов «Илья Муромец» летит по маршруту Петербург — Киев — Петербург, приземляясь для дозаправки в Орше, а на обратном пути — в НовоСокольниках. Экипаж: И.И. Сикорский, Г.И. Лавров, Х.В. Прусис и В.С. Панасюк. Приходится повторяться — и это тоже очередной рекорд!

Наверное, будет уместно привести выдержки из собственноручно составленного Сикорским отчета о полете: «Около полуночи поставили аппарат на старт. В час ночи запустили моторы и в начале второго снялись с Корпусного аэродрома. Сделав круг, мы легли на свой курс — на юг. В воздухе было сравнительно спокойно, но настолько темно, что приходилось управлять, освещая компасы и контрольные приборы электрическими лампочками. (Замечу: в первые годы, даже после второй мировой войны, гражданская авиация еще из-

бегала ночных полетов. — А.М.). Через час полета сделалось светлее, и мы получили возможность видеть приборы и растилающуюся под нами землю. В это время мы имели 500 метров высоты и шли главным образом по компасу, не следуя за извилинами железной дороги». Ощущаете время? Летать, ориентируясь по приборам, было в ту пору весьма непривычно, такое казалось почти событием. И, пожалуйста, не упустите, как написан отчет: ни тебе «является», ни «в силу чего», ни «так сказать», ни единого словечка-паразита, ни намека на канцелярскую тарабаршину...

«Довольно сильный боковой ветер давал себя чувствовать тем, что значительно уменьшал скорость. Качки все это время не было. Мы летели все дальше, достигли 1000 метров и в свободное от управления время любовались величественной картиной под нами. Особенно красивы были большие озера. Это лучшие ориентиры с высоты... Около 10 часов утра «Илья Муромец» благополучно спустился на поле около Орши...»

Дальше перелет продолжался не так гладко. Не стану восхищаться событиями, напомним только — авиация была еще очень молода, ни надежной связи, ни метеорологического обеспечения полетов, ни подробных полетных карт, ни многого другого, столь необходимого для уверенного передвижения в воздухе, просто еще не существовало. Но вернемся к отчету.

«... Мы начали было набирать высоту, но в это время произошла маленькая авария — лопнула бензиновая трубка третьего мотора. Мотор остановился, и вытекший бензин загорелся. Выскочившие тотчас на крылья лейтенант Лавров и механик Панасюк погасили пожар огнетушителями и тряпками. Однако ввиду сильной качки и значительной нагрузки мы решили не делать ремонта в воздухе и спуститься верстах в 20 от места вылета, в Копыске».

Постарайтесь представить эту картину: члены экипажа воюют с огнем на крыле летящей машины, а самолет треплет болтанка и хлещет встречный поток воздуха... О парашюте авиация не имеет при этом пока еще практического представления. Казалось бы, ну как тут не понаставить восклицательных знаков в отчете: молодцы! герои! люди чести

и долга!.. Однако Сикорский пишет спокойно, сдержанно и предельно деловито. Вылететь в дальнейший путь удалось только на другой день.

«Пошел дождь. Держать направление приходилось исключительно по компасу. А около 5 часов ливень и качка сделались настолько сильными, что пилотировать приходилось энергично работая рулями, и контролировать положение аппарата по приборам... Борьба с сильнейшим воздушным течением в этих, по-видимому грозовых, тучах требовала напряжения от пилота...»

И, наконец, удивительно скромное резюме Сикорского: «Илья Муромец» выдержал борьбу с непогодой».

Вот такая это была машина — большая, с закрытой пилотской кабиной, с фюзеляжем облагороженных очертаний. Заслуживает внимания оснащённость боевого воздушного корабля: в 1915 году на «Илью Муромца» поставили 37-миллиметровую пушку. Калибр, даже по меркам будущей отечественной войны, крупный. На самолете проявились классические признаки тяжелого бомбардировщика будущего — бомбодержатели, сперва с механическим, а позже и с электрическим управлением сброса, оптический прицел...

«Муромцам» досталась исключительная судьба: они положили начало новому типу летательных аппаратов — дальним бомбардировщикам. В определенном смысле и "В-29", прославленная "летающая крепость" — гордость американских ВВС второй мировой войны, и все другие дальние, сверхдальние стратегические боевые машины — потомки нашего «Муромца».

Наверное, не случайно за чертежами этого самолета охотились иностранные разведки.

В лицо истории, я думаю, надо всматриваться не только из чистого любопытства, но и для того, чтобы, размышляя и сравнивая факты, исправлять свой курс. В России не сохранилось ни одного экземпляра «Ильи Муромца». Почему? Как случилось, что нет ни одной авиационной державы со столь жалким музеем воздухоплавания, как Россия?

Раздумывая о судьбе такого конструктора, как И.И. Сикорский, надо, очевидно, за случаем не прозевать явления —

уходили и уходят из родного дома потенциальные гении... Отчего же молчит родина?

Поглядите еще раз на старую фотографию «Илья Муромца», правда, красавец? Наверное, машина вызывает у разных людей неодинаковые ощущения. Лично я, невзирая ни на что, смотрю и торжествую: авиация начиналась братством неравнодушных людей!

А он взлетел сам

По причинам, право, почти необъяснимым, людей всегда влечет к себе все самое большое и все самое маленькое. Не этим ли феноменом определяется сегодня бум вокруг электронных динозавров, не потому ли выставки работ миниатюристов, способных на зернышке риса переписать, например, текст конституции, притягивают прорву любопытных?

Попробуйте вообразить двенадцатимоторный самолет. Даже сегодня, в начале XXI века, сделать это не так просто. А ведь подобное чудо существовало уже в конце двадцатых годов века двадцатого — звалось оно «До-Х». Эту летающую лодку сконструировал и, как говорится, довел до ума, преодолев множество технических и иных трудностей, немецкий профессор К. Дорнье, начавший свое восхождение в авиационном мире под покровительством знаменитого строителя дирижаблей графа Цепелина. Известность профессору принес самолет «Дорнье-Валь» — очень надежная летающая лодка, способная взлетать с воды и даже с относительно ровного снежного поля. Именно на одной из таких лодок великий Амундсен летал в районе Северного полюса, заставив изрядно поволноваться весь мир, и тем невольно сделав блестящую рекламу профессору Дорнье.

Надо понимать — двенадцать моторов на одну "летающую лодку" профессор поставил не от хорошей жизни. Дорнье подсчитал — чтобы осуществить задуманное, потребуется 7200 лошадиных сил, а самый мощный мотор, строившийся в то время, не развивал больше 600 сил. Простая арифметика. $7200:600 = 12!$

Таким образом, сколько ставить двигателей, стало ясно, но как их разместить? Задачу решили дерзко и неожиданно — сперва двигатели спарили и убрали в шесть гондол, снабдили каждую "спарку" винтом тянущим и винтом толкающим. После чего гондолы «связали» сквозным металлическим крылышком и... все это готовое сооружение водрузили над основной несущей плоскостью.

Законный вопрос: чего ради ломали инженеры свои светлые головы, чего добивались? 20 октября 1929 года в прессе появилось коротенькое сообщение: «Сегодня летающая лодка «Дорнье» приняла на борт 169 пассажиров и совершила часовой полет над Боден-зее». Информация выглядела столь неправдоподобно, что в нее мало кто поверил. Публика отмахнулась — очередная газетная утка! Но все было именно так.

Заниматься X-машиной профессор К. Дорнье начал еще в двадцать четвертом году, но утвердить проект ему удалось лишь в конце двадцать шестого. Слишком много скептиков рассматривало чертежи, знакоилось с расчетами. Да и обвинить кого-либо трудно — очень уж неожиданно выглядел замысел. И все-таки идея не заглохла, первый экземпляр машины начали строить 13 декабря 1927 года. Как видите, дело подвигалось туго, и сломить недоверие мог только огромный авторитет конструктора и настоятельная потребность в летательном аппарате, способном перешагнуть с материка на материк.

Поражали габариты машины: размах крыла — 48 метров, длина фюзеляжа — 40,05, а наибольшая высота — 10,1 метра (трехэтажный дом!), взлетный вес — 48 тонн... При этом конструктор твердо обещал скорость не меньше 200 километров в час и дальность — 8600 километров!

Летные испытания начались лишь 12 июля 1929 года, и... на первом же пробном рулении самолет, проявив характер, взял, да и по собственной инициативе оторвался от воды, зависнув в воздухе. Машина форменным образом рвалась в небо. Первый официальный полет состоялся на следующий День. Он прошел вполне успешно, а осенью появилось упомянутое уже сообщение о полете со 169 пассажирами.

Наверное, особой необходимости в таком числе любителей авиации на борту не было, но... во-первых, реклама, как известно, — двигатель торговли, и, во-вторых, что, конечно, важнее всякого рода сверхполетов, когда устанавливаются официальные или неофициальные рекорды, подобный номер — мощный допинг для инженерной мысли, катализатор для всего конструкторского процесса. Это, как свет маяка в ночи, вселяющий в творцов нового и надежду, и веру, и бодрость.

Конструкция "До-Хи" была во многом непривычной — никогда прежде фюзеляж не делился на три палубы. Верхняя — отводилась пилотам, навигаторам, бортинженеру, радисту — экипаж состоял из 10 человек. На главной — средней — палубе размещались пассажиры. В нормальном варианте публике отводилось 72 места. Здесь же помещался багаж и груз. На нижней палубе установили топливные баки, вспомогательные механизмы, часть оборудования.

5 ноября 1930 года «До-Х» начала перелет из Европы в Африку, оттуда — через Атлантику в Южную и Северную Америку. Это было огромное по размаху событие. И не только авиационное. Ведь после капитуляции немцы долгое время не имели права заниматься самолетостроением. Казалось, они неминуемо должны отстать от стран-победительниц. И вдруг!

По возвращении к родным пенатам — в район Берлина — подсчитали, и оказалось — пройдено 45000 километров над сушей и океаном. Совсем недавно мир аплодировал безумцу-одиночке, перепрыгнувшему через Атлантику в беспосадочном полете, и вот уже над океаном проходит воздушный корабль с пассажирами, проходит в два конца — туда и обратно...

Стоит приглядеться к этой выдающейся машине! Цельнометаллическая летающая лодка была оснащена оригинальными поплавками, тесно прижатыми к фюзеляжу, — благодаря такой компоновке поплавки создавали неизбежное лобовое сопротивление, но и увеличивали подъемную силу аппарата. Фюзеляж был разделен на девять водонепроницаемых отсеков. Конструкторы заботились о безопасности пассажиров. На плаву, в случае вынужденной посадки в океане, лодка могла держаться очень долго. Внешний вид

самолета несколько портят мощные подкосы, по три на каждое крыло, но не будем забывать, когда рождался, выражаясь современным языком, этот суперлайнер.

Можно, разумеется, добавить много дополнительных технических новшеств, что было результатом мучительных инженерных поисков, но сегодня это уже не так интересно. Все в нашем быстро преобразующемся мире устаревает, все проходит. И если «До-Х» еще заслуживает внимания и признательности, то, прежде всего, как свидетель стремительного авиационного прогресса: ведь К. Дорнье набросал первый эскиз этой летающей лодки всего через одиннадцать лет после первого практического полета человека на аппарате тяжелее воздуха. Еще жив был Орвил Райт. Он еще работал, когда к нему в Америку благополучно прилетел "До-Х".

Мы редко задумываемся о связи времен, о родственной близости всех так в историческом плане недавно окрылившихся людей. И, наверное, зря: что еще, кроме крепнущих связей, сохранит нас на Земле, да и сбережет саму Землю?

Его любили все

Тридцать пять лет безупречного трудового стажа — это и для живой души — не фунт дыма! А если речь о выслуге летательного аппарата, да еще деревянной (!) конструкции, как не сказать: чудо, да и только! У-2 — имя этого чуда. Позже, после смерти Николая Николаевича Поликарпова, машину переименовали в ознаменование заслуг конструктора, в По-2.

Первый полет У-2 состоялся 7 января 1928 года, «крестным» был признанный глава испытательного корпуса и тогда же знаменитый летчик Михаил Громов.

Можно без всякого преувеличения сказать, что машина с первых полетов приятно удивила испытателя. Чем? Прежде всего, великолепной устойчивостью, а еще больше — таким необычным свойством: при самых грубых ошибках в технике пилотирования она практически не сваливалась в штопор. Если летчик даже полностью терял скорость, У-2

сам опускал нос и начинал снижаться. В те годы подобное поведение выглядело почти невероятным: штопор был карающим бичом авиации. А тут, даже насильственно загнав самолет в режим авторотации, достаточно было бросить управление, и он выходил из штопора безо всякого вмешательства пилота. О чем еще можно было мечтать, коль речь шла о летательном аппарате для первоначального обучения!

У-2 незамедлительно пошел в серию. Всего свыше тридцати тысяч экземпляров (а по иным данным — все сорок тысяч) были построены за последовавшие тридцать лет.

У По-2, как помнится, было множество псевдонимов. Его именовали ласково «кукурузником». Наверное, потому, что машина много и успешно поработала в сельском хозяйстве — на подкормке посевов, в борьбе с полевыми вредителями, на дефолиации хлопчатника, в охране лесов... Называли самолет и «старшиной», то ли из уважения к возрасту, а, может быть, потому, что в военное время на У-2 летали преимущественно пилоты-сержанты. А еще «рус фанерой» окрестили По-2 немцы, познакомившиеся с военной модификацией учебной машины, методично бомбившей передний край противника даже в самые непроглядные ночи, когда вообще «не было никакой погоды». Понятно, не от хорошей жизни пришлось подвешивать на По-2 аж по 300 килограммов бомб, устанавливая на учебный самолет турель с пулеметом ШКАС, но война еще и не то вынуждала делать! "Рус фанера" был храбрым солдатом, и, наверное, основательно попортил кровь противнику, когда не давал ему спать по ночам, деморализовывал, давил на психику, это уже не говоря о прямом огневом воздействии...

Четырнадцать только официальных модификаций зарегистрированы в авиационном справочнике, а сколько было еще кустарных переделок, выполненных в авиаремонтных мастерских умельцами-механиками, этого не знает никто. Совершенно особую и исключительную роль сыграл По-2, исполненный в санитарном варианте. В машине размещались больной или раненый на носилках, сопровождающий медик, разумеется, пилот, и По-2 честно "тянул" свою ношу.

Никакому учету не поддается число спасенных жизней благодаря именно этому самолету, особенно на Крайнем Севере, в районах полного бездорожья, в местах, удаленных от каких-либо центров цивилизации. Летчики санитарной авиации приземлялись на самых головоломных площадках и умудрялись взлетать хоть с лесных просек или с приблизительно расчищенных полосок льда. А уж в какую им приходилось «пахать» погоду, лучше не спрашивать.

Мало кто помнит теперь, что в 1939 году летчик Брагин испытал У-2 с более чем необычным управлением, пилотируя ... лежа. Брагин упирался лбом, локтями и коленками в мягкие опоры и так, растянувшись на животе, летал... Наверное, каждый спросит здесь — а зачем? Уже в те времена началась борьба за сверхскорости, и возникла острейшая необходимость изыскать самолетные формы и габариты с наименьшим лобовым сопротивлением. Опыт полетов на экзотическом У-2 с «лежачим пилотом» должен был пригодиться конструкторам в более поздние годы...

А кто помнит сегодня У-2, который специально предназначен для побития мирового рекорда высоты? На машину поставили тогда двигатель «Райт», и летчик Жеребченко осенью 1937 года сумел подняться на 13420 метров! Позже на той же машине успешно летала прославленная Полина Осипенко.

Как видите, скромная учебная машина оказала свои услуги и большой науке, занятой пионерными исследованиями. Я бы сказал, в нашей авиации, пожалуй, не было более универсального и терпеливого самолета, чем У-2.

Но вернемся к прозе, к самой обыденной авиационной службе.

Спросите любого летчика, пережившего Отечественную войну, что он думает о самолете По-2, как его вспоминает? Ручаюсь, прежде всего вы услышите восторженное: «О-о-о!», а потом, каждый на свой лад, сообразуясь с собственным темпераментом и биографией, станет превозносить машину. Мы, целое авиационное поколение, начинали на По-2. Кто в аэроклубе, кто в военной школе, кто в Гражданском воздушном флоте, но, так или иначе, мимо По-2 не прошел

никто. И на чем бы нам ни приходилось летать впоследствии, как высоко бы ни поднимала судьба, По-2 навсегда останется нашей первой любовью.

По-2, как я заметил, сделал многих пилотов, кроме всего прочего, еще и лириками. Судите сами: «Самолет с работающим мотором крепко держала за крылья многочисленная стартовая команда. Когда мотор стал давать максимальное число оборотов, работая на полном газу, стартовая команда по моему сигналу отпустила самолет. Машина быстро оторвалась ото льда. 100-метровой площадки оказалось совершенно достаточно... И вот, когда после очередного круга я восстанавливал ориентировку и ложился на курс, неожиданно под крыльями самолета обрисовался знаменитый папанинский лагерь — палатки, ветряк, мачты.

Волнуясь и торопясь, я сделал еще несколько кругов над станцией, затем сбавил газ и с высоты 100 метров быстро пошел на посадку. Запомнилась необычная деталь: на одном из торосов кто-то из жизнерадостных папанинцев глубоко вырезал слова: Аэропорт «Полюс». Встреча была необычайно радостной и волнующей». Так написал в своем отчете полярный пилот Г. Власов. Чувствуете, куда занесло работягу У-2? И вообразите переживания летчика, за действиями которого следил в те дни буквально весь мир. Ей-богу, это не будет большим преувеличением сказать: По-2 давно сделался частицей нашей истории, стал самолетом-символом.

Верно, он был предельно прост в конструкции, неприхотлив в эксплуатации. Конструктор удачно выбрал центровку, расположение крыльевой коробки, отлично подобрал профили несущих плоскостей, сильно увеличенная площадь хвостового оперения придала самолету исключительные свойства. Но только ли технические данные обеспечили По-2 законное место в ряду легендарных летательных аппаратов XX века?

Не замешана ли здесь еще и душа машины?

60 модификаций, в 30 странах...

Если вы хотите узнать, как обстоят дела с воздушными перевозками в любой стране, поинтересуйтесь приростом налетанного за год километража. В Германии девятнадцатого года этот прирост составил 580 тысяч километров, в двадцатом — 80 тысяч, а годом позже подскочил до миллиона шестисот тысяч километров. Тенденция более чем выразительная! И Гуго Юнкерс — инженер и предприниматель, совершенно точно уловив характер кривой, поручил ведущему конструктору фирмы Отто Ройтеру безотлагательно заняться разработкой свободно несущего цельнометаллического пассажирского моноплана, используя при этом новейшие достижения аэродинамиков, прочнистов, технологов. Чтобы оценить скрытый смысл этого решения Юнкерса, надо учесть одно важное обстоятельство — первая мировая война закончилась, и невостребованных боевых самолетов во всех сражавшихся странах осталось, прямо сказать, порядочно. Машины эти кое-как приспособляли для гражданских нужд, конкуренция на самолетном рынке царила жесточайшая, и, если уж рисковать, выходя с новой машиной, надо непременно предьявлять очень серьезные преимущества. Юнкерс это понял и раньше и, пожалуй, лучше многих.

В июне девятнадцатого года на летное поле выкатили опытный образец Ю-13. Ближайшие же два месяца испытаний показали — конструкция получилась исключительно удачной. Летчик-испытатель не уставал расхваливать машину, и это были совсем не пустые слова: 13 сентября Моц с восемью пассажирами на борту за 86 минут поднимается на высоту 6750 метров.

Рекорд!

И фирма, не жалея усилий и средств, шумно рекламирует свой самолет. Несколько позже в доброжелательной прессе появятся такие слова: «Этот первенец цельнометаллического самолетостроения фактически положил начало созданию пассажирско-транспортной авиации в мире!»

Бог с ними, с рекламными преувеличениями, без этого не обходится никто и нигде. Важнее другое — машина на самом

деле получилась удачной и, главное, весьма перспективной в инженерном отношении. Ю-13 строили во множестве модификаций, летал он и с немецкими и американскими двигателями разных конструкций, эксплуатировался в поплавковом варианте, быстро переставлялся на лыжи. Невзирая на трудные послевоенные времена, Ю-13 нашел сбыт не только в Германии, но и во многих других странах. Первыми этим самолетом заинтересовались американцы. Они активно строили Ю-13 по лицензии, присвоив ему наименование "ЛЮ-6". Новое название составилось из заглавных букв фамилий Юнкерса и Ларсена, предпринимателя, уже в начале двадцатых годов наладившего покупку и постройку самолета в Америке.

Деловой человек, Ларсен с размахом организует ряд громких перелетов над Соединенными Штатами, он постоянно заботился при этом, чтобы сведения о рекордных достижениях попадали в газеты, чтобы они доходили до самых широких кругов соотечественников, будоражили воображение, вызывали недоумение, восторг — никто не должен оставаться равнодушным к такому самолету! Повторю еще раз: реклама — двигатель торговли!

1 июня 1920 года Моиз с пятью пассажирами забирается на высоту 6200 метров. В числе пассажиров находится и сам Ларсен. Это становится известно всем американцам. Его присутствие на борту в глазах людей, далеких от авиации, — вернейшая гарантия безопасности.

Месяцем позже, в июле, машина за 10 часов и 58 минут пролетает 1900 километров без посадки — сенсация!

Вскоре самолет ставят на поправки. И снова — удача! Всемогущая американская пресса обращает внимание командования военно-морского флота на столь важный факт! Почему бы не использовать такой замечательный самолет для патрулирования прибрежных районов? Намек не останется незамеченным.

Тем временем одним из владельцев Ю-13 становится знаменитый полярный исследователь Руал Амундсен, к слову сказать, еще в 1913 году получивший пилотское свидетельство. В свое время он решительно заявил: стоило мне познакомиться с

самолетом, и я твердо решил, чего бы это ни стоило, такую машину заполучить. С полетами над Арктикой Амундсен связывал огромные надежды, хотя и понимал — дело предстоит новое, трудности неизбежны. Справедливости ради надо признать: с Ю-13 Амундсену не повезло. Отказы материальной части, кошмарные метеорологические условия, наконец, стечение случайных обстоятельств не позволили использовать самолет как мечталось. Но предприимчивый Юнкере сумел даже из неудач великого полярника извлечь некоторую выгоду. Пилоты Нейманн и Миттельхольцер, назначенные «прикрывать» Амундсена в его так и не состоявшемся полете к Северному полюсу, поднялись на Ю-13 до 83 градуса северной широты и благополучно вернулись на свою шпицбергеновскую базу. Этот прыжок на север послужил новой рекламой фирме, но вот что оказалось важнее, — Нейманну и Миттельхольцеру удалось провести очень удачную фотосъемку льдов, положить, таким образом, начало использованию Ю-13 в новом амплуа. Юнкере моментально организует новое отделение фирмы — "Люфтбильд", оно проводит аэрофотосъемку всей Скандинавии...

Есть такая закономерность — всякий удачный самолет почти непременно находит еще и дополнительные области применения, кроме тех, что были заложены в его проекте, и Ю-13 — лишнее подтверждение этой закономерности. Машина много работала в сельскохозяйственной авиации, постоянно летала на санитарные задания, считалась популярной среди охранников леса. И во всех этих качествах самолет медленно, но верно распространялся по всем материкам. Сохранились экзотические кадры — Ю-13 спрятался под пальмами, вроде бы скрывается в тени от нестерпимого жара тропиков; а на другом снимке Ю-13 одиноко притулился под боком у громадного айсберга...

Самолет выпускался с девятнадцатого и до тридцать третьего года; было зарегистрировано шестьдесят модификаций машины. Немцы славятся строгим учетом: за четырнадцать лет, по их сведениям, в небо ушло 314 самолетов «Юнкере-13», носивших разные названия. Эту машину эксплуатировали в 30 странах. На российскую долю досталось 49 самолетов.

О времена, о нравы...

Казалось бы, журналистика и самолетостроение — области, достаточно далекие друг от друга. Но стоило видному литератору тридцатых годов Михаилу Кольцову бросить клич: «Отметим шестидесятилетие великого пролетарского писателя Алексея Максимовича Горького созданием агитэскадрильи его имени!», — как началось нечто невообразимое. Принять участие в сборе средств на эскадрилью сделалось в одночасье и почетно, и престижно. Мало того, что жертвовали, кто сколько мог, началось еще соревнование между предприятиями, учреждениями, частными лицами... кто внесет больше? Газеты ежедневно подогревали азарт населения. Так что в считанные месяцы 1932 года из народных пожертвований сколотился капитал в шесть миллионов рублей.

Вероятно, сегодня нужно хотя бы коротко пояснить, что за эскадрилья была задумана, чем ей предстояло заниматься. Эскадрилья формировалась из разных машин. Предполагалось, что летчики будут облетывать самые отдаленные уголки страны, во-первых, демонстрируя мощь советских крыльев, во-вторых, привозить в медвежьи уголки актеров, писателей, профессиональных лекторов, чтобы они совместными усилиями несли в провинцию культуру, свет знания... Предполагалось, что и сама машина, поставленная на службу идеологии, будет мощным агитатором и пропагандистом советских достижений, надеялись, что машина-гигант выполнит задачу, с особым блеском. В ту пору пропаганде придавалось совершенно исключительное значение. Власть не жалела ни сил, ни средств, доказывая, мы — самые-самые...

4 июля 1933 года приступили к постройке флагмана. Проектированием и постройкой машины руководил Андрей Николаевич Туполев. Обратите внимание, в каком темпе осуществлялся замысел. Уже 3 апреля 1934 года «Максим Горький» выкатили на аэродром. Три недели спустя специальная комиссия подписала необходимые документы и дала «добро» на первый полет. 17 июня Михаил Громов выполняет этот полет. Машина находится в воздухе тридцать пять минут.

А через два дня «Максим Горький» пролетел над Красной площадью. Впечатление это произвело колоссальное. Казалось, вся Тверская улица содрогается от грохота двигателей. Люди стояли, задрав головы, они улыбались, и ведь никому не могло прийти в голову, что «Максим Горький» совершает свой всего лишь второй полет...

О времена, о нравы, — чем не рискнешь, дабы удивить мир! Поясняю: 19 июня столица встречала челюскинцев, возвращавшихся из ледового плена. Их спасли авиаторы. Событие это отмечалось с невероятной помпой: вот, мол, глядите, — мы все можем!

«Максим Горький», летящий над ликующей Москвой, конечно же великолепно украшал праздник. Восемь девяти-сотильных двигателей несли над городом машину, раскинувшую «руки-крылья» аж на шестьдесят три метра. Мало того, «Максим Горький» оглушал землю бравурной музыкой духового оркестра. Это не метафора: на борту имелась громкоговорящая радиоустановка — «Голос неба», в дальнейшем ее предполагалось использовать при агитполетах, когда машина, проносясь над просторами тайги, пустынь, над поверхностью моря сможет донести нужные слова и чувства до каждого оленевода, аксакала, моряка. В те годы отношение к государственным успехам было несколько иным, чем сегодня. «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью», — люди пели с подлинным воодушевлением и без тени сомнения.

Но вернусь к машине. Фюзеляж «Максима Горького» имел 52,5 метра в длину, 3,5 — в ширину и 2,5 — в высоту. Он состоял из пяти технологических состыкованных между собой отсеков. В первом располагался салон и кабина штурмана; во втором помешались летчики, радист, пассажиры; в третьем — центральная телефонная станция, секретариат, туалет; в четвертом — буфет, склад киноустановок, фотолaborатория, радиооборудование; пятый отсек оставался пустым. Учитывая особое назначение машины, кроме 72 пассажиров, «Максим Горький» нес уже упомянутую установку «Голос неба», типографию и прочие технические средства агитационно-пропагандистского назначения. Невзирая на

такую насыщенность разного рода оборудованием, самолетные помещения оставались достаточно просторными, жилая, так сказать, площадь составляла как-никак 100 квадратных метров.

Увы, просуществовал «Максим Горький» недолго. Историк авиации свидетельствует: «18 июля 1935 г. самолет погиб. Летчик ЦАГИ Н. Благин, сопровождая его на самолете И-5, решил сделать петлю вокруг крыла самолета-гиганта. Петлю сделал неграмотно и ударился о его крыло. Погибли 46 человек: летчик ЦАГИ Дуров, летчик эскадрильи Михеев, 10 человек экипажа, 33 пассажира и виновник этой катастрофы Благин». Мне представляется, историк слишком категоричен и суров в оценке действий виновника несчастья. Но, так или иначе, в сознании целого поколения «Максим Горький» запечатлелся машиной трагической. А в самое последнее время делались еще и публичные попытки изобразить несчастье как диверсию. Невозможно объяснить и тем более оправдать подобные «сенсации». Грех ворошить могилы, особенно — все...

Хочу напомнить: самолет АНТ-20, получивший аэрофлотовское обозначение ПС-124, — прямой наследник «Максима Горького» — долго трудился на регулярной авиалинии Москва — Минеральные Воды. Позже, уже во время Великой Отечественной войны, он продолжал безаварийно летать в Средней Азии. И было бы справедливо сохранить «Максима Горького» в народной памяти не символом нелепой трагедии — машина-то в катастрофе не виновата! — а живым напоминанием: отважные идеи бесследно не исчезают. И боевые «летающие крепости», и пассажирские лайнеры более поздних лет родились и выросли не на голом месте. Все большие машины состоят в родстве с «Максимом Горьким» так же, как и «Максим Горький» сродни «Илье Муромцу»...

«Ла-те-ко-ер»... О чем вы подумали?

Для российского любителя авиации Латекоер непременно ассоциируется с именем популярного у нас писателя-летчи-

ка Антуана де Сент-Экзюпери: «Ну как же, как же, Экзюпери летал в авиакомпании «Латекоер» линейным пилотом».

Правильно. На первой странице его замечательной книги «Планета людей» читаем: «Это было в 1926 году, я поступил тогда пилотом на авиалинию «Латекоер».

Между тем, М. Пьер Латекоер — без кавычек — французский авиационный инженер, не только глава образованной в двадцать первом году частной авиакомпании, но и выдающийся конструктор самолетов. Из череды многих его машин, в том числе и тяжелых гидросамолетов, мне бы хотелось выделить здесь не самый внешне впечатляющий летательный аппарат — «Латекоер-28».

Машина была задумана одномоторным восьмиместным монопланом с высокорасположенным крылом. Она позволяла ставить либо пятисот, либо шестисотсильный мотор жидкостного охлаждения. Предназначался самолет для полетов на внутренних линиях, летать он должен был в сухопутном и в поплавковом вариантах. И, прежде всего, — гарантировать высшую безопасность пассажиров. Авиации время от времени приходилось, да порой и сегодня приходится убеждать своего потенциального клиента: не бойтесь — летать безопаснее, чем ездить по железной дороге, чем плавать по морям, не говоря уже о пользовании автомобилем... Что же касается «Латекоера-28», тут был случай, можно сказать, особый. Конструктору и главе авиакомпании было лучше чем кому-либо известно — новая машина предназначена для регулярных полетов над пустыней, где земля, случись пилоту сесть на вынужденную, окажется к нему еще враждебнее ночного неба. И тем не менее решение было принято: линии, связывающие юг Франции с Западной Африкой, станут функционировать круглосуточно! Не забывайте — в конце двадцатых годов всякий ночной полет был событием, а ночной рейс по расписанию — и вовсе!

И вот столь скромный на вид «Латекоер-28», а следом его модификации, выходят на одну трассу за другой. И довольно скоро выясняется — едва ли можно назвать какую-либо другую, более надежную и неприхотливую машину, чем «Латекоер-28». Впрочем, судите сами: 12-13 мая 1930 года Жан

Мемроз открывает почтовую линию Тулуза— Рио-де-Жанейро (ничего себе внутренняя линия?!). Двадцать один час сухопутная машина летит над океаном и прибывает в пункт назначения без опоздания.

Конечно, такой перелет случился не вдруг, — сперва «Латекоер-28» безотказно трудился над Африкой, днем и ночью, днем и ночью накручивался километраж, накапливался опыт, вырастала уверенность. Позже машина стала летать на самых тяжелых трассах Южной Америки, в горных районах с исключительно неустойчивой погодой, с частыми неожиданными бурями. При этом ни о какой вынужденной посадке невозможно было даже помыслить. Понятно, сегодня никто не удивится самолету, развивающему скорость 200 километров в час, самолету, способному забраться на 5500 метров и гарантированно покрыть расстояние в 1000 километров. Но для своей эпохи машина оказалась далеко не рядовой. А усовершенствованный «Латекоер-28-5» и вовсе аппаратом выдающимся: на нем устанавливают в тридцатом году ряд рекордов скорости, продолжительности и дальности полета с промежуточными посадками через 500, 1000, 2000 километров. Нам, современникам беспосадочных кругосветных перелетов, странновато, пожалуй, говорить о рекордах дальности с промежуточными приземлениями, но вспомним мудрого капитана Фербера, одного из блистательных пионеров авиации. Как точно он определил уже в начале века тактику продвижения авиации вперед: от шага — к прыжку, от прыжка — к полету!

Прошли годы, и машина-труженик оказалась занесенной в почетный перечень «исторических летательных аппаратов». Подобно пчеле, собирающей мед, накапливала она бесценный опыт дневных, ночных, трансокеанских регулярных рейсовых полетов. Кажется, «Латекоер» был первым самолетом, чья скромная жизнь оказалась с первых же дней втиснута в жесткие рамки расписания!

Экзюпери, немало полетавший на «латекоерах», писал: «Человек познает себя в борьбе с препятствиями». Если он, этот человек, — летчик, ему для успеха совершенно необхо-

дим надежный союзник, верный товарищ, преданный друг — самолет.

«Латекоер-28» был именно таким — верным, как компас. За это ему и досталась строка в истории.

Отважный «Вими»

Первого апреля 1913 года, в день вселенского юмора и веселья, когда принято разыгрывать друг друга, британский лорд-хранитель печати Нортклиф всенародно и на полном серьезе объявил: «Мы предлагаем 10 тысяч фунтов стерлингов тому, кто за 72 часа пересечет Атлантический океан от любого пункта в Соединенных Штатах до любого пункта в Великобритании или Ирландии. Разумеется, этот полет над Атлантикой может быть совершен по любому маршруту. Премия будет присуждена летчику любой национальности. Машина, на которой он полетит, может быть как английской, так и любой иностранной конструкции».

И это была действительно не первоапрельская шутка. Правительство Великобритании отчетливо понимало: чтобы ускорить развитие молодой авиации, непременно нужны стимулы, в том числе и материальные. А 10 тысяч фунтов стерлингов, по тем временам, были деньгами весьма значительными.

Увы, начавшаяся вскоре первая мировая война помешала разыграть приз Нортклифа. Но предложение лорда-хранителя печати не было забыто, приз не упразднили, и борьба за славу и обещанные фунты развернулась шестью годами позже. Сперва соискателей упорно преследовали неудачи — отказ материальной части следовал за отказом, одна головоломная вынужденная посадка сменялась другой, в самый неподходящий момент безнадежно портилась погода.

И, наконец, свершилось — впервые Атлантика была пересечена в беспосадочном полете 14-15 июня 1919 года. Приз выиграли Джон Алкок и Артур-Уиттен Браун. Шестнадцать часов летели они над беспокойным океаном и достигли Англии. Пароходы покрывали тот же путь за 200 ча-

сов. Каково досталось пилотам, можно представить по одному штриху — Браун пять раз выходил на крыло летящей машины, пробирался в крошечной темноте к моторам и отколупывал карманным ножом лед с карбюраторов...

Летчикам честь воздали — и приз вручили, и публике представили — вот они, наши национальные герои! А вот о третьем виновнике торжества — об отважном «Вими» (его паспортное имя В.27 «Виккерс») вспоминали не слишком часто. А зря. Машина своей доли славы вполне заслужила. Впервые прототип «Вими» оторвался от земли в ноябре семнадцатого года. Это был большой биплан с размахом крыла 20 и длиной фюзеляжа 13 с лишним метров. Он возвышался над летным полем, словно двухэтажный дом. Машина опиралась на пятиколесное шасси, производя впечатление сооружения весьма монументального. Первые полеты показали — моторы в 207 лошадиных сил для такой крупной «этажерки» слабоваты. Вскоре их заменили сначала на 280-, а позже на 360-сильные «роллс-ройсовские» двенадцатицилиндровые двигатели жидкостного охлаждения. И они зарекомендовали себя с самой лучшей стороны, а если бедняге Брауну, помимо штурманских обязанностей, пришлось еще вылезать на плоскость и отцарапывать лед с карбюраторов, тут никакой вины прославленной фирмы не было. Просто такая погода досталась экипажу — часами «Вими» вынужден был лететь в жутком обледенении.

Первоначально «Вими» проектировался и строился как бомбардировщик. Но первая мировая война закончилась, и машине пришлось искать другую работу. Инженеры без особого труда переделали боевой самолет в десятиместную пассажирскую машину. И вплоть до двадцать шестого года «Вими» исправно трудился на авиалиниях Лондон — Париж, Лондон — Брюссель, Лондон — Кельн. Честно доживал на этих маршрутах свой самолетный век старик «Вими», вспоминая, надо полагать, былое, ведь помимо перелета через Атлантику, когда он заработал для Алкока и Брауна приз Нортклифа, он в том же 1919 году пролетел из Англии в Австралию, покрыв расстояние в 18250 километров за 135 летных часов! Сегодня путевая скорость в 120,7 километра в час вызывает снисходительную улыбку. Но ведь в

тот год авиации исполнилось только шестнадцать лет, она еще даже полного совершеннолетия не достигла. А годом позже — в двадцатом — отважный «Вими» проложил еще один сверхмаршрут: стартовав в Каире, добрался до Индии. И, пожалуйста, не упустите из виду — сухопутная, можно сказать, со дня своего рождения машина не опасалась водных просторов — ни Атлантика, ни Индийский океан не смущали «Вими».

Годы сменялись годами, а самолет все не уходил и не уходил на пенсию. «Вими» продолжал прилежно трудиться в летных школах Великобритании, на нем обучались авиационной премудрости сменщики Алкока и Брауна, молодые люди, которым суждено было принять эстафету от пилотов первой мировой войны.

К сожалению, я не знаю, сохранился ли «Вими» в авиационном музее Великобритании, однако, очень хочется верить, что благодарные англичане не забыли покорителя Атлантики. Ведь будущее начинается в прошлом — это один из главных уроков цивилизации.

Урок, достойный подражания

Этот старенький трехместный М-2 с двухсотсильным мотором воздушного охлаждения «Райт» списали за ненадобностью. Купил машину за пятьсот долларов никому не известный в ту пору летчик Чарльз Линдберг. Кстати, летать он обучился частным порядком всего за несколько дней и теперь искал себе место. А старый учебно-тренировочный самолет приобрел с дальним прицелом.

По воле нового хозяина машина получила имя — «Дух Сан-Луиса» и была подвергнута основательной переделке. Прежде всего самолету увеличили размах крыла — с одиннадцати до четырнадцати метров (при этом на треть возросла площадь несущей поверхности), тщательно усилили все нервюры, чтобы увеличить заправку горючим; между мотором и пилотской кабиной поставили дополнительный бензиновый бак, что создавало серьезные неудобства: бак перекрывал обзор

вперед. Но Линдберг знал, что делал, лишая себя нормально-го обзора: расположение дополнительной емкости позволяло сохранить центровку машины — бак воткнули как раз в центре тяжести. Правда, смотреть с пилотского сиденья можно было теперь только через боковые стекла — вправо и влево, а чтобы взглядывать время от времени вперед, предприимчивый Линдберг запасся самодельным перископом...

Самолет получился на редкость выносливым. При полной загрузке масса вдвое превышала ту, что имела пустая машина, и, тем не менее, выполненные 28 апреля 1927 года контрольные полеты показали — шасси терпит.

Конец двадцатых годов был отмечен лихорадкой различного рода перелетов, соревнований, шла непрерывная борьба — кто улетит дальше, кто пройдет заданный маршрут быстрее, кто наберет большую высоту, кто поднимет груз тяжелее и так далее, и так далее. Линдберг торопился. Приз в двадцать пять тысяч долларов, учрежденный Раймондом Ортейгом, подогревал энтузиазм летчика: Линдберг был человеком азартным — из породы игроков. Не завершив полного переоборудования самолета, не поставив сколько-нибудь серьезного навигационного оборудования на борт, даже не обзаведясь радиостанцией для связи с землей, Линдберг перегнал машину из мастерских на Рузвельтовский аэродром близ Нью-Йорка и 20 мая 1927 года стартовал на Париж.

Всякому, кто пожелает представить себе, что же это такое — Ее Величество Удача, — настоятельно рекомендую подробно изучить, как протекал этот беспосадочный перелет из США в Европу. Продержавшись в воздухе тридцать четыре бессонных часа, летчик привел машину с бортовым номером X-211 в Ле Бурже, не просто покорив Атлантику в одиночном полете, но еще и установив мировой рекорд продолжительности. Прежнее достижение продержалось с четырнадцатого года, тогда летчик Рейнхольд Бэм на самолете «Альбатрос В-1» показал двадцать четыре часа и десять минут.

Не будет большим преувеличением сказать, что скромная машина, как и удачливый ее хозяин, возникший вроде

бы из ниоткуда, сделались самыми знаменитыми авиационными объектами по меньшей мере лет на десять. Имя Линдберга ежедневно повторялось газетами и журналами всего мира, его портреты разошлись по свету.

Что же касается «Духа Сан-Луиса», американцы и поныне хранят машину в музее, сделав ее предметом национальной гордости, возведя в ранг реликвии.

Пожалуй, подобный урок почтения к человеку и к его крыльям достоин подражания и откровенной зависти.

Разведчик, помощник, спасатель...

При самом беглом взгляде на этот самолет непременно возникло устойчивое впечатление — до чего он похож на У-2. Сходство Р-5 с учебной машиной Поликарпова, конечно, не случайно: создавая боевой самолет-разведчик, Николай Николаевич широко использовал удачный опыт конструирования У-2. Понятно, само предназначение нового самолета потребовало тщательных статических исследований, осмотрибельного выбора размеров и параметров, но родственные черты в этих двух машинах проглядывались. Р-5 получился весьма прочным и очень продуманным в деталях самолетом.

Родившись в 1928 году, на вооружение в Военно-воздушные силы он поступил в тридцать первом. Машина в строевых частях прижилась и полюбилась ленто-техническому составу сразу, но... при всех очевидных достоинствах уже через пять-шесть лет Р-5 начал стремительно устаревать. И хотя отдельные экземпляры дослужили вплоть до сорок четвертого года и даже принимали посильное участие в войне, век разведчика Р-5 закончился много ранее. Решено было «демобилизовать» машину, передав более тысячи самолетов на «гражданку».

Здесь удачливый биплан продолжал служить на авиалиниях местного значения, вел разведку косяков рыбы в прибрежных водах, таксировал леса, верой и правдой трудился на аэрофотосъемке, сокращал время в маршрутах геологов, помогал службе погоды. Бывший разведчик был идеальным

буксировщиком планеров. Пожалуй, все рекордные достижения парителей-планеристов тридцатых годов - а их было много — начинались с того, что П-5 (название изменилось при «увольнении в запас») затягивал планер на исходную высоту и, что, к слову сказать, не менее важно, после окончания парящего полета, забирал безмоторный аппарат, случалось, с форменного пятачка, меньше всего напавшего полевою площадку-аэродром...

Претерпев полтора десятка модификаций, П-5 оснащался двигателями в 500,600 и в 730 лошадиных сил. Самолет вроде бы молодец. Новые моторы отличались неприхотливостью и сравнительно высокой надежностью. Широчайшее использование П-5 в Арктике не в последнюю очередь определилось именно высокой надежностью и покладистым характером. Когда в тридцать четвертом году потерпел крушение пароход «Челюскин», пытавшийся за одну навигацию пройти по Северному морскому пути, и на льду очутилось больше ста человек, когда судьба этих людей висела на волоске, главным самолетом-спасителем оказался П-5. Он первым отыскал ледовый лагерь Шмидта и больше других машин переправил людей на материк. Пожалуй, тут стоит напомнить, что в связи именно с челюскинской эпопеей было учреждено звание Героя Советского Союза, первыми его получили семь полярных пилотов, трое из них — М. Водопьянов, Н. Каманин, В. Молоков - вывозили потерпевших бедствие челюскинцев на П-5. И вот, что, я думаю, заслуживает дополнительного упоминания: на самолете Молокова под крыльями размещались обтекаемые, выклеенные из фанеры кассеты (не зря Р-5 в военном варианте мог нести бомбовую нагрузку!). В эти кассеты укладывали плотно закутанных в меха самых субтильных челюскинцев, заметно повышая «производительность труда» машины.

И еще два слова о кассетах, которыми успешно занимался талантливый изобретатель П. Гроховский. «Кассеты общим объемом 4,3 куб. м. вмещали по семь человек под каждым крылом, а всего вмещались шестнадцать человек на самолет, включая экипаж. 8 декабря 1936 года П. Гроховский сам испытал самолет с такой нагрузкой. Разбег был около

400 м за 30 с, скорость 201 километр в час, потолок до 2800 м при полетной массе 3800 кг, в том числе, масса пустых касет — 200 кг". В кавычках дана цитата, заимствованная из «Истории конструкций самолетов в СССР».

Как всякий удачный самолет, Р-5 прожил заметную жизнь, применялся в самых различных качествах, приспособлялся практически к любым условиям, долгие годы поддерживая честь наших крыльев.

Пассажирский из Харькова

ХАИ — аббревиатура широко известная: Харьковский авиационный институт. А вот ХАИ-1 с добавлением единички — имя почти забытого ныне самолета. Жаль! ХАИ-1 первая в нашей стране пассажирская семиместная машина с убираемым шасси. Самолет этот, построенный под руководством инженера И. Немана, отличался еще и тем, что тоже первым, и не только в стране, но и в Европе, перешагнул трехсоткилометровый рубеж скорости.

Сконструирован ХАИ-1 был полностью из дерева, поверхность машины покрывалась полотном на аэролаке. Фюзеляж — благородный монокок — выклеивался из пяти слоев полумиллиметрового шпона, в наиболее ответственных местах толщина увеличивалась. Центроплан составлял одно целое с фюзеляжем. Двухлонжеронное крыло и оперение обшивались фанерой. Шасси имело колеса с пневматиками низкого давления, иная амортизация отсутствовала. Убиралось и выпускалось шасси тросовым приводом — колеса поджимались к «животу». Мотор, скрытый под кольцом Тауненда, развивал мощность 480 лошадиных сил.

Первый полет на ХАИ-1 8 октября 1932 года выполнил один из старейших летчиков-испытателей Борис Николаевич Кудрин. Во время заводских испытаний он первым зафиксировал максимальную скорость в 300 километров в час. Тогда такое было праздником: к трехсоткилометровому рубежу стремились все «авиационные страны», это была своего рода

планка, поднятая перед пассажирским самолетом, одолеть ее считалось весьма престижным. Позже, на государственных испытаниях, летчик С. Табаровский достиг скорости 324 километра в час, что равнялось второму достижению в мире.

ХАИ-1 строился серийно с тридцать четвертого по тридцать седьмой год; всего за это время было выпущено сорок три самолета (совсем, между прочим, немало для машины такого класса и предназначения). ХАИ-1 с успехом летали на линии Москва — Симферополь и по другим маршрутам. На этом, впрочем, история харьковского самолета не заканчивается.

Самолет оказался столь хорош, что на его основе решено было развернуть производство военной машины (обычно бывает наоборот — прототип боевого самолета доводят до пассажирского аэроплана). А тут ХАИ-1 превратили в Р-10.

Замысел был очевиден: разведчики-бипланы, состоявшие на вооружении почти всех армий мира, катастрофически устаревали, военных больше не устраивали их скорости, едва превышавшие 200-220 километров в час, а тут вдруг появился скоростной, уже надежно облетанный моноплан. Словом, не мудрствуя лукаво, поставили на машину мотор М-25 в 750 лошадиных сил, в фюзеляже разместили бомбы, подвесив их в вертикальном положении (вместилось двести килограммов). Поставили пару пулеметов — один неподвижный для стрельбы вперед, другой — на шкворне — для защиты хвоста. И, пожалуйста! Боевая машина готова!..

Правда, в конечном итоге Р-10 нашел себе применение лишь как учебный двухместный бомбардировщик. Солидный разведчик из него не получился: раньше, чем Р-10 вошел в строй, он успел устареть. Смею утверждать по личному опыту — внешне это была привлекательная машина, однако для Военно-воздушных сил оказалась не подарком: отстала от времени. Но из песни слова не выбросишь, что было, то было, и потом: свою первоначальную главную задачу — возить людей — ХАИ-1 выполнил вполне успешно, чем и заслужил, на мой взгляд, добрую память.

Только оси привозные...

В капитальном, прекрасно иллюстрированном авиационном справочнике, изданном на великолепной бумаге, описание самолета К-5 помещено в разделе «Исторические летательные аппараты». Эту пассажирскую машину К. Калинин построил, что называется, не вдруг: ей предшествовали — К-1, К-2, К-3, К-4; все они надежно летали и пользовались в свое время заслуженной популярностью.

Константин Алексеевич Калинин начинал военным летчиком. Летал с шестнадцатого года. А к двадцать пятому году сделался еще и авиационным инженером. Наверное, именно сочетание двух начал — летческого и инженерного — определило лицо всех шестнадцати типов самолетов, которые носили его имя, летали долго и благополучно.

Калинин любил и был предан монопланам, строил и подкосные, и свободно несущие монопланы, обычно с крылом и оперением эллиптической формы. Были его конструкции смешанные — каркас фюзеляжа непременно сварной из стальных труб, крыло деревянное, обшитое полотном, покрытое лаком...

Конструкторы, работавшие с Калининым, выполняя требование шефа, постоянно заботились об относительной дешевизне проектируемых самолетов, поэтому и ориентировались в первую очередь на дерево, фанеру, стальные трубы, полотно. Эти материалы в двадцатые-тридцатые годы не были дефицитными. Кроме того, фирма постоянно заботилась о простоте ремонта своих машин. Калининские самолеты неизменно оказывались экономичнее всех прочих гражданских аэропланов, как отечественных, так и иностранных.

Опытный экземпляр К-5 вылупился из заводского цеха в двадцать девятом году, обещая сделаться самым популярным пассажирским самолетом. На нем был установлен двигатель воздушного охлаждения в 450 лошадиных сил. В закрытой кабине удобно размещались восемь человек. Расстояние в 800 километров покрывалось со скоростью 150-160 километров в час. Машина, этим тогда особенно гордились,

строилась целиком из отечественных материалов, импортными были только хромомолибденовые полуоси шасси. Дюралюминий использовался экономно — в обшивке передней части фюзеляжа, в капотах и в конструкции сидений. Дорог был еще дюраль.

С 1930 и до 1934 года Аэрофлоту были поставлены двести шестьдесят К-5, и отслужили они на линиях честные десять лет, сохраняя все это время, как теперь принято говорить, самый высокий рейтинг. Вместе со своим предшественником К-4 они постепенно заменили все немецкие самолеты, что до этого летали на авиалиниях Украины.

Вся инженерная деятельность создателя К-5 развивалась на Украине, здесь успехам конструктора способствовала не только сильная промышленная база, но и широко известный Харьковский авиационный институт, в стенах которого Калинин постоянно находил незаурядных молодых сотрудников, конструкторов-единомышленников И. Немана, З. Ицковича, А. Щербакова... Всех, скрытых за литерой "К", увы, И не перечислить.

А теперь, пожалуйста, соотнесите очертания К-5 с годом его рождения. Не упустите главной «изюминки» — запомните, сколь экономно — без лишних расчалок, подкосов, без выступающих «углов» — скомпонован самолет, сколь все в нем функционально и предельно просто.

Вам показалось, что машине не хватает кольца Тауненда, прикрывающего мотор, вы заметили?! Верно. Не хватает. Кольцо Тауненда было головной болью Калинина — увы, обстоятельства оказались сильнее конструктора, отлично понимавшего, как нужен его детищу моторный капот. Однако даже ведущий конструктор и незаурядный инженер, случалось, вынужден был подчиняться и не конструкторам, и даже не инженерам... Были в ту эпоху как свои законы, так И свое беззаконие...

С подачи Циолковского

Как ни странно, своим рождением самолеты под названием «Сталь» в известной степени обязаны Циолковскому, хотя сам Константин Эдуардович этими машинами не занимался. Но когда проектом его цельнометаллического дирижабля заинтересовались всерьез, России пришлось приобрести кое-какое новейшее оборудование за границей — машины для точечной и роликовой контактной электросварки, например. Сразу же начали интенсивно осваивать чужую технологию и моментально поняли — новые способы сварки позволяют широко применить высококачественные стали не только в дирижаблях Циолковского, но и в самолетостроении. В работу впряглись многие ученые, целые исследовательские коллективы. За несколько лет освоили изготовление четырехгранных профилей из листа в 0,8-1,0 мм толщиной, — круглые профили из материала всего в 0,3-0,5 мм; а из листа вовсе ничтожной толщины — 0,1-0,15 мм, — делать закрытые профили для крыльевых нервюр и других деталей. Были проблемы с полотняной обшивкой, когда приходилось обтягивать металлические каркасы, но и с этой задачей справились.

Сама по себе новая методика металлообработки не очень-то поддается увлекательному описанию, поэтому ограничусь сказанным. И будем считать самолет «Сталь-2» рождением новейшей для своего времени технологии.

Подкосный моноплан с высоким расположением крыла, с закрытой кабиной для экипажа и пассажиров, вмещавший шесть человек, был оснащен трехсотсильным девятицилиндровым мотором воздушного охлаждения. Всего построили сто одиннадцать машин. Вскоре на смену «Сталь-2» пришел аэроплан «Сталь-3». Конструкторское бюро профессора Путилова, развивая успех, первым делом поставило на новую машину более мощный мотор. М-22 развивал мощность в 500 лошадиных сил, что позволило увеличить вместимость машины — два летчика и шесть пассажиров — всего до восьми человек. Прделали и некоторые улучшения в конструкции — поставили щелевые элероны, закрылки, смонтирова-

ли двойное управление, на колеса надели обтекатели, снабдили машину тормозами, двигатель скрыли под кольцом Тауненда. Весовая отдача составила 41 процент, чуть меньше, чем у «Сталь-2» — 43 процента.

За время с тридцать пятого по тридцать седьмой год построили 79 экземпляров "Сталь-3". Все машины успешно служили, главным образом, на сибирских и среднеазиатских авиалиниях, долетав вплоть до самой войны.

Глядя из нашего сегодня на самолеты, построенные шестьдесят лет назад, оценивая эти машины с высоты новых знаний, приобретенных самолетостроителями, мы можем сказать: сама по себе нержавеющая сталь была в состоянии служить авиации долго и честно, но сварочные точки, болты и иные стыковочные детали быстро ржавели, утрачивая прочность; полотно тоже изнашивалось и требовало достаточно частой замены. Вот и получилось — самолеты "Сталь" приходилось регулярно ремонтировать и обновлять. Но всякий опыт ценен — нержавеющая сталь, в роли преобладающего конструкционного материала, как предполагалось вначале, себя не оправдала, что никак не порочит ленто-технические данные самолетов. Приобретенный опыт способствовал дальнейшему развитию поисковых работ, повысил интерес к другим материалам и сплавам...

Братишки из Финляндии

Финский авиаконструктор Юхан Хейнонен успешно сотрудничал в авиакомпании «Финнэйр», но мало этого — он оказался еще удачливым авиалюбителем-самодельщиком: в свободное от службы время собственноручно построил маленький самолет. Особо честолюбивых планов, вроде, не вынашивал — строил машинку для себя лично. И в августе 1954 года его «малютка», названная ПК-1, выполнила первый полет. Самолет получился устойчивым, хорошо пилотировался, летать на нем было сплошным удовольствием, и Хейнонен летал, совершенствовался, радовался.

А тремя годами позже, 10 июля 1957 года Хейнонен установил мировой рекорд дальности для самолета класса до пятисот килограммов. На самодельном НК-1 он покрыл расстояние в 2844 километра, добравшись от Мадрида до родного Турку. Этот беспосадочный полет продолжался 17 часов и одну минуту.

Такой успех вдохновил конструктора на новую работу. Теперь он решил построить тоже очень легкий, но уже двухместный самолет. И появился НК-2. Деревянная конструкция предельно проста и технологична — построить НК-2 можно практически в любом аэроклубе. Самолет годится не только для маршрутных полетов, на нем можно обучать пилотажу, спокойно буксировать планеры. Словом, очень подходящая получилась машинка для аэроклубных полетов. Чтобы построить этот самолет, Юхану, кроме познаний и увлеченности, потребовался еще изрядный запас терпения: начав конструировать НК-2 в октябре шестидесятого, первый полет Хейнонен смог выполнить только 29 марта 1963 года.

На этом элегантном моноплане установлен 115-сильный мотор. Масса конструкции всего 340 килограммов. Максимальная скорость — 235 километров в час.

С удовольствием разглядывая самолетики Хейнонена, невольно припомнил впечатляющую цифру: по статистическим данным проектирование легкомоторного учебного самолета занимает пятнадцать тысяч часов, на постройку и доводку машины уходит несколько больше. Какой же характер должен иметь человек, вознамерившийся наградить себя персональными крыльями?!

Легкомоторный самолет — понятие вполне русское, однако нам, гражданам России, не так просто представить себе, что летательных аппаратов индивидуального пользования может быть в стране много тысяч. А между тем, число подобных машин в мире растет год от года.

Жизнь показала — маленький самолет нужен, о нем мечтают не только фанатики, его ждут многие вполне серьезные люди. И, кажется, не только ждут, но и берут дело в свои руки. Так что и в России есть надежда залетать на индивидуальных самолетах, с «частными» бортовыми номерами.

Шустрый "малыш"

Этот шустрый «малыш» — BF-133, «Юнгмейстер» получил широкую международную известность перед второй мировой войной. Странноватая, на первый взгляд, машина — верхние крылья чуть приспущены, нижние — слегка приподняты, округлый короткий фюзеляж — официально именовалась пилотажным и учебно-тренировочным самолетом.

Авиаконструктор Карл Бьюккер успешно сотрудничал в ряде немецких самолетостроительных фирм, которые запустили BF-133 в серийное производство, но началась война, и все дальнейшие планы нарушились, хотя самолетик успел распространиться во многих странах и повсюду пользовался уважением, особенно в среде спортсменов-пилотажников.

В марте 1967 года производство «Юнгмейстера» решено было возобновить (случай невиданный и неслыханный! Через столько лет!).

Машину несколько усилили и полностью приспособили к полету в перевернутом положении. В частности, оборудовали пилотское кресло оригинальными привязными ремнями, плотно притягивавшими летчика к чашке и спинке сиденья.

Первый полет реанимированного «Юнгмейстера» состоялся летом тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года.

Итак, в воздухе вновь появился небольшой биплан. Размах крыльев — 6,60, длина — 6,02, высота — 2,20 метра. Весил он всего 435 килограммов. Двигателя в 160 лошадиных сил вполне хватало на то, чтобы легкая машина прекрасно маневрировала, как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскостях. Верно, максимальная скорость — 220 километров в час — не поражала воображения, зато уже упомянутая маневренность была выше всяких похвал. Выразил «Юнгмейстер», как говорится, вокруг собственного хвоста. В дополнение ко всем достоинствам, самолет отличался еще и крайней неприхотливостью к взлетно-посадочной площадке. И, наконец, главная особенность — машина с одинаковым успехом летала в нормальном, перевернутом положении, на боку.

Волею не вполне понятных обстоятельств, один из «Бьюккерров» попал в последнем предвоенном году в Борисоглебскую школу пилотов имени Чкалова, где готовили исключительно летчиков-истребителей. Здесь мне пришлось понаблюдать, как резвился на этой пилотажной малышке заместитель начальника школы полковник Горбатко. Должен сказать, самым впечатляющим был даже не его виртуозный пилотаж на малой высоте, а заключительный пролет на «спине», когда колеса смотрели в небо, а голова летчика выглядывала из опрокинутой к земле кабины, и весь этот цирк происходил на высоте ангарной крыши.

О фантастическом летном мастерстве аса первой мировой войны Удетта рассказано достаточно много. Коронный его номер, когда Удетт поднимал с земли платок, цепляя яркий шелк укрепленным на консоли самолета специальным крючком, широко разрекламирован. Меньше известно о последователе Удетта Вилли Шторе. Штор демонстрировал полет «на спине» бреющим на «Беккере» в трех метрах над взлетной полосой.

Наверное, у многих может возникнуть вопрос: а для чего, собственно, дразнить самолетом землю? Какой смысл специально создавать самолет, способный летать хоть вверх колесами, хоть на боку, да еще пилотировать в опасной близости от земли, как известно, не прощающей ошибок пилоту?

Думаю так: знакомясь с риском, человек укрепляет веру в себя, в свои возможности и способности. Тут, наверное, не надо пускаться в рассуждения о риске оправданном и риске глупом, о границах допустимого и недопустимого; достаточно сказать вот что: летчик, освоивший «Юнгмейстер», научившийся выполнять на нем все маневры, на которые способен самолет, становился, что называется, на голову выше! И не только в глазах падких на азартные игры зрителей, но, что в миллион раз важнее, человек возвышался в собственной оценке. А это не пустяк! Такой самолет должен был способствовать, в конечном счете, несомненному общему повышению надежности авиации. Уверенность летчика в собственных силах — важнейшая составляющая безопасности летного дела вообще. Я уже не говорю о радости, что дарилась эта шустрая машинка тем, кто на ней летал.

«Блоха»? Ха-ха!

Эта малюсенькая машина, получившая легкомысленное название "Летающая блоха", прославила своего создателя — пилота и конструктора, начавшего летать еще в 1910 году, — Анри Минье, как мало какой другой летательный аппарат.

Появилась "Летающая блоха" в небе Франции в тридцать четвертом году. Конструктор задумал тогда построить дешевый, доступный каждому, непременно предельно простой в управлении летательный аппарат. Внешне самолетик выглядел странновато — крылья у него располагались тандемом, то есть одно за другим, размах был всего шесть метров. Переднее крыло чуть приподнято над задним и частично, всего на несколько дюймов, накрывало его. Совершенно нестандартно выглядело управление машиной. Перемещая переднее крыло ручкой управления вперед и назад, летчик переводил машину в набор высоты или на снижение. Несущее крыло, таким образом, выполняло функцию нормального руля высоты. Элеронов конструкция Минье не предусматривала вовсе: поперечная устойчивость гарантированно обеспечивалась V-образностью крыльев. Руль направления поворачивался при отклонении ручки управления в сторону. Педали в «Летающей блохе» отсутствовали. Минье считал, что традиционное ножное управление для человека, не склонного к технике, противоестественно. А он ведь настойчиво стремился к тому, чтобы любой мог, сев в его самолетик, ... полететь. Если уж не безо всякой, — то с самой незначительной подготовкой.

И сначала все шло нормально.

Минье был далеко не богат, поэтому на его «блохе» стоял семнадцатисильный дешевый моторчик. Полет с таким двигателем происходил, понятно, на весьма малых скоростях, что никак не мешало воздушным прогулкам изобретателя. Но стоило идее «овладеть массами», — а «Воздушная блоха» нашла тысячи поклонников, ее принялись усердно строить во многих странах, — как ситуация резко изменилась. Любители авиации, стремясь получить скорость познательнее, начали использовать двигатели помощнее — до

65 лошадиных сил, — и тут, буквально, вспыхнула эпидемия загадочных катастроф. Эти несчастья приняли такой размах, что сперва во Франции, а следом и в Англии, строительство «блех» было запрещено. Понадобились усилия серьезных ученых, многочисленные исследования в аэродинамических трубах, чтобы разгадать причину непонятных крушений. Оказалось — масса воздуха, протекающая между крыльями при повышенных скоростях полета, изменяет характер обтекания несущих плоскостей, и самолет начинает переходить в пикирование. При этом летчик, повинуясь навыку, тянет ручку на себя, лишь ухудшая этим ситуацию...

Оригинальное управление могло безотказно действовать только при малых скоростях полета. Строгий историк авиации так оценивает машину Ари Минье: «Летающая блоха» в настоящее время представляется скорее показателем незрелости изобретательских идей в области любительского самолетостроения, чем серьезной вехой на пути развития самолетов данного типа, как это можно было полагать при ее создании».

Спору нет, пятьдесят лет могут на очень многое изменить взгляд, что-то прояснить, высветлить... Справедлив ли суровый историк? Судить с его категоричностью не берусь, скажу только: идея маленького самолетика, самодеятельно построенного для личного пользования, не умерла и поныне. И с этой точки зрения роль Ари Минье, зачинателя миниавиации, переоценить трудно. Впрочем, живуча оказалась не только идея. В середине семидесятых годов Французская полиция задержала пятидесятитрехлетнего отца десяти детей Бернара Домона, уже тридцать пять лет к тому времени летавшего на «Небесной блохе» Минье! За что же его задержали? Домен не имел пилотского свидетельства, он никогда и нигде не обучался летному делу, к тому же летал на «незаконнорожденном» летательном аппарате, не зарегистрированном в установленном порядке... Наверное, полиция действовала в строгом соответствии с законами Франции, но это никак не меняет сути дела — Домон на своей «блохе» вполне благополучно летал!

Проблема персональных крыльев живуча, ведь ею начал заниматься еще непослушный сын механика Дедала — Икар.

С большим или меньшим успехом эту проблему практически решают на всех континентах и наши современники.

Выходит, что ж — человеку надо летать, летать свободно, подобно птице...

Хоть с земли, хоть с воды...

Свою «летающую лодку» молодой инженер Вадим Шавров задумал еще во второй половине двадцатых годов. Строить машину начали втроем — сам Шавров, инженер Виктор Коровин и механик Николай Фунтиков. Все элементы будущего летательного аппарата изготовили в жилой комнате ленинградской квартиры, а собирали аэроплан на аэродроме. Первую рулежку по воде 4 июня 1929 года выполнил летчик Л. Гикса.

Самолет выглядел вполне импозантно и не совсем обычно — полутораплан с поплавками, вмонтированными для лучшей боковой устойчивости в нижние крылья. Такого прежде не бывало. Машина имела подъемное колесное шасси, позволявшее, взлетев с воды, приземляться на сушу. На верхнем крыле располагался семицилиндровый 85-сильный мотор воздушного охлаждения. Кабина вмещала трех-четырех человек.

Конечно, как всякий новорожденный самолет, Ш-2 после сборки и первых «шагов» по воде потребовал кое-какой доводки и усовершенствования отдельных элементов конструкции. Впрочем, работа не заняла много времени: уже 31 августа «лодка» сумела благополучно перелететь в Москву, поднявшись с акватории Гребного канала в Ленинграде и приземлившись на Центральном аэродроме столицы.

Здесь, на знаменитой Ходынке, творение ленинградских конструкторов-энтузиастов и было предъявлено на суд высокому начальству. Самолет был одобрен, единственное серьезное пожелание — запускать машину в серийное производство надо с более мощным отечественным мотором — М-11.

Это пожелание было без особых хлопот исполнено, и в тридцатом году началось серийное производство амфибии Ш-2.

Два слова о судьбе прототипа, именовавшегося Ш-1 (он существовал в единственном экземпляре). 26 февраля 1930 года из Боровичей в Ленинград на нем летел Чкалов. В пути Валерия Павловича и механика Иванова прижала такая непогода — буквально, ни зги не видно. "Держась" за Октябрьскую железную дорогу, шли бредущим, пока не зацепились крылом за семафор... Самолет пришлось списать, экипаж, к счастью, не пострадал.

Серийные самолеты Ш-2 быстро прижились в авиации и нашли себе самое широкое применение. Прежде всего Ш-2 стала основной машиной первоначального обучения морских летчиков. Благодаря тому, что у самолета складывались верхние крылья, его легко принимали на борт полярные корабли, что позволило Ш-2 вести ледовую разведку, способствуя успешному судоходству в тяжелейших условиях Арктики. Вообще на Крайнем Севере шавровская амфибия оказалась совершенно незаменимой. Она без труда взлетала и легко садилась хоть на воду, хоть на лед, хоть на глубокий снег. И ни один другой самолет той поры не мог посоревноваться здесь с «шаврушкой».

Одновременно с ледовым разведчиком выпускался и санитарный вариант Ш-2, позволявший перевозить больного на носилках, плюс сопровождающего, на заднем сидении.

Ш-2 вел разведку рыбы, им охотно пользовались геологи и прочий кочевой народ, тративший прежде бездну времени на пешие переходы с одного места базирования экспедиции к другому. Неприхотлива была машина, а еще достоинство — могла держаться в воздухе одиннадцать часов кряду! И скорость развивала для своего времени вполне приличную — 125 километров в час.

Самолет был построен полностью из дерева, собирали его на клею, на оцинкованных шурупах и гвоздях. Фюзеляж и поплавки покрывали пролаченной бязью, это обеспечивало вполне надежную герметичность.

Любопытно, когда в тысяча девятьсот тридцать четвертом году машину официально сняли с производства, ее еще долгие годы продолжали строить во многих авиамастерских

и на ремонтных предприятиях Гражданского Флота. Очень уж не хотелось расставаться летающему народу с такой надежной и неприхотливой машиной.

Сотни Ш-2 эксплуатировались на всей территории СССР вплоть до 1960 (!) года. Вдумайтесь — тридцать лет; деревянная конструкция, работа с воды! Как видите, в долготии и надежности Ш-2 не уступил даже такому заслуженному работнику авиации, как всеми признанный У-2.

Гигантомания в самых разных областях нашей жизни принесла немало бед, может быть, стоит еще раз вспомнить о судьбе особенно удачных «малышей» и не просто воздать им дань заслуженного уважения, а еще и прикинуть, что стоило бы почерпнуть из былого опыта и приспособить к делу?

Гражданский, подлежащий призыву

Первоначально Ю-52 появился в облике цельнометаллического одномоторного транспортного самолета. Казалось, Эрнст Циндель, ведущий конструктор, предусмотрел все, — машина обладала достаточным запасом прочности, имела шасси, позволявшее легко менять колеса на поплавок или лыжи, в борту прорезали широкий проем, напоминавший вагонную дверь, и остряки тут же прозвали новый самолет «мебельным фургоном». Ю-52 свободно принимал две тонны груза, взлетал и садился на полевые площадки. Бензобаки, расположенные в крыльях, находились в подвешенном состоянии, — это повышало пожарную безопасность на случай вынужденной посадки вне аэродрома.

Крылья Ю-52 по всей своей длине имели закрылки, улучшавшие взлетно-посадочные характеристики машины. По заведенному в фирме «Юнкере» обычаю, самолет выпускали с моторами разных типов, мощностью от 690 до 800 лошадиных сил.

Казалось, чего бы еще желать! Однако, очень удачная с конструктивной точки зрения машина фирму не удовлетворяла: как вскоре выяснилось, одномоторные Ю-52 покупали

преимущественно маломощные авиакомпании. Слов нет, они-то были очень довольны, как говорится «дешево и сердито» получалось. Но при таком положении дел большой рынок «Юнкерсу» не светил, хотя машина получилась что надо: в Канаде одномоторный Ю-52, поставленный на поплавки, безотказно отлетал шестнадцать лет, вплоть до 1947 года.

Именно экономическая стратегия и подтолкнула профессора Юнкерса к неожиданному решению — использовать добрую славу самолета, что распространилась по свету, позаимствовать все лучшее, что было в конструкции Ю-52, и развернуть производство массового сверхнадежного пассажирского самолета увеличенных габаритов. Новая машина виделась конструкторам трехмоторной, способной надежно продолжать полет в случае отказа одного из моторов, готовой произвести вынужденную внеаэродромную посадку и при отказе двух двигателей. Иначе говоря, Юнкере хотел гарантировать будущим пассажирам стопроцентную безопасность полета.

17 февраля 1931 года трехмоторный вариант Ю-52, готовый принять на борт семнадцать пассажиров, оборудованный комфортабельными креслами, туалетом (тогда это была новинка), приспособленный к полетам в самых разных климатических условиях, был предьявлен широкой публике. Успех эта громоздкая и не очень-то красивая с виду машина завоевала невиданный. Двадцать пять стран (!) купили Ю-52, в тридцати авиакомпаниях самолет стал вскоре ведущим летательным аппаратом. Вокруг удачной машины рождались прямо-таки легенды, и на этот счет имелись вполне убедительные причины.

Однажды Ю-52, взлетев с аэродрома мюнхенской летной школы, успел набрать всего 250 метров высоты, когда в машину врезался учебный и-2. Бедный «Фламинго» тут же рухнул на землю, а пилот и бортмеханик Ю-52, ощутив сильный толчок, обнаружили, что их машину развернуло на 90 градусов влево и слегка повело к земле. Пилот выровнял и аккуратно приземлил свой Ю-52 на ржаное поле. Это огорчительное происшествие случилось в последних числах июля, а уже в августе, то есть буквально через несколько дней, отремонтированный Ю-52 смог продолжить свой неожиданно прерванный полет...

Между тем, эта по замыслу чисто пассажирская машина приглянулась и военным. Многие страны покупали Ю-52, чтобы использовать их для десантирования личного состава и переброски военных грузов. Немцы тоже времени даром не теряли. Германии после поражения в первой мировой войне было запрещено иметь военную авиацию, вот пассажирский Ю-52 и стали тайно использовать для подготовки будущих военных летчиков. Приспособили пассажирскую кабину под полторы тонны бомб, установили турельный пулемет над фюзеляжем для защиты хвоста, сконструировали оригинальный убирающийся и выпускающийся по мере необходимости «стакан», в котором располагался второй воздушный стрелок, способный отражать атаки с задней нижней полусферы, и во всю готовили кадры для Люфтваффе.

Ю-52 постоянно совершенствовался, самолет получил надежное пилотажно-навигационное оборудование, с которым уверенно залетал в сложных метеорологических условиях днем и ночью.

В годы второй мировой войны Ю-52 очень широко применялся десантниками. На всю жизнь запомнился мне характерный звук моторов «юнкерсов», пересекавших линию фронта в ночное время, — моторы вроде бы всхлипывали, постанывали, будто жаловались на свою тяжелую судьбу.

Любопытная подробность: после окончания второй мировой войны (мало того, что над Европой еще долгое время летали трофейные Ю-52) во Франции и Испании быстро наладили производство новых «юнкерсов». Правда, машина получила другое имя — SA8A 352-1. Некоторые Ю-52 дослужили до шестьдесят пятого года.

Аэродромы стали малы...

Борьба за скорость полета, можно сказать безо всякого преувеличения, началась в тот самый день, когда человеку удалось оторваться от земли: ведь полет — это скорость, кон-

чается скорость, прекращается полет и начинается падение. Во всяком случае, для самолета.

Стимулировал борьбу за достижение рекордных скоростей кубок Шнейдера, учрежденный еще в 1913 году. Добиваясь престижной награды, заинтересованные самолетостроительные фирмы все увеличивали и увеличивали мощность моторов. Это был верный, хорошо разведанный путь. Проторенная дорожка логически привела к выдающимся успехам гидроавиации. Летательные аппараты, поднимавшиеся с воды и садившиеся на воду, не были стеснены размерами взлетно-посадочных полос. А аэродромы все явственнее становились камнем преткновения в развитии высокоскоростных самолетов — вот и пришлось рекордсменам перекочевать на воду.

Перед вами МК-72, итальянская машина, построенная Макки Кастольди в 1931 году с честолюбивым намерением отнять кубок Шнейдера у англичан. Приглядитесь к самолету повнимательней. Верно, он напоминает окрыленную пулю — вытянутый фюзеляж, зализано все, что только возможно пригладить, машина будто устремлена в полет?..

Два двенадцатицилиндровых двигателя "Фиат" с жидкостным охлаждением расположены тандемом — друг за другом. Вал заднего мотора пропущен сквозь вал мотора, поставленного впереди, и каждый вращает свой винт во встречном направлении по отношению к другому винту. Суммарная возможность силовой установки составляла 2400 лошадиных сил. МК-72 получился заметно тяжелее других рекордных машин (его взлетная масса достигала почти трех тонн), и именно предельное улучшение аэродинамических очертаний машины должно было компенсировать избыточный вес. Заметьте, на машине нет выступающих радиаторов. Охлаждающая жидкость, обеспечивающая нормальную температуру моторов, проходит по трубочкам, проложенным на внутренних поверхностях поплавков и в нижней части фюзеляжа, и там отдает избыточное тепло, отобранное у двигателей.

В апреле 1933 года Франческо Анжелло показывает на МК-72 скорость в 682 километра в час. Кубок Шнейдера он,

правда, не выигрывает, но замахивается при этом на установление нового мирового рекорда скорости. И 23 октября 1934 года это ему удается. 709 километров в час — достижение для первой половины тридцатых годов просто фантастическое. Неслучайно оно оставалось непревзойденным многие годы.

Казалось бы, какие чувства, кроме радостного удивления, мог вызывать этот самолет? Не все так просто... восторги восторгами, а в кругах профессиональных самолетостроителей росла и тревога: два двигателя, выставленные друг за другом и занимавшие почти половину фюзеляжа, — это же не от хорошей жизни. Конструкторы сознают: еще немного и двигатели просто съедят самолет. Поршневым моторам необходима достойная замена...

И соосные винты — не подарок судьбы. Другое дело, благодаря этим винтам авиация получила прекрасный опыт. Вспомните хотя бы Ту-114, большой пассажирский лайнер, появившийся много лет спустя и, казалось бы, ни с какого боку к рекордным самолетам отношения не имеющий, но винты у него — прямое продолжение идеи, воплощенной еще в тридцатые годы...

Очень это любопытное занятие — разглядывать сегодня машины из прошлого, находить в них знакомые черты, воскрешенные в молодых самолетах, «вычислять» степень родства... Не зря говорят на Востоке: лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Увидеть — и неспеша подумать.

Неожиданно мобилизованный

Сообразуясь со все ужесточавшимися требованиями времени, немецкая авиакомпания «Люфтганза» в конце тысяча девятьсот тридцать третьего года заказала известной самолетостроительной фирме Дорнье новую скоростную почтово-пассажирскую машину. Условия были поставлены жесткие, сроки исполнения заказа — наикратчайшие.

И меньше чем через год — 2 ноября 1934 года — состоялся первый полет прототипа. Казалось бы, события развиваются строго по плану, но тут случилось непредвиденное:

«Люфтганза» машину не приняла, хотя самолет получился вполне удачным и обещал, после обычной доводки, сделаться надежной серийной машиной.

Так, по странной случайности, у Дорнье появилась возможность попытаться превратить прототип в скоростной бомбардировщик. В авиационной практике обычно — из удачного бомбардировщика вырастают и появляются несколько позже пассажирские машины, а тут гражданский в основе аппарат решили, так сказать, мобилизовать на военную службу.

Прототип, получивший предварительную маркировку V-9, оказался первым военным самолетом с разнесенным вертикальным оперением, что должно было обеспечивать надежную огневую защиту задней полусферы. В 1937 году провели сравнительные испытания ряда машин, и тут выяснилось — у До-17 скоростные характеристики лучше, чем у любого из серийных самолетов-истребителей. Переполюх это вызвало колоссальный! Ну, а До-17 срочным порядком запустили в серию. Так забракованный пассажирский самолет нашел свое место в небе, и машина в различных модификациях выпускалась длительное время. На До-17 устанавливали разные двигатели — и воздушного, и жидкостного охлаждения. Самолет оборудовали как фоторазведчик. Были выпущены даже ночные бронированные истребители на базе все того же До-17.

Вспомнить об этой боевой машине мне показалось разумным не потому, что во время Второй мировой войны она получила широкую известность, а в качестве примера: случается, и военные оказываются прозорливее гражданских специалистов, не упустили прототип, поверили в машину, способствовали доводке. В наше время такой пример может, пожалуй, оказаться не лишним и авиаторам, и не авиаторам тоже...

Две посадки «Сессны»

Элегантная «Сессна», она же «Центурион», — представитель большого семейства машин, уже давно выпускаемых в Америке для личного пользования. Прототип «Сессны-210» совер-

шил свой первый полет в январе 1957 года. Этот свободнотолкающий моноплан с верхним расположением крыла обратил на себя внимание тем, что был лишен подкосов. Впервые машина получила трехопорное убираемое шасси. Впрочем, в таком виде самолет вошел в серию не сразу. Машину улучшали, что называется, шаг за шагом, но с шестьдесят пятого года «Сессна-210» появлялась перед покупателем именно такой. При этом каждый мог выбирать для себя наиболее подходящую модель. Первая имела двигатель в 285 лошадиных сил и салон с улучшенной отделкой, в котором помещались либо четверо взрослых, либо трое взрослых и двое детей. По желанию владельца самолет оборудуется обогревом винта и пневматическими антиобледенителями на крыльях и хвостовом оперении. Вторая модель имеет также 285-сильный мотор, но с компрессором, значительно увеличивающим высотность машины. Тому, кто прокладывает свои маршруты в высокогорных районах, этот вариант должен казаться весьма привлекательным. Именно на самолете такой модели 13 мая 1967 года был установлен рекорд высоты для машин подобного класса — 13119 метров. Достижение для летательного аппарата с массой меньше 1000 килограммов, прямо скажу, впечатляющее.

«Сессна», благодаря высоким летным данным, весьма популярна среди пилотов-любителей, располагающих средствами. Машину покупают повсеместно.

В России этот самолет стал известен из-за скандальной истории: «Сессна», управляемая мальчишкой Рустом, неожиданно-негаданно совершила вдруг посадку... на Красной площади столицы. Из-за той дерзкой выходки молодого немца в одночасье лишились постов министр обороны и командующий ПВО страны, не говоря уже о чинах меньшего ранга. Не сумели отловить крошку-самолетик на его долгом пути — от берегов Балтики до центра России! Но, если взглянуть на это происшествие без политики, непременно задумаешься: какие же превосходные летные данные должны быть у аппарата, чтобы примостить его в самом центре города, среди высоких зданий, на далеко не плоскую поверхность земли? И ведь пилотировал «Сессну» не бог весть какой ас...

К сожалению, меньше запомнилось другое появление «Сессны» в Москве, хотя оно произошло позже. Тот маршрут назывался «Перелет Дружба-89». И пилотом был одиннадцатилетний американец Томи Алиенджи. Он привел свою «Сессну» в Россию, чтобы передать приветственное послание всем ребятам нашей страны, руководителям государства, вручить письма друзьям от друзей. В Шереметьеве, где его встретила толпа ребят, Тони сказал: "Я уверен, что все люди будут друзьями. Такой я вижу нашу планету в будущем, и этот полет — мой вклад в развитие таких взаимоотношений".

Алиенджи особым красноречием не отличился, но человек пересек всю Америку, нормально пролетел от Камчатки до Москвы, можно ли от него требовать большего? И потом. Тони показал нам элегантную "Сессну-210" на бетоне Шереметьева. (Сак не сказать «спасибо» человеку? Ведь добрый поступок всегда дороже красивых слов, особенно в авиации...

Еще раз «Латекоер»

Еще в тридцатом году Латекоер начал проектировать «летающую лодку», которую назвал «Латекоер-520». Новая машина виделась ему четырехмоторным трансатлантическим воздушным кораблем, предназначавшимся, в первую очередь, для регулярных рейсов в Америку.

На протяжении всего существования авиации время от времени почти все выдающиеся конструкторы отдают свои силы созданию гидросамолетов. Чаще всего тут, в первую очередь, действуют соображения экономические, а не чисто технические. Ведь построить пяток самых громадных «летающих лодок» дешевле, чем соорудить один супераэродром, позволяющий принимать сухопутные машины, способные заменить «летающие лодки»...

Проектирование продвигалось вполне успешно, но вскорости, однако, решили строить не четырех-, а шестимоторную машину — «Латекоер-521». Предполагалось, что такая лодка будет пересекать Атлантику с тридцатью пассажи-

рами на борту, а в перелетах над Средиземным морем станет и вовсе возить по семьдесят человек.

Первый полет «Латскоер-521» выполнил 17 января 1935 года. Однако попытка долететь до Соединенных Штатов успехом, увы, не увенчалась: 4 января 1936 года "лодка" попала в жесточайший тайфун и затонула. К самолету, вроде, никаких претензий предъявить нельзя было, а с урагана «взятки гладки»... К счастью, машину удалось поднять, восстановить, и 27 декабря 1937 года «Латскоер-521» с десятью тоннами груза благополучно пролетел по тысячеклометровому маршруту со средней скоростью 212 километров в час. В ту пору это было рекордное достижение, оно как нельзя лучше подтверждало — выбранное Латскоером направление на строительство «летающих лодок» правильное!

Тем временем на заводских стапелях начали собирать улучшенный вариант «лодки» — «Латскоер-522». Увы, разразившаяся Вторая мировая война, спутав все планы фирмы, не дала вывести эту машину на работу — трансатлантическая линия по военному времени бездействовала. Но французы успели построить три самолета «Латскоер-523» и передали их военно-морскому флоту.

Сегодня полезная нагрузка в 16 тонн, как и 70 пассажиров на борту, никому не кажутся удивительными, но ведь здесь идет речь о событиях более чем пятидесятилетней давности! И я сознательно, не в первый уже раз, повторяю: учитите, как давно это было! У нашей памяти странное свойство — легко мерить сегодняшним аршином прошлое. И мало кому приходит при этом на ум, как же мы обкрадываем самих себя, как девальвируем заслуги собственных отцов.

Сравнительно недавно в печати промелькнуло сообщение: японцы, задумывая построить тысячеместный воздушный лайнер, приступили к проектированию гидросамолета, сочтя такое решение наиболее экономически целесообразным. Так оно или нет, покажет время, а пока очевидно одно — хорошо забытое старое уже не раз несло в себе замечательные черты новизны...

Если преданные забвению воздушные шары Монгольфье́ра переживают свою вторую молодость, если старейшая идея первых покорителей пятого океана нашла новые технические возможности, чтобы ожить и вновь поразить мир, почему бы нам не дожить до торжества гидроавиации? И вот уже тогда, надо думать, имя Латекоера озарится новым светом.

Бабушка «Аврушка»

Все, кто хоть чуточку причастен к авиации старых времен, непременно помнят ласковое имя "аврушка". На этой машине начинало летать целое поколение выдающихся пилотов, именно этому поколению суждено было поднять престиж летной профессии на невероятную высоту, как в буквальном, так и переносном смысле.

"Авро-504" — один из самых престижных летательных аппаратов в мире. Многие годы он был единственным и главным учебно-тренировочным самолетом. Родился «Авро-504» в Великобритании еще до первой мировой войны. Прототип с мотором - "Гном-Рон" в 80 лошадиных сил впервые взлетел в июле 1913 года. Первоначально предполагалось использовать машину в разведывательных полетах, для нанесения бомбовых ударов по расположению противника. Машина казалась вполне современной и, так сказать, дееспособной. Ведь на "Авро-504" даже пулемет стоял, и можно было стрелять из него вверх по дирижаблям противника! О воздушных боях самолета с самолетом тогда еще серьезно не помышляли, хотя нам такое легкомыслие представляется весьма странным и непонятным.

Пилот в «аврушке» размещался позади летчика-наблюдателя. Предполагалось, так целесообразнее для согласованности действий членов экипажа.

Но как только началась война, фронт внес в действия авиации свои решительные коррективы. Для боевых действий «Авро» стали выпускать одноместными. А двухкабинный вариант прочно утвердился во всех авиационных школах, где работы в ту пору заметно поприбавилось. Кроме «Авро» с 80

сильным мотором промышленность выпускала самолеты со 100-, 110-, 130-сильными двигателями.

Уже в ту раннюю пору «Авро-504К» использовали в качестве ночного истребителя, а "Авро-504Н", едва ли не впервые в мире, испытывался на взлете с катапульты...

Пожалуй, стоит обратить внимание на одну любопытную деталь в устройстве машины: при нормальном колесном шасси «Авро» имела еще и лыжу, укрепленную на оси, между колесами. Думается, не всякий современный пилот так сразу и сообразит — а для чего бы? Оказывается, эта хитрая противокапотажная лыжа не давала самолету при грубых ошибках, допущенных на посадке, опрокидываться на спину. Лыжа эта особенно ценилась в летных школах той далекой поры, да и у опытных летчиков она повышала уверенность в благополучном исходе вынужденной посадки, когда приходилось — ох, часто приходилось! — садиться вне аэродрома.

«Аврुшка-бабушка» имела широкое распространение в России.

На этой машине учился летать, летал, а потом и сам учил летать своих учеников М. Громов, добрым словом вспоминал «бабушку Аврушку» В.Чкалов, на ней начинал полярный летчик М. Бабушкин и многие-многие наши предшественники.

Хотя конкурса и не было

Официально «конкурс красоты» не объявлялся, но когда решением британского министерства воздушного транспорта фирме «Де Хевиленд» был заказан специальный почтовый самолет для полетов через Атлантику, Е. Хегг сделал все, чтобы его DH-91 «Альбатрос» отличался от всех известных до той поры «Де Хевилендов» утонченной аэродинамикой, чтобы очертания машины, особенно вес переходы были доведены до совершенства.

Что говорить, внешность «Альбатроса» радует глаз и сегодня, более чем полвека спустя. Приглядитесь к изображению самолета — чем не аристократ неба?

20 мая 1937 года летчик-испытатель Р.Г. Уэйт впервые поднял ДН-91. Полет прошел без осложнений. Началась будничная жизнь самолета, кроме великолепных очертаний которого обращают на себя внимание многие детали конструкции, например, очень тесные gondолы двигателей. Они хорошо обтекаемы, а воздух для охлаждения моторов поступает в них неожиданным образом: специальные воздухозаборники расположены в носках крыльев, охлаждающий поток подводится...сзади. Такая совершенно нестандартная схема значительно уменьшила потери от лобового сопротивления.

Вторая машина поступила на испытания 27 августа 1938 года. Ее постигла неудача — самолет был сломан на посадке. Это привело к срочному усилению фюзеляжей всех серийных "Альбатросов". А они появились в октябре того же года.

Между почтовым и пассажирским вариантами «Альбатроса» имелись некоторые различия. На почтовые машины ставили добавочные топливные баки, а в фюзеляжах пассажирских самолетов прорезали дополнительные окна-иллюминаторы. Кроме того, машины различались конструкцией посадочных щитков.

Первые «Альбатросы» обслуживали регулярные пассажирские линии Лондон — Париж — Брюссель — Цюрих, летали они и по другим маршрутам. До июля сорок третьего года, невзирая на войну, «Альбатросы» поддерживали постоянную воздушную связь Лондона с Исландией.

На ДН-91 ставились четыре двигателя воздушного охлаждения по 525 лошадиных сил. Экипаж состоял из 4 человек, на борту размещались 22 пассажира. Цельнодеревянный фюзеляж имел овальное сечение. Плоскости, тоже деревянные, имели размах 32 метра. Длина машины равнялась 21,80. Вес пустого самолета — девять с половиной тонн, загрузка — 3760 килограммов. Шасси убиралось. При двигателях относительно небольшой мощности «Альбатрос» развивал скорость 355 километров в час, имел рабочий потолок 4600 метров и мог при полной заправке покрыть расстояние 5300 километров.

«Альбатрос», мне кажется, должен привлекать внимание ярко выраженной, если можно так выразиться, активной

поисковой тенденцией его создателей — еще деревянный, еще не бог весть с какими мощными двигателями, весь он нацелен на преодоление значительного пространства, на увеличение скорости, на максимальное использование аэродинамических возможностей конструкции.

Пожалуй, именно за эту устремленность в будущее, за постоянное состояние напряженного поиска и нельзя не любить самолеты, во многом определяющие нашу судьбу...

Шторх — по-немецки «аист»

"Шторх" — самая известная конструкция немецкой авиационно-строительной фирмы «Физлер». Ото всех прочих машин самолет этот отличался весьма короткой взлетной дистанцией — через 75 метров от точки старта «Шторх» оказывался уже на высоте 15 метров! И пробег машины был ничтожный — 25 метров. Длинноногий «Шторх» мог без труда приземлиться на обычном стадионе. При этом машина устойчиво летала на самых малых скоростях — пятидесяти одного километра в час ей было достаточно, чтобы не упасть, хотя ее максимальная скорость достигала 175 км/час.

Идея такого многоцелевого летательного аппарата была четко сформулирована еще в 1935 году: неприхотливый «Шторх» должен был найти применение не только в армии, в качестве самолета связи, корректировщика, вспомогательной машины, но также успешно работать в любых обстоятельствах, когда нет аэродромов, в суровых климатических условиях, в условиях, позволяющих обеспечить машину минимальными средствами технического обслуживания.

Фи-156 выпускался во множестве вариантов, например, — с металлическим винтом изменяемого шага и с деревянным пропеллером, машину несложно было поставить на лыжи или поплавки; существовал вариант мощно радиофицированного аппарата, был — со сбрасываемым дополнительным баком для горючего; выпускалась серия санитарных машин с увеличенной кабиной и большим двер-

ным проемом, чтобы легче было загружать носилки... Двигатель «Аргус» в 240 л.с. позволял летать с крейсерской скоростью 150 км/час при экипаже в 2-3 человека.

«Шторх» был ужасно длинноногим и на вид нескладным самолетом, однако, не зря говорят: внешность бывает обманчивой. Машина вполне оправдала свое назначение — безотказного трудяги. Стоит отметить: победа Фи-156 в конкурсе проектов над самолетами таких известных фирм, как «Фокке-Вульф», «Сибельски» и «Мессершмитт», оказалась далеко не случайной.

«Шторх», в котором удалось реализовать идею универсального самолета, пригодного к работе в любых условиях, в какой-то степени предопределил целое направление развития авиационной техники, получившее позже название «STOL», т.е. самолет укороченных излета и посадки.

Не простой, а очень простой...

Маленький туристический самолетик "Прага - 114" — «Аир-бэби», построенный под руководством конструктора И. Слехты, впервые взлетел в тридцать четвертом и сразу привлек к себе повсеместное внимание. Известность к маленькой машине пришла, с одной стороны, благодаря участию в парижском «Салоне» 1934 года, с другой, — благодаря выдающимся перелетам: Прага — Москва, а это почти 1680 километров без посадки! Прага — Багдад — свыше 3200 километров, и уж совсем удивительный перелет для машин подобного класса из Лондона в Индию — 14722 километра!..

В 1937 году «Прага-114» установила ряд рекордов. На дистанции 100 километров показала скорость 146,7 км/час, а на маршруте в 1000 километров — 144,2.

Машину покупали множество стран. В Великобритании она строилась по лицензии. Но что мне кажется самым удивительным в биографии этого самолетика — сразу по окончании второй мировой войны возобновилось его серийное производство, и спрос на машину не снизился. Двухместный

самолетик, оснащенный 46-сильным мотором, имевший свободнонесущее, высокорасположенное крыло размахом в 11 метров, длину фюзеляжа — 6,6 метров, обладавший массой конструкции всего 290 килограммов, устоял во всех передрягах трудных времен.

Самолет претерпел ряд модификаций, его оснащали разными моторами — и в 75 л.с, и в 65, и в 40 л.с, — можете выбирать по вкусу и по средствам! Но внешние очертания, так сказать, физиономия самолета, не изменялись. Разглядывая старые фото, трудно не впасть в ностальгический транс по старым добрым временам деревянных конструкций.

Не мешайте ему летать!

Нет сомнения, пассажирский, транспортный, десантный самолет «Дуглас» — DC-2 (C-32, C-33, C-39), Ли-2 и т.д. — был одним из самых распространенных и популярных летательных аппаратов на всем белом свете. Родился этот труженик неба в жесточайшей конкурентной борьбе со своим предшественником «Боингом-247», образца тысяча девятьсот тридцать второго года. Прототип DC-1 получился вполне удачным, но как большинство новорожденных самолетов потребовал ряда доработок — усиления фюзеляжа, установки улучшенных двигателей, что позволило увеличить полезную нагрузку машины. В результате конструкторских и чисто организационных усилий появился DC-2 — цельнометаллический, поначалу 14-16-местный пассажирский самолет с удобными креслами, кухней, гардеробом и туалетом, что для рейсовой машины той поры было еще достаточно непривычно. Именно повышенная комфортабельность «Дугласа» позволила ему победить в конкурентной драчке «Боинг-247» и выйти на линии многих авиакомпаний Америки и Европы.

C-33 — военно-транспортный вариант пассажирского «Дугласа». Ему увеличили грузовой отсек, сделали большой дверной проем. Первыми приобрели лицензию на постройку C-33 японцы. Замечу попутно: C-32 отличался от C-33 лишь тем, что не

имел еще увеличенного дверного проема. Многие доработки делались в этой машине не сразу, что называется, по заказу жизни, а проще сказать, исходя из опыта эксплуатации.

«Дугласы» выпускались массовым порядком и без преувеличения можно сказать, проникали во все уголки земного шара. В 1939 году появилась очередная модификация машины — С-39. На ней стояли усиленные «райтовские» двигатели по 975 лошадиных сил, были внесены кое-какие усовершенствования в конструкцию фюзеляжа, в управление и шасси. Осовременили пилотажно-навигационное оборудование.

Начав летать в апреле тридцать четвертого года, DC-2, как уже было сказано, распространился по всему свету, у нас машина строилась по лицензии и именовалась Ли-2.

Чтобы выпускать русский «Дуглас», пришлось его «пересчитать» на метрические меры, приведя при этом конструкцию в строгое соответствие с требованиями государственных стандартов. Переработкой американских чертежей — а это была адова работа — руководил В.М. Мясичев. Любопытно заметить: ни фирме «Мицубиси», ни фирме «Фоккер» перевод в метрические меры не удался. Им пришлось собирать самолеты из агрегатов, поступавших из США.

В «Аэрофлоте» лицензионные «Дугласы» числились сперва как ПС-84, а с сентября сорок второго года, получив наименование Ли-2 — по имени Бориса Павловича Лисунова, руководившего внедрением, — пошли в серийное производство и утвердились под этим названием.

Во время войны многие Ли-2 вооружили. Было несколько вариантов установки огневых точек, кроме того, на борт принимали до двух тонн бомб, в таком виде машины использовали как ночные бомбардировщики. А еще военные Ли-2 много и успешно летали в тыл противника, снабжая партизан.

На протяжении своей долгой жизни машина оснащалась разными двигателями — и по 1100, и по 1350 лошадиных сил. Соответственно изменялись и возможности самолета. Скорость на высоте 2000 метров была доведена до 350 километров в час, потолок — до 6500 метров, дальность увеличена до 2100 километров.

Ли-2 широко использовали в полярной авиации, для полетов в Арктике ставили дополнительные топливные баки. Эти машины, можно сказать, полностью контролировали судьбу первых полюсных станций — СП.

Был построен и вариант высотного Ли-2, его предполагали использовать в горных районах, машина поднималась на высоту в 8000 метров, правда, в серию не пошла.

Американцы проводили интересные опыты использования «Дугласа» в качестве... десантного планера. С машины снимали двигатели и в таком виде буксировали DC-2 на значительно большей скорости, чем обычные планеры. Старый, добрый, покладистый «Дуглас» все терпел и ко всему безропотно приспособливался. Еще совсем недавно эти латаные-перелатанные машины, находившиеся в частных руках, летали над обеими Америками.

Только в Советском Союзе на протяжении двадцати лет было построено несколько тысяч Ли-2! Старые пилоты помнят, как высоко ценились летные качества этой уникальной машины. «Только не мешай ей летать!» — говорили зубры молодым пилотам.

А нам не нужна амфибия?

Живучесть гидросамолетов удивительна. Сколько раз слышано: время «летающих лодок» безвозвратно миновало, машина на поплавках - прошлое, а гидросамолет вновь и вновь заявляет о себе в небе то одной, то другой страны. Прототип итальянской «Ривьеры 533» был трехместным, с мотором «Континенталь» в 145 лошадиных сил. Потом машину несколько увеличили, сделали четырехместной, поставили 250-сильный «Континенталь», и 8 декабря 1954 года она в таком виде поднялась в воздух. Уже во время испытаний самолет показал себя с наилучшей стороны, и в октябре пятьдесят шестого решено было закладывать серию.

Прошло не так много времени. 21 июля шестидесятого года «Ривьера 533» устанавливает три рекорда в своем классе

«амфибии» с массой 1200-2100 килограммов, достигнув высоты 7189 метров, показав на стокилометровом замкнутом маршруте скорость более 270 километров в час и на замкнутом пятисоткилометровом маршруте — 268 километров в час.

Для цельнометаллического самолета «Ривьера 533» характерны свободнонесущее верхнерасположенное крыло, аккуратно вписанный в центроплан двигатель с толкающим винтом, разнесенное на двух балках хвостовое оперение и относительно просторная кабина. Амфибии придан водяной руль, облегчающий маневрирование лодки на рулежке, в полете этот руль убирается. Колесное шасси тоже втягивается в фюзеляж гидравлическим подъемником.

Максимальная скорость амфибии доведена до 285 километров в час, посадочная — 110. Расход горючего — 45 кг в час. При полной загрузке дальность полета — 1000 километров.

Когда смотришь на эту машину, испытываешь не только удовольствие — складной аэроплан! — но в голову приходят и кое-какие более существенные мысли: наша Россия — страна рек, множества озер, земля, омываемая великим океаном, и гидроавиация должна бы, наверное, здесь развиваться и множить число именно простых самолетов, непременно экономичных, словом, примерно таких, как итальянская «Ривьера». Не хочу сказать этим, будто нам не под силу самим построить амфибию аналогичного класса, — смогли бы, нет сомнения! Но стоит подсчитать сперва, что выгоднее — начинать все сначала или проще воспользоваться готовым образцом?

Мушкетер - это солдат

Прежде, чем появиться на рынке, 4-5-местный пассажирский самолет 13140С «Мушкетер» претерпел значительные изменения в сравнении со своими предшественниками. В частности, в одной из модификаций он был приспособлен для работы в санитарной авиации. В левом борту прорезали широкий проем для носилок. В другом случае предусмотрели установку между мотором и кабиной дополнительного топ-

ливного бака емкостью в 30 литров. У «Мушкетера-111» есть необходимые приспособления для буксировки планеров.

Учитывая разнообразие запросов частных владельцев и стремясь угодить любому вкусу покупателя, фирма предусмотрела установку дополнительных приборов и оборудования, например, для слепых и ночных полетов.

Первый полет прототипа состоялся 4 июля 1938-года, а через три месяца в воздух ушла уже первая серийная машина.

Самолетов, подобных «Мушкетеру-111» в западных странах выпускают много, их постоянно совершенствуют, иначе никакой фирме не удержаться на отвоеванном однажды месте под солнцем. «Мушкетере — не исключение: эта машина может летать со скоростью 255 километров в час, стартовать и финишировать на небольших площадках, забираться на высоту 5000 метров и покрывать расстояние в 1400 километров. "Мушкетер" стал неотъемлемой принадлежностью делового мира и убедительным символом процветания.

Пожалуй, здесь уместно вспомнить так называемые «деловые» самолеты (у нас их именовали еще исполкомовскими): фирма А. Яковлева начинала строить — и вполне успешно — больше шестидесяти лет назад, но... на эти машины не нашлось тогда серьезных заказчиков, в стране не сыскать было независимых деловых людей со средствами.

Вот почему, показывая вам «Мушкетер», я подумал: а ну как французский солдатик вдруг подскажет кому-то мысль — пора вспомнить прошлое?!

Во всем мире такие самолеты себя оправдывают.

Родственников - полно...

Когда итальянский самолет X-205 только-только задумывали, конструкторы отчетливо понимали — спрос новая машина найдет лишь в том случае, если окажется конкурентоспособной в своем классе самолетов индивидуального пользования, широко производившихся в США.

Прежде всего ставку сделали на тщательную разработку интерьера кабины и на широкий выбор вариантов, которые должен был получить покупатель. Так было решено — будущий владелец может выбирать между аппаратом с убирающимся и неубирающимся шасси; отдать предпочтение самолету со 180-сильным или же с 600-сильным (!) мотором. Соответственно колебалась, конечно, и цена, что играло не последнюю роль при выборе того или иного варианта.

Проектировать самолет начали в марте шестьдесят четвертого года и закончили через три с небольшим месяца. В июле приступили к детальной конструкторской разработке. В апреле шестьдесят пятого, через одиннадцать месяцев, имели готовый прототип, а в декабре того же года серийные машины начали поступать на рынок.

Хронологию создания машины я привел неслучайно: вероятно нам всем, пытающимся жить по-новому в авиации (и не в авиации — вообще в России), всякий урок деловитости — во благо...

На рынок поступали:

S.205-18/F: основная модель с неубирающимся шасси, с двигателем в 180 лошадиных сил;

S.205-18/R.: та же машина, но с убирающимся шасси;

S.205-20F: шасси неубирающееся, как у основной модели, но двигатель — 200-сильный;

S.205-20R: та же машина, что и 20F, но шасси убирающееся.

Логика действий конструкторов очевидна: идти вперед, строго следуя основному авиационному принципу: от простого — к сложному. Двигаться без спешки, последовательными шагами. Опыт доказывает: малые изменения, накапливаясь, дают весьма значительные результаты, требуя меньших затрат.

S.205-22/R: шасси убирающееся, двигатель 220 лошадиных сил, винт изменяемого шага.

Кабина во всех вариантах имела два отдельных передних места. Напротив каждого установлено свое управление, понятно, сдвоенное. В глубине кабины — двухместный диван. На каждой стороне фюзеляжа — широкие двери. Ка-

бина тщательно звукоизолирована, отапливается и хорошо проветривается.

Самолет цельнометаллический, моноплан с низкорасположенным крылом, снабженным щелевыми закрылками. Шасси трехколесное, если убирающееся, то электрическим подъемником. Тормоза— гидравлические. Амортизация — масляно-пневматическая.

Геометрия всех моделей S-205 неизменна. Взлетная масса колеблется от 1200 до 1250 килограммов (не так и значительно, что следует поставить в безусловную заслугу конструкторам!). Максимальная скорость— от 235 до 295 километров, в зависимости от мощности поставленного мотора; а минимальная скорость во всех вариантах — 87 километров в час. Предельно допустимая — 325 километров в час. Потолок — от 4500 до 6200 метров. Дальность полета — 1230-2325 километров.

Наверное, нет необходимости повторять вновь — 205 неплохой пример для наших деловых людей. Стоит обратить особое внимание на многочисленность параллельно выпускающихся модификаций. Это выгоднее, чем вносить улучшения раз в год по чайной ложке — от серии к серии.

«Карибу» — смещик «Дугласа»

Де Хевиленд ТЖ-4 "Карибу", уроженец Канады. Машина — многоцелевая, в первую очередь— пассажирская, но и грузовая; ее возможно использовать и в военных интересах тоже. Особой заботой конструкторов было сделать «Карибу» независимым от аэродромов, не требующим стационарного обслуживания, пригодным к эксплуатации в самых примитивных условиях. Столь суровые условия диктовал север Канады,

«Карибу» удался, и сотни этих машин были в короткий срок поставлены заказчикам из США, Тайваня, Швеции, Индии, Австралии, Кувейта и других стран. Хороший товар нашел своего покупателя. Закономерно!

У HC-4 в США появился «псевдоним» СУ-2 (прежде был АС-1). В канадских ВВС машину обозначили ОС-108.

Свой первый полет «Карибу» выполнил 30 июля 1958 года. Официальное признание машины состоялось тремя годами позже. На самолет были установлены два четырнадцатцилиндровых двигателя воздушного охлаждения по 1450 лошадиных сил, трехлопастные винты с автоматической регулировкой постоянных оборотов. Экипаж — два человека. Пассажиров — тридцать два. В санитарном варианте — двадцать два лежачих и восемь сидячих мест. Для погрузки и выгрузки крупных объектов хвостовая часть фюзеляжа сильно скошена и оборудована аппарелью; через этот же проем производится десантирование.

Взлетная масса ЩС-4 без малого 13 тонн, полезная нагрузка — около 4 тонн. Максимальная скорость — 547 километров в час, посадочная — 103. Длина разбега, как и длина пробега, всего 170 метров. Дальность при полной заправке — 1760 километров.

«Карибу» в известной мере заменил состарившийся «Дуглас» и, честно трудясь в самых казалось бы неподходящих уголках земли, явно продолжил его достоинства. Но славу самого покорного, самого надежного, как и самого универсального самолета не затмил.

Способный и добродушный крепыш

Выло крайне странно встретить в техническом справочнике такие слова: «крепыш», «добродушный», «способный», отнесенные к самолету. А речь шла о PA-18. Судя по фотографии, этот двухместный моноплан с высококорасположенным крылом выглядит этаким надежным пони. К числу отличительных особенностей машины справочник относит способность запросто обходиться без аэродромов, садиться и взлетать с крайне ограниченных площадок. Благодаря своей предельной простоте, машина нашла применение не только в первоначальном обучении летчиков-спортсменов, но и в охране лесов, в обслуживании разного рода экспедиций, в разведке рыбы, при спасательных работах в горах, в

санитарной авиации, в наблюдении за нефтепроводами и высоковольтными линиями электропередач. Как говорится, «и жнец, и швец, и на дуде игрец».

Родился РА-18 в ноябре сорок девятого года. Первоначально на нем стоял 90-сильный мотор. Младшие братья РА-18, появившиеся на свет в пятьдесят четвертом году, летали уже на 150-сильных моторах.

Шесть выпущенных за короткое время модификаций машины — явное и убедительное свидетельство ее удачного инженерного решения. Год за годом машина «обогащалась» новыми навигационными приборами, электрическим стартером; деревянный винт был заменен металлическим...

Сиденья в самолете расположены одно за другим. С левой стороны фюзеляжа открывается широкая дверь. Кабина снабжена обогревом. Шасси неубирающееся. Колеса имеют гидравлические тормоза, костыль изготовлен из нержавеющей стали. Предусмотрена замена колес на лыжи или поплавки, возможна установка специального шасси повышенной проходимости для эксплуатации машины со слабого грунта.

Масса пустого «крепыша» — 422 килограмма, а взлетная масса — 794 килограмма. Максимальная скорость — 209 километров в час. Разбег — всего 62 метра, пробег — 110. Потолок — 5800 метров. Дальность при полной заправке — 730 километров.

Фотографию РА-18 я показывал многим друзьям моим летчикам, старым и молодым, и все удивительно похоже улыбались, чуть покачивая головами, а каждый третий говорил примерно такие слова: «Слетать бы на этом «еропланчике...» И вздыхали.

Совершенно ненормальный самолет

Этот более чем странный самолет, созданный Бифом Рутаном, и получивший имя «Вояджер», начинался летом 1982 года в условиях полукустарных. Машину проектировали и строили фанатики, жившие мечтой облететь земной шар без

посадок, не заправляясь в воздухе... Можно ли не вспомнить здесь Валерия Чкалова, так часто повторявшего еще в конце тридцатых годов: «Вот бы махнуть вокруг шарика!»

22 июня 1984 года цельнокомпозитный, весь из новейших материалов, двухместный, двухдвигательный самолет совершил первый пробный полет.

Странная, очень странная это была машина — «утка» с гондолой-кабиной шириной всего 93 сантиметра и длиной 2,3 метра (каково размещаться в таком «гробике» двум живым людям, трудно себе представить?!). В крылья «Вояджера» упрятали семнадцать топливных баков...

Шестьдесят пять испытательных полетов показали, однако, — конструкция, не взирая на ее непривычность, вполне надежная. Летчик-испытатель, сорокавосемилетний Дик Руган, брат конструктора, не сомневался — полет вокруг Земли должен получиться! И вот, 14 декабря 1986 года Джип Лигер и Дик Руган начинают свой рекордный полет с аэродрома, расположенного в пустыне Мохаве, что в Калифорнии. Взлетная полоса здесь — 4500 метров. «Вояджер» отрывается от бетона, пробежав предварительно 4200 метров. Прямо сказать, испытание не для слабонервных! Старожилы знаменитой ленто-испытательной базы Эдварде острят: «Вот первый мировой рекорд «Вояджера» — еще ни один испытанный здесь летательный аппарат не разбежался так долго!»

Преодолев множество препятствий в своем кругосветном полете, «Вояджер» прошел 42934 километра за 9 суток 3 минуты и 44 секунды. Это стало возможным, конечно, за счет исключительно удачной конструкции машины, ее идеально чистых, с точки зрения аэродинамики, поверхностей, надежности двух двигателей фирмы «Теледайн», составивших силовую установку в 110 лошадиных сил. Стоит особо отметить — масса планера составляла 426 килограммов, а взлетная масса «Вояджера», когда он так неохотно покидал знаменитую взлетную полосу авиабазы Эдварде, достигала четырех с лишним тонн!

Крейсерская скорость рекордного полета оказалась 196 километров в час.

Экипажу досталось лиха: теснота, кабина негерметичная, непрерывный шум двигателей, кислородное голодание, отказы отдельных систем. И ко всему — от самого взлета и до приземления далеко не лучшие метеорологические условия. Плюс дополнительные тревоги — когда летели над Африкой, опасались быть сбитыми: внизу шла жестокая междоусобная война.

И, несмотря ни на что, — победа! «Вояджер» и его экипаж свое дело сделали, лучше некуда!

6 января 1987 года Джин Йигер (кстати, уточню — дама весьма скромных габаритов) и Дик Рутан в последний раз слетали на «Вояджере», принесшем им всемирную известность. После этого «Вояджер» поместили в Национальный музей авиации и аэронавтики США в Вашингтоне.

«Вояджер» подтвердил: все мечты непременно сбываются, если человек и машина находят друг друга, если им удастся пересилить обстоятельства и не слишком обогнать время. И видно, рановато предрекли некоторые знатоки конец неактивной авиации. Оказалось, старый добрый поршневым мотор может еще очень многое. Он даже простил Рутану и Йигер такое: замученные многосуточным недосыпанием, они позабыли вовремя подкачать масло в расходный бачок! Еще бы чуть — и двигателю полагалось заклинить, но он потерпел, умница, видно, понимал — до рекорда оставалось всего ничего.

«Вояджер» был мощно оснащен всеми современными новинками электроники, на него работал спутник, пилотам помогал автопилот. Не будем ни в коем случае сбрасывать со счетов всего арсенала великолепных технических средств, обеспечивавших полет. Но не станем умалять заслуг и тех, в чьих руках находилась техника, порой капризная, временами неуживчивая, но, в конце концов, подчинившаяся уму и воле двух людей в тесной кабине.

УМРУ
ЛЕЙТЕНАНТОМ
ПОВЕСТЬ



1

Лейтенант Ефремов пилотировал в зоне. Командир эскадрильи, неофициально в обиходе — Батя, наблюдал за эволюциями Ефремова, стоя на земле.

Вираз левый, вираз правый, переворот через крыло, петля Нестерова и боевой разворот... Летчик низал фигуру за фигурой. А Батя произносил на разные лады единственную, в три совершенно непечатных слова, фразу. И в диковатом этом комментарии *звучала то решительное одобрение, сменявшееся легким беспокойством, то отчетливое снисхождение, приправленное толикой удивления, то радость, граничившая с восторгом.*

Сперва, если не возражаете, я назовусь — Ефремов Андрей Алексеевич, старший лейтенант, если точнее — гвардии старший лейтенант. Хочу рассказать все, как было, без ретуши и без подкраски, а для чего — судить вам.

Тогда наш полк осваивал ночные полеты. Летали на «мигах», были такие весьма популярные реактивные истребители. Собственно, они и сегодня благополучно существуют — «миги», только, понятно, другие.

Полк наш никакими чрезвычайными доблестями не отличался, даже в войне не участвовал: возник в пятидесятые годы. Только-только расформировали многие авиационные части и спохватились — куда машины девать? К тому же многие специалисты возражали — нельзя все надежды возлагать на новые ракеты, рискованно.

Поразмыслив, и учредили наш учебно-тренировочный методическо-испытательный и еще какой-то там полк! Хоть

название было присвоено нам громкое, а публика под знамя собралась разноперая, честно сказать — не первый сорт. Персонально никого обижать не хочу, только ежику ясно, какой командир отдаст стоящего пилотагу дяде?

Но, как бы ни было, а начали мы помаленьку сколачивать-ся. Сперва летали только днем, в простых метеорологических условиях, потом — в сложных: учились пробивать облака, пилотировать по приборам, как говорят в авиации, вслепую; много внимания уделяли радионавигации, доставалось всем.

Тут, с вашего разрешения, я немного отвлекусь, хочу кое-что разъяснить нелетающим. Если человек не видит в полете естественного горизонта, он непременно и очень скоро теряет пространственную ориентировку. Летчик тут несколько не виноват: вестибулярный аппарат, спрятанный в тайниках человеческого уха, так устроен: есть сигнал о расположении горизонта, работает с потрясающей точностью, нет сигнала — сбоит. А физиологически это ощущается так: смотришь на приборы, видишь и понимаешь — стрелки показывают: крен левый — идет снижение. Так приборы говорят, но правая, извините, ягодица сигнализирует — караул, на меня давит! Выходит, крен не левый, а правый... И ощущение в пояснице такое, будто происходит подъем.

Так вот: хочешь быть жив, верь приборам! Закон. В слепом полете, вне видимости естественного горизонта, ощущения ложны, только приборы говорят правду. Понять эту премудрость в учебном классе, пропустить ее через сознание не так уж трудно, а вот подчиниться ей в полете, вопреки ощущениям, особенно если возникает даже незначительное напряжение в воздухе, очень-очень не просто.

После соответствующей подготовки мы начали летать ночью.

Прежде чем я полетел самостоятельно, меня проверял командир полка. Он не из говорливых, наш командир, после двух контрольных полетов — по кругу и в пилотажную зону — сказал:

— На уровне. Не отвлекайся от приборов, не торопись с заходом на посадку. Последний разворот начинай чуть раньше, чтобы крен не слишком увеличивать. Вопросы есть?

Вопросов у меня не было. Так и доложил. И в ту же ночь вылетел самостоятельно.

Боюсь не сумею, как надо, рассказать про ночное небо. Это такое, такое... Сперва, пока разбегаешься по бетонке, неба вроде нет — одна чернота впереди, да ограничительные фонари слева и справа мелькают, а потом, когда машина в последний раз чиркнет колесами о бетон и уйдет в набор высоты, небо словно повалится, полетит тебе в лицо. В безлунную ясную ночь оно так и норовит опутать человека бестолковой паутиной звезд...

Все ты твердо усвоил, зачеты сдал, законную пятерку получил, знаешь — отвлекаться от приборов нельзя, тарашиться на звезды — смерти подобно, чистейшее безумие, на этом погорели сотни, нет — тысячи твоих товарищей, поддавшихся коварному очарованию ночного неба, его манящей, словами невыразимой красоте. Только знать истину мало. Надо еще, как говорил мой фронтовой командир эскадрильи, уметь брать бога за бороду: подниматься над обстоятельствами, пересиливать соблазны судьбы.

Перед ночными полетами летчику полагается отдыхать, так записано в приказах, отражено и обосновано в специальных инструкциях — исключить лишние перегрузки, лишние переживания.

До обеда меня никто не беспокоил, никуда и ни для чего не требовал, а потом вдруг позвали к замполиту.

— Имеется серьезный разговор, — сказал Щусев, не глядя мне в глаза, что было явным признаком — чем-то недоволен. — Миненко, не ошибаюсь, ваш?

И разговор пошел о механике из моего звена. Замполита интересовало, почему старший сержант Миненко слишком часто отлучается из гарнизона?

— Миненко не отлучается, — сказал я, — во всяком случае, самовольно... я его периодически отпускаю.

— Тем хуже. Существует порядок увольнения — общий и обязательный — этот порядок следует соблюдать. Подчеркиваю, всем!

Чувствую, как нарастает во мне раздражение, и отлично понимаю — надо держать себя в руках. Со всей деликатностью

напоминаю: срок срочной службы в Военно-воздушных силах для сержантского состава определен законом в четыре года (так было в ту пору), а Миненко трубит уже седьмой, хотя на сверхсрочную не просился. Человек живет в казарме, в столовую, на аэродром, раз в неделю в кино его водят строем...

— Ну и что? Один ваш Миненко в таком положении? Обстоятельства заставляют.

— Обстоятельства не должны быть выше закона, товарищ подполковник.

— Да? Грамотный! И —демагог. Может, Главкому объяснишь и посоветуешь, что ему надо делать, а что не надо?

— Отчего же не посоветовать, если представится случай... — начал было я, но договорить не смог.

— Все! Кончай болтовню. Конкретно — куда и для чего отпускаешь своего Миненко?

— Миненко исполнилось двадцать шесть, вам не кажется, что у мужчины такого возраста есть вполне естественные физиологические потребности...

— Чего-чего? — снова перебил меня подполковник. — Потребности?! Потворствуешь, значит. Твой кобель по бабам, а ты одобряешь! Благодетель нашелся. Аморалку разводить не позволим. Чего моргаешь? Сколько он баб отоварил?

Конечно, я знал - так не надо, но не удержался:

— Твое ли это дело чужих баб считать? Свою ублажай, если можешь, и радуйся...

— Вы... вы, что себе позволяете, старший лейтенант?! — задохнулся в гневе замполит.

— Не больше вашего, товарищ подполковник. Никто не давал вам права оскорблять честь и достоинство подчиненных, равно как обращаться ко мне на ты. Читайте устав перед сном.

Потом меня призвал командир эскадрильи.

— Та шо у тебе с комиссаром стряслось?

— С каким еще комиссаром?

— З яким, з яким... шо у нас их — десять? Со Щусевым?

— Он не комиссар, - сказал я, — только замполит.

Гесь сверкнул своим черным, с сумасшедшинкой глазом — хитрюги и великого дипломата - и приказал:

— Зараз, одна нога тут, друга — там... Молчи, демагогист! Зараз к замполиту давай и скажи: больше не буду... Извиняюсь... И не объясняй, шо вин не летчик, не доказуй: боевые листки — еще не авиация; не спрашивай, сколько он весит, какая тебе разница: сто в нем килограммов или тильки девяносто шесть?! Давай, чеши! Время уходит... Ты летать хочешь?! Так зараз, зараз давай!

Летать я хотел. И еще: я не мог подвести Колю Гесья Батю, золотого нашего командира...

В назначенное плановой таблицей полетов время, я начал разбег. Огни ограждения, набирая скорость, ринулись мне навстречу. О замполите я приказал себе не думать. О своем малодушии — тоже. Думать можно и надо было о сохранении направления разбега, о скорости отрыва машины от земли.

В положенный момент мой «мигарек» отделился от бетона и начал резво набирать высоту. Вдоль фонаря пилотской кабины, словно облизывая остекление, промелькнуло что-то серовато-сизое... Еще и еще... Не сразу сообразил — это встречает меня редкая, разорванная облачность. Покошил глазом на консоль — с кончика крыла, оснащенного именно на этот случай специальной кисточкой, стекало прихотливо закрученное голубоватым жгутом статическое электричество. Красиво, хотя и жутковато.

Вернулся взглядом к приборам.

Крен? Нет крена.

Скорость? Нормальная скорость.

Набор высоты? Хороший набор.

И снова: крен? Скорость? Курс?

На высоте трех тысяч метров я поднял голову и впервые огляделся вкруговую. Три четверти неба сияли неправдоподобно чистыми большими, блестящими звездами. Звезды дрожали, струились, как живые подмигивали, будто звали: давай к нам, парень! Только в южной части горизонта было темно. Глухую черноту время от времени перечеркивали длинные, растрепанные потоки белого, пронзительного света.

Свет этот перемещался бесшумно, ветвился, исчезал и возникал снова. На юге бесчинствовала гроза. Усилившие-

ся радиопомехи, — в наушниках шлемофона все время щелкало, трещало, завывало — подтверждали — впереди гроза.

Как полагается в таких случаях, я доложил на командный пункт — впереди по курсу гроза. С трудом разобрал — велели набирать высоту, чтобы пройти верхом, над грозой, а если не успею вылезти выше облаков, возвращаться.

«Не задерживайтесь, командир, — сказал мне перед вылетом механик Миненко, — а то я буду волноваться*. Теперь вдруг вспомнилось — он будет волноваться!

Пять, шесть, семь тысяч метров.

Молнии приближались, облака цепляли за крылья, скользили по фонарю. Вся машина была словно в голубом пламени. В наушниках шлемофона трещало несусветно. Подумал: ничего не поделаешь, надо возвращаться. Доложу и — на обратный курс. Но тут меня основательно потрянуло, подбросило и вынесло к звездам. Гроза осталась ниже.

А над головой сияли сотканые из сокровищ Шехерезады, из всех богатств Лувра и Эрмитажа причудливейшие созвездия, словно сказочный волшебник разметал все богатства земли по непроницаемому бархату ночи, разметал и высветил каждую грань.

Вспомнил: когда-то в наш гарнизон приезжал знаменитый гипнотизер-манипулятор. Выступая в доме офицеров, он пригласил на сцену всех желающих. Поднялся и я, признаюсь, с твердым намерением не поддаваться! Гипнотизер шептал: у вас закрываются глаза, тяжелеют веки, вы засыпаете:.. Маэстро делал пасы... Мне стало смешно и мысленно я произнес: вот хрен тебе! Спи сам!

— Не мешайте работать, — сказал маэстро мне строго, будто услышал произнесенные слова, — быстренько сойдите со сцены. — И мне пришлось вернуться на свое место в зале. Кажется, я был даже горд тогда.

Именно — тогда.

А теперь я просто не понял, что случилось: неожиданно звезды заскользили куда-то вправо и начали исчезать. На кабину ринулись косматые облака.

Откуда?

«Собери* стрелки, — приказал я себе. Но стрелки не желали подчиняться, они безумствовали и никак не «собирались».

Все я вроде знал, все до последней крошки как будто понимал, вес сто раз растолковывал другим и вот... коварное очарование ночи подловило меня, загипнотизировало и теперь, кажется, убивало.

Поглядел на высотомер. Шесть тысяч метров. Время еще есть. Надо первым делом уменьшить скорость. Убираю рычаг управления двигателем до упора, но скорость почему-то не делается меньше. И высота продолжает падать — пять восемьсот... пять двести... Что показывает авиагоризонт, понять невозможно.

Где-то на трех тысячах метров решаю: надо катапультироваться, ждать больше нечего. Так велит здравый смысл, но...

Катапультироваться? А зачем? Чтобы потом, на земле писать и писать объяснительные бумаги, доказывая — я не верблюду: не делал в полете того, этого, а исполнял инструкцию вот так и этак. Мне не будут верить, заставят снова и снова переписывать объяснительные бумаги, а сами, тем временем, начнут перебирать все случаи проявленного мной неподчинения, каждую попытку иметь собственное мнение, мои дерзости. И тут уж ничего не упустит замполит. У него все пойдет в строку — до увольнительных механику Мииенко включительно... А для начала, так сказать, береженого бог бережет, меня отстранят от полетов.

Так стоит ли катапультироваться, если потом не летать?

Жить, понятно, охота. Но не зря, наверное, не склонный к лирическим преувеличениям, наш Батя сказал однажды:

— Летчики не погибают, то — брехня, просто они иногда не возвращаются из полета.

Высотомер показал две тысячи метров... тысячу семьсот... почему-то я еще медлил. Сразу, как-то вдруг ужасно захотелось пить. И тут я увидел над головой тускло поблескивавшую сиренево-черную полосу. Не сразу сообразил — или это Волга? — Волга в слабой оторочке ночного тумана выглядела именно так, но почему над головой?

Высоты оставалось девятьсот метров.

Пока сознание фиксировало эти последние метры, руки сами обернули самолет вокруг его продольной оси — из перевернутого положения в нормальное, осторожно подвинули рычаг управления двигателем вперед.

Высота еще упала — шестьсот метров, четыреста, и тут снижение, наконец, прекратилось. Торжествовать у меня не было времени: осторожно крадучись, набирая высоту, я скосил глаз на стрелку радиоконюаса. Аэродром лежал впереди и справа, подсказала стрелка. Поглядел на топливомер — керосина не бог знает сколько, но дойти до дому должно хватить.

Из-за сильных грозювых засветок на локаторе маршрутные полеты той ночи толком прослежены не были. Локаторщикам, понятно, сделали крупный «втык» по этому поводу, а мне повезло: по совершенной случайности время посадки почти точно совпало с проставленным в плановой таблице. И никто меня поэтому ни о чем не спросил: улетел по плану, прилетел — по плану... А сам я ни о чем распространяться не стал.

Рассказываю теперь.

Кому и для чего?

Боюсь, если вы этого не ощутили сами, никакой развернутый комментарий мне не поможет. Значит, плохой я рассказчик.

И вес же: во время большой войны я был летчиком Карельского фронта. Холодина, темнотища всю зиму, метели, ветры... И вот однажды мы получаем подарок от... королевы Великобритании — в больших прозрачных пакетах королева союзной державы прислала нам, мерзнующим пилотягам Карельского фронта, замечательно удобные летные костюмы из тонкой натуральной овчины. И в каждый пакет была вложена записка:

«Желаю жизни! Елизавета».

Увы, я не король, но кто может мне помешать пожелать жизни всем летающим?!

Благодарю за внимание.

Разгневанный начальник штаба подполковник Решетов, устав толковать лейтенанту Ефремову, что его дело не рассуждать и умничать, а исполнять, как того требуют уставы Вооруженных Сил, природа военной службы и элементарный здравый, ясно, здравый смысл, в конце концов не выдержал, махнул рукой и произнес с придыханием:

— А теперь, Ефремов, вались отсюда! И, чтобы ноги твоей в этом кабинете до конца учений не было. Понял?

— Так точно, товарищ подполковник, ноги не будет, о чем речь! — тут Ефремов ловко вскинулся на руки и, отчаянно балансируя ногами, двинулся на руках к двери.

Оставшись в одиночестве, подполковник, посмеиваясь, все повторял:

— Босяк! Сукин сын... — И в эти минуты Решетов просто захлеб любил негодя Ефремова.

Подполковник кипел негодованием. Это я понял сразу, едва вошел в его кабинет, куда был вызван через штабного посыльного — «немедленно и срочно!» Сидящий, в тяжелом весе, Решетов монументально возвышался над просторным столом. Левой рукой поглаживал «поплавки» — два ромбика на тужурке, свидетельствовавшие, что подполковник закончил академию химической защиты и еще командную академию Военно-воздушных сил.

Доложить, как положено, не удалось: Решетов перебил на первых же словах:

— Ладно... лучше скажи: что ты тут понаписал? — И не дожидаясь моего ответа, начал читать с подчеркнуто издевательскими интонациями и намерено искаженными ударениями наиболее нелепые, на его взгляд, нюансы моего текста:

— «Обладая большими музыкальными способностями, проявляемыми постоянным участием в самодеятельности, техник-лейтенант Абрахимов, вероятно, мог бы без специальной подготовки быть использован на службе в солдатском клубе или в доме офицеров...» — Значит, бац-бац и за-

числясь офицера, технаря в балалаечники? У человека за плечами училище, три года службы в строевой части, и сам же ты вот пишешь: «Материальную часть знает хорошо, к исполнению служебных обязанностей относится добросовестно.» Так где же логика?

— Абрасимов выразил желание оставить должность техника звена, товарищ подполковник, и полностью отдать свои силы и талант клубной деятельности. Там есть вакантная должность как раз.

— Ничего себе, уха! Он выразил желание! Этак может я тоже выражаю горячее стремление перейти в Большой театр?! Вы меня поражаете, Ефремов. Можно подумать, вы не в армии служите, а в какой-то там артели подвизаетесь: хочет, не хочет. А дальше, что вы тут нарисовали: «Абрасимов много читает, особенно увлекаясь англоязычной литературой. Самостоятельно изучает английский и достиг известных успехов...»— Придумать надо! Английский изучает, полиглот, понимаешь выискался! А "Устав строевой службы" он уже превзошел? И дисциплинарный — тоже освоил? Или ему некогда вникать в такие пустяки? — Скажите, Ефремов, на черта вы тут про язык написали, а?

— Увлечение литературой, я думаю, свидетельство культурных запросов человека. Изучение иностранного языка характеризует уровень развития, мне кажется. Балбес вряд ли возьмется...

Решетов потер глаза и заговорил каким-то изменившимся голосом, будто приблизился ко мне:

— Все-таки я не пойму: или ты серьезно хлопчешь за этого баяниста или, скажи честно, просто хочешь выпихнуть его с эксплуатации?

— Его и так три раза в неделю, а перед праздниками и все пять раз на репетиции в клуб забирают. У меня в звене все на Миненко держится, товарищ подполковник.

— А политотдел поддерживает вашего Абрасимова?

— Этого не могу знать. Там не спрашивал. Командир эскадрильи капитан Гесь характеристику утвердил.

— Мастера, артисты. Все грамотные: хочу не хочу, по-англицки спикаю. Вэри гуд май дарлинг. А кто, твою мать, слу-

жить будет? Нет, ты мне прямо скажи, е кадрах оставаться желаешь?

— Не понял, кого вы имеете в виду, товарищ подполковник?

— Тебя! Именно тебя со всеми твоими фокусами. Думаешь, я не в курсе? Все знаю, на три метра вглубь вижу! Ступай. Характеристику на Абрасимова сегодня же переписать. Без фокусов, как все пишут: дело знает, службе, партии и социалистической родине предан. Без бантиков и без философии. На практической работе зарекомендовал себя так-то и так-то. Факты приведи. Имел взыскания или нет, укажи. Какие, если имел, за что, когда, сняты или не сняты. Вывод. Все. Иди.

Полеты в этот день проводились во вторую смену, с пятнадцати часов. В половину неба разбежались над аэродромом мощные кучевые облака. Причудливое нагромождение будто циклопической пены, казалось, замерло в небе. Надо было долго вглядываться в призрачные очертания невесомых воздушных замков, чтобы заметить — облака медленно-медленно сближаются, растут, вспухают, как бы дышат.

В пятнадцать двадцать я взлетел.

Установил заданный режим набора высоты и сразу полез вверх.

Минутная стрелка на штурманских часах не обернулась и на два оборота, как машина вошла в белую полупрозрачную пелену, солнце исчезло, на лобовом стекле появились расплывающиеся капли.

Авиагоризонт, — сказал я себе и сосредоточил внимание на самолетном силуэтике, мягко покачивавшемся в приборе. Проверил скорость — нормально.

Машина вырвалась к солнцу: первый слой облаков кончился. Он оказался не толстым и не плотным, я не столько пробил, сколько сходу проткнул облака. А упражнение называлось: «Полет на пробивание облачности вверх и заход на посадку при помощи радиосредств, с последующим пробиванием облачности вниз».

Новые облака должны были вот-вот принять машину в свои объятия. Высотомер показывал три тысячи семьсот

метров, когда я уперся взглядом в авиагоризонт: новые облака были вот, совсем рядом.

Подбросило, качнуло и сразу в кабине сделалось пасмурно. Вдоль остекления протянулись сероватые, стремительные космы, мир вроде бы остановился — кругом белое все, все белое и... ничего больше — одна белизна.

Машина набирала высоту.

Семь тысяч метров, семь тысяч триста, семь восемьсот.

Воздушная скорость росла, а приборную я соблюдал строго заданную. Поясню для нелетающих: воздушная скорость уносит самолет от цели, а приборная не дает машине упасть. С высотой они, эти скорости, заметно разнятся.

Трудяга-«мигарек» уже вылез на девять тысяч шестьсот метров, а конца края, вроде, и не предвиделось. Облака обложили меня вглухую. Никакого просвета, нигде и малой голубизны не видать.

Вспомнил Левицкую — старший лейтенант, начальник нашей крошечной аэродромной метеостанции — она не только «обеспечивала» полк погодой, но еще дважды в году — весной и поздней осенью — принимала у всего летного состава зачеты по метеорологии. На экзаменах она бывала строга и бескомпромиссна, она вполне рассчитывалась тут с нами за шуточки в свой адрес, за попытки видеть в ней женщину, а не только офицера, кстати, женщину довольно привлекательную. Так вот, Левицкая учила нас: летняя мощно-кучевая облачность, развиваясь во второй половине дня при условии сильного нагрева почвы, редко превышает своей верхней кромкой высоту в восемь-девять тысяч метров.

Кажется, мне достался по Левицкой именно редкий случай. Ну, что ж, даже интересно.

Нажимаю на кнопку включения передатчика и на всякий «пожар», чтобы потом не начитывали и не ругали, докладываю земле:

— Я «Мак-четвертый», высота девять восемьсот, продолжаю пробивать облачность по прямой. Как поняли? Прием.

— «Мак-четвертый», — мгновенно откликнулась земля, — повтори-ка высоту!

- Десять ровно, — сказал я, для верности еще раз взглянув на высотомер. - Облачность пока не кончается.

— Внимательно следи за приборами, — чуть помедлив, ответила земля, — и докладывай высоту. Понял?

Как было велено, я следил за приборами и докладывал высоту. Вот уже двенадцать тысяч метров, а облака не кончаются.

— «Мак-четвертый», как обстановка, — во второй раз запрашивает земля, и, хотя голос руководителя полетов звучал вроде обычно, я все-таки ощущал — а Батя волнуется: больно старательно он выговаривал слова и паузы затягивал.

А что я мог доложить нового, успокоительного? Высота перевалила тринадцатый километр, вокруг все белым-бело. Вертикальная скорость начала уменьшаться, на отклонение рулей машина реагировала теперь вроде в задумчивости, с запозданием, будто мыслила: или слушаться, или плюнуть?

Странные мысли приходят в полете, когда возникает вот такая — непредвиденная ситуация: от меня ничего не зависит, пробиваю облака, сохраняю заданный режим полета и... и все... остальное во власти облаков и машины, если, конечно, земля не прикажет развернуться вслепую и снижаться по приборам. Земля, однако, помалкивала. Совещались, небось: верить мне или не верить — по науке такой облачности не бывает.

— «Мак-четвертый», какая высота?

— Четырнадцать пятьсот, — сказал я, — сейчас побью мировой рекорд Коккинаки. — Действительно, когда-то, очень давно, еще в 1930-е годы Владимир Константинович Коккинаки поднялся на 14575 метров, тогда это был самолетный потолок мира.

— Не болтай, Коккинаки! — по-домашнему усмехнулся Батя и казенным голосом велел: — Внимательно следи за приборной скоростью.

— Понял, слежу.

Над головой посветлело, белизна стала редеть, будто вместо полотняной занавеси, господь растянул надо мной кисейное покрывало. На пятнадцати тысячах метрах облака, как срезанье, оборвались. Мир обрел густо-синюю ок-

раску и слепящее солнечное сияние. Воздух утратил плотность, крылышки заметно ослабели, держаться в полете машине стало труднее. Разворачиваясь на обратный курс, засекая по штурманским бортовым часам время, я все время помнил: никаких резких движений, не упускать скорость.

— Я — «Мак-четвертое, облачность пробил. Высота пятнадцать тысяч сто. Разворачиваюсь на обратный курс. — Доложил я земле.

Теперь машина шла над чуть всхолмленной поверхностью облаков, и от того, что эта поверхность была близко, скорость сделалась физически ощутимой. Тоненькая стрелочка радиокompаса замерла на нуле и это означало — иду на дальнюю приводную. Режим я соблюдал точно, горючего пока хватало. Земля не запрашивала ни о чем. Меня не тревожили никакие сомнения. Жизнь! Можно было просто лететь, перемешаться в сверкающей, холодной синеве и знать: вот пошевелю ручкой управления и машина накренится, пойдет тихонечко в разворот, а можно опустить фюзеляж, крылья, весь самолет в облака, оставив торчать над белой равниной только прозрачный фонарь, и тогда бешеная скорость ударит в глаза, захлестнет, а я прищурюсь и буду пронзать пространство, отбрасывать назад облачную пену и с ней — расстояние и время. Это надо пережить, почувствовать, чтобы по-настоящему оценить небо и смириться с землей, которая, увы, не так часто бывает ласкова со своими летающими сыновьями.

Ни с того, ни с сего я начал вдруг сочинять «письмо», пребывавшему подо мной, с принижением в пятнадцать тысяч метров, подполковнику Решетову.

Василий Кузьмич, позвольте так, без чинов? Я ведь обращаюсь к вам не официально, а как говорили прежде — в приватном порядке. Вот думаю: ваши две, как вы любите напоминать, с отличием законченные академии, могут сделать честь любому армейскому офицеру и послужить предметом зависти всякого, кто носит свой маршалский жезл еще в ранце. Это — ясно. А вот в силу занимаемой мною незначительной должности и невысокого воинского звания, в силу полной непричастности к полковому Олимпу, судить о ва-

шем соответствии занимаемой должности не смею и не берусь. И все-таки, случись мне принять под командование наш полк (предположение чисто гипотетическое, из области фантастики скорее) вас в должности начальника штаба я бы, пожалуй, оставил. Исполнительности вам не занимать!

Странно, не будучи с вами почти никак связан, не находясь в прямой зависимости от вас, я почему-то часто думаю, Василий Кузьмич: что вы за человек?

Помните, прошлой зимой мы стояли в строю при двадцатипятиградусном морозе и ветре, и вы, уловив настроение людей, явно не одобрявших это бессмысленное, затянувшееся построение, изрекли:

— К. морозу надо относиться критически!

При этом в отличие от нас, одетых в форменные шапки-ушанки, вы были в парадной синей фуражке, вы смотрелись таким лихим гусаром и не скрывали своего презрения к нам. Помните?

В тот день вы отморозили уши. Многие откровенно злорадовались, увидев вас вечером в доме офицеров с забинтованной головой, а я все думал тогда и теперь думаю: откуда у вас задор и лихость перед широкой публикой и откровенная угодливость, преувеличенное щелканье каблуками, когда на горизонте возникает дивизионное, не говоря уже о более высоком начальстве? Как сочетаются ваши две академии, завершаемые с отличием, с постоянной присказкой: «Уж больно ты грамотный, как я погляжу!» А ваше нескрываемое осуждение малейшего намека на интеллигентность, на раскованность духа в подчиненных?

Вы давно и благополучно служите в авиации, вы безукоризненно, так считается, составляете отчеты, но делаете вид, что не понимаете, когда вам говорят: если летных дней в минувшем месяце, вместо, допустим, шести, было восемь, то процент часов, затраченных на теоретическую подготовку, будет непременно ниже ста. И ничего криминального в «недовыполнении» плана, хотя бы и по марксистско-ленинской подготовке, тут нет и быть не может...

Но и это не главное.

Авиация — это летание. И только в полетах решаются все задачи, возлагаемые на Военно-воздушные силы страны. Тысяча раз справедливо — всякий полет начинается и должен завершаться на земле, никто не станет спорить — от наземной подготовки зависит очень-очень-очень многое, но... смотрите мне в глаза и, пожалуйста, ответьте: кто все-таки при всем при том первое лицо в нашем роде войск?

Молчите? И в глаза не хотите мне смотреть. Вот за это, Василий Кузьмич, вас и не любят. Ведь язык у вас не поворачивается выговорить — летчик! А если я сейчас заговорю о воздушном братстве, не делающем формального различия между летающим лейтенантом и летающим генералом, подразделяющим всех носителей голубых петличек на пилотов и на обтекателей, то есть обслугу и прислугу, вы немедленно обвините меня в авиачванстве, зазнайстве и, бог знает, каких еще грехах. Такое уже было, когда я принародно на собрании сказал, что нелетающий замполит не может служить авторитетом никому из летчиков... С меня до сих пор взыскание не снято, хотя институт летающих замполитов давно уже утвержден и действует.

Ах, черт подери, какая досада: стрелка радиокompаса качнулась и поползла вниз, к отметке в сто восемьдесят градусов. Я прошел над дальним приводом. Надо отворачивать вправо и строить маневр для захода на посадку. Жаль, мое «письмо» остается незаконченным.

Слезать с высоты, как ни странно это может вам показаться, куда труднее, чем карабкаться хоть на какой распотолок, Психология! Есть старая авиационная побасенка: третий калач-пилотяга рассказывает молодым о сути слепого полета: «Пробиваю, значит, облачность. Нет земли, нет земли... нет земли... нет земли... нет... и сразу — полный рот земли!» Вероятно, в этом все дело: какие ни совершенные у тебя приборы и радиосредства, а в дальнем закоулочке мозга гнездится тревога, прячется прирученный страх перед землей — единственным и бескомпромиссным судьей всех летающих. Мы никогда не говорим об этом, но всегда помним: Земля принимает в свои объятия и молодых и старых. Земля казнит и милует, не обращая внимание на погоны, и

жаловаться тут не приходится. Бессмысленно жаловаться. Вот почему пятнадцать тысяч метров вниз, сквозь облачную муть кажутся куда длиннее, чем те же метры вверх. Это вам не фунт дыма — благополучно слезть с высоты.

Наконец приземлился, зарулил, выключил двигатель. Миненко смотрел на меня так, будто видел впервые. ;

— Сто сот машина! — Сказал я, и механик улыбнулся, растянув свой лягушачий рот до самых ушей. Отлегло у парня, ведь сколько ждал.

Бросив парашют на крыле, я спустился на поле и пошел на командный пункт. Руководил полетами Батя, то есть капитан Гесь. Вокруг толклось много народу — телефонисты, связной, дежурный синоптик, почему-то тут оказался и замполит. Но на летном поле один хозяин — руководитель полетов. Поэтому я обратился к нему:

— Товарищ командир, старший лейтенант Ефремов задание выполнил.

— Ну шо, Коккинаки, капитально пересрал?

— Трошечки. — Сказал я, потому что промолчать было невозможно.

3

— Не понимаю вас, Павел Васильевич, положим, Ефремов и виноват, согласен, ему не следовало выгонять женсовет из своей квартиры. Невежливо. Дамы все-таки...

— Женщины пришли культурно...познакомиться как можно образцово содержать квартиру, хотя тут не Ефремов... супруга...

— Павел Васильевич, раз Ефремов не очень при чем, тем более я не могу отстранять его от полетов. Сами, своей властью наказывайте, по вашей линии. А я не подпишу приказа — отстранить! Не могу.

— Но, командир, его больше ничем не пронять. Лично прошу: суток на пяток хотя б, пусть посидит на земле, поперевживает... А?

— Нет, комиссар, нет.

Начну с самого главного — она постоянно задавала мне неожиданные вопросы. И к тому еще коварные! Потянется кошкой, прищурится и, как бы между прочим, лениво так спросит:

- Ну, почему, Андрюша, почему тебя всегда тянет возражать начальству? Эта вечная оппозиция не доведет тебя до добра, мой милый. Почему — объясни?

Что душой кривить, я, конечно, догадывался, куда она клонит, но старался прикинуться удивленным и в свою очередь спрашивал:

— О чем это ты? К какому начальству я не лоялен, кого персонально ты имеешь в виду?..

Но не так-то просто было ее провести. Мое деланное изумление она замечала моментально и гнула свою линию:

— Не хочешь, не отвечай, Андрюша, твое право. Но именно в том и заключается твоя главная беда, мой милый, что ты против начальства вообще, против всякого и особенно против твоего непосредственного.

— Если ты права, выходит я — анархист, махновец? — изображал я крайнее возмущение.

Но она и тут не злилась, она никогда не злилась, просто она не умела злиться или выходить из себя. Она только по-кошачьему шурилась и спрашивала с едва заметной усмешкой:

— Выкручиваешься, бедняга?

Нет, эта женщина не способствовала миру и тишине в моей душевке, увы. К сожалению, Марина была умна, она умела будить беспокойство в других людях. И ото всего этого внутренний разлад и без того нараставший во мне с годами службы, вообще с годами, увеличивался еще больше: летать по-прежнему было для меня праздником, а служить — наказаньем.

И на этот раз она спросила, как всегда, вдруг вроде и не совсем всерьез:

— Отчего ты такой хмурый сегодня? Мне кажется, ты чего-то боишься, да?

Призвав в помощь всю свою выдержку, а еще и тень Маяковского, я ответил:

— «Тот, кто постоянно ясен, тот, по-моему, просто глуп...»

Но Маяковский не помог.

— Ан-дрю-ша, бедненький, опять выкручиваешься? — как обычно усмехнулась она. — Значит, по существу отвечать не желаешь. Ну, что ж, не смею настаивать.

Чтобы ответить по существу, пришлось бы начинать из очень далекого далека да и то, сомневаюсь, чтобы я сумел убедить ее.

Едва ли не самым главным пугалом в авиации, так сказать, пугалом номер один, был обнаруженный еще на заре человеческого летания и утвержденный в этом ранге штопор. Штопор — это когда самолет, потеряв скорость, начинает, стремительно вращаясь, падать...

Штопор бывает преднамеренный и непроизвольный. В преднамеренный — летчик вводит машину сам. Для чего? Чтобы вывести и убедиться: машина из штопора выходит, а он, летчик, умеет и может сохранять власть над своим летательным аппаратом даже в столь критической ситуации. В непроизвольный штопор сваливаются, попадают чаще всего из-за грубых ошибок в технике пилотирования, из-за ротозейства, обычно усугубляемых либо внешними условиями, либо слабой профессиональной подготовкой пилота.

Любопытно заметить, временами вокруг штопора сгущаются тучи почти мистического ужаса, чаще всего это происходит, когда на службу зачисляют новый тип самолета. Порой о существовании штопора вроде забывают, будто он «Прошел», как проходят даже самые грозные эпидемии, и все надеются — больше эта напасть не вернется...

Не могу здесь проанализировать природу этого явления до самого конца, изложить перечень способов профилактики: во-первых, проблема слишком специальная и, во-вторых, такая попытка непременно увела бы меня слишком далеко от основной темы. Поэтому замечу лишь: каждый всплеск неприятностей, так или иначе связанных со штопором, непременно вызывает приток новых предохранительных инструкций, увеличение разного рода запретов, рост призывов к сверхбдительности и множество иных бумажных мер, непременно возлагающих всю полноту ответственности за возможные последствия на летчика.

Не буду спорить: большая или меньшая доля истины, какой-то процент здравого смысла в инструкциях обычно содержится, любимое выражение авиационных талмудистов: наши наставления написаны кровью, не лишены основания. И все-таки... я не люблю их, как огня боюсь распухшую до невероятных размеров охранную «документацию». Почитаешь и невольно думаешь; ну, кому могло прийти в голову, будто мы — самоубийцы? Все? Или, если не потенциальные самоубийцы, так — недоумки...

И хочется закричать: подумайте, товарищи хорошие, я сдал зачет по очередному руководящему наставлению или инструкции, я освоил устав и превзошел воздушный кодекс, проскочив сквозь шесть, допустим, сотен параграфов, но где гарантия, что в реальной обстановке полета не возникнет шестьсот первое стечение обстоятельств как раз и непредусмотренное мудрой бумагой? Или даже проще: а не могут ли замусоренные самыми благими намерениями составителей бумаг мои мозги, мозги летчика перепутать параграф пятьсот шестьдесят пятый с параграфом пятьсот пятьдесят шестым?

Поверьте в здравый смысл пилота! Поверьте в его способность анализировать положение, решать, как действовать по обстоятельствам истинным, а не возможным, вот что в первую очередь должно гарантировать безопасность полетов, а не эвересты письменных предписаний и ограничений.

Но, извините, я несколько отвлекся.

За неделю до разговора с Мариной меня неожиданно-негаданно назначили летчиком-инструктором. Теперь в мои обязанности входило переучивание строевых летчиков-истребителей па новейшей реактивной технике.

После двух — трех полетов с инструктором, как только слушатели убеждались, что слухи о сложности реактивных самолетов, о рискованности полетов на них и прочие страхи сильно преувеличены, все шло, большей частью, без особых затруднений и осложнений.

Но тут, не в нашем даже полку, а где-то произошла катастрофа: «спарка», истребитель, оборудованный второй кабиной для инструктора, не вышел из штопора. И немедлен-

но последовали распоряжения: проверить весь инструкторский состав на ввод и вывод самолета «миг» из штопора, поднять высоту выполнения фигуры до семи тысяч метров, крутить не более одного витка... вывод заканчивать не ниже четырех тысяч метров, а еще — на приборных досках нанести вертикальную красную черту, строго соответствующую нейтральному положению элеронов... Были и другие распоряжения, до пункта «м» включительно.

Инструкторов проверили.

В летные книжки записали, печатью прихлопнули. В Приказе объявили: зачеты по теории штопора приняты. Все, как велено, было сделано. Летаем, так-то оно так, да не всем как прежде проходят полеты. Кое-кому из слушателей красная вертикальная черта, появившаяся на приборной доске, явно действует на нервы. Никто ни словом, ни намеком своих опасений, понятно, не высказал, только я почувствовал, Колеванов, например, стал рулями действовать с каким-то замедлением, в полете начал держаться скованно, на земле неприятно заглядывать мне в глаза, будто бы ожидал дополнительного, хотя бы наималейшего поощрения...

Был ли то, так сказать, на самом деле синдром штопора, я, Правда, не знал, но, откровенно должен сказать, забеспокоился.

Попробовал потолковать с Колевановым по душам, только ничего не вышло. Он оставался замкнут, ни на какую откровенность не шел, отвечал на мои вопросы по уставному тупо: «Так точно, товарищ командир, никак нет...»

Смотрел я в молодое, симпатичное лицо, признаюсь, с досадой. Вижу, ощущаю — смышлен человек, глаза у него умные, а «на связь», хоть плачь, не идет. Надо было что-то придумать, каким-то образом переламывать его настроение.

Полетели мы тут в пилотажную зону.

Колеванов нормально выполнил положенные по упражнению фигуры, вполне, кстати, прилично открутил, и тогда я сказал в переговорное устройство:

— Дай мне управление, Колеванов, а сам понаблюдай. — Сказал и сразу ввел машину в глубокий вираж. Как только горизонт наклонился, бодренько замелькав в лобовом стек-

ле, я предупредил слушателя: - Сейчас я перетяну ручку, смотри и запоминай... вот машина дрожит... та-ак, и сваливается в левый штопор. Даю правую ногу до самого отказа... ручку- от себя, до красной черты... и видишь, все, выходим из штопора. Ничего особенного, верно?

Повторив несколько срывов в штопор, комментируя при этом каждое свое движение и реакцию машины, я велел Колеванову взять управление и попробовать самому — сорвать и вывести, сорвать и снова вывести...

Он чуть помедлил, но приказание выполнил. Все движения рулями при этом исполнил правильно и точно.

Тогда я, набрав высоты побольше, сказал:

— А сейчас, Колеванов, когда я сорвусь в штопор, твое дело — считать витки. Понял? Выводить будем вместе, по моей команде. Готов?

Он проворчал что-то маловразумительное, но я не стал уточнять, что он хотел сказать, а разогнавшись, завязал петлю Нестерова, полез сходу на вторую и в момент, когда перед глазами оказалось одно небо, голубое и чистое, а земля словно бы провалилась, плавно убрал обороты двигателя. Самолет моментально потерял скорость, энергично свалился без моей помощи на крыло и, энергично вращаясь, повалился к земле. Мы сделали виток, другой, третий. Я спросил:

— Колеванов, сколько?

— Пять! — придушенным голосом ответил слушатель.

— Молодец! — не поправляя парня, сказал я. — Выводи!

И он все исполнил в самом наилучшем виде — ногу дал до упора, ручку до самой красной черты. Самолет слегка подумал, так малость, и перестал вращаться, следом начал набирать скорость.

Мы еще раза три повторили срывы в штопор из самых неожиданных положений машины и пошли на посадку. После этого полета я думал: теперь Колеванов, обретя уверенность, твердо зная, что он может в любой момент вывести самолет из штопора, быстро наладится и войдет в колею. Чтобы осилить неуверенность, колебания, страх нормальному летчику требуется не так и много — знать: а это я могу!

Все, как будто я рассудил правильно, но одного не учел.

Мне и с голову не могло прийти, что славный малый Колеванов, вовсе не желавший доставлять мне неприятности, просто не подумав, растреплется о нашем полете и так распишет его — вроде мы и по десятку витков штопора крутили, мало того — срывали машину с фигур высшего пилотажа (а это запрещалось категорически!)... Словом, по его понятиям инструктор, то есть я, выглядел, очевидно, героем и великим мастером, а вот для начальства — едва ли.

Первым обругал меня Батя, коротко, с откровенной досадой обругал и предупредил:

— Выкручивайся теперь сам, як знаешь, методист зануханный! Изобретатель. Кому воно треба? Кому?

Начальник штаба приказал написать объяснение. Велел подробно изложить, «как дело было», обосновать цель, мои намерения и причины, толкнувшие «на злостное и откровенное нарушение всех указаний».

— Не будет соответствия в доводах, взыщем. И строго! Отсебятину никто не допустит, тем более вы не первый раз умничаете, выходите за рамки... Словом, вам должно быть ясно, о чем речь, — тут он глубоко вздохнул, будто всхлинул, погладил свои академические ромбики и почти примитивным тоном осведомился: — И по какому, скажи, праву ты себе эти безобразия позволяешь?

Не обошлось и без вмешательства замполита. Долго осуждающе качал головой, беззвучно шевелил пухлыми губами, очевидно это означало — гляди, переживаю за тебя, дурака, — потом выговорил, наконец:

— Докатился... до прямого неуважения приказа! Военный человек, тем более военный летчик, что это должно означать в первую очередь? Я вам скажу! Это должно означать — человек дисциплинированный, сознательно исполняющий все приказы и указания. Не согласен? Молчишь. Что выходит? Ты — злостный нарушитель! Раз молчишь, значит, понимаешь — нельзя, но лезешь... И подводишь товарищей, подводишь весь коллектив. Если я неправильно говорю, возражи, давай — докажи!

И тут я совершил, признаю и каюсь, свою главную ошибку — отпустил тормоза:

— Как всегда, товарищ подполковник, вы во всем совершенно правы, — выдержав паузу, по Станиславскому, не топясь, договорил, — правы на словах, только, вот беда, никакой святой молитвой «миг» из штопора не выведешь. Это надо уметь. Раз. И надо верить — могу. Это — два! Постарайтесь понять... хотя я и не надеюсь.

Командир полка вернулся из отпуска на второй день после уже расписанного и переболтанного па все корки «чуть не состоявшегося чепе», как именовали в штабе наш злосчастный полет с Колевановым. Объясняться со мной командир не нашел нужным, видно, приказ был уже заготовлен, и командиру оставалось только расписаться на бумаге. Так мне стало известно, что «дело о возмутительном нарушении в полете» передается на рассмотрение офицерского суда чести.

— А ты спрашиваешь, чего я невеселый. Женщина! Ведомо ли тебе — честь понятие достаточно условное? И мое представление об этой деликатной материи едва ли совпадет с представлением подполковника Решетова, например. Честь летчика — не бросить в бою товарища, честь летчика — не испугаться, когда от страха волосы шлемофон протыкают, честь летчика — выйти из положения, по всем данным наземной службы безвыходного, честь наша — оставаться живыми, когда предполагается, что ты накрылся... Да, что говорить. Этот суд меня обязательно засудит, даже не попытавшись понять, а в чем же я виноват?

Марина погладила меня по волосам, как гладят самых маленьких и на этот раз без усмешки, тихонько спросила:

— Хочешь, только честно, я поговорю с ним? Тут бы мне следовало написать: при этих словах у меня потемнело в глазах... или вся кровь кинулась в голову... или как-нибудь еще, по-заведенному, когда надо отразить оскорбление. Дело в том, что он был ее, Марины, мужем, мы все ходили под ним. Но еще на самой первой странице я обещал: «хочу рассказать все, как было, без ретуши и без подкраски». Поэтому ни про темноту в глазах, ни про кровь, ударяющую и голову, не пишу.

— Нет, — сказал я. — Ни с кем говорить не надо. И вообще, за кого ты меня считаешь, подруга?

4

«...Так вот, очень прошу тебя, старого товарища — надеюсь, ты не забыл Антошку Геся, соратника по аэроклубу, еще сделать доброе дело, вытащить моего парня к себе. Речь о старшем лейтенанте Ефремове. Грамотный, хваткий мужик. Мозгу него на хороших подшипниках ворочается. Будет тебе испытатель, что надо! Ручаюсь. Обрати внимание, себя не предлагаю, я другой ориентации пилотага — солдатская косточка.

А Ефремов под погоном мается. Служба не *его стихия*. Другое дело — летать. Зря хвалить никого не хвалю, а за Андрея готов поручиться. Сделай добро. Или ты ожирел? (Шутка!) Ребята наши на тебя, это я точно знаю, не обижаются...» (из письма капитана Геся генералу Сафонову).

Это, наверное, понятно каждому — истребителю положено метко стрелять, без промаха поражать цели ракетами, иначе все прочее — мгновенная ориентация в пространстве, самый сногшибательный пилотаж — основа боевого маневрирования — теряет всякий смысл. Истребитель вскармливается для воздушного боя, для победы над противником.

Раньше мы стреляли по конусам. Говорю о тренировочных стрельбах, понятно, о порядке подготовки.

Конус — брезентовый рукав. Его буксируют за самолетом на достаточно длинном фале. Стреляющий, соблюдал множество предосторожностей, чтобы не угодить очередь в буксировщика, чтобы не открыть огонь вне строго отведенной для стрельбы зоны, вьется вокруг напоминающего гигантский раздутый презерватив конуса, и садит в него короткими очередями. Потом, на земле, подсчитывают дырки.

Так в авиации велось издавна. И все бы хорошо, да одна беда — пересели мы на реактивные «миги», а таскать конуса приходилось на самых неподходящих скоростях: иначе брезент просто рвался. Новые скорости оказались не для старых конусов.

А стрелять надо.

Придумали планер-цель. Гордо называли это сооружение именем конструктора, но радость оказалась, увы, короткой: мороки много, удовольствие весьма дорогое, а скорость все равно много ниже, чем у предполагаемого противника.

Хитрили, комбинировали, как-то стреляли, чему-то научились, пока боевой приказ не сорвал нас с насиженного места.

И вот желтоватое небо над головой, земля преимущественно верблюжьего окраса, только там, где попадаются редкие оазисы, гипертрофированно-буйная зелень... Больше никаких конусов, никаких буксировщиков с планерами-мишенями: на войне, как на войне.

Правда, в те годы это наше новое состояние называлось командировкой по специальному заданию. Однако вывеска никак на суть командировки не влияла.

Отчетливо помню: перед самым первым боевым вылетом Батя, взмахнув рукой, словно собирался взлететь самоходом, порекомендовал нам, его ведомым:

— Наша задача, мужики, побачить его до того, як вин засиче нас. То перша задача! А друга; чим бы дило не кончилось, не терять ориентировки. Нас тут тильки на своем аэродроме ждуть, а бильше нигде не ждуть. Вопросы є?

Странно, никто почему-то тогда ни о чем Батю не спросил. Почему? Скорее всего не от избытка ясности, а от полной неразберихи в мыслях и в чувствах.

Задор, истребительский кураж, конечно, имел, как говорят, место, схватиться с противником всем не терпелось. Зря, что ли, мы числили себя аристократами воздушного братства, этакими профессиональными воздушными дуэлянтами, которым положено навязывать свою волю врагу и непременно торжествовать победу. Так нас воспитывали, а сколь реальны были наши представления, вот этого никто пока и не знал: ведь наш золотой, наш замечательный, в своем роде единственный «миг» никогда еще в настоящем бою не был.

Что ждет нас, предстояло показать ближайшему будущему, а пока, насколько я могу судить, никто особенно сомнениями не терзался и таких, к примеру, разговоров — для чего мы

здесь, в этих палестинках? Как действовать, если у противника обнаружится преимущество, допустим, в вертикальной скорости или запас горючего окажется больше, чем у нас? — я просто не припоминаю. А прикинуть, наверное, стоило — искать или, напротив, избегать встречи с аборигенами, если выходить из боя придется с помощью катапульты и парашюта? Как же крепко мы были отравлены старым ядом — «малой кровью, коротким ударом...», если и в мыслях не рисовали варианты воздушного боя с отрицательным для нас исходом.

Думаю теперь, а там не хотелось вспоминать — чем только мы ни занимались дома, сколько и каких зачетов ни сдавали, повышая классность, получая допуск к полетам* в одних, других условиях, ожидая очередной инспекции, а вот в реальной боевой обстановке оказалось...

Впрочем, не буду грешить против истины: сперва как раз ничего не оказалось, все до поры до времени происходило как бы за кадром. Сомнения, увы, не посещали нас: каждый считал «мы готовы к бою, если будет бой!»

Могу предположить, что именно этот факт наш замполит отмечал в своих донесениях как безусловно положительный, неоспоримо свидетельствующий о высоком морально-политическом состоянии вверенного ему летного состава, спяного в воинский коллектив... и прочая, и прочая. Аминь!

Но вот начались боевые вылеты. Сразу выявилось, как прав Батя — главным оказалось увидеть противника первым. Без этого, вполне вероятно, никакого продолжения вообще не будет. Убедительнее всех слов — первые две могилы, оставленные нами на чужой земле.

Выполнив по пять — шесть, много — десять боевых вылетов, каждый усвоил: не столь уж важно исполнять все записанные и утвержденные параграфы бесчисленных предписаний, как возможно быстрее соображать.

И вот тому пример. Ввязались мы в воздушный бой и сразу обнаружили: противник не лыком шит, мощно маневрирует, старается притом затянуть нас на высоту... Очевидно, он знал точно — выше начинается его преимущество. И было бы нам, думаю, кисло, не сообразил Батя нырнуть в облако. Мы

едва проскочили сквозь сероватую муть не слишком могучего прикрытия, как сразу мой ведущий скомандовал:

— Идем вниз!

Потом мы энергично полезли вверх и опять — вниз. При-знаюсь, я не сразу понял, чего добивается командир, носясь, вроде бы совершенно бессмысленно, — вверх — вниз, вверх-вниз и снова — вверх... А он сообразил куда как лихо: они будут непременно ждать нас внизу, под, а не над облаками, мы их запутаем и выскочим вниз, когда они уже решат, что потеряли, упустили нас. Вот тут мы и свалимся на них сверху.

И все получилось: туда— сюда и обратно мы проткнулись сквозь облако раз шесть, а когда выскочили вниз в последней попытке, оказались чуть выше и позади противника. Классическая позиция для атаки. По-моему они ничего даже не поняли, когда пушечные трассы резанули по их плоскостям и обе машины почти разом задымили.

Вот так Батя, можно сказать, сходу изобрел «тактику», и, пожалуйста, — результат получился вполне наглядный.

Зернышко удачи, зернышко раскрепощенного мышления, горькое зернышко честного просчета, снова крошка удачи — так мы клевали наше боевое счастье. К сожалению, не всем досталось этого счастья сполна: война без потерь не бывает, теперь даже в кино не бывает.

Мне повезло: вернулся домой. Прошло время, завеса воображаемой таинственности стала мало-помалу исчезать, мы уже получили возможность упоминать о нашей спецкомандировке, делиться нашим опытом с молодыми, могли, чего греха таить, малость и прихвастнуть при подходящем случае, но не в этом все-таки дело.

Болела дочка. Температура была высокая, слабость мучила. Несколько дней ее то колотил озноб, то мучил жар. Наконец, болезнь чуточку попятилась, и мы с женой поняли — отступает хвороба. Как все дети на переломе болезни, дочка начала капризничать, то требовала цветных карандашей и альбома для рисования, то жаловалась, что ей скучно, просила спустить ее с кровати... А тут неожиданно попросила:

— Расскажи мне теперь сказку.

— Не умею, Натка, вот честное пионерское даю — сказок рассказывать совершенно не умею. — Это была чистая правда.

— Тогда про войну расскажи. Почему ты никогда мне про войну не рассказываешь?

— Про какую еще войну...

— Какую-какую, сам знаешь, — и она полным именем назвала страну, в которой мы выполняли спецзадание. Странно, давно уже гриф секретности снят с тех событий, а мы, живые их участники, почему-то избегаем называть места, где дрались, побеждали и терпели поражения.

— А ты откуда про эту войну знаешь? — Как-то по инерции, думая о своем, спросил я дочку.

— Все ребята говорят. Сколько раз слышала. А Румянцев Костя всегда про эту войну... целый день может...

Первым мы похоронили там Илью Румянцева. Костя был его подростком сыном. Мне как-то не приходило прежде в голову, что я даже ни разу не поговорил с пареньком, не поинтересовался мальчонкой, хотя мы все это время живем в одном доме, в соседних подъездах. Подумать — свинство получается...

— Ну, расскажи, я же тебя по-хорошему прошу, — закачнула опять дочка. И я сдался.

Мы дрались, дрались, дрались день за днем, и противник сообразил: наилучший шанс сбить наш «миг» возникает у него, когда мы заходим на посадку. Нам горючего на серьезную драку уже не хватает, к тому же в этот момент мы вынуждены снижать скорость. Словом, лови и бей! Чтобы поймать, у него было задействовано локационное наведение, он скрытно приближался к нашим посадочным полосам, норовил добиться успеха с одной стремительной атаки.

Нам пришлось выделить специальные самолеты для прикрытия наших посадок. Прикрывающие группы контраковали противника, связывали его боем, не подпуская к тем, кто снижался и шел на посадку. Прикрытие проходило с переменным успехом, стоило нам нервов и, к сожалению, не одних только нервов. Приходится повторить — войны без потерь не бывает.

Дочке про все это я рассказывал совсем другими слова-

ми, чтобы не пугать подробностями, чтобы ей было понятно, ну, а тут говорю пожестче. О войне разговор.

Вылетел я по ракете, взвившейся над командным пунктом. До подхода нашей возвращавшейся с задания группы оставалось минут шесть-семь. Едва начал набирать высоту, услышал в наушниках шлемофона голос ведомого:

— Падают обороты, температура... — и связь оборвалась.

Успел заметить: ведомый энергичным разворотом ложится на обратный курс. Подумал: хватило бы тебе высоты, барбос! Зеленоватый он у меня был — Васька, ведомый мой — тоненький, застенчивый, на девчонку-семиклассницу смахивал, но цепкий паренек. Забегая вперед, скажу: хватило ему высоты, сел он благополучно, правда, что называется, зашел против шерсти.

Набирая высоту в печальном одиночестве, я усиленно вертел головой пристально вглядываясь в мутное небо, а голубе торкало — не прозевать, только не прозевать.

Слева и чуть выше мелькнула серебристого оттенка, шущья, вроде тень. Я начал доворачивать влево, мучительно соображая: а где же его напарник? И еще меня беспокоило: заметил или не заметил? Где-то в глубине сознания, как бы вторым планом прошло: не спутать бы со своим... при такой видимости, спутать — раз плюнуть...

— Шестнадцатый, — заканчивая доворот, услышал я, — впереди пятнадцать градусов левее — цель... Сближаешься хорошо, хорошо сближаешься...

Странно, он, как и я, летел в гордом одиночестве, мы сближались. Я велел себе не спешить, подтянуться ближе, еще ближе... Хотелось увидеть его опознавательные знаки. Подумал: наверное он, если заметил меня, принимает за своего, летит по прямой, не маневрирует, не пытается выходить из под удара... Ну, вот — звезда на фюзеляже. Не наша звезда. Больше, и другого цвета. Теперь никаких сомнений не оставалось. Чуть подворачиваюсь, нажимаю на гашетку. С такой дистанции промахнуться невозможно, даже если захотеть.

Чужая машина на мгновение будто останавливается в воздухе и начинает медленно распадаться на части. Из хао-

са непонятных поверхностей выносит пилотское кресло. Раз катапультировался, значит, жив, — думаю я.

Мой крестник опускается западнее взлетно-посадочной полосы, и я передаю земле:

— Принимайте гостя западнее вэпэпэ, за складами.

В это время ниже меня проходят наши. Ведущий выпускает шасси. Считаю — все ли тут? Все. Когда вся группа приземляется, захожу и я на посадку.

Сел, зарулил. К моему капониру подкатывает штабная машина. За мной.

Пока везут на командный пункт, думаю: и чего им приспичило? Опять стружку снимать? Интересно, а сегодня за что? Неужели будут прискребываться, зачем открытым текстом про гостя передал?

На командном пункте, кроме командира нашей спецгруппы, оказываются начальник штаба, несколько незнакомых офицеров и, вот кого не ждал, — он. Почему-то я сразу понял — мой. И подумал: а ничего на мужике комбинезончик. И сам еще — не старый, а седой...

— Познакомься, — сказал командир, — со своим крестником. Очень он возжелал тебя повидать.

— Получается как в кино, — сказал я. И назвался — старший лейтенант Ефремов.

Он протянул мне руку, и я, как последний дурак, растерялся: пожимать или не пожимать? А что потом замполит скажет? Чудно, пожалуй, мне с ним тут брататься... Видимо, он понял мои сомнения: вскинул протянутую было руку над головой, изображая, так сказать, общий привет, и спросил:

— Почему ты не убил меня, пока я спускался на парашюте? Ты кружил рядом, ничего не стоило — ра-аз и готово!?

— У меня другая профессия: я летчик-истребитель, а не палач. Вы поняли мой ужасный английский, майор? — был ли он на самом деле майором, я понятия не имел, но седая голова...

— Отличный английский, храни тебя бог! — засмеялся «майор», снял с руки часы и шикарным жестом протянул мне: — Держи на память, сынок. Приз за хорошую работу.

Черт с ним, с политесом, с взысканием, которое я скорее всего получу, — подумал я и тоже расстегнул ремешок своих штурманских, переделанных из послевоенной «Победы» часов.

— И вам на память, — сказал я. — Мы как-никак с одного неба.

Сбитый самолет противника мне исправно занесли в личное дело, штаб наш сработал без осечки. А вот досрочное представление к очередному воинскому званию капитана опять задержали.

Обиделся ли я? А какой толк обижаться? Утешал себя мыслью: дело порядочного летчика-истребителя как можно дольше оставаться молодым.

Дочка очень внимательно выслушала мой рассказ, ни разу, против своего обыкновения, не перебила, не задала ни единого вопроса по ходу повествования, и только когда я поставил последнюю, заключительную точку, горестно, совсем по-взрослому вздохнула и, видимо, следуя своим потаенным мыслям, спросила:

— Вот говорят: и волки сыты, и овцы целы, да? А на самом деле так не бывает?

— Точно не знаю, — растерялся я, — ей богу не знаю, можно ли, чтобы и волки... и овцы... Но хочется, подруга! На войне всем и всегда бывает очень плохо, очень.

5

— Евгений Николаевич, приветствую! Сафонов беспокоит. Слышал, ты в эту учтренконтору собираешься. Верно ли?

— Собираюсь.

— Есть просьба. Тут я письмо получил. Приватное письмо. От Гесья, может слышал о таком? Комэской он там. Старинный дружок. Берет меня, можно сказать, за глотку — сватает в испытатели своего летчика. Будет возможность, слетай с этим лейтенантом Ефремовым, глянь, что он за птица? Гесь так расписывает — самородок и никак не меньше. А я подумал, грешник: предположим этот парень и на самом деле так хорош, так для чего Гесью его отдавать?

— Возьми боже, что нам не гоже, полагаешь?

— Может так — слишком, но подозрительно мне все-таки: вин хитрый Гесь, як змий...

Прежде всего нам понравилось, что генерал прилетел своим ходом, на «миге», преодолев едва ли не максимальное для машины расстояние и не в самую лучшую погоду. Запомнилось: прежде чем приземлиться, он прошел над посадочной полосой в каких-нибудь пятнадцати — двадцати метрах от бетона и кинул лихой истребительский «крючок», после чего только встал в круг и запросился на посадку. Строго говоря, «крючок» — энергичный боевой разворот с преувеличенным креном — нарушение, но... это своего рода визитная карточка. И читается она так: знай, мол, наших!

Генерал показался нам молодым: был поджар, быстр; сними человек погоны, переоденься в черкеску и мягкие сапожки, вполне сошел бы за солиста грузинского ансамбля песни и пляски. Не типично выглядел этот генерал-майор авиации. Даю слово.

Нам понравилась его речь: естественная, профессионально точная, без назиданий и начальственной категоричности.

— Вы пощупали настоящего противника, он вас тоже пощекотал. Поэтому меня интересуют два момента: какие недостатки, на ваш просвещенный взгляд, следует устранить в машине, это — первый момент. А второй — что вы считаете слабым звеном в подготовке личного состава. Разговор наш будет иметь смысл лишь при полной откровенности сторон. Обещаю: для тех, кто найдет нужным высказать крайние отрицательные суждения, никаких неприятностей не воспоследует. Думаю, вы понимаете, для чего главной инспекции, которую я представляю, требуются эти данные? Пожалуйста, кто начнет разговор?

Начал замполит. Кругло говорил о морально-политическом единстве летного состава, не преминул подчеркнуть, что «реальные боевые условия резко дисциплинировали каждого, а также подняли личную ответственность всех», и что-то еще в подобном духе. По части усовершенствования самолета замполит сказал: «Надо бы увеличить продолжительность полета,

чтобы наши летчики не спешили выходить из боя и вообще не торопились заканчивать задания». Мне показалось, будто генерал слушал замполита, что называется, в пол-уха, но, может быть, я ошибаюсь, может быть, выдаю желаемое за истинное...

Общий разговор продвигался между тем туго, никакой особенной откровенности не получалось: не привыкли мы по душам объясняться с начальством, да и не ожидали особого толка от наших предложений и замечаний. Очевидно, генерал уловил кислород и понял — в общей дискуссии от нас он мало чего добьется, и резко изменил тактику. Распустив говорильню, он включился на другой день в полеты. С кем-то летал на пилотаж, на тренировочной машине, кто-то показывал ему, как он стреляет по воздушной цели, еще кого-то испытывал в групповой слетанности, а заодно проверял и самолетовождение в полете по маршруту. Мы только диву давались: генерал, как рядовой инструктор, буквально весь день не вылезал из кабины, даже пересаживался из одного самолета в другой, чтобы не терять время на заправках.

Мне тоже досталось — слетал с ним на свободный воздушный бой. Что он обо мне подумал, не знаю, а я могу сказать — генерал был настоящий истребитель. Дрался сильно, машину чувствовал прекрасно, а, главное, малейший промах противника не то, чтобы мгновенно схватывал, а вроде бы предугадывал. Как вы, не знаю, Я в интуицию верю, можно даже сказать, преклоняюсь перед этим человеческим качеством. Интуиция у генерала была — дай бог каждому!

Совершенно для меня неожиданно генерал пригласил вечером зайти к нему в домик, в тот самый, где обычно ночевало только самое высокое начальство. За низким заборчиком, в окружении буйной сирени, аккуратных шпалер японской ромашки и немногих кустов худосочных роз стоял финский домик, вступать в который мне никогда прежде не приходилось. Не скрою, интересно было взглянуть на генеральское само собой разумеющееся великолепие.

Ковры были не из дорогих, но много. Полированная мебель теснилась, словно в комиссионном магазине. На стенах висели картины — гостиничные (так я их обозвал про себя): безвкусные,

но обязательно в тяжелых рамах, в золотом охвате. Взглянул на весь этот интерьер мельком, я стал докладывать:

— Товарищ генерал-майор, по вашему приказанию... — но он деликатно прервал меня и смеясь сказал:

— Какой генерал? Брось взгляд на мои штаны.

Тут только я заметил: на нем ярко-голубые тренировочные брюки с белыми ненастоящими лампасами, тренировочная рубашка, а на ногах — борцовки.

— Меня зовут Евгений Николаевич, — сказал генерал и неожиданно, без паузы поинтересовался: — Пьете?

— Если угощают, и когда угощаю сам, пью.

— Отлично! Для знакомства и лучшего взаимопонимания предлагаю по глотку коньяка.

Мы выпили по самой малости и, действительно, разговор покати́л, как бы сам собой — легко и непринужденно. Минут через пять я понял, чего Евгений Николаевич от меня ждет. Его интересовал опыт воздушных стрельб, приобретенных нами там — и не просто статистика — кто сколько сбил, каков был расход боеприпасов на каждую пораженную цель, а в первую очередь — что приходилось преодолевать на пути к успеху.

Поняв, что он от меня ждет, я рассказал, ничего не тая и ничего не приукрашивая. Вести огонь по быстролетящим целям сперва было весьма затруднительно. Домашняя наша подготовка на конусах оказалась по меньшей мере бесполезной, если не вредной. И мы поняли это довольно скоро. Но понять — одно, а преодолеть какие-то прочные навыки, приспособиться к новым условиям, извиняюсь, совсем другое!

Евгений Николаевич слушал внимательно, старался не перебивать, а когда все-таки не мог удержаться, непременно извинялся: если позволите... с вашего разрешения... (Я каждый раз внутренне содрогался от удовольствия при этом). Он входил в мельчайшие детали, азартно изображал ладонями маневр противника в воздухе, увлекался, вроде сам участвовал в деле, переживал и нет-нет да спрашивал:

— Так что вы думаете, нам надо теперь делать?

— Кому, простите, — нам? — спросил я вовсе без задней мысли. Но ему что-то не понравилось, может быть не в сло-

вах, а в интонации, хотя я был уверен - никакой иронией в моем вопросе и не пахло.

— Летному составу Военно-воздушных сил. — сказал с излишней, мне показалось, торжественностью Евгений Николаевич и поглядел на меня осуждающе.

— Разрешите, как говорится, в порядке бреда, товарищ генерал?

— Давай.

— Когда самолет летит низко, тень машины перемещается, по земле с той же скоростью, что и машина. Верно? Теперь представим: цель несется над полигоном, где, понятно, никаких людей, где можно обеспечить полную безопасность, и тренирующийся летчик стреляет по тени. Думаю, так мы получим условия, более приближенные к истинным, чем при стрельбе по медленно перемещающемуся конусу.

— А контроль попаданий? — спросил генерал.

— Стреляем разрывными и фотографируем разрывы...

— Постой-постой, для чего тогда пушки? Тогда хватит и одного фотокинопулемета. В воздушных боях мы контролируем попадания, тренируемся с голым фотокинопулеметом...

Можно было ответить: не столько тренируемся, сколько должны тренироваться. Почему-то с фотоконтролем у нас все постоянно шло через пень в колоду — или пленки не было, или каких-то самых незаменимых реактивов не доставало, случалось сержант, в чьем ведении находилась обработка пленки, оказывался в кухонном наряде. Но я сказал о другом: психологически — хуже, если голый кинофотопулемет... Машина должна дрожать в ярости, мне надо видеть трассу, чтобы верить и чувствовать — веду огонь!

— Занятно рассуждаешь. А не будет ли слишком рискованным выход из атаки? — как бы разговаривая с самим собой, произнес тихо Евгений Николаевич и вскинул на меня взгляд: — Земля-то близко-близко получается... Заманчиво предлагаешь, хотя и рискованно.

— А жить, Евгений Николаевич, если подумать, тоже ведь рискованно. Но приходится.

— Трепло! Жить — рискованно... Как повезет... другому от

собственной жены ежедневная погибель, а кто-то от начальства кончается. Ну ладно, давай попробуем зарисовать все — как цель пойдет, где солнце будет, откуда заход строить.

Мы рисовали долго и тщательно. Кое о чем спорили, соглашались, снова расходились во мнениях. Я совершенно позабыл, с кем имею дело. Евгений Николаевич был для меня начальником совершенно недостижимой высоты, а мы вот так — летчике летчиком... и ничего. Где-то часов в одиннадцать он вдруг спросил:

— Неужели ты жрать не хочешь?

— Столовая давно закрылась, — сказал я, взглянув на часы. — Могу пригласить к себе, ужина не будет, но что-нибудь пожевать найдем.

— А жена? — с нескрываемой опаской спросил Евгений Николаевич. — Жена не спустит нас с лестницы?

— Жена у тещи, в Ленинграде. Дочка спит и ее пушкой не разбудить, так что — никаких проблем.

Мы ужинали на кухне. Еда не заслуживала внимания — обыкновенные консервы, что нашлись в доме, соленые огурцы собственного изготовления... А вот разговор, во всяком случае несколько его аспектов, я думаю, вспомнить стоит.

— Не любишь ты начальство, — сказал Евгений Николаевич. — На аэродроме еще заметил, когда задачу на воздушный бой тебе ставил. А почему — не можешь объяснить?

— Если начальство мешает человеку быть самим собой, если оно требует — думай, как я... Нет, даже не думай, а делай вид, будто думаешь именно так, за что же мне любить такое начальство?

— Те-те-те-те, все что ли начальники такие? Вот у вас — в полку? Все?

— Как сказать, Батя, то есть капитан Гесь, комэска наш, конечно, не такой... — Я мучительно думал, кого же назвать еще, но Евгения Николаевича, видать, мои характеристики старших офицеров не больно занимали.

— Даю вводную. — сказал он, не дожидаясь новых имен. — Служат пять лейтенантов. Более или менее благополучно карабкаются по служебной лестнице вверх. По прошествии

скольких-то лет становятся они, скажем, майорами, теперь слушай внимательно! Из училища приходят новые лейтенанты и обнаруживают, что майоры, поносившие в свое лейтенантское время своих начальников, стали, как две капли воды, похожи на своих предшественников. Почему? Только не спеши отвечать. Осторожненько взвесь все, подумай, я тебе еще напомню при случае этот разговор, вот тогда и ответишь...

Потом, по какому-то поводу я сказал: «Как известно, повторение — мать учения», — пытаюсь этой банальностью возразить Евгению Николаевичу.

— Ты уверен? — незамедлительно отреагировал он. — Всегда? А не становится ли хваленое повторение злой мачехой, когда ничегошеньки, кроме механических сотрясений воздуха за ним нет? Помнишь мысль Экзюпери — летчика делают воздух и самолет?! Тут есть над чем поразмыслить. Еще старший Райт говорил: чтобы овладеть верховой ездой, существуют два способа — вскочить на лошадь и удерживаться в седле; а можно, сидя на заборе, сперва изучать все повадки коня, его скачки, а уж потом идти на сближение.

И он снова не дал мне ответить, что разумнее и лучше? Велел думать. По его убеждению, как я понял, летчик должен постоянно размышлять. Сперва — за себя, потом — за своего начальника, чтобы соображать, чего от тебя требуют и почему? И еще следует думать о тех, кто с тобой в одном самолете летит, как они себя ощущают, когда ты, например, без особой необходимости вводишь самолет на пятикратную перегрузку или закладываешь кренчик градусов в семьдесят пять...

Еще запомнилось.

— Тебе не кажется, мы слишком мало летаем? Дорогое это удовольствие гонять по небу истребитель, но почему бы не пилотировать на спортивных самолетах, на парителях? На планере летал? Восторг! Вот когда чувствуешь, пусть не стальные руки-крылья, но именно крылья. Или почему бы нам на дельтаплан ерах не упражняться? Я серьезно думаю: летай хоть на воротах, только летай! Никакая теория полета не заменяет. Учиться надо, спору нет, это — для головы, чтобы уметь принимать правильные решения, чтобы трезво су-

дить о происходящем с тобой, с машиной, вообще — вокруг. Летать — совсем другое. Летать надо, чтобы чувствовать небо, чтобы пилотировать вместе с машиной, а не сидя в ней, как сидят на работе миллионы писарей. Согласен? Летать надо с восторгом или не летать совсем.

Никогда я так долго не ужинал.

Потом пошел провожать Евгения Николаевича. И расставаться с ним, признаюсь, не хотелось: это был летчик. Как говорится, божьей милостью пилотяга. И генеральские погонынисколько тому не вредили.

На другой день в плановую таблицу полетов было внесено подходящее упражнение: групповая слетанность пары на малой высоте. Ведущим запланировали Батю, ведомыми были мы с генералом — на спарке.

Пришли на полигон брeющим, метрах на пятидесяти. Батя строго выдерживал курс и высоту. Четкая тень его машины стремительно перемещалась по степи. Примериваясь я занял позицию чуть сзади и повыше ведущего. Осторожно опустил нос нашей спарки и пошел в атаку. Перекрестье прицела не сразу удалось наложить на цель, понял — дистанция должна быть больше. Кажется, в первом заходе я взял слишком большое упреждение. Впрочем, сейчас это было не главным, существеннее я считал определить, на какой высоте должен заканчиваться маневр, и не окажется ли он слишком рискованным.

Евгений Николаевич, занимавший место инструктора в задней кабине, никаких признаков жизни не подавал, добросовестно играя роль бесстрастного наблюдателя. Только после восьмой атаки сказал:

— Довольно. Пусть теперь Гесь атакует, а ты работай тень.

Мы поменялись с Батей местами. Он отстал, занял превышение метров в двести над нами и сразу перешел в атаку, предупредив:

— Атакую.

Маневр он выполнил четко и уверенно, будто всю жизнь только тем и занимался, что охотился за самолетными тенями. На выводе он доложил так же коротко:

— Высота сто.

И атаковал вновь, чуть-чуть увеличив угол снижения. Это было красиво.

А потом мы втроем валялись на траве, в сторонке от самолетной стоянки, генерал покусывал зеленую былинку и растягивая слова говорил:

— С одной стороны — заманчиво: скорость приличная, какое-то маневрирование цели можно со временем ввести... не сразу, когда освоитесь... только земля близко, ребята. А начальство этого так не любит.

— Какое, простите, начальство? — Спросил батя и дипломатично поспешил уточнить: — О присутствующих, понятно, речи нет.

— И зря! Себя я тоже имею в виду. Ты — слетаешь, он — слетает. Все хорошо, все красиво. Колокола, понятно, бум, бум! А потом какому-то лопуху маленько высоты не хватит, махнет мимо. Лопуха, конечно жаль, пусть и недоделанный, а все равно — человек. Кому держать за него ответ? Тому, кто разрешил! И понеслось: почему самолет-цель не летел выше (правее или левее)? Нормальное ли было превышение? А не мог ли летчик отвлечь взгляд на приборы?.. Да, вы не хуже меня знаете, как это бывает.

— Знаем. Еще Ленин говорил: один дурак может задать столько вопросов, что и сто мудрецов не ответят... И еще знаем: там, — Батя неопределенно махнул рукой в сторону солнца, — когда началось боевое соприкосновение, никто никаких ограничений по высоте, например, нам не устанавливал. То есть устанавливал нам — он, а мы — ему.

— Удивляюсь, — сказал я, — мы очень любим обсуждать кто, сколько и как сбил самолетов противника, что, конечно, правильно. Но не следует ли еще подробнее анализировать собственные потери?

— Что ты этим хочешь сказать? — насторожился генерал.

— Люди-то гибнут очень по-разному: одному не хватило горючего и он заваливается, не дотянув до дому, другой не справился с пилотированием на малой высоте и врезал-

ся в землю, кто-то погибает потому, что не увидел или увидел противника слишком поздно. Понимаю, часто бывает невозможно установить истинные причины гибели экипажа, но стремиться к этому надо...

— Он дело говорит, — поддержал меня Батя. — Если бы собрать всю погибельную, так сказать, информацию, заложить эти данные в компьютер и узнать, почему один в пятнадцати вылетах сбивает шесть самолетов противника, а другой в шестидесяти — ни одного и на шестьдесят первом — гибнет сам... Без новых данных новое мышление не народится.

Мы прощались на другой день ранним утром.

Генеральский «миг», заправленный под самые пробки, уррашенный двумя подвесными топливными баками, поблескивал в низких еще лучах едва всползавшего на небо солнца.

Евгений Николаевич пристегнул наколенный планшет, с расписанным по минутам полетом, знаком показал механику — парашют давай, и прощаясь с нами, сказал:

— Решено. Пробую пробить идею. В порядке эксперимента для начала. Не просто будет, чувствую, но... надо.

Он пожал каждому руку и минут через пять, разбежавшись по бетону, перешел в набор высоты. На этот раз никаких крючков, никаких прощальных кругов не было. Машина была сильно перегружена и дорога предстояла ей дальняя.

Через неделю в «Красной звезде» я увидел рамку и бесчувственные слова-клише: «При исполнении служебных обязанностей... генерал-майор...» ну и так далее.

Годом позже меня разжаловали из гвардии старших лейтенантов в лейтенанты. За что? За самовольное обучение слушателей стрельбе из фотокинопулемета по тени низколетящего самолета. Все слова в приказе, как я понимаю, нет, серьезно — я на самом деле понимаю, были абсолютно правильными, соответствовали, и жаловаться мне было абсолютно некому.

Думал тогда и сегодня думаю: случится ли в моей жизни другой Евгений Николаевич, не знаю. Берегу память о том, с кем общение продолжалось всего-то несколько суматошных дней, а вот, поди ты, не идет из головы.

Летчик.

Подполковник Решетов пристально поглядел в лицо подполковнику Щусеву, кашлянул и не очень решительно начал:

— Мы не на собрании, Павел Васильевич, так что позвольте начистоту: мне нужно оценить ситуацию по существу, пожалуйста, оставьте ваши общие рассуждения «в общем и целом»...

— Вы думаете, Василий Кузьмич, я знаю что-то, о чем не знаете вы? Ошибаетесь! Даю слово. Вот прилетит командир...

— Удивляюсь вам. Штаб, а тем более вы должны предугадывать мысли командира, предлагать ему варианты возможных решений, а не повторять за ним. Я устал попугайствовать! А вы?

— Иронизируете, Василий Кузьмич? Хитрец, хитрец вы однако и опасный интриган.

Все было здорово придумано и расписано по минутам. Ровно в семь ноль-ноль над точкой должен появиться бомбардировщик, из машины выпрыгнуть и спуститься на парашюте пилот, а Б-25 - сохранившийся со времени войны «американец» - продолжить полет на автопилоте. В семь ноль пять на точку выходят «миги», парой, и атакуют «американца». Мыслилось — одна атака, цель поражена! Дальше предполагались аплодисменты и общее ликование. А пятью минутами позже — новый «американец» над точкой и новая пара «мигов» в атаке.

Вот так было придумано и расписано, то есть, расписано на самом деле все было много подробнее - указывались строгие границы стрельб, минимальная высота и направление атаки, порядок выхода на огневую позицию, подробно перечислялись особые случаи, что могут, хотя скорее всего ни в коем случае не возникнут...

Мы, летчики, запланированные на это представление, два дня учили, что, как и когда делать, рисовали схемы, отвечали на контрольные вопросы, а еще проигрывали весь цирк «пеший по летному» — раскинув «руки-крылья» топали по плацу, имитируя заход на цель, перестроения и все прочие действия, что нам предстояли в воздухе.

Для чего, однако, понадобилось это грандиозное, дорогостоящее и рискованное представление? Объясняю. В ту пору абсолютной уверенности в ракетах «воздух-воздух» еще не было. Как обычно, в новой технике больше всех сомневались те, кто стоял от нее дальше — наземники. А от них во многом зависело общее благополучие Военно-воздушных сил. Авиация, заметьте, никогда над пехотой не главенствовала, а вот подчиняться наземному командованию нам приходилось. Поэтому наше командование и решило пригласить на дальний степной полигон самого Маршала и показать ему в натуре, как замечательно мы научились управляться с ракетным оружием. Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Сами знаете.

Учитывалось: наземники авиацию не обожают — аристократы, мол, паршивые эти летчики! Шоколад жрут! Вот бы поползали по болотам на пузе, не так небось петь стали... Возражать словесно не имело смысла. Лазать по болотам на пузе нам, действительно, не приходилось, так что надо было *показать товар лицом в воздухе*.

Что же касается приговоренных к расстрелу «американцев», жалеть их не приходилось: машины давно свое отлетали, были списаны, и только ради ожидавшегося представления инженерная служба с большим скрипом продлила им ресурс ровно на один полет.

Без двадцати минут семь мы разошлись по самолетам. Осмотрели машины, как обычно расписались в тетрадях приема и сдачи материальной части, обменялись ничего особенного не значившими словами с механиками. Без пяти минут семь я занял место в кабине.

Вот-вот должна была прозвучать команда первой паре: «Запуск», но... команды мы не услышали. А в семь ноль-ноль поступило распоряжение:

— «Атропины», готовность переносится на семь тридцать. Как поняли, «Атропины», — на семь тридцать готовность?

Потом готовность переложили на восемь и снова спросили, как мы поняли. В ответ кто-то, не назвав своего позывного, нахально осведомился:

— Кто проспал?

— Отставить разговорчики, «Атропины»!

Тем временем над выжженной бурой степью резво поднималось солнышко. Чем выше оно взбиралось, тем сильнее припекало. Небо заметно меняло окраску — исчезала утренняя голубизна, накапливалась белесость, утрачивался бодрый блеск. По всем признакам следовало ждать дикую жару и обычную для этих забытых богом мест пыльную дымку.

В восемь ноль-ноль готовность перенесли на восемь тридцать.

Говорят: нет хуже ждать и догонять. В этот день мы получили исчерпывающую возможность убедиться в мудрости этой старой поговорки. Однако не стану опережать события.

В десять пятнадцать, когда мы уже вконец извелись от жары, безделья и полнейшей неясности — что же происходит? — прозвучала, наконец, команда:

— «Атропин-шестой», — к запуску!

Первой парой выходить на цель следовало майору Тюрину и капитану Севруку; следом с интервалом в десять минут — нам с Батей, потом, еще через десять минут — капитану Конышеву с капитаном Цоем и так далее — всего пяти или может быть шести парам.

Сидя в кабине, истекая потом, я видел, как пролетел стеной первый «американец». Он шел на тысяче с небольшим метров высоты и смотрелся впечатляюще — подкрадывающийся к цели противник... По радию я услышал незнакомый голос: «Лаванда», я — «Ромашка-девятый», разрешите покидание?

— «Ромашка-девятая», — откликнулся командный пункт, — покидание разрешаю.

И тут же от Б-25-го отделилась черная точка, пролетела в свободном падении метров двести, и в небе полыхнула белая вспышка — купол растянулся и наполнился. А я подумал: слава богу! Странная штука, мне никогда не приходит в голову сомневаться в надежности парашютных систем, но все равно, каждый раз, когда в небе распускается чей-то купол, я испытываю мгновенное сладостно пронизывающее чувство невероятного облегчения. И это с тех пор, как я

мальчишкой был свидетелем свободного падения человека с восьмисот метров и до земли. Такое из памяти не уберешь.

Парашютист достиг земли, а в наушниках загредел аф-фектированный голос майора Тюрина:

— «Лаванда, лаванда, лаванда!» Я — «Атропин-два», к атаке готов!

— «Атропин-два», спокойно, спокойненько атакуйте. — И тут же последовали команды нашей паре: — Запуск. Выруливание. Взлет!

С годами, когда втянешься в летную жизнь, от праздничности аэродромных команд мало чего остается, так — едва ощутимые следы былой магии. Мы спокойно запустили двигатели, неспеша вырулили, опробовали тормоза и нормальным порядком взлетели. В сознании запечатлелось: жарко, даже очень жарко... над головой появились первые облачка... белые-белые, будто лохмотья пены для бритья... облачка взбухали и круглились...

Тюрин ссадил своего «американца» первой же ракетой. Правда мы этого не видели, но все слышали — по рации.

«Лаванда, лаванда, лаванда!» — торжествовал его восторженный тенор — «Атропин-второй» ваше задание выполнил полностью...

Поощрила ли его земля, не знаю: отвлек Батя. Он показал в этот момент рукой — перестройся вправо. Переходя под машиной командира на указанную мне сторону, я заметил нашего «американца» и обнаружил тугой парашютный купол, под которым телепался тот бедняга, что пригнал нашу цель. Я усиленно вертел головой, стараясь оценить обстановку... Сейчас, одну минутку!..

— Оружие, — сказал Батя. Я понял — командир напоминает: включи тумблер, сними предохранительную скобу, словом, будь готов сработать за него, если произойдет какая-то задержка с пуском у ведущего. Следом он постучал себе по голове и поднял большой палец, после чего просигналил рукой — оттянись, не подлезай слишком близко...

...И обстановка мне не понравилась: точно по курсу следования цели одно за другим стремительно раздувались об-

лачка. Отдаленно они напоминали вспухающие коробочки зрелого хлопка.

Батя доложил о нашей готовности к атаке и получил разрешение земли.

И тут цель нырнула в первое облачко.

Мы действовали в точном соответствии с теми схемами, что рисовали два дня подряд, но цель, не отработавшая всего опешшим по летному», благополучно ушла и Батя атаковать не успел.

Конечно, мне бы следовало резко отвернуть вправо, чуть выждать и перехватить «американца», как только он выползет из облачка. Там, будьте уверены, в настоящих боевых условиях я бы непременно и поступил, но здесь я держался ведущего, шел за его крылом, словно преданный бульдог у ноги своего хозяина.

Почему?

Только потому, что так было предписано, утверждено и отработано па земле — пары не разрываются! И не рассуждать: пара есть основная тактическая единица при ведении воздушного боя!

Пока мы выполняли маневр для повторного захода, я успел крамольно подумать: «А все почему так пошло, потому что товарищ Маршал изволили очевидно проспать. В семь ноль-ноль никаких облаков не было».

Теперь я держался левого крыла ведущего, и Батя шел в новую атаку. И опять — неудача! Просто гигантская невезуха — в самый последний момент «американец» нырнул в очередное облачко. Вроде бы безмозглый самолет на автопилоте, а вел он себя так, будто издевался над нами: выныривал на свет, когда мы были в развороте и прятался в облачке, когда мы выходили, так сказать, на линию огня...

После третьей или четвертой безрезультатной атаки Батя доложил земле, что цель вышла за пределы зоны, отведенной для ее поражения. Нам приказали садиться.

А «американец» улетел.

Что ждало его, что ждало нас, мы, понятно, в тот момент не знали, но поводов для оптимизма, прямо скажу, не испытывали.

Однако все сложилось еще хуже, чем можно было ожи-

дать. Упущенный нами «американец» летел и летел, вырабатывая горючее. Постепенно у него менялась центровка, самолет как бы приседал на хвост, уменьшал скорость и... снижался. Слава богу, хоть не столкнулся ни с какой рейсовой машиной, а доснижался до того, что зацепил пузом за верхушки густого леса и, благо горючего в баках почти не оставалось, тихо-тихо прилег на вершины.

Теперь вообразите картину: по лесу идет человек. Кажется, с ружьишком шагает, вроде по охотничьим делам. В войну этот человек служил стрелком-радистом в авиации дальнего действия, стало быть в самолетах кое-что смыслил. Идет он и вдруг видит: на деревьях лежит бомбер. Какой? Американского производства! И опознавательные знаки небрежно на нем закрашены. Но все-таки видно — звезды были... верно, какие — красные или голубые в белой окантовке — не понять уже?..

Бывший стрелок-радист, старший сержант запаса, кавалер и прочее, воспитанный в духе высокой бдительности, обзрев открывшуюся ему картину, помянув мысленно родителей неизвестного врага, что испортил ему охоту, подхватывается и — к властям: так, мол и так — в высшей степени подозрительно, тем более, что до столицы не очень и далеко, а машина вроде носом в сторону Москвы смотрит.

Отдадим справедливость компетентным органам. По фабричным номерам машины они сумели за двое суток «вычислить» весь путь нашего «американца» от Фербенкса на Аляске — оттуда под самый конец войны был к нам отправлен по ленд-лизу этот бомбардировщик — до его последней прописки...

И вот на меня смотрит незнакомый майор в неавиационных знаках отличия и бесстрастным голосом в третий раз спрашивает:

— Когда капитан Гесь в первый раз атаковал цель, вы где находились? Справа, метрах в тридцати позади ведущего, да? И...

— И следовал за ведущим. — Говорю я снова.

— С какой целью?

— Так предусматривали указания, полученные нами на предварительной подготовке.

— Оружие у вас было исправно?

-
- Да.
- Вы могли произвести пуск ракеты?
- Куда?
- Потрудитесь отвечать на мои вопросы. Могли или нет?
- Ракету я должен был и мог бы выпустить по цели в случае получения команды ведущего на сей счет.
- Повторяю вопрос снова: вы могли произвести пуск ракеты?
- Не мог.
- Почему?
- Летчик не имеет права производить бессмысленные действия.
- Кто, на ваш взгляд, повинен в том, что цель была упущена и улетела за пределы зоны поражения?
- Облака.
- Облака — это не «кто», а «что»...
- Стечение обстоятельств, если вам так больше понравится, в какой-то степени тот, по чьей вине вылеты перенесли с семи ноль-ноль на более позднее время...
- Назвать конкретного виновника вы отказываетесь, старший лейтенант?
- Я же назвал — облака.

В таком духе мы беседовали, увы, не раз и не два. Чем бы все кончилось, сказать не могу. Сработал элемент случайности, и нам повезло. Точка, на которой разыгрывалось представление, была каким-то образом подчинена полковнику, обозначаю его условно Н., а он, этот самый Н., оказался родным сыном того самого лица, под которым находились компетентные органы, заинтересовавшиеся чрезвычайным происшествием — шальным самолетом без летчика, самолетом, скрытно приближавшимся к столице... Согласитесь, тут и на самом деле было отчего забеспокоиться, то ли Н. позвонил папе, то ли слетал к нему в Москву специально, так или иначе расследование прекратили. Дело тихонечко спустили на тормозах.

Мы с Батей своим ходом, на наших «мигарьках» возвратились на аэродром постоянного базирования.

Василий Кузьмич Решетов, встретивший нас на стоян-

ке, куда мы зарулили после посадки, приветствовал нас несколько странно:

— Ну, везуха вам ребята. Поздравляю. А мы тут спорили: посадят вас или не посадят?.. Хотя я и проиграл пари, все равно поздравляю!

Мы вышли из укрытия, сдав машины механикам, и переглянулись.

— Ось шоб мне повылазило, коли вин не нагадил. — Без возмущении, с каким-то даже любопытством сказал командир эскадрильи. И стал гадать, чего нам теперь ждать?

И Щусев тоже как-то странно обрадовался нашему прибытию под знамя родной части.

— Значит, за кормой чисто? — переходя на несвойственный ему морской лексикон, поинтересовался Павел Васильевич. — А мы тут думали, думали, как же оно будет квалифицировано... диспозиция, прямо сказать, чреватая, и не угадаешь...

— Какую характеристику писать... — выпустил когти Батя.

— И как персональное дело оформлять, — не выдержал я.

— Ну, что вы, что вы, товарищи! Кто же вам зла желает?! Не совестно так думать? Ефремов у нас конфликтующий, допустим, он еще может так, а ты, Гесь, на кого тебе обижаться? Квартиру дали, когда санаторий дочке потребовался, подержали... — Он говорил еще долго. И все вроде правильно по словам получалось, только как-то зыбко звучала его речь.

Батя, знавший про меня все, сказал, отворачивая лицо в сторону:

— Слушай, можешь как-нибудь стороной навести... у своей разведать?..

— Нет, — сказал я. — Для чего разведка? Что нам может быть, Батя? В чем мы, собственно, виноваты?

— Предлагаешь плюнуть?

— Обязательно плюнуть...

И тут Батю осенило. Ни с того ни с сего он начал смеяться, хохотать, заходиться. Я даже оторопел слегка: сроду за ним такого не наблюдалось.

— Слухай сюда! Знаю — ци мастера задержали документы...

— Чего? Какие документы? — Не мог сообразить я.

— Так аттестационный период же иде! Так нам обратно очередное звание нэ обломится...

Как всегда, мудрый наш Батя оказался прав.

7

— Удивляюсь тебе, Полина! Неужели ты ей можешь хоть на грош верить? Подумаешь, жалуется: "ее" не растет! И что? Мой вон как растет, на подполковника представление послали, а толку? Пьет больше, дома бывает меньше...

— Все-таки мне се жалко.

— Да завидует она нам. А скорее — тебе пыль в глаза пускает. Камуфляж наводит.

— Почему пыль? Какой камуфляж?

— Она же с твоего Тюрина глаз не спускает. Давеча в клубе только что наизнанку не вывернулась, во — старалась! Смех и грех.

— А он?

— Так мужик же! Все они по одной колодке затянуты, им только намеки, дай понять...

Задание было странным, никогда о таком и не слышал раньше: отстрелять весь боекомплект одним нажатием на гашетку при максимальной скорости полета. Надежность оружия, которую, вероятно, требовалось проверить, мало связана со скоростью его перемещения в воздухе, но... тем, кто нас «озадачил» или было виднее — так принято считать — или надо было реагировать на серьезный сигнал...

Вот и поступила команда: смоделировать, проверить, доложить! Даром что ли наш полк именовался не только учебно-тренировочным, но еще и методическо-испытательным. Проверяли мы однажды - а могут ли стреляные гильзы залететь в... воздухозаборник двигателя? Отвечать на подобный вопрос, примерно, то же самое, что выяснять возможность — а не выйдет ли у вас приподнять себя за волосы? Но летали, пробовали и так и сяк, прежде чем написали заключение: гильзы в воздухозаборник не залетают. Сколько

при этом горючего сожгли, сколько перевели зря боеприпасов, сказать не берусь. Одно слово — много.

Конечно, тогда подполковник Решетов озаботился оформить отчет в наилучшем виде. Альбомчик получился не хуже дембельского — с фотографиями, бантиками и виньетками в стиле ампир. Закачаться. Мне, помню, подумалось: вот получит высокий начальник этакое кондитерское творение, такой писк воинствующей мещанской изысканности, неужели не потребует: «А ну-ка, подать сюда автора!» Нет, не потребовал. И странно ведь — почему верхние люди, образованные и умные (как иначе пробиться на высоту?) не только терпят, но большей частью поощряют откровенные проявления подхалимства, самого примитивного заискивания? Впрочем, я отвлекаюсь. Извините.

Задание получили, а выполнить его никак не удавалось. Жара в ту пору стояла африканская, воздух как бы разжигался и двигатели не развивали максимальной тяги и самолеты не выходили на предельную скорость. Все это соответствовало науке. Кто тут виноват? Стихия!

А время не стояло на месте. В штаб поступила уже третья или четвертая телеграмма: доложить причины невыполнения...

Невыполнение — всегда плохо. А если этим невыполнением интересуется лично командующий, да не раз и не два, это уже опасно!

Батя, как говорится, сошел с лица в ожидании, что же будет? Вообще-то он не из разговорчивых, но тут его прорвало:

- Та шоб им повылазило - почему, почему?.. Хиба я могу температуру снизить, альбо тягу прибавить? — И стукнул кулаком, — Шо улыбаешься, шо зубы кажешь. Коккинали!..

— Можно попробовать ранним утречком, — сказал я, жалея Батю, — до солнышка, на первой зорьке, и... пройти пониже.

Батя тут же насторожился. Он все понял. На рассвете, пока не наступит зной, да еще в приземном слое воздуха есть может и небольшой, но все же шанс набрать те пятнадцать — двадцать километров скорости, которые не получалось выжать в жару.

Но в авиации, как, впрочем, и в любой другой области

жизни, шагу не шагнуть без "но", без "с одной стороны... с другой стороны". Развивать максимальную скорость на минимальной высоте не полагалось. Во всяком случае ни одного разрешающего параграфа на сей счет ни в одном документе найти было невозможно.

— Скильки? — Спросил Батя.

Он интересовался наименьшей высотой, до которой по моим соображениям предстояло снижаться, чтобы выйти на максимальную скорость.

— В принципе, если знать утреннюю температуру воздуха, учтя превышение полигона над уровнем моря, это можно рассчитать совершенно точно, — сказал я, — а если ориентировочно, на глаз прикинуть, думаю, ниже ста метров сползать не придется.

— Колы ты кажешь — сто, я понимаю — пятьдесят метров... Никто не позволит.

— Но пришли еще одна телеграмма.

О чем Батя говорил с командиром полка, какие доводы ему приводил, что за указания получил в штабе — ничего этого я не знаю.

— Под мою личную ответственность! — сказал он мне, поглядел чертом и еще сказал: — полетишь. Но пре-ду-прежде, колы по першей команде, першему слову моему, не перейдеш в набор высоты, понял, забудь як мене кликать!

Из сказанного я сделал вывод: руководить полетом будет Батя. Ему поручено находиться на полигонной рации и... в случае чего принять удар на себя. С этим - ясно. Мое дело выжать тысячу сорок километров в час, нажать на гашетку и высадить одним духом весь боекомплект в белый свет, как в копеечку. Куда проще! Как говорят, — дурное дело не хитрое?

На самолетную стоянку я приехал затемно. Расчехленная, заправленная, заряженная, с выложенным на плоскость парашютом, машина ждала меня.

Прежде, чем выслушать механика, погладил холодный фюзеляж ладонью и мысленно спросил: «Ну что — сделаем мы тысячу сорок?»

Миненко несуетливо докладывал: все готово - заправлено, заряжено... Справился: буду я взлетать по-темному или «лишь край небес подернется каленою каймой...» — запел он так внезапно и неожиданно, что я рассмеялся и вспомнил продолжение песни: «слетать бы мне, буденновцу, до Дону, домой».

Впрочем, дуэт не состоялся, я ответил:

— Как горизонт прочертится, так будем запускать и я вырл.

Раньше, в стародавние времена все учебно-тренировочные полеты старались начинать как можно раньше, едва рассветет. Почему? Утренний воздух самый спокойный, машину не болтает, не треплет, и крылышки вроде лучше держат. А глядеть по утрам на землю с высоты — красотища страшной силы: росой покрытая зелень — зеленее, красная черепица на влажных крышах — краснее, чернота асфальтовых дорог — чернее и глубже, реки, отражающие свежую голубизну неба, блестят, словно они из зеркал сотворены.

Над полигоном я появился раньше солнца. Сумерки только-только рассеялись, видимость была неограниченной, как в авиации говорят — миллион на миллион.

Первым делом запросил разрешения на пролет.

- Пролет и снижение разрешаю. - Голос у Бати был какой-то сырой, вроде осипший. — Аккуратно давай.

Ставлю кран уборки шасси на подъем, кран щитков — тоже. Это чтобы воздушным потоком ни на малость ничего не отсосало, не испортило разгона. По инструкции действую? По здравому расчету. Опускаю слегка нос машины и начинаю разгон.

— Высота? Хорошо — четыреста. Ручка давит в ладонь. Снимаю давление триммером. Вот, другое дело. А высота? Двести. Та-ак! Скорость? Тысяча десять...

В первом проходе я только примеривался. И то, что максимальную скорость не выгнал, не страшно. Зато я определил — откуда начинать снижение, какой выдерживать угол, убедился — снаряды при таком заходе за пределы полигона не уйдут. Словом, понял: задача решается.

Небо на востоке высветлилось и окрасилось в золотистый

тон. Вот-вот должно было появиться солнышко. «Поспешай, парень», — сказал я себе и включил тумблер «оружие».

Когда хочешь пить, вливаешь в себя стакан воды, ну два стакана и — порядок. А вот сколько ни летай, все равно не хватает, полетами, ей богу, «напиться» просто невозможно.

На втором заходе стрелять не разрешила земля. У них возникло подозрение, будто по полигону движется посторонний объект. Что за объект, рассмотреть не удалось, но рисковать не стали. Дали ракету. Я видел, как лопнул и рассыпался в небе красный шарик запретительного сигнала... Такой заход пропал, пальчики, клянусь, пальчики оближешь — и скорость была уж тысяча двадцать, и высота с запасом... Надо же.

Потянул ручку на себя, ушел на высоту, раскланялся с солнцем — здесь оно уже отлично проглядывалось.

Горючее? Нормально. Высота? Порядок. Опускай нос... хорошо. Начал третий разгон.

Высота? Четыреста. Та-ак... Скорость? Есть, есть скорость. На, командую себе: «Огонь!» Машину слегка залихорадило, я отчетливо ощутил легкое торможение, а больше ничего не произошло: стволы не загнулись и не расплавились, боекомплект вылетел без задержки. Подумал: все, отмучились. Я имел в виду не столько себя, сколько нас. Полк. Ведь задание не давало спокойно жить никому.

Перед самым обедом позвонил командующий. Его интересовало, что у нас творится в районе полигона? И не дав командиру полка слова вымолвить, объявил: в районе полигона обстреляна с воздуха группа охотников...

Интонация сообщения была, понятно, соответствующая, Выводы, как нетрудно предположить, следовало ожидать тоже не комплиментарные.

Кто мог себе позволить охотиться в запретной зоне, к тому же не в сезон? Браконьеры? Скорее — начальство, и едва ли районное — поднимай выше!

Легко ли услышать - обстреляна группа охотников?! Что стоит, что может стоять за этим сообщением? Есть убитые? Раненые? Вдруг есть, что тогда?



Победителей не судят, говорится. Это на войне не судили, хотя и так случалось: еще как судили. А в мирное время... И сразу представилось: никто не пострадал, но мог пострадать... Снаряды сами не взрываются... их выстреливают сначала и делает это кто-то. Кто? Летчик. В данном конкретном случае в воздухе находился один самолет, один летчик — гвардии старший лейтенант Ефремов. Он — виновник.

Командующему не возражают Как ему объяснить — вы же сами требовали доложить причины невыполнения стрельб и в последней телеграмме пригрозили строго взыскать с виновных. Мы старались выполнить ваш приказ, а теперь, выходит, виноваты...

На этот раз Решетов, кажется, от души пожалел меня:

— Не повезло, так не повезло: кого пугнул! С ума сойти — кого! Молись, хоть не задел... — Очевидно, он знал, кто находился на полигоне, кто пожаловался, какими каналами прошла информация.

— А ведь сезон охоты не открыт, — осторожно заметил я, — и полигон — запретная зона и заявка была подана своевременно.

— Потому и обидно! — Согласился начальник штаба. — Все правильно, а отвечать надо. Диалектика — происшествий без виновников быть не может.

Для чего-то, паи икнув, я сунулся к замполиту, хотя и не ждал от Щусева какой-нибудь серьезной поддержки, все-таки полез:

— Без вины виноватым оказался, что посоветуете делать? — Спросил я подполковника.

— Пока что пишите рапорт...

Очевидно, это мой серьезный недостаток — не умею ставить себя на место другого. Стараюсь, хочу, а не выходит. Ведь если хорошенько подумать: чего я собственно хотел от Щусева? Чтобы подполковник ринулся к командующему, к члену военного совета и стал им объяснять, какое я золото? Сколь несправедливо обвинять летчика, точно выполнившего задание, в том, что какие-то тузы, сами нарушив все правила и даже законы, подставились под огонь? Положим, та-

кой шаг, близкий к проявлению истинного героизма, и мог что-то поправить, а сам я как — ринулся бы в подобную авантюру? Сумел бы довести «схватку» до победного конца?

Требовать героизма от кого-то — легко, самому решаться на подвиг, куда как не просто.

Наверняка, Щусев не *из сплошных* недостатков слеплен. Скорее я — урод: просто не желаю замечать в человеке ничего доброго. Вроде стыжусь и опасаюсь обнаружить что-то хорошее в моей постоянном оппоненте, чтобы не разрушить такую удобную схему: Батя — хороший, Щусев — плохой; Р. — великолепная, Решетов — так себе. Парень, парень, можно ли весь мир выстроить в две шеренги, и чтобы одна — налево, а другая — направо равняйся!

Думалось запутаннее и длиннее. Это теперь я вроде конспективно записываю тогдашние мысли. Вспомнились мне все обиды — заслуженные и незаслуженные, все взыскания, недополученные звездочки.

В конце концов спросил себя: почему я должен терпеть? Слава богу, не война, в армии я наслужился, так не пора ли сказать: хватит!

Да — нет. Ноль — единица. Великая штука — двоичный счет! Только *как же* трудно уложить себя в эту предельную определенность: да — нет, ноль — единица?

Щусев сказал: пишите рапорт. Что он имел в виду, я понятия не имел, возможно считал, что я должен подробно объяснить, как дело было, показать — моей вины в случившемся нет, но я придал его словам иной смысл. Рапорт написать? Советует? И напишу, обязательно, непременно напишу!..

И написал: «Прошу уволить меня в запас. Полагаю, армии я свое отдал, надеюсь в гражданской жизни быть более полезным своей любимой Родине.»

Поглядывая на две с половиной ровненькие строчки, любясь и написанным собой, я думал: все правильно — коротко, с достоинством. Родина — с большой буквы написал. Пусть попробуют придрататься! Нет, я даже себе не признавался, меня ведь заботило, а станут отговаривать, предложат повременить, еще раз подумать или вздохнут с облегчением?

Первым рапорт должен был подписать командир эскадрильи — непосредственный начальник.

— Сдурел? — Спросил Батя. — Кому ты на гражданке нужен?

Ко когда я размахался руками, доказывая, что больше терпеть не могу, не хочу, не желаю... Он молча взял ручку, пожал плечами и скромненько начертал на рапорте: «Не возражаю».

— Вольному воля.

В тот же день бумага пошла по инстанциям. Командир полка вызвал, велел сесть. Поглядел в лицо и спросил, по своему обыкновению, спокойно:

— Подумал хорошо?

— Так точно, хорошо.

— Может, еще подумаешь?

— Для чего?

— Обиделся, значит? А на кого?

— Какое это может иметь значение? Я ведь рапорт написал, а не жалобу. Прошу об одном — увольте.

— Спасибо за разъяснение, а то я не совсем понял, чего ты просишь. Значит окончательно и бесповоротно: позвольте нам выйти вон? Не одобряю, Ефремов. Летчик ты — нормальный, а амбиции и заносы у тебя — ни в какие ворота. Рапорт полежит пока у меня. А тебе предоставляю такую возможность, — тут он помолчал, поиграл пальцами и стал объяснять, что за возможность собирается мне предоставить.

В гарнизоне, узнал я, ожидается наивысочайший гость. Командир полка дает мне возможность отпилотировать перед гостем. Всякие ограничения снимает: комплекс фигур сам могу определить, высоту тоже. Короче говоря, он давал мне четыре минуты свободы над летным полем и возможность доказать: авиация — это красота и сила!

После полета мне было обещано представление гостю, что давало, как я понял, шанс вытащить «счастливый билетик».

Наверное, лишь очень наивные люди могут рассчитывать на поправку своих пошатнувшихся дел — денежных, служебных, любовных, вообще, — любых — с помощью лотереи. Но искушение вытянуть счастливый билетик велико.

Преодолеть его трудно. К тому же свободный пилотаж над аэродромом — как можно отказаться от такого?!

День пришел. Мне было отдано на четыре минуты небо и разрешено, даже предписано показать, что я могу.

Снизился я вне видимости с аэродрома, за лесом и над полосой промчался прежде, чем кто-нибудь мог услышать — летит! Знал: это производит неотразимое впечатление — бесшумно несущийся "миг" едва не цепляющий фюзеляжем за бетон. Точно на траверзе сооруженной накануне гостевой трибуны я поставил машину в зенит и, оборачивая ее входящими бочками — одной, другой, третьей, — полез вверх. Знал: вот когда только обвальная грохот двигателя обрушится на летное поле и это непременно подействует.

Отвесно ваяясь к земле, я выжидал мгновения, чтобы потянуть машину из пикирования, потянуть расчетливо — с консолей должны слететь спутные струи, рожденные перегрузкой, а "миг" вроде неохотно, словно бы делая мне персональное одолжение, станет выходить в горизонтальный полет и выравняется окончательно над самым-самым бетоном.

Секундная пауза, чтобы наблюдающие осознали, как мало высоты осталось в запасе, и сразу — вверх!

Четыре минуты — много это или мало?

Поверьте на слово, если работать на пределе возможного — вечность! Так и поймите меня: пилотировал я долго и беспощадно.

Не стану кривить душой, да, я очень хотел в этот день выиграть свой, может быть, главный приз. И не верил... Нет-нет, в себе я не сомневался. Мой пилотаж должен был заслужить признание. Другое дело — лотерея, в нее я не верил. Жульничество сплошное — все на свете лотереи.

С этим и приземлился.

По радиации мне приказали подрулить к гостевой трибуне.

Вылезая из кабины, я постарался разглядеть высочайшего гостя. К удивлению своему обнаружил рядом с ним пресимпатичнейшую, совсем молоденькую особу женского пола.

Дальше все происходило так:

— Товарищ маршал, гвардии старший лейтенант Ефремов...

— Он остановил меня, не дав закончить рапорт, очень мягко, по-домашнему совсем сказал:

— Благодарю, милый. Молодец. Только смотреть страшно.

— Служу Советскому Союзу, — пробормотал я уже в объятиях высочайшего гостя. Как только он высвободил меня, я отстегнул нагрудный знак военного летчика первого класса и спросил (надо же было компенсировать его домашние прозвучавшие слова и объятия): — Разрешите, товарищ маршал, вручить этот маленький сувенир вашей ослепительной дочке?!

— Валяй, вручай. — Каким-то совершенно другим голосом сказал гость. И я понял — всякий интерес ко мне у этого человека пропал.

Ослепительная блондинка, как я узнал потом, была последней женой женолюбивого маршала. Поди — угадай!

Раз в жизни попытался сделать «ход конем» и тут же вляпался. Так, впрочем, и надо — не берись за то, к чему не способен.

Рапорт пошел наверх и спустился вниз. Просьба была уважена: «Уволить в запас с льготной выслугой двадцать пять лет и восемь месяцев». Так мне разъяснил кадровик. Добавив от себя:

— С тебя причитается.

Радоваться или горевать, откровенно говоря, я уже и не знал.

8

Эту книгу Ефремов читал уже не первый раз и, как всегда, ожидал одной страницы и там одного абзаца: «Майор Ковальчи всю войну прослужил в авиации ПВО и так случилось, что боевых вылетов ему довелось выполнить только восемнадцать. Впрочем, это не помешало летчику уничтожить четырнадцать самолетов противника».

Прочитав эти строчки, Ефремов возмущенно ругался.

Только восемнадцать вылетов! Только! идиоты безмозглые, писаки, — мысленно обращался Ефремов к автору, — Попробовали бы один вылет сделать. Только!.. А сбил сколько? Понимать надо — штучная же работа. А этот гад снисходит — впрочем!

Ковальчи, по справедливости если, — памятник бы поставить надо.

Сначала у меня была мысль поставить эту историю в самое-самое начало книги. Но подумал: мало кто сегодня интересуется нашей последней большой войной. Для молодых и вовсе, что древние походы, что Курская дуга — вроде антиквариата. Поэтому и припрятал, перенес историю, что сейчас расскажу, сюда — вглубь.

Шла война.

В городе мы оказались законно — отпросились у командира эскадрильи и были отпущены до восемнадцати ноль-ноль. А что задержались, так это уж чистая случайность.

Большой, раньше очень зеленый, красивый город выглядел ужасно — развороченные дома, те, что уцелели, — без стекол, с ослепшими окнами, в обитаемых — фасады в броне жестяных труб от печек-временок, не дома — гигантские органы... И надо всем — неистребимый запах пепелища. Сколько лет прошло, а запах этот не могу забыть.

По шербатой мостовой, хрустя битым стеклом, шагала длиннейшая колонна пленных. Их было с тысячу, может и больше, а сопровождающих — рассредоточенный по бокам шествия взвод, да человек пять в раздолбанной полуторке катили позади строя. На помятой крыше машины стоял пулемет — старик «Максим». Пулемет выглядел совершенно символическим.

Мы с любопытством разглядывали пленных — летчикам не часто случалось увидеть противника в лицо, так сказать, крупным планом. Поймал себя на мысли: никакой ненависти эти шагающие в серой колонне люди, уставшие и равнодушные, у меня не вызывают. Смутился даже, поглядел украдкой на ребят — и на их лицах читалось откровенное недоумение.

Вдруг, откуда ни возьмись, к пленным ринулись плохо одетые, бледные женщины. Это случилось так неожиданно, что сопровождающие колонну солдаты даже не успели окликнуть нарушительниц. А бабы, ругая Гитлера, грозя всем Фрицам вообще, торопливо совали пленным хлеб, картошку, какую-то еще еду, хотя еды в городе было очень-очень мало.

Странная то была сцена и тягостная.

Мы побывали на бывшем базаре, где вареную картошку продавали штуками, сахарный песок — чайными ложками, папиросами торговали в россыпь. Про цену и не говорю — астрономия! Посидели в холодном, заплеванном кинотеатре, смотрели фильм (какой — не помню совершенно), а вот ощущения сопричастности к киножурналам с фронтовой хроникой — не забываю...

Потом мы почему-то оказались в грузинском госпитале. Весь персонал, все оборудование было укомплектовано в Грузии, в действующую армию госпиталь направлялся как подарок республики, да случайно застрял здесь на половине пути.

Мы пытались отыскать Лешку Краснова, он находился на излечении где-то тут, рядышком, но у грузин не обнаружился, а мы вот задержались здесь...

Нет-нет, Додо, никто и никогда не принудит меня делиться подробностями того затянувшегося до глубокой ночи вечера. С твоего разрешения, только два слова? Будем их считать чем-то вроде тоста. За грузинское гостеприимство, за душевную щедрость твоих, соотечественников, за мгновенья любви, что, уверен, не забыты нами и сегодня, через много лет. Эта встреча одарила нас ощущением полноты и неистребимости жизни. Спасибо! И к черту моралистов.

Обо всем пережитом в городе, я думал на ночной дороге. Дорога та была будто в страшном сне: колдобина на колдобине, грязь, жирная вода в колеях, и — адская темень: луна только изредка выползала из-за низких, аспидных облаков. Выглянет, и надолго исчезнет.

Мы шагали в расположение части. До гарнизона оставалось километров пять-шесть еще. И надо было успеть выспаться: с утра планировались полеты.

При очередном лунном посветлении, открывшем несравненной мерзости пейзаж, Остапенко вдруг замер на месте, театрально хлопнул себя ладонью по лбу и объявил:

— Идея, гусары! Столбы видите? — Действительно, на обочине валялись беспорядочно сваленные и, как ни странно, не растащенные на дрова телеграфные столбы. — Кла-

дем на проезжую часть. А? Клеточкой кладем, гусары. И тогда никакой сволочной «студер» уже не проскочит мимо, не обдаст нас грязью и презрением! Ну? Богатейшая мысль!

Мысль была грандиозная. И не прошло пяти минут, как столбы были перемещены на дорогу. Соорудив завал, мы уселись в сторонке, закурили и стали ждать. Ах, и душистый табачок подарили нам грузинки, дай им бог здоровья.

— Интересно, а что подумает водитель, когда упрется в этот дот, — спросил, ни к кому персонально не обращаясь, Меликян. — Во, небось, глаза вылупит!»

— Очень ты любопытный, Мелик, — сказал Остапенко, — какая разница, что он подумает, ты лучше посчитай, сколько времени до подъема у нас остается и какой бенц устроит комеска, когда засечет наше прибытие?

Скорый на ответ Мелик на этот раз ничего сказать не успел. Над дорогой, правда, еще далековато задергались два тусклых световых пятнышка. Кто-то ехал с притемненными фарами. Мы затаились.

Прошло минут около трех, штабной «виллис» качнулся на рессорах и встал. Хлопнули дверки.

Мы оценили обстановку — деваться «виллису» категорически некуда. Можно было не спешить. Стоило оттянуться метров на сто назад, в направлении города, там выползти на дорогу и двинуться курсом на гарнизон. Кто сможет нас тогда в чем-нибудь заподозрить?

— Так и сделали.

Шагов за десять до «виллиса» услышали:

— Эй, что за народ?

— Авиация на пешем марше. — Отозвались мы. В коротком свете включенных фар увидели: окликал нас генерал-лейтенант, большой, впечатляющий мужчина, грудь в броне тяжелых боевых орденов. Фуражка авиационная — с крабом и крылышками.

— Истребители? — Спросил генерал.

— Штурмовики, — на всякий случай сбрекнул Остапенко, резонно полагая, начальству полезнее про нас не знать или знать меньше, чем больше.

- Помогите освободить проезд, ребята, — миролюбиво попросил генерал. - Какая-то собака нашкодила. Вот погладите.

Мы помогли. И генерал предложил нам затиснуться на заднее сиденье.

— В тесноте, да не в обиде, — конечно, сказал генерал и еще:

- Лучше плохо ехать, чем хорошо идти. До гарнизона подброшу.

Радовались мы еще и на другой день, тем более что командир эскадрильи нашего позднего возвращения не засек. Остапенко раздувался непомерно, будто он Аустерлицкое сражение самолично выиграл. Кстати так часто случается: пустяк, а празднуешь, не остановиться.

Но прошел еще день, и мы уже думать забыли о ночном марш-броске по разбитой дороге. Все силы души были обращены к «Лавочкину»: в считанные дни надо было понять машину, сдать зачеты, а главное, — привыкнуть к этому удивительному аэроплану! Был он тяжеловат в пилотировании, но надежен, как ни один другой истребитель военного времени.

Полк готовился к очередным тренировочным полетам. На построении командир предупредил: ожидается новый командир корпуса. Гвардии генерал-лейтенант Сетин. Воевал в Испании, на Халхин-Голе. Строг, требователен. Станет о чем спрашивать - отвечать толком, в полный голос, голову держать выше, есть глазами начальство...

— Хвостом вилить? — тихонько осведомился Остапенко. Но был тем не менее услышан и тут же получил совершенно исчерпывающий ответ, который в силу абсолютной непечатности не приводится.

- Ста-ановись! — скомандовал командир полка, когда на дальнем фланге самолетной стоянки показался штабной «виллис», поправил фуражку, готовясь рапортовать,

— Клянусь, — сказал Меликян, — сейчас выяснится, что генерал - наш! Печенкой чувствую.

И Мелик проинтуичил правильно.

Приняв рапорт командира полка, Сетин поздоровался со строем и тут же скомандовал, слегка заикаясь:

— Во-ольно! Занимайтесь по своему пла-ану, ма-айор... А я погляжу, ка-ак у вас получается.

Поглядел, и, представьте, углядел: узнал.

— А-а-а, штурмо-о-овик! — протянул мне, будто лучше-му своему другу, руку. Мало, еще и подмигнул: - При-и-ивет!

— Здравия желаю, товарищ гвардии генерал-лейтенант, — поклонился я в ответ и позволил себе удивиться: — И как только вы меня узнали?

— У ме-еня нюх, штурмо-о-овик. И па-амять. Скажи, ты ка-ак летаешь, ка-ак брешешь?

— Никак нет, товарищ гвардии генерал-лейтенант, летаю — гораздо лучше: я — брехун-любитель, а летчик — профессионал.

— Профессионал? — Почему-то это ему не понравилось. - Майор, — обратился командир корпуса к нашему командиру полка, — где тво-о-оя ма-ашина? Слетаю я с этим профессионалом на свободный во-о-оздушный бой. По-огляжу... — И столько пренебрежения он вложил в это слово — профессионал, что мне просто не по себе стало. За что?

Небо было нежным, весенне-праздничным, ярко-голубым. Где-то тысячах на восьми метров едва обозначались тоненькие перистые облака, предвещавшие появление «лисий хвостов» — этого авангарда теплого фронта. Но пока погода была, что называется, лучше не придумаешь, живи и радуйся, как бы шептало небо. Но я радости не ощущал, ощущал обиду.

Мы набрали две тысячи метров и по команде генерала разошлись в противоположные стороны, чтобы через восемьдесят секунд встретиться в лобовой атаке. Правила игры я знал твердо: в учебно-тренировочном воздушном бою предельно допустимая дистанция сближения одиночных истребителей на встречных курсах установлена в четыреста метров. Но еще на земле, сидя в кабине «лавочкина», решил: первым не сверну! Он — начальник, пусть и обеспечивает безопасность.

Сближаемся. Сперва самолет комкора показался мне с муху. Но это продолжалось очень недолго, машина его стремительно росла в прицеле, налезала...

— Врешь! — орал я неизвестно кому и держал его истребитель в перекрестье прицела. — Врешь! Сворачивай! Сворачивай же!

Он подхватил машину в боевой разворот, когда расстояние между нами сократилось метров до двухсот пятидесяти, если не меньше. И тут я, с бессмысленным воплем — а-а-а! Полез вверх и вправо. В глазах черно от перегрузки, черноту сменяют красные круги — плывут, растекаются... отпустило не сразу...

— Мы дрались уже семь минут. Никогда еще я так не старался. «Ты сомневался: профессионал я или не «профессионал», — гляди! Почему ты не поверил? Звание у тебя выше, орденов больше... но ты же летчик и я тоже — летчик... Столкнулся, но не сверну... Понял? Вижу — понял! Ты будь здоров — летчик, только и я не портянка!

Небо чернело, становилось голубым, розовым и снова — черным. Казалось еще чуть — спина переломиться. Вся трещина поднималась из живота к горлу. А мы все дрались.

Когда же это кончится? Сколько можно? Ну же, ну...

Так или иначе в жизни все обязательно кончается, дождался и я команды:

— «Шестьдесят четвертый», выход из боя! Пристраивайся на снижении...

Земля. Стою перед Сетиным. Замечаю: у генерала лопнул кровеносный сосудик в левом глазу, белок сделался розоватым. Думаю: значит, и тебе прилично досталось.

Он нагнулся, сорвал травинку, покусывает в странной отрешенности стебелек и спрашивает, не глядя на меня:

— Ты всегда так дерешься? Только не ври!

«Вот опять, — думаю я: не ври! Но почему, почему меня надо подозревать?» и отвечаю:

— Не всегда. По вдохновенью.

— Ты опасный нарушитель, Ефремов. Вот думаю, как с тобой бороться? Чего улыбаешься, думаешь не надо?

— Надо! Обязательно надо. Войну кончим, Гитлеру капут сделаем, можно будет и за меня приниматься.

— Напрасно зубоскалишь, Ефремов. Если доживешь до

победы, так приблизительно и будет: ты очень опасный нарушитель. Подумай.

Завалившись под плоскость, подсунув под голову парашют, я честно старался сосредоточиться на моем прошлом, на той питательной среде и обстоятельствах, что сделали меня таким, какой я есть. И в памяти поплыли, сменяя друг друга, вот такие фрагменты.

В первый раз меня разжаловали, когда я врезал с плеча капитану Новикову, застав его роющимся в вещах погибшего Толика Волкова, моего лучшего друга.

— Мародерство — отвратительно, согласен, — говорил командир полка, — однако никто не давал тебе права на расправу.

— Поймите, товарищ майор, он же хотел Толика фотоаппарат утащить, тихарем свести...

— Понимаю и, поверь, даже сочувствую, но и ты постарайся понять: какой это будет пример остальным, если я оставлю тебя безнаказанным?!

Короче говоря, меня снизили в звании.

А я все думал: допустим, все повторилось бы, снова я увидел вороватый оскал Новикова, вздрагивавшие его пальцы в вещах Толика, когда тот, еще не похороненный, лежал в санчасти, как я повел бы себя? И не мог вообразить, чтобы иначе. Разжалование состоялось, но чего-чего, а благоразумия оно мне не прибавило.

Прошло с год времени. Вступился за девчонку. Она была старший сержант. Понятно, на нее распространялись все уставные положения. Но ведь ее начальник не мог не понимать — перед ним не подчиненный, а подчиненная... Согласен, пистолет мне вытаскивать не следовало, только чем еще я мог пугнуть этого интендатишку? Ведь что делал, изобретатель, мразь: протянул от стены к стене своей землянки веревку, толкнет на нее девчонку, подхватывает за ноги... И что та на весу, да еще раскачиваясь, сделать может?..

Меня снова разжаловали и предупредили: еще отличишься — штрафбат.

Ясно, актив у меня тоже был: вылеты, разведки, сбитые... только почему-то всегда выходило: если все идет хорошо —

а как может быть иначе?! Так и должно! Стоит «отличиться», сразу — взыскать по всей строгости военного времени.

Сегодня у командира полка ведомым летал. Ведомый — кто? Не знаете! А на войне одна формула была: ведомый — щит героя! Прилетаем с задания, спрашиваю, как полагалось:

— Разрешите получить замечания?

— Нормально, — скажет мой герой и пойдет. Другой раз обернется, уточнит: — Сказал же — нормально! Чего тебе еще?

Думал я думал, как комкор велел, только ничего такого особенного не нашел в себе, а время — тик-тик: конец самокритике, время мне лететь.

Закапчиваю пилотаж в зоне. Машина «Лавочкин» — зверь! Пусть тяжеловат малость, но если правильно» ее отрегулировать, так и ходит за ручкой, а как высоту берет.

И тут попался мне на глаза По-2. Сначала тень его увидал — бежит черным крестиком по земле. Пригляделся — совсем низко чешет, будто тайком хочет к аэродрому подкрасться.

Долго не рассуждая, ни о чем особо не раздумывая, опрокинул я своего зверя через крыло, чуть довернул на пикировании и по всем правилам имитирую атаку низко летящей цели.

Захватить По-2 в перекрестье прицела большого труда не составило, скорость у него была каких-нибудь сто, ну, сто двадцать километров в час. Однако простой атаки мне показалось мало: а вот если впутать его в струю «Лавочкина*», вот перепугается парень. Отвернул в сторону, отстал, снизился чуть не до самых макушек редкого лесочка и проскочил я Под этим «противником», значит. Проскочил и резко полез вверх. Как его там трянуло, разглядывать не стал. Время мое было на исходе, поспешил на посадку.

Сел, не испытывая никаких угрызений совести, подумаешь — или повеселиться немножко нельзя?

Прошло так с четверть часа, над аэродромом прострекотал По-2, развернулся и сел рядом с командным пунктом. Кто так садится, ясно — начальство! Не отруливая в сторону, летчик поманил руководителя полетов к себе. И опять понятно — значит большое начальство прибыло. Посовещались они там, и за мной посыльный примчался.



На ковер.

Подошел, увидел Сетина. Все понял: это он летел на том По-2, летел в соседний полк. Но завернул к нам, чтобы выяснить, кто с бортовым номером «72» позволил себе бесчинствовать в воздухе?

— Ефремов?

— Так точно.

— И-или тебя сра-азу к чертовой ма-атери из корпуса выгнать, или на-а-аказать сначала? Штурмовик! На самом деле в штур-мо-о-овики захотел? Что са-ам думаешь?

— Думаю, товарищ гвардии генерал-лейтенант, для пользы службы сперва надо наказать. — Говорю, стараясь глядеть ему в глаза самым искренним образом, а самого колотит: ну, как выгонит? Может ведь, запросто.

— Пя-ять суток нормально бу-удет, Ефремов? — Многовато, — товарищ гвардии генерал-лейтенант, нам через три дня запланировано на фронт сниматься.

— Во-о-от и поедешь без ремня, в на-аземном э-э-эшелоне... для осознания и для позора. Помни мое слово, Ефремов, умрешь ты лейтенантом!

— Так точно, согласен: летчик должен быть молодым.

Пять суток ареста мне исправно записали.

Но на фронт я возвращался все-таки собственным ходом: резервных летчиков в полку не оказалось, а оставлять машину в тылу, такого никто не допустит.

И были еще воздушные бои, разведка, полеты на фотографирование. Несколько раз командир корпуса брал меня ведомым и, будто сговорившись с командиром полка, после каждого вылета говорил:

— Но-о-ормально.

Вот и все, что я хотел рассказать о войне.

О войне и без войны? Пожалуй. Про тараны, про факелы в небе и на земле, я думаю, рассказано и показано в кино предостаточно. Иному, кто там не был, пожалуй может даже показаться- вот жизнь была! Верно — именно жизнь, а не сплошной праздник. Вспомнил я, что вспомнилось: у каждого своя память. И еще хочу сказать: все мы, первыми под-

нявшиеся на реактивных «мигах», вышли оттуда, из того времени.

9

— Командир у меня, ребята, был чисто золотой и... зверь тоже! Точнее — гибрид. Именно. Пятьдесят на пятьдесят — от того и от другого... — энергично жестикулируя рассказывал бывший старший сержант Миненко своим новым приятелям. — За какой-то паршивый шплинт, видите ли, ему не понравилось, как я тому шплинту усы загнул, мог загрызть! А с другой стороны, сами судите, — шинель новую с собственного плеча скинул и мне вручил: носи! В город попрошусь — пожалуйста! Только не опаздывай! Тут не рывкнет никогда — попросит, вежливо так — пожалуйста, старик, не опаздывай только...

Старший лейтенант Ефремов его фамилия. Служба его сильно уважала, а начальство так, скорее, терпело: с понятием был человек, со своей гордостью...

Переступая порог этого последнего военного кабинета, я еще не вполне осознавал — козырять мне больше не надо, докладывать тоже не надо, достаточно поздороваться и просто назвать себя. К этому надо было еще привыкнуть: армейская жизнь — мое прошлое. Андрей Александрович Ефремов вторую неделю ходил в гвардии старших лейтенантах запаса. Вот так.

Кабинет выглядел опрятно, шкафы стояли по ранжиру, карта Союза была капитально пришита к стене. Ничего лишнего, ничего такого, что могло бы указать на привязанности, увлечения хозяина я не обнаружил. Над громадным письменным столом, покрытым тусклой зеленой бумагой, не сильно возвышался сухонький, совершенно лысый человек. Судя по его погонам — майор. Был он далеко не молод, напоминал старого мальчика — оттопыренными розовыми ушками ли, а может рыженькими кисточками бровок или припухшими яркими губами.

— Здравствуйте, — сказал я и назвал: — Ефремов.

— Ефремов? — Он выдержал долгую паузу и спросил: — И что же, Ефремов?

— Пенсионную книжку мне следует получить, послали к вам.

— Если полагается, получите. — Майор поколотился в столе, явно не испытывая ко мне никакого интереса. Я подумал: чего это он так? Но тут же сообразил: идут и идут к нему люди, всем дай выпиши, разъясни, оформи. И так каждый день, поди, наскучило, примелькалось...

— Подполковник, — умышленно повышая старого мальчика в звании и не без умысла опуская «товарищ» — а чего бы вам не предложить мне сесть? — спросил я.

— Садись, — спокойно ответил он, — садись, молодой человек.

Вероятно, «молодой» человек был в отместку за опущенного мной «товарища»: не мог же майор не заметить ранней седины на далеко не юной башке моей. Да и встретились мы как-никак по случаю оформления пенсии за выслугу...

Разыскав серую папочку, полистав в ней, так и не глядя мне в лицо, майор объявил глуховатым голосом:

— А вот выслугу лет, молодой человек, вам при увольнении исчислили ошибочно. Завысили. — Он вроде бы обрадовался, сообщая мне столь неприятное известие. — Поясняя: боевые действия Карельского фронта завершились раньше девятого мая сорок пятого года, кроме того, в сорок втором году вы находились четыре месяца в резервном полку, так что ваша правильная льготная выслуга составляет двадцать четыре года и восемь месяцев. Четырех месячишек до полной пенсии не хватает. Все попятно?

— Не все, майор. Например, чему вы радуетесь? Вам же не из своего кармана мне платить. Не полагается полной, а какая-нибудь полагается?

Он пощелкал на старых счетах и объяснил, если я не намерен опротестовывать его расчет, майор может сейчас же выписать пенсионную книжку, согласно которой я буду получать сорок процентов от последнего должностного оклада...

— В рублях сколько? — Спросил я.

— Семьдесят восемь в месяц.

— Выписывайте, — сказал я. — Опротестовывать ничего не буду, просить и жаловаться — тоже.

— А что — семьдесят восемь рублей каждый месяц, до конца жизни, — как мне показалось, сокрушенно произнес маленький военный чиновник, — не так и плохо. Вам не кажется, молодой человек, что многие могут вам позавидовать?

— Кажется! Еще как позавидуют, особенно если я протяну годов до девяноста, прикиньте на счетах, какие деньжищи набегут! И справедливо набегут. Мне знаете какая компенсация за одни разжалования причитается, будьте уверены!

— Разжалованный? — Он впервые взглянул на меня с интересом, — То-то мне сразу показалось... Да-а, дерзость не способствует, молодой человек, успешному прохождению по службе.

Тем не менее пенсионную книжку я получил.

А дальше? Очевидно, надо было думать о работе.

Переступая новый порог, на этот раз вполне гражданского кабинета, я понимал: тут меня никто не ждет, но, что было в мою пользу, — фронт, партийный стаж, не арестантская характеристика — спасибо Решетову, махнул по образцу: дело знает, к службе относится добросовестно, идеям предан...

Кабинет был маленький, светлый. На окне курчавился аспарагус.

На шкафу, набитом канцелярскими папками, топорщились традесканции. И веселые эти зеленые пятнышки сразу как-то прибавили мне надежды.

— Как квартирный вопрос? — первым делом спросил меня хозяин аспарагуса, традесканций и настенного календаря с задумчивым слоном, глянцево светившимся с обложки.

— Нет вопроса. Возвратился в родительский дом. Метров хватает, прописка еще довоенная.

— Очень хорошо! Вы летчик?

— Летчик, — подтвердил я, отчетливо ощущая: а это уже не так хорошо...

— Давайте думать. Нужен, скажем комендант общежития. Оклад не больно... девяносто четыре рубля, но у вас же пенсия, да?

Комендант? Я? Странно... И что делают коменданты, если судить по Ильфу и Петрову... Не дождавшись никакого ответа, хозяин кабинета предложил:

— А могу предложить заведовать хозяйством Монтажно-печприборстроя, оклад сто десять... Как?

— Не пойдет, — сказал я.

— А что, приблизительно, вы бы сами желали?

— Пошел бы на авиационный завод, сборщиком или в ОТК. Нет авиационного завода у вас, не возражаю состоять при машинах — автомобилях, каких-нибудь еще.

— Увы. На сегодняшний день ничего такого нет. — Мой собеседник развел руками. — Заходите через недельку. С год-лodu, как я понимаю, не умрете: пенсия, выходное пособие тоже получили.

Странно, очень странно, почему моя законная пенсия им вроде поперек горла?

Мы расстались — никак: без вражды и без приязни. Мне вспомнились ленивые глаза хозяина аспарагуса, традесканций, слона, и хотелось понять, почему он такой — трин-трава ему все на свете, ноль эмоций... Кто их таких сажает в кабинеты, куда люди приходят как-никак за своей судьбой?

В конце концов я попал в кабинет директора большого автомобильного хозяйства. Директор выглядел молодожаво, был он строен, плечист, казалось, перетянут тугими ремнями, хотя ходил в самом обычном, вполне штатском пиджаке. Но я не ошибся: мой будущий начальник оказался из кадровых офицеров, в недалеком прошлом комбат, о чем он мне сам сообщил не без некоторой рисовки. Поглядев в мои бумаги, директор спросил:

— Вот тут написано: старший лейтенант. Понимаю. А дальше — «офицер наведения и управления при штабе полка тире летчик», — этого не понимаю. Если на общеармейские категории перевести, что получится?

— Побольше ротного получится и чуть поменьше батальонного, я думаю. Но это приблизительно. А точно — не знаю, — сказал я.

— Уяснил. — И, переходя, на ты: — Мне нужен толковый начальник колонны. Сто пятьдесят машин. Двести двадцать водителей. Как полагаешь, потянешь?

— Нет, — сказал я. И не дожидаясь его вопроса «почему» объяснил сам: — Воровать не умею.

Директор вполне дружелюбно засмеялся и пообещал научить. Но я спросил, может, он меня слесарем возьмет, на ремонт?

— Грязная работа, — сказал директор, — ты не представляешь, наверное... — Но взял. И полгода я не знал никакого горя.

Что такое автомобильный мотор? Тот же самолетный: поменьше, ясное дело, грубее исполнен, но принцип — один! И механика — родственная. Без особого труда и натуги я втянулся в работу ремонтного цеха. Постепенно начал сходитья с людьми, привыкать к порядкам, которые после долгих лет службы в армии казались скорее беспорядками. Так или иначе я все же обретал равновесие, жизнь получала новый смысл. Снимаю головку блока, вытаскиваю поршни, заменяю сносившиеся кольца... время, отведенное на эту операцию, известно, расценка — тоже. Очень скоро, что-нибудь через месяц, я понял: ремонтировать водяную помпу — работа выгодная, а вот переклепывать тормозные колодки — нет. И еще понял: есть контакт с водителем, он запишет в заявку на ремонт парочку липовых позиций, и день закончится не меньше, чем десяткой. Все просто. Все вроде пошло и могло бы, я думаю, идти еще лучше, но... вечная моя, персональная невезуха!

Вызывают вдруг в партком. Говорят у тебя — стаж, у тебя — армейская выучка, у тебя, спрашивают, совесть есть? И не успев опомниться, узнаю: Ефремов Андрей Александрович рекомендован на должность мастера технического обслуживания.

Но это была еще не катастрофа. В ближайшую неделю ничего худого не случилось. Но в день зарплаты, закончив, так сказать, труды праведные, я снял халат и, натянув пиджак, весь день провисевший в конторке, обнаружил в кармане деньги — смятые трешники и пятерки. Происхождение этого капитала было более или менее ясно, сложнее оказалось другое: очевидно мне предназначалась часть суммы... какая? Кому-то следовало вручить остальную долю...

Наверное, я поступил не лучшим образом, но другого не придумал. Пошел в партком, выложил все обнаруженные в кармане купюры на стол секретарю и попросил его распорядиться деньгами, как он найдет нужным, как вообще на базе принято...

С моей стороны было бы сверхсамонадеяностью говорить, будто я всегда знал, как надо жить, но вот как не надо, об этом, мне кажется, я всегда имел твердые представления. В их число входило: принимать незаработанные деньги в виде подарка, взятки, премии, словом, под любой вывеской — неприемлемо. Исключено для меня. Мне пытались объяснить: у мастеров несправедливо низкий оклад. Рабочие это понимают и по собственной инициативе пытаются как-то компенсировать, ничего, мол, оскорбительного тут нет. Но и понимал: приму эти «компенсационные рублики» и после этого уже не смогу отказаться, когда придут закрывать ко мне липовый наряд, когда предложат обойти расценку... Словом, от денег я отказался. И услышал:

— Тебе можно в благородство играть: пенсию гребешь!

Господи, мастер, ведавший всеми сварочными работами в нашем хозяйстве, произнес эти слова точно с таким же выражением недоброго злорадства, как и майор, что вручил за месяц до этого пенсионную книжку.

Бороться? Но с кем и против кого? Приспособиться, махнуть на все рукой? Уходить пока еще не поздно. Куда? А не важно... Прежде всего уйти, а там погляжу, что делать.

Но я не успел еще подать заявление об уходе, как меня вызвали в райком. Совершенно не понимая, не догадываясь для чего я понадобился, кому, пошел. Явился в назначенный час, там — толпа. Какие-то списки вывешены, слышу шепчутся люди. Не сразу, но все-таки понял: идет мобилизация добровольцев на целину. Требуется специалисты. Потом в печати будет красочно изображен «патриотический порыв миллионов...»

А пока поминутно открываются двери, из дверей вылетают несостоявшиеся спецы и на разные голоса сообщают: выговор! Велели подумать денек!.. Предупреждение... Выговор... выговор... выговор...

На целину меня, понятно, не тянуло. С чего бы? Я вы-

рос на городском асфальте, не умею овес отличить от ржи... Вот и сижу, соображаю, как же себя вести там, за дверью? Ничего еще толкового не придумал, когда слышу:

— Ефремов А.А., пожалуйста.

Вхожу. Стол под сукном. За столом человек восемь. У всех лица усталые, бледные. И что удивительно: члены комиссии похожи друг на друга, как родные братья. Все в одинаковых костюмах к тому же, в неизменных белых рубашках и похожих галстуках. Очевидно старший — он сидит во главе стола — спрашивает:

— Вы в курсе, товарищ Ефремов, по какому вопросу мы вас пригласили.

— Догадываюсь.

— Вот и хорошо, и как же — согласны на целине поработать?

— С радостью, — говорю я, — с превеликой радостью! Не скрывая удивления, члены комиссии переглядываются между собой. Очевидно, желающих до меня было немного. Кто-то спрашивает:

— В каком качестве вы бы хотели туда отправиться?

— Командиром звена могу, могу и штурманом отряда. Удивление возрастает. Товарищи не возьмут в толк, о каком звене и отряде я толкую. Поясняю: я — летчик. Старший лейтенант в запасе. На целине непременно развернет свою работу сельскохозяйственная авиация, стало быть и командиры звеньев и штурманы потребуются. Выше — не прошу. Выше — мне противопоказано.

— Мы кадрами механизаторов занимаемся, — как бы извиняясь, замечает председательствующий, — до инженеров МТС включительно.

— Но с автомобилями я имею дело всего шесть месяцев, товарищи, а трактора близко в жизни не видел. Посудите сами, какой из меня сельский специалист? Прикажете, понятно, я подчинюсь, поеду, но ведь года не пройдет, как спросят: что, извините, за дураки прислали нам такого механика? — Тут я показываю пальцем на себя, — так что давайте серьезно подойдем, товарищи — командиром звена, штурманом — с удовольствием и с гарантией!

— Это вам надо через управление кадров Министерства гражданской авиации действовать. Мы поддержим...

На этом — все. Благодарю. Раскланиваюсь. Расстаемся, кажется, к взаимному удовольствию.

Было уже поздно. Возвращался домой под звездами. Думал: летал и все было понятно — от моего взаимопонимания с машиной, от нашей если угодно, приязни, в конечном счете только и зависело, хорошо или не очень хорошо живется. Немножко везенья, понятно, требовалось, какая-то доля удачи. А от окружения всегда можно оторваться и уйти на высоту. Пусть не навсегда, хоть на время, а там за облаками никакого политеса, была бы техника пилотирования на уровне и голова на плечах...

Как жить, — спрашивал я себя, — теперь вот как? Мне было неуютно на земле, пожалуй, и боязно даже, не доставало уверенности в себе. Все пытался представить, сообразить, к чему бы прислониться? По непонятной ассоциации вспоминаю о Чкалове. Самый популярный, самый знаменитый летчик довоенной поры приехал к нам в аэроклуб. Он был в ту пору живой легендой. О его полетах, о его выходах на земле рассказывали совершенно невероятные истории. Не стану врать, будто я помню его речь слово в слово, но вот что прочно осело в памяти — новаторность каждого его жеста и всего облика Чкалова. Неторопливая речь его, проникавшая в душу, вселяла уверенность: раз надо — смогу. Вот бы с кем посоветоваться.

Но его нет в живых. И сегодня я много старше, чем был Чкалов в свой последний морозный день на земле, когда переохлажденный двигатель не развил оборотов, и машина, потеряв скорость, рухнула на окоченевшую землю.

И вообще, жить надо своим умом.

Только всегда ли это возможно — «по уму», по толковому расчету, чтобы все получалось взвешенно и сбалансированно. Человек тем и отличается от машины, что ему свойственно увлекаться, переживать, чувствовать, творить несуразное.

Пока добирался из райкома до дому, решил: поеду в Горький, точнее — в Василево, на родину Валерия Павловича Чкалова. Для чего?

Ни для чего определенного, не буду прикручивать сюда миф об Антее или что-нибудь еще в таком духе. Еду, потому что еду.

10

«Леша, а еще хочу спросить: не знаешь ли, куда Ефремова загнали? Вспоминаю его часто — правильный мужик! И чего только Щусев, где только мог, обязательно ему гадил?»

Давеча ездил в наш бывший полк с ансамблем. Дали там шороху! Стал расспрашивать про наших стариков, представь, — никто и ничего! Только и выяснил, что Тюрин (помнишь звоноря?) в полковниках. Служит еще, находится при округе..

А в полку даже фотографии в ленинской комнате из более позднего периода. Вроде бы нас в полку вообще никогда не было. Все-таки малость обидно это...

Если услышишь что про Ефремова, напиши обязательно...»
(Из письма Абраимова — Миненко.)

Небо над бывшим Василевым, родиной Чкалова, куда я приехал по утру, показалось большим, прохладным и черт знает каким высоким, особенно если смотреть с волжского обрыва.

Теперь многие, кто шустрит, кто себя показать хочет самым передовым, а вообще-то к текущему моменту пристраивается, так и норовят лягнуть Чкалова, мол, — личный друг-приятель Сталина он был, отсюда и весь его героизм... Мне это слушать тошно! И до спора с этой шантрапой я унижаться не стану, пусть только на один вопрос ответа кто на И-16 летал, Чкалов или Сталин? Кто на И-180 жизнью рисковал, Чкалов или Сталин? Кто тридцать четыре года на свете прожил, Чкалов или Сталин - и весь разговор!

Первое, что меня в Василеве порадовало — автобусы. Не сами машины — они как раз были устаревшие, изношенные и далеко не лучшей конструкции, а то, что на каждом борту был маслом маленький портрет Чкалова написан. Хорошо! Значит, помнят человека и чтут дома.

Сразу пошел в музей.

Что могу сказать? Музей, как множество других мемориальных музеев — и ухожен, и густо заставлен вещами, дол-

жно быть именно от того и выглядит грустным. Нет в комнатах чкаловского родного дома ощущения жизни.

Еще прежде я слышал легенду: в кармане Валерия Павловича, когда он, перелетев через Северный полюс, приземлился в Америке, обнаружилась завалявшаяся копейка. Откуда-то это стало известно дотошным репортерам, понятно, такая подробность тут же попала на страницы газет. И началось! Согни любителей раритетов атаковали Чкалова — продайте! Богатые коллекционеры предлагали сумасшедшие деньги за эту единственную в мире копейку, побывавшую над полюсом. Но Чкалов расставаться с монеткой не пожелал:

— Нет, — сказал он, — не все в мире продается.

И вот тронутая временем копеечка перед моими глазами. Почему, не знаю, но ни кожаный шлем, ни меховой костюм, ни подбитые белкой перчатки, ни наручные часы, что экспонировались в одной витрине, особого впечатления на меня не произвели, а пот тусклая копеечка, вернувшаяся из Америки домой, взволновала, едва не до слез.

Ну, а в целом, в общем виде, я уже сказал, — музей был, как музей.

Другое дело — специально выстроенный рядом с жилым домом самолетный ангар. Под высоким его сводом оказались поставленные на вечное хранение самолеты Чкалова. Главное место занимал АНТ-25, длиннокрылый, единственный в своем роде, уникальной судьбы машина; рядом — тихий темно-зеленый У-2, позже на фронте прозванный и «курзником» и «старшиной», и «рус-фанерой» — замечательный небесный долгожитель. У-2, стоявший в ангаре, был подарен Чкалову в собственное владение. И еще тут помещался курносый, задиристый на вид истребитель И-16, стоявший ему больших нервов и, между прочим, крови тоже.

Когда-то и я был «владельцем» такого чуда с голубой семеркой на борту. Если верно, что все люди связаны друг с другом не более чем пятью звеньями воображаемой цепочки, то моя связь с Чкаловым, облежавшим когда-то ту семерку, была наикратчайшей — в одно звено!

В ангаре было темновато и пусто.

Неспеша обошел я все помещение. Погладил холодную перкалевую обшивку работяги У-2. Еще раз подумал: вот машина! Каждый летчик довоенной выпечки обязательно начинал свою небесную дорогу на такой машине, терпеливый и выносливый это был самолет, как только не обижали его курсанты, а он все равно — старался и не роптал.

Потом я поднялся на смотровую площадку, сооруженную на одном уровне с пилотской кабиной АНТ-25. Заглянул сквозь фонарь внутрь самолета. Кабина показалась до невозможности тесной, какой-то сиротской. Трудно было представить — вот в такой консервной банке — холодной, снабженной штучными, можно сказать, приборами, экипаж трос суток продирался сквозь циклоны, летел над ледовой пустыней — с ума можно было сойти! Интересно, согласился ли бы кто-нибудь из сегодняшних асов повторить тот «Сталинский маршрут» через полюс, рискнуть, точно зная, что удача сделает его первым из первейших? Конечно, речь идет не о том, чтобы просто перешагнуть через полюс, — сегодня это не сверхзадача, а слетать в Штаты на АНТ-25?.. Сомневаюсь. Наконец, я добрел до И-16.

В моей биографии эта машина занимала особое место. Она была первой, доставшейся мне, мальчишке-пилоту, прибывшему для прохождения службы в строевую часть.

Надо ли говорить, что мой И-16 представлялся мне самым-самым из всех прочих точно таких же самолетов, занимавших полковую стоянку. Я не подходил, а осторожно приближался к машине, не смотрел на нее, а вглядывался...

Механик подошел с докладом: так и так, мол, — самолет осмотрен, заправлен, все в порядке, машина к полету готова. Напуская на себя важность, обходил я самолет, покачивал элероны, постукивал по стабилизатору, проверял, петли люфта в воздушном винте, и, закончив ритуал кругового осмотра, попросил у механика самолетный формуляр. Небреженько так, будто давно уже привык расписываться за прием новых машин.

Формуляр — паспорт и одновременно жизнеописание самолета. В пухлую, одетую в черные ледериновые корочки, книжмю записывают все-все, что случается с самолетом на протяжении его жизни: ремонты крупные и мелкие, регла-

ментные работы, облеты, устранение девиации компаса, короче говоря, каждый шаг.

Механик протянул мне формуляр. Вот сейчас распишусь и... машина делается моей, законной, персональной!

Похолодевшими от волнения пальцами раскрыл формуляр и прочел на первой странице: «Самолет облетан, к эксплуатации в строевых частях годен. Летчик-испытатель — Чкалов».

Теперь вы понимаете, о каком одном звене я говорил, что связало меня с Валерием Павловичем? Понимаете?

Говорят, верить в бога, иметь бога, что называется в душе, — пережиток. Стоит ли быть столь категоричным? Кажется, я думаю, надо решать самому и для себя, как жить, — с богом или без бога. Лично у меня был мой персональный авиационный бог, его совестью судил я себя. Особенно в тех случаях, когда не все шло гладко и как полагается — Чкалов.

И вот в его ангаре, стою перед нашим истребителем. Вокруг пустынно, прохладно, сумрачно, по-ангарному гулко. И внезапно меня охватывает совершенно неудержимое желание забраться в кабину, вернуться туда... я не умею высказать, не могу найти слов — для чего? Не взлечу, знаю, maybe не сделаюсь, тоже знаю, но... хоть на чуточку приобщусь к утраченной навсегда судьбе летчика.

Глупо? А что поделаешь, кто застрахован от глупостей... И так ли это плохо, если глупости, случается, украшают жизнь?

Озираюсь, все-таки надо бы спросить у кого-нибудь разрешения «посетить» экспонат, делать это самочинно, пожалуй, несолидно, все таки я уже не мальчик, голова седая.

Отправляюсь искать начальство. По дороге натываюсь на деда: приземистый, грузный, одет в толстую телогрейку, на голове — поношенная солдатская шапка, на ногах — нохонькие негнущиеся валенки. А время-то весеннее. Нахохлившись, дед сидит около тумбочки, олицетворяя охрану, и в сверхтолстые стекла вполне современных очков в модной оправе разглядывает альбом с какими-то чертежами. Стараюсь выглядеть изысканно вежливым, прошу стража бесценных ангарных экспонатов, о разрешении посидеть в кабине И-16.

Дед выслушивает молча, не дрогнув ресницей, встает с табуретки и куда-то исчезает.

Думаю: пошел согласовывать «вопрос». А чтоб тебя! Еще чуть, — сорвусь, сорвусь и меня понесет, захлестывая святой ненавистью, к бюрократизму и бюрократам, к постановщикам «вопросов»... Но прежде, чем я успеваю запуститься по настоящему, дед возвращается.

В руках у старика пачка журналов «Авиация и космонавтика», журналы я узнаю сразу по характерной сине-голубой обложке.

— На, — говорит дед, протягивая пачку, — подложишь под задницу, парашюта, извиняюсь, нет, надо чего подсунуть, а то будет низко...

Вот так дед! Предусмотрительный. Симпатичный... а что? В валенках? Так старый ведь, ноги, поди, мерзнут, суставы, небось, болят. Может, он всю жизнь склады окарауливал — в холодрыге, в сырости прозябал. Славный дед...

Подхожу к «ишачку», укладываю журналы в чашку сиденья. Забираюсь сам. С парашютом сидеть было бы удобнее, но и на том спасибо.

Закрываю глаза. Пытаюсь перенестись во времена голубой семерки, когда я был еще очень молод, когда только-только учился думать по-авиационному, сопоставлять происходящее в полете с теми, не больно обширными познаниями, что вложили в нас, курсантов Борисоглебской летной школы, завершивших ускоренный курс обучения перед самой войной.

Открываю глаза. Прислушиваюсь к себе. Оглядываюсь. Сидеть хоть и на авиационных журналах, а неудобно. И вообще что-то не так в самолете. Приборы все на своих законных местах, прицел — тоже. Примеряюсь к сектору газа и со второй попытки левая ладонь ложится на гладенькую его головку, будто и не было никлого перерыва в полетах. И ручка управления хорошо держится в пальцах...

С превеликим трудом соображаю, что же не так — за долгие годы самолет, превращенный в экспонат, утратил запах живой машины!

Мой давний «ишачок» благоухал сладковатым ароматом этилированного бензина, чуть-чуть отдавал перегоревшим маслом, еще меньше — пьянящим запахом эмалита. Какой неповторимый, какой удивительный букет окружал и ласкал меня в живом самолете. И ничего, ничего не осталось.

И сразу полезли горькие воспоминания: рыжая глина свежих могил — сколько их было! — могил, в которые легли тела моих товарищей, чаще всего почти совсем еще мальчишек, и дымные шлейфы подбитых машин в военном небе, и рыжие костры на местах падения, когда и для могил ничего не оставалось...

Не могу. Сидеть в кабине и играть в летчика пропадает всякая охота. Для чего я сюда приехал? Не знал что ли, старый дурак, жизнь заднего хода не имеет, как и самолет, кстати?..

Вылезаю из кабины. Прихватываю журналы, иду к выходу.

Сквозь остекление, расположенное где-то наверху, ангар освещают резкие лучи солнца, и золотые столбы пыльного света кажутся одушевленными, они словно дышат. Солнце рождает тени. «Ишачок», вычерненный на бетонном полу ангара, раза в полтора больше настоящей машины и совсем на нее не похож.

Дедушка-вахтер равнодушно выслушивает мою благодарность, молча указывает на тумбочку: положи, мол, журналы туда, и неожиданно спрашивает:

— У тебя какой налет, парень?

— Две с половиной тысячи часов. — отвечаю немного опешив, чего бы ему мой налет? — А что, отец?

— А так. Салага ты. Шестнадцать тысяч я напил, в основном в Арктике, в сложняке. Больше половины, пожалуй, ночью. А того долго не мог понять, в чем главный смысл... Года четыре прошло, как меня турнули, вот когда сообразил... Так что ты не расстраивайся особенно сильно, парень.

— И что же вы через чегыре года сообразили? — проникаясь разом почтением к отставному полярному летчику, спрашиваю я.

— Радоваться надо каждый день! Это авиация нам велит. Чему радоваться, можно спросить? Отвечаю: ты — жив? Вот и празднуй!

Ноябрь 1988

ПОСЛЕДНИЙ ПАРАД



*Летчики не умирают, просто иногда не
возвращаются из полета.*

(Из застольного разговора)

Алексей Васильевич тихо прикрыл дверь, опасливо огляделся и осторожно присел к столу. В доме было совсем тихо. Подумал: будто конец света и никого уже не осталось. И еще подумал: чудно получается — за двадцать с лишним лет кадровой службы, едва не половина жизни под погоню прошла, а в начальники не выбился. Впрочем, подчиненность Алексея Васильевича не тяготила, во всяком случае пока он летал, и классическая формула военной поры: ведомый — щит героя, его вполне устраивала. И теперь, когда ты списан и сдан не столько в запас, сколько в архив, и рассуждать не о чем. Нормальный ход, жаловаться некому, виноватых не сыскать.

Алексей Васильевич достал лист клетчатой бумаги из новой, аккуратной стопы, примерился, но в голову никак не шло самое начало, не высвечивалась первая строчка. «Завещание? — спросил себя Алексей Васильевич и сразу ошетинился: — Ну, уж хрен вам, а не завещание!» И вроде совсем не к месту вспомнил один теперь уже очень давний разговор. Невзрачного вида майор-перестарок, судя по знакам различия, общевойсковик, спрашивает Алексея Васильевича, в ту пору, правда, скорее — Лешку Стельмаха:

— В анкете и в автобиографии вы отразили все честно и правдиво?

— Полагаю, да, а что?

— Вопросы здесь задаю я, а вы отвечаете. Понятно?

— Усвоил! я — мальчик сообразительный...

— Превосходно. Как девичья фамилия вашей матери?

— В анкете и в автобиографии разборчиво написано: Резвая Фаина Наумовна.

— Ее национальная принадлежность?

— Об этом анкета не спрашивает, анкету интересует *моя* национальность. Повторяю: я — русский.

— Кто это решил?

— По родному мне языку, по воспитанию, мироощущению и культуре, майор, я — русский. И решил это лично. Сам! Впрочем боюсь, ты моего решения понять не можешь, но постарайся все-таки, ты же с живыми людьми работаешь...

Он много чего еще наговорил тому невзрачному майору, совершенно не задумываясь о возможных последствиях. Алексея Васильевича не выгнали тогда с летной работы только благодаря заступничеству командира эскадрильи.

— Лучшего своего пилотажника, головастого мужика по милости бдительного болвана, я на съедение не отдам.

И не отдал. По тем временам — это был, можно смело сказать, подвиг, и рисковал комэск отчаянно.

Давняя эта история вспомнилась не к делу, и Алексей Васильевич даже рассердился: хватит, трепло! Давай пиши, валяй без заголовка, заголовок можно будет и потом врисовать. Он отступил на пять клеточек и начал:

«Преодолев средний статистический возраст российского мужчины на пять лет, полагаю разумным распорядиться относительно дальнейшего. Помру, похороны обставьте без излишеств и показухи, то есть — никаких надгробных речей, никаких поминок! Предпочтительно — закопать в землю, но если это окажется затруднительным, тогда — через печку. Имуществом распорядитесь по совести. Единственным наследником правильно считать Тишу, то есть Тимофея Георгиевича Осокина...»

Написал Алексей Васильевич всего-то о десяток строк, но устал, будто землю в огороде ворочал или дрова колот. Никогда он не любил письменной работы, ни в молодые годы, ни тем более теперь, когда писать приходилось в очках. Склоняясь над клетчатым листом, Алексей Васильевич прислушивался — не вернулась ли Лена; застучает — не дай

бог! «Это еще, что за фокусы, выдумки, понимаешь...» И пойдет шуметь, возмущаться, размахивать руками. Он любил свою заполошную дочку, терпел ее выходки, случалось и самые бесцеремонные, свято веря, все слова — говно, заслуживают внимания только поступки.

Сколько, однако, он ни прислушивался, как ни старался сохранить бдительность, Лену прозевал.

— Эй, люди! Есть кто на приеме? С винта с вами можно сойти! Куда все подавались?! Ветераны, песочники, опять секретный совет устроили, чего таитесь?!

Алексей Васильевич пламенную эту тираду слышал, но голоса в ответ не подавал. Начатое писание спрятал и выходить из своей комнаты не торопился.

Лена не любила стариков из отцовской компании. Ей казалось диким, что они называют друг друга сокращенными, мальчишескими именами — Алик, Коляня, Санек. Особенно не терпела она Санька — отставного генерала, готового давать всем ценные указания и судить любого, кто попадет в поле его зрения. «И такой — чистая чума — генерал, а отец даже и полковники не вылез», — с обидой думала Лена и вспоминала, как во время прощального застолья по случаю ухода на «заслуженный отдых» подполковника Стельмаха последний из начальников отца говорил: «Летчиком ты у меня был номер один, Алексей, а каким службистом, сам, думаю, понимаешь, так что, друг ситный, думай, шевели извилинами "за дальнейшую жизнь"... К гражданскому состоянию приспособляться надо... Вот я и хочу выпить за твою успешную адаптацию!»

Сказать просто: адаптируйся, приспособляйся, вращайся, вживайся... Только не всякому дан такой талант — вживаться.

Когда Алексей Васильевич ходил еще в курсантах летной школы, приключилась с ним история. Комиссар обнаружил в его курсантской тумбочке немецко-русский словарь, книгу «От Носке до Гитлера» и несколько страничек, исписанных латинскими буквами. От такой находки у комиссара аж в глазах потемнело: дело в конце тридцатых годов случилось. Леху, понятно, на ковер.

— Для чего тебе немецкий словарь? Что за писания не русские? Что за книга в коричневом переплете?

— Согласно установке товарища Сталина, — нахально глядя в лицо комиссару, начал было Алексей Васильевич, но его перебили:

— Ты чего тут мелешь? Какая такая установка?

— Товарищ Сталин велел изучать вероятного противника, чтобы быть готовым...

— А какое это имеет отношение к тебе, Стельмах?

— Приказ начальника, товарищ батальонный комиссар, — рывкнул в ключе бессмертного Швейка Леха, — осмелюсь доложить, — закон для подчиненного!

В тот раз все закончилось ничем, по адаптации не произошло и в колее удержаться не удалось. «Неужели тебе больше всех надо?» — спрашивали его доброжелатели, а те начальники, что едва его терпели, замечали с раздражением: «Больно грамотный!»

Уже и война закончилась, а служба Алексея Васильевич продолжалась. Полоса накатила унылая: летали совсем мало. Все больше писали, рисовали, готовили «документацию» (без бумажки ты — букашка!..), будто эти самые люди никогда не вылетали по неожиданной ракете, будто они понятия не имели о свободной охоте, о перехвате противника в незнакомом квадрате? Теперь по два дня готовились, чтобы полетать двадцать минут вокруг собственного аэродрома. В это именно время вылупилось новое для авиации понятие — предпосылка к чрезвычайному происшествию. И пошло, поехало!

Случалось, очередной стукач капнет замполиту: вчера наблюдал Стельмаха, вышедшего из гадючника, то есть из барака, в котором жили вольнонаемные, преимущественно — женщины... Получив «сигнал», замполит рекомендовал командиру эскадрильи: надо бы Стельмаха к полетам не допускать... А командир — четыреста тринадцать боевых вылетов, одиннадцать лично сбитых и шесть — в группе: — «Как объявим? Сформулируй, комиссар».

Отстраняли Стельмаха от полетов или не отстраняли — бывало и так и этак — не суть, главное — эта возня на пользу



ему, понятно, не шла и любви к нему не прибавляла, уважению не способствовала.

Озверев от постоянного прополаскивания мозгов, к великому изумлению всего честного народа, Леха попросил слова на очередном партийном собрании. Был он не из речистых, обычно от публичных выступлений уклонялся, а тут потянул руку - разрешите сказать?!

— Меня интересует, что?.. Товарищ подполковник, когда на войне комиссарствовал он — нормально... Два боевика горбом заработал, правильно я говорю? А теперь... за месяц — шесть че и пять минут налет, в следующем — пять че двадцать и на чем? Все больше на У-2: на полигон и обратно... Получается, пятую норму налетывает... Но извините, если человек за харчи старается, меня такой ведущий на подвиги не вдохновит! Что за пример молодым? Такой замполит, я считаю, нам не нужен...

Стельмаха за это выступление, конечно, осудили и в протокол записали: зазнайство, чванство, утрата политического чутья и много чего еще. На другой день позвали в политотдел, дали понять: надо, парень, покаяться. Сболтнул, не подумал... извините. Отделаешься не больше, чем выговором. Политотделу не резон было статистику по взысканиям портить. Но Леха каяться не стал и все пытался объяснить, что нелетающий комиссар не может пользоваться авторитетом улетчиков, выходит пользы от него для службы никакой, скорее — вред.

Пока длилась экзекуция в политотделе, Алексей Васильевич стоял перед столом, покрытым красной скатертью, кое-где подпорченной чернильными пятнами, а члены парткомиссий сидели напротив него. В конце концов сидящие посовещались и объявили: исключить из рядов. Когда приговор дочитали до конца, с места поднялся главный, протянул руку и велел:

— Давай.

— Чего давать? — не сообразил Леха.

— Не прикидывайся дурачком... билет выкладывай.

В голове у Лехи что-то замкнулось, как тогда над Ладогой, когда во время воздушного боя у него отсоединился

шланг подачи кислорода, и небо пошло расплываться красными пятнами, Леха что-то орал, проваливался, не понимая куда и едва соображал, где свои и где чужие... И теперь, сам того не ожидая, он заорал, уставившись в круглое, гладко выбритое лицо самого главного:

— А ты мне его давал, морда? — стол под красной скатертью скрутил штопорную бочку. — Молчишь, оратор?! И правильно! Тут ты не при чем, мне билет на Ладоге сам Кузнецов вручал... — и Леха расставил указательный и безымянный пальцы на полный разворот и, выставя фигу за фигой, пустил руку по столу вприскокочку:

— Вот тебе, не билет, вот! Понял, козел!?

Его незамедлительно отправили под арест — «за некорректное поведение в обществе старших офицеров». Но тем дело не кончилось. На второй день Алексея Васильевича вызвал начальник штаба и приказал ехать в округ. «В 14.30 тебе надлежит явиться в сто шестой кабинет, у Плахова, как сказано в телефонограмме, — начштаба улыбнулся, — есть вопросы..»

Недоумевая, что от него может быть нужно там — в общевойсковом штабе — Алексей Васильевич отправился в путь и точно в половине третьего постучал в двери сто шестого кабинета. Услыхав глуховатое «пойдите», он стремительно перешагнул порог и успел разглядеть: за пустым, просторным столом — генерал, пожилой, лысый, на выпирающих скулах заметен загар. «Похоже, татарин, — подумал Алексей Васильевич и смутился: это было не в его правилах обращать внимание на национальную принадлежность людей, с которыми сводила судьба. Генерал велел сесть и сказал:

— Обстоятельства случившегося мне известны. Доложили. Будь любезен объяснять дело, без «он сказал, а тогда я сказал...» и так далее. Суть докладывай. И коротко. Понял?

— Так точно. Понял.

Он не спешил начинать, пытаясь угадать, чего от него идет собеседник, вглядывался в его лицо, следил за руками.

— Так в чем причина конфликта? Именно — причина.

— Нелетающие политработники, я считаю, авиации не нужны. Они только дискредитируют идею политического

обеспечения боевой подготовки. В воздушном бою нужен личный пример...

— Понятно. И ты думаешь, что я, например, не мог бы возглавить политотдел вашей гвардейской дивизии?

— Судя по вашим погонам и по впечатлению, которое вы производите... хотя бы тем, что не орете на меня, вы и сами на такую должность не согласитесь.

— Так, так... А что бы ты сказал товарищу Сталину, спроси он тебя о нелетающих комиссарах?

— Какому Сталину — самому или Василию?

— Самому.

— Если он находит, что комиссары в принципе необходимы, в чем я лично не уверен, прикажите учить из летчиков. Для начала на краткосрочных курсах. Толкового пилотагу вполне можно за каких-нибудь шесть месяцев натаскать. И — вперед!

Визит закончился неожиданно мирно. Генерал, отпуская Алексея Васильевича, заметил вполне дружелюбно:

— Ваш взгляд на проблему мне импонирует, а вот о стиле вашего поведения при разбирательстве, так сказать, конфликтной ситуации, я этого сказать не могу... Досидеть придется... А что касается партийного взыскания, погорячились товарищи...

В комнату к отцу вошла Лена, и Алексей Васильевич разом отключился от своих мыслей.

— Адельфан принял, дед? Только не ври, я тебя умоляю...

— Естественно!

— Что — естественно? Принял или не принимал?

— Почему ты такая агрессивная, Лен, ничего же не случилось.

— Когда случится, адельфан уже не поможет, так что давай, не темни.

И это был, так сказать, мирный вариант Лениного вмешательства в отцовскую жизнь, а ведь случалось и так — едва переступив порог, Лена кричала:

— Дед! Где дед? Куда опять его черти понесли?

— Он пошел на рынок, — тараща глаза, докладывал Тимоша, — не надо так кричать, мама. Дед сперва писал, потом говорит: «Тимоха, командуй парадом и караульдом, я — трусцой на рынок...»

— Взбеситься можно! Старому дураку покой нужен, по-леживать полагается, а не по рынкам таскаться.

— Не ругай деда, ма, он же такой хороший...

— Золотой, замечательный! Лучше не бывает! А ты чего рот раскрыл? Наказанье мое.

У Лены были свои заботы и главная из всех — неустроенная личная жизнь, что, наверное, и делало ее такой жестко агрессивной. Всех мужиков на свете Лена в глубине души считала своими врагами и тяготилась этим несправедливым ощущением. А как укоротить себя не знала Лена, да и одна ли она?..

Алексей Васильевич неспешно шагал к рынку и вспоминал как выглядели эти улицы, переулки, дома прежде — до Тимоши, до Лены, когда сам он пребывал еще в щенячьих годах. Стадиона тогда и в помине не было и большие дома еще не выросли, по обеим сторонам шоссе стоял настоящий лес. А там, где летом соорудили малую спортивную арену, поблескивал круглый, словно циркулем очерченный пруд. Пруд был мелким и, когда не покрывался ряской, вода просвечивала, как стекло. На песчаном дне можно было разглядеть каждый камушек, всякий осколок. Впрочем, мусора на дне было в те годы совсем мало. Маленького Лешу водили сюда гулять. Ему нравилось разглядывать желтое дно, снующих в прозрачной воде рыбок и воображать себя моряком. В тот день, едва ступив на тесовые мостки — с них окрестные бабы полоскали обычно белье — Леша заметил на желтом дне что-то белое, вроде меховое... Вообще-то он уже слышал — едва народившихся котят топят. И это считается в порядке вещей. Но одно дело — знать, а вот увидеть собственными глазами — совсем другое. Странно, пожилой человек, прошедший сквозь большую войну, повидавший на своем веку столько людских смертей с горечью и ощущением вины вспоминал тех крошечных утопленников со дна круглого прудика.

Как-то в ранний час Тимоша просочился в комнату к Алексею Васильевичу и спросил:

— А правда, что раньше мимо нашего дома трамваи ходили?

— Откуда у тебя такая информация?

— Мама у тети Риши спрашивала, а та говорит: «Я уже плохо помню, но кажется ходили... Голова у меня совсем дырявая стала», — и Тимоша рассмеялся.

— По Тверской трамваи правда ходили, со звоном к перекрестку бывало подкатывали, и мы, мальчишки, как трамвай потише катит, прыг на подножку — и понеслись в Петровский парк.

— Деда, а ты случайно не загибаешь? На какую это такую подножку вы прыгали, сквозь двери что ли?

— Буквоед ты несчастный, — притворялся рассерженным дед и принимался растолковывать, какие были трамваи во времена его детства. При этом Алексей Васильевич увлекался. Он подробно описывал Петровский парк былых времен, не скупясь на подробности, казалось, чудом сохранившиеся в памяти. С особым удовольствием он описывал старые дачки, табуном сбившиеся на месте будущего стадиона, а еще он любил рассказывать о лыжных соревнованиях, старт которым давали тогда чуть не от самого Белорусского вокзала. Он не забывал потрясающих шоколадных запахов, что истекали от стен знаменитой фабрики «Красный Октябрь. Он охотно делился воспоминаниями о постройке первого столичного стадиона «Динамо», перечислял имена знаменитых когда-то спортсменов, которых встречал здесь. Имена — братья Старостины, Гранаткин, братья Знаменские, Исакова, Бобров воображения Тимоши никак не затрагивали. Ну, были... А вот при упоминании Ляудемега, он начинал хохотать:

— Как, как... это еще что за зверь?

— Чего ты ржешь? — сердился дед, — Знаменитейший был француз. Бегун мирового класса. Не понимаю, чего тебя смешит?

— Ляу - де — мег... ничего себе фамилия... — и Тимошу просто раздирало от смеха.

Никогда, делаясь воспоминаниями своего детства, Алексей Васильевич не «приводил» Тимошу к круглому пруду, где однажды он увидел утопленных котят. Пройдя две войны, он видел, понятно картины и пострашнее, но самая первая встреча с убийством — пусть всего лишь котенка — легла не исчезнувшим шрамом в его сознании. Пруд исчез, засыпали пруд, соорудили на том месте малую спортивную арену, а котята все помнились.

В послевоенное уже время он едва не рассорился со своим лучшим другом: Алексей Васильевич без одобрения отозвался как-то об истребителях, что расстреливали парашютистов, беспомощно висевших под шелковыми куполами, а приятель — тоже летчик и к тому же еще Герой, взвился:

— Чистоплюй ты, Лешка! Враг и есть враг... нормальное дело — стрелять! Война же...

— Ты летчик, а не палач, — настаивал на своем Алексей Васильевич. — Неужели не ощущаешь разницы?..

— Перестань! Противно слушать такую болтовню.

— Можешь считать меня болтуном и слюнтяем, но безоружных и беспомощных я убивать не стану: у меня другая профессия.

Прошлое постоянно преследовало Алексея Васильевича. Вскоре после войны судьба привела его сюда — к матери погибшего друга. Друг день за днем вел записи в толстой, переплетенной в вонючий ледерин тетради. В эскадрилье посмеивались: «Тише, ребята, Пимену мешаете... Еще одно последнее сказанье и летопись окончится его...» Бедного Пимена сбила собственная зенитка, приняв по ошибке новый (Лавочкине за «Фоке-Вульф-190». В обгоревшем планшете ребята обнаружили толстую тетрадь и прочли на первой странице:

«Если что, передайте эту тетрадь моей маме. Здесь все по чистой правде записано. Мама, не плач. На войне не бывает хорошо, но делать свое дело надо наилучшим образом. Ты должна знать, как я жил, действовал, о чем думая. Пусть тебе не будет за меня стыдно. Лучше бы вернуться самому, но... неопределенность — хуже горькой истины: раз тебе принесли эту тетрадь, мама, меня больше не жди».

Алексей позвонил в двери незнакомой квартиры и притаился, он не мог не исполнить тягостного долга и старательно отгонял от себя назойливую мысль: «Может, матери давно уже здесь нет... переехать могла, умереть... мало ли что могло произойти».

Дверь распахнулась. Мать оказалась на месте. Женщина была совсем не старой. Впрочем, ничего удивительного: ее погибшему сыну шел двадцать второй год.

— Исполняя поручение вашего сына, — трудно выговорил Алексей Васильевич, — то есть, я хочу сказать, Боря просил передать вам эту тетрадь.

Она осторожно, ни о чем не спрашивая, приняла тетрадь, с опаской раскрыла ее и прочла первые строки.

— Вы понимаете, я не могу поблагодарить вас, — сказала женщина, никаких подробностей я знать не хочу... Извините, не приглашаю: мне надо привыкнуть.

Он браво козырнул матери и тут же подумал: «Как плохо... козырять...» Спросил:

— Разрешите идти? — Наверное, это было еще глупее. Впрочем, как и кому тут судить? Больше он никогда не входил в этот дом, никогда не встречал мать Бори, но всякий раз, проходя тем кривым переулком, впадал в несвойственную ему мысленную риторику: хорошо — плохо... доброе дело — злое... Вся жизнь так, как стрелка компаса, один конец на север глядит, а другой — на юг... И справедливость штука относительная: у волка — одна, а у овцы — другая...

Стоило Алексею Васильевичу завидеть тот серый дом старой постройки, как: он невольно ускорял шаг — мимо, мимо... не думать.

На рынке он купил картошки, большой кабачок, помидоров, хотел было взять еще репчатого луку, но раздумал: Лена опять будет сердиться: "Тебе же нельзя носить по столько. Не соображаешь что ли? Инфаркта тебе не хватает?" Алексей Васильевич ухмыльнулся, закинул голову к небу и, любуясь мощной кучевкой, нарождавшейся в нежно-синем небе, подумал: «Дуреха ты все-таки, Лена! Да мне теперь все уже можно: живу в подарок...» И без всякой связи с предыдущим, вспомнил

монгольскую неоглядную степь, словно высланную верблюжьей шкурой, буроватую уже с начала лета, ровную-ровную — сплошной аэродром!.. Жили неустроенно, просились на войну, но их не пускали — будет время, отправитесь.

Их полк принял новый командир. Он был капитаном, обстрелянным на Халхинголе. В первый же день, едва плыв на выстроенных в две шеренги летчиков, отменил планировавшиеся полеты.

— На полет будете являться отныне, как на праздник — в лучшем обмундировании и при всех орденах. Поглядите на себя! Не летчики, а трубочисты, смазчики.

Капитан был резок и бескомпромиссен. Он позволял себе весьма рискованные по тем временам суждения. Алексей Васильевич запомнил, к примеру, такие его слова: «Человечество делиться должно на людей порядочных и непорядочных, остальные классификации исключительно от лукавого — фарисейство и чушь». Развивая эту идею, командир настаивал — непорядочные долго не летают, непорядочные убиваются раньше и чаще остальных...

Когда, спустя многие годы, Лена, путаясь в соплях и слезах, объявила отцу, что разводится, что муж, в принципе, не возражает, но требует судебного раздела имущества, « пусть все будет по закону », Алексей Васильевич сразу же принял сторону Лены:

— Не реви! Тебе радоваться надо... Опиши барахла, оценка... да хрен с ним со всем... Как ты его два года терпела? Непорядочный он человек. О таком нечего плакать. Перестань сейчас же! И радуйся, что этот сукин сын не успел нам Тимошу испортить.

С того времени внук сделался первой и главной заботой Алексея Васильевича. Старый и малый пришлось друг другу, так пришлось, что Лена порой возмущалась: « Спелись! Дышать один без другого не могут! Покрывают друг дружку, выгораживают и брешут дуэтом... »

Приглашение в военкомат пришло совершенно неожиданно и, конечно же, удивило: годы у Алексея Васильевича были уже не те, чтобы отправлять его на сборы или переаттестовы-

вать. Так, недоумевая, и пошел. Полковник военком принял его лично, был отменно любезен, заглядывая в какие-то бумаги, интересовался — не забыл ли уважаемый Алексей Васильевич немецкий язык? Вот тут в личном деле записано: читает, говорит, переводит без словаря»... Как отнесется подполковник к предложению съездить на юбилейные торжества в ГДР? Делегация отправляется в Берлин третьего мая?

Пока любезный полковник выяснял, есть ли у Алексея Васильевича желание принять участие в этом «ответственном мероприятии» и сумеет ли он в случае необходимости толкнуть приветственную речь по-немецки, Алексей Васильевич вспомнил, как, улетая с ближних подступов к Берлину в сорок пятом на завод в Горький за новой партией «Лавочкиных», они нарвали по здоровенной охапке только что распустившейся тогда сирени. По дороге приземлились в Москве, с аэродрома Могино припожаловали на Ярославский вокзал. С парашютными сумками на плече и привядшими венками сирени в руках, в авиационных фуражках, они производили несколько странное впечатление. И кто-то поинтересовался: «Ребята, а цветочки у вас откуда?» И озорной пилотяга Володя Жаринов, не задумываясь, ляпнул: «Из Берлина цветочки! Свеженькие... Считайте — цветы победы!» Что тут началось: веточки рвали из рук, какие-то женщины обнимали ребят, через минуту-другую кругом гудело: победа! победа! До капитуляции Германии оставалось еще десять дней, но люди так жаждали завершения войны, так торопили время... а тут цветы Берлина... Военком спросил:

— Так что решаем, Алексей Васильевич?

— Если родина прикажет, комсомол ответит: есть!

Из Берлина Алексей Васильевич вернулся через неделю. Хмурый приехал. Привез Тимоше роскошный заводной автомобильчик, Лене — входившие в моду колготки, себе складной нож в кожаном чехле. О пребывании в «логове врага» рассказывал неохотно. Ну, восстановили разрушенное войной, ну, чистота у них... колбасы много, пива — залейся... Живут — не тужат.

— А почему ты хмурый, дед? — Поинтересовалась Лена. — Или плохо вас принимали?

- Поглядела бы ты, Лена, в какой обуви они были...

— О чем ты? Кто?

— Ветераны наши. Победители. Только что не в лап-тах, — и Алексей Васильевич безнадежно махнул рукой.

В последних числах апреля сорок пятого, за несколько дней до окончания войны, Алексей Васильевич, которого тог-да еще никто по отчеству не величал, прилетел в Штаргардт. Перегонщики доставили два десятка новеньких, с иглочки «Лавочкиных», только что выпущенных в Горьком, сюда — на ближние подступы к Берлину. Принимая машины, командир корпуса сердечно благодарил перегонщиков, а они, что назы-вается, хором просили: дайте один вылет на Берлин сделать!.. Не дал. У комкора половина летчиков ходила безлошадными, а те, кому еще было на чем летать, летали на таком дранье, что нельзя было понять — как только эти прокопченные и зала-танные самолеты держатся в воздухе? В компенсацию пере-гонщиков повели на склад трофейного имущества, и интен-дантский майор, доброжелательно улыбаясь, предложил:

— Налетай, ребята, грабь, что кому понравится! Алексей Васильевич пробыл в том складе не дольше трех минут, об-ругал майора и ушел на самолетную стоянку. Увидев, как другие из перегонной группы накинудись на радиоприемни-ки, ковры и прочее, сваленное в громадные кучи барахло, он ощутил непреодолимый приступ брезгливости. Что же это за люди, что за народ?..

Интенданта военной поры и склад трофейного имущества он вспомнил теперь, возвратясь из поездки в Берлин, где ук-лонился от произнесения речей и тостов, о чем его просил руководитель делегации. Теперь он ехал в военкомат, куда следовало сдать отчет о командировке. Ехал в троллейбусе, грустный и злой, спрашивал себя: так где она — справедли-вость? Победили — кто? Как живем мы и как живут поберж-денные? Что-то не так... в нас самих, пожалуй, не так...

На сиденье впереди Алексея Васильевича сидела совсем молодая женщина, хорошо и модно одетая, она громко бра-

нила крошку-дочку, что вертелась у нее на коленях и, выйдя из себя — ребенок не хотел подчиняться матери, — хлестко стегнула малышку по голове.

В поседевшей, некогда контуженной голове Алексея Васильевича завертелись красные круги, как бывало в тяжелых воздушных боях, и, теряя контроль над собой, он схватил еще крепкой клешней взбеленившуюся мамашу за шею, притиснул и совершенно несвойственным ему образом, рывкнул по-фельдфебельски:

— Отставить! Кого бьешь, сука?! Ребенка...

Он не помнил, как очутился на тротуаре, почему-то в объятиях милицейского капитана, у Алексея Васильевича сильно стучало сердце и подрагивали пальцы рук:

— Нельзя так, отец, нельзя! Она факт — стерва, по если бы ты ее часом поуродовал, отец...

Троллейбус катил дальше, в сторону Белорусского вокзала. Капитан разжал хорошо натренированные объятия и усмехнулся:

- Грехи наши тяжкие... А ты однако здоров, отец, — и отпустил Алексея Васильевича, посоветовав малость пройтись, подышать успокоиться.

Размашисто шагая в направлении военкомата — дождаться следующего троллейбуса не имело смысла, Алексей Васильевич не доехал до цели всего одну остановку, он обнаружил, что его большая и четкая тень следует впереди, и подумал: ухажу от солнца. Это открытие почему-то огорчило его, хотя в свое время он не знал лучшей позиции для успешной атаки — с пикирования на большой скорости, от солнца, слепящего врага, а его делающего невидимым. В последнее время он стал все чаще расстраиваться по пустякам. А когда случайно обнаружил, что Лена, разведясь с мужем, начала покуривать и вовсе ударился в панику. С неделю не находил себе места. По части легких у Лены не все было в порядке, и Алексей Васильевич терзался: если что — на кого тогда Тимоша останется?

«Я совершенно спокоен, — мысленно произносил Алексей Васильевич. — Все будет хорошо, все будет нормально».

И все-таки он выполнил разворот на девяносто градусов влево, оторвался от собственной тени. Переулочек продувался прохладным ветерком. Ветерок успокаивал. Когда-то он очень любил бездумно повторять знаменитое изречение мудрого царя Соломона: «Все проходит». Он и сегодня не брал под сомнение эту очевидность, хотя был готов чуть-чуть скорректировать Соломона: «Все проходит, оставляя свой след». Да. И тень — след...

В тот печальный день косая тень его персонального последнего «мигаря» отчетливо чернела на белесом, словно застиранном, бетоне. Алексей Васильевич был еще свой, но отчасти уже и чужой. На аэродром его пускали, а с полетами было — хуже некуда, медицина вынесла не подлежащий обжалованию приговор: к летной работе ограниченно годен. Это означало, что реактивная авиация для него кончилась.

«Мигарек» стоял расчехленный.

Алексей Васильевич неспешно поднялся в кабину, занял привычное место и закрыл фонарь. В кабине было тихо и душновато.

«Вот и все. — Он осмотрелся слева направо и снизу вверх, как учили еще в летной школе, как он привык оглядываться перед каждым запуском двигателя. Он погладил желтый бочонок РУДа* и представил себе прощальный пилотаж, когда, задыхаясь от перегрузок, он тянул машину в зенит, одновременно оборачивая ее одной, другой, третьей замедленной бочкой и переходя в отвесное пикирование, строго следил, чтобы сваливание шло точно «через крыло», в идеально вертикальной плоскости. «Мигарек» должен был склониться к земле плавно, не запрокидываясь на спину и только по окончании маневра набирать скорость. — Вот и все... Теперь уже никогда...»

Сидя теперь в закрытой кабине, мирно дремавшей на краю бетона машины, он так ярко представлял себе, как все было... было... ! И что-то стронулось в душе. «Этого еще не

* РУД - рычаг управления двигателем.

хватало, — подумал Алексей Васильевич, — морда-то вся мокрая. — Он даже не сразу поверил — плачу?!»

К машине подошел техник звена. Оценил ситуацию, удивился, конечно, но никак своего удивления не проявил, деликатно замер около стремянки, потупившись и помалкивая.

Все проходит.

Так завершилась пилотская жизнь. И хочешь — не хочешь, приходилось идти за тенью...

Они сидели в тылах Дома офицеров, над самой водой небольшого озерка. На зеленоватой воде белели прогулочные лодки, небо едва проглядывало сквозь густую листву старого парка.

— А чем, деда, все-таки хорошо летать? — неожиданно спросил Тимоша и уставился в дедовы глаза, как никто больше не умел смотреть, — настырно, малость подозрительно и... ласково. — Ну, чем? Вот воробьи летают, видишь, им тоже хорошо?

— Летать тем хорошо, что только там, — Алексей Васильевич вскинул руку к небу, — ты на самом деле свободен, Тимоха, сам себе — бог, царь и воинский начальник...

— А радио? — немедленно отреагировал дотошный Тимоша, — Ты же сам говорил — земля командует, земля велит или не велит...

«Надо же, запомнил, — умилился Алексей Васильевич, — такой шпингалет, а размышляет?» И сказал:

— Земля велит, а ты — щелк! выключил рацию и сам с собой остался. Так, конечно, не полагается, но... возможность имеется».

— И ты выключал?

— Был случай. Пришлось. Земля велела: катапультируйся. А я решил — сяду. Одна нога, правда, не вышла... Ну, мне подсказывать стали — как, да чего делать и думать мешали, тогда я передал: «Ответственность за посадку на одну ногу принимаю на себя. Конец связи». И щелкнул тумблером, вырубился в тишину.

- И сел?

- Сел.

— А тогда?

— Тогда меня стали таскать по кабинетам и лечить мозги: почему нарушил, да как посмел уйти со связи, ну, и тэдэ и тэпэ...

Действительно, после той лихой посадки таскали Алексея Васильевича усердно, допрашивали с пристрастием, распекали на все корки, и на каждой следующей ступеньке крутой иерархической лестницы «добавляли» — кто пару суток ареста, кто временное воздержание от присвоения очередного воинского звания, кто снижение в классе. Это продолжалось до тех пор, пока выведенный из терпения Алексей Васильевич не подал рапорт, указав, что по уставу нельзя давать больше одного взыскания за одно нарушение, поэтому он, де, покорнейше просит, наконец, решить, что ему «причитается»? После этого демарша он предстал пред ясными очами командарма. Генерал довольно долго разглядывал Алексея Васильевича, прежде, чем заговорил:

— Обстоятельства чепе мне известны — убрал шасси у самой земли, зацепил встречными щитками колес за полосу... правый щиток деформировался и нога не выпустилась... Приказали катапультироваться, приказание игнорировал... Сел. Про это не говори. Скажи зачем, слышишь, за-а-ачем убирал ноги у самой земли?

Вопрос труднее невозможно было придумать. Как ответить: виноват — ошибся? Хотел удивить мир? Себя показать? Все в подобных ответах было бы и правдой и... враньем...

— Извините за вольность и позвольте спросить: как перевести с циркового жаргона словечко «кураж»? Все искусство арены держится на этом понятии. Есть кураж, и акробат под куполом цирка творит чудеса и жонглер перешагивает, казалось бы, за пределы человеческих возможностей, и вольтижер держит немыслимый темп, будто подзаряжается энергией от лошади. Есть кураж — есть искусство, а нет — остается только работа...

— Выходит ты — циркач... — и неожиданно генерал пропел в полголоса: «Частица черта в нас заключена подчас...» Ну, а если, положим, я поставлю задачу повторить посадку на одну ногу, ты гарантируешь, что сядешь?

— Виноват, товарищ генерал, но как Я смогу выпустить только одну ногу, чтобы другая осталась в куполе?

— Я тебя о чем спрашиваю — сможешь сесть или не сможешь?

Мгновение было критическим. И Алексей Васильевич это почувствовал.

— Сяду. — сказал он, не отводя глаз от лица командарма.

— Очень мне интересно понять, кто ты — самоуверенный нахал, авантюрист, циркач или летчик элитной породы? — И командарм вызвал подполковника Новикова, инспектора по технике пилотирования.

Из последовавшего разговора Алексей Васильевич понял — речь о его судьбе велась в этом кабинете уже прежде.

— Это тот хлыщ, что чесанул колесными щитками по бетону, — сказал генерал, — пожалуйста, проверьте, Николай Николаевич, у него технику пилотирования и доложите — есть у молодого человека что-нибудь за душой, кроме начального гонора.

На аэродроме инспектор спросил Алексея Васильевича, на каком самолете он предпочитал бы слетать?

— На каком прикажите, товарищ полковник.

— Этим вы хотите сказать, что вам безразлично?..

— Откровенно говоря, конечно, не все равно, но учитывая сложившиеся обстоятельства, я не смею привередничать и должен вам продемонстрировать свою способность летать на любом типе самолета.

— Ну-ну, говоришь красиво, посмотрим, что можешь. Полетим на «МиГе.» Задание: взлет, набор высоты. Пилотаж над центром аэродрома — покажете, что умеете. Ниже двухсот метров не спускаться. Время пилотажа — пять минут.

Что такое пять минут? Малость. Однако, когда в эти короткие минуты ты должен втиснуть не один десяток фигур высшего пилотажа, добрая половина из которых выполняется с предельными перегрузками, когда горизонт, словно взбесившись, кувыркается в глазах, когда еле успеваешь следить за землей, появляющейся то справа, то слева, то

вовсе над головой, триста секунд могут показаться нескончаемыми.

И легко ли оценить слова: «покажите, что умеете»... ведь это значит, в отведенные пять минут будет решаться его судьба...

Закончив пилотаж тщательно рассчитанным переворотом через крыло, Алексей Васильевич успел выпустить на снижении шасси, посадочные и тормозные щитки и без единого доворота неслышно приземлить машину в полосе точного приземления,

Зарулил. Инспектор не спешил с замечаниями.

— Летать ты, конечно, можешь... Так и доложу командующему, а дальше, как он решит.

Небо было светлым, без единого облачка. Алексей Васильевич сощурился, взглянул мимолетно на солнце и сказал себе: не выгонит меня генерал, нет, не может быть, чтобы выгнал...

Командарм приказал: пять суток ареста за нарушение инструкции по технике пилотирования оставить в силе, дописав: «лишь случайно не окончившееся тяжелыми последствиями». И велел — на этом поставить точку, «дело» закрыть. Человека оставить в покое.

Легко сказать — оставить в покое. Но как это сделать, когда покой нам только снится? Алексей Васильевич служил в ту пору в трех тысячах километрах от ближайшей государственной границы, тем не менее на аэродроме было введено внезапно «боевое дежурство». Противостояние в мире усилилось, и командование приказало — усилить бдительность! Быть готовыми к любым провокациям, что, однако, следовало понимать под этим термином? Дежурные звенья получали задачу — перехват любого нарушителя воздушного пространства, недопущение его к стратегическим объектам. Именно в таком ключе выступали политработники, снова и снова напоминая о святом долге, об усилении чувства ответственности, о повышении сознательности. На очередной политинформации Алексей спросил:

— Допустим, я его перехватил, а он оказался пассажирской машиной... Так? Как мне следует действовать?

— Всеми доступными средствами направлять к аэродрому и...

- Простите, как это понимать — «всеми доступными средствами», какими именно?

Замполит проигнорировал вопрос и продолжал свое:

— ... и принудить его произвести посадку.

— Допустим, нарушитель на мои сигналы не реагирует, командам не подчиняется, как в таком случае его принуждать? — не унимался Алексей Васильевич.

— Между прочим, на этот счет есть инструкция, вы сдавали зачет, стало быть обязаны знать, как положено действовать.

— Зачет я сдал, как действовать знаю, я хотел от вас услышать — сбивать «пассажира», и кто, если я его завалю, будет отвечать за это?

Кто мог предполагать, что через каких-нибудь двадцать минут, не получив сколько-нибудь разумного ответа на земле, Алексею придется пробить облака, обнаружить самолет-нарушитель на высоте двух тысяч двухсот метров. Нарушителем окажется старый «Дуглас» с опознавательными знаками «Аэрофлота».

Первым делом Алексей попытался вызвать командира «Дугласа» по радию, но «пассажир» работал на другой волне.

— Нарушителя вижу, на мои вызовы он не отвечает, следует курсом сто шестьдесят. Превышение над облаками — сто метров... — передал Алексей земле и подумал: если командир корабля нырнет в облака, уйдет, как миленький...

Он резко снизился, прошел точно под брюхом нарушителя и вздернул свой истребитель под самым его носом. «Дугласа» попал в спутную струю атакующей машины, его затрясло, словно в лихорадке. Алексей развернулся и пристроился к Нарушителю. Пришлось выпустить посадочные щитки: держаться крыло в крыло с тихоходной машиной — на это зверь-мигач не был рассчитан. В какой-то момент Алексей разглядел лица пассажиров в иллюминаторах и, обгоняя «пассажира», седоголового командира корабля, тот выразительно стучал кулаком по лбу. Он явно не понимал, что именно этому полоумному военному летчику надо? Командиру корабля

оставалось семнадцать минут до посадки в аэропорту назначения, он следовал строго по расписанию, не отклонившись от маршрута ни на копейку. Земля передала Алексею:

— Действуйте решительней, «Моряк», не дайте ему уйти в облака. Алексей снизился до самой кромки облаков, консоли его машины цеплялись за белую пену слоисто-кучевого покрова. Не выпуская из поля зрения упрямого нарушителя, он перезарядил пушки и, подойдя к «Дугласу» почти вплотную, дал заградительный залп из всех огневых точек. Светящиеся трассы произвели должный эффект. Нарушитель развернулся на курс, указанный Алексеем и последовал в направлении аэродрома истребителей.

Но... это было очень существенное «нов — не смотается ли нарушитель, когда подойдет время пробивать облака. В слепом полете его и не найти и не перехватить. Алексей выпустил тормозные щитки, закрылки, шасси. Его ошестинившаяся машина о трудом удерживалась близ «Дугласа». Он покивал командиру корабля и показал знаками, что войдет с ним в облака в паре... а если тот попробует оторваться и уйти... Алексей полосонул себя ладонью по горлу... Понимай, мол, как хочешь, кому придет хана — тебе или мне, истребителю, не сумевшему посадить старый «Дуглас», но в одном не сомневайся — хана последует незамедлительно...

Пассажир безропотно приземлился на военном аэродроме. Следом сел перехватчик. И тут же началось: почему Ли-2 (девичья фамилия «Дугласа») очутился в запретной зоне? Почему командир корабля не сразу подчинился сигналам перехватчика? Почему перехватчик недопустимо рискованно сближался с нарушителем? Какая была необходимость открывать огонь из всех точек? Почему вошел в облака в паре и держался под самым бортом «пассажира». Почему? Почему? Почему? И на каждое следовало отвечать устно и письменно. Кажется, именно в ту пору, осатанев от писанины, Алексей Васильевич впервые подумал: надо тикать из армии. Летчик должен летать. А пишут пускай штабные писаря...

Однако в те годы в армии был такой порядок: того, кто хотел покинуть ее ряды, тем или иным способом удержива-

ли в кадрах, и совсем легко вышибали на гражданку офицеров, вовсе не жаждавших расставаться с погонами. В силу этого Алексею Васильевичу и пришлось прослужить еще не один год, прежде чем он получил право и "добро" на «заслуженный отдых».

Вживание в гражданскую среду, в новый образ существования давалось куда как не просто, но так уж запрограммирован человек — приспособливается, впрочем, не всегда сразу и не всегда удачно.

Тогда по весне Алексей Васильевич убыл в незапланированную командировку. Предполагалось на месяц-полтора. Ему предстояло переучить летчиков истребительного полка, все еще работавших на устаревших поршневых «Лавочкиных». В первую неделю он успел вывезти командира полка, его заместителей на спарке - двухместном учебно-тренировочном самолете, а дальше дело застопорилось: боевые «МиГи» в часть не поступили и трудно было понять, когда придут: аэродромы по всему северу раскисли, погода стояла убийственная — туманы, переходившие в низкую облачность с дождем, со снегом, обледенение. Не разлетаешься. И командование решило доставить новую технику по железной дороге. Предположительно операция должна была занять две недели, не меньше. Воспользовавшись случаем, Алексей Васильевич решил взять тайм-аут.

В свой гарнизон он приехал глухой ночью, от областного города, куда его доставил скорый поезд, добирался до заброшенного их полустанка, что называется, подручными средствами. Ночь стояла душная, как бывает перед грозой. Было очень тихо кругом — ни людских голосов, ни собачьего лая, только старая водокачка постанывала, словно жаловалась на судьбу... Алексей Васильевич постоял немного, дал привыкнуть к темноте глазам и осторожно, почти на ощупь побрел в гарнизон. Ноги сами принесли его к безликому финскому домику, в котором он жил уже второй год. Окна не светили. Собака соседа - красавец рыжий сеттер — не залаяла: чуяла — свой. Осторожно, чтобы никого не потревожить, Алексей Васильевич отомкнул своим ключом

входную дверь, разулся на пороге, не включая электричества, прокрался к своей комнате. Духота в доме показалась ему совершенно чудовищной, подумал: «первым делом надо открыть окно». Но прежде, чем ему удалось осуществить это намерение, раньше даже, чем он щелкнул выключателем, Алексей Васильевич не столько понял, сколько ощутил — ох, не ко времени он заявился домой... И действительно, на спинке стула висел серенький в клеточку гражданский пиджачишко. Свое обычное место в постели Алексей Васильевич обнаружил занятым, взлохмаченный мужик рывком сел в кровати и, щурясь от яркого света, потянулся было к своей одежонке. Но законный хозяин жилья остановил его!

— Куда ты торопишься, свояк... надо же познакомиться. И скажи, ты сюда надолго заполз, с какими намерениями, жениться думаешь или нет? — кивнув в сторону своей жены, спрятавшейся с головой под простыней, поинтересовался Алексей Васильевич. — Или ты — боец *переменного* состава, клиент? Ну, чего молчишь?

«Боец» переменного состава, стесняясь собственной голости и опасаясь дальнейших непредвиденностей, никак не мог, что называется, двух слов связать, и все-таки Алексей Васильевич смог выяснить: перед ним техник заготзерна, приехавший для ремонта элеватора. Человек он здесь временный. А в чужую постель попал совершенно случайно... так вышло...

— Теперь встань! — приказал хозяин. — Трусы успеешь надеть, — Алексей Васильевич пристально разглядывал мужчину: — Ничего такого особенного не вижу... Можешь одеваться. Раз у тебя никаких долгосрочных намерений не было и нет, гони монету. За удовольствия платить надо.

Это было диковатое зрелище — голый, довольно сублильный мужичишка суетливо шарил в карманах собственных брюк, потом начал рыться в пиджаке, пока не вывернул все карманы и не выложил на неубранный стол всю наличность.

— Вот, все, — сказал «боец» переменного состава и начал торопливо одеваться.

— Не спеши, — остановил его Алексей Павлович, — не

суетись. Деньги счет любят, проверь свой капитал... А теперь скажи, сколько даешь?

На столе лежали двадцать семь рублей и сколько-то мелочью. Посетитель подвинул было всю наличность к хозяину, но тот запротестовал:

— Эт-то много! — Алексей Васильевич пошевелил пальцами, будто подсчитывал что-то, выбрал замызганную зеленую трешницу и объявил: — Вот эту бумаженцию мы принимаем. Теперь я открываю окно и засекаю время. Через три минуты, надеюсь, исчезнешь без моей помощи.

«Клиент» слинял мгновенно, прихватив со стола "сдачу". И тогда, обращаясь к жене, Алексей Васильевич распорядился:

— Вставай, перемени постель, приведи себя в порядок. Со стола убери, чтобы не воняло.

Пока Римма молча исполняла эти распоряжения, он расправил на колене старую, замызганную трешницу, тщательно намазал ее эмалитом — надежнейшим авиационным клеем — и прилепил трояк к стене над кроватью. Укладываясь в свежую, постель, не упрекнув жену ни словом, ни пол словом, он сказал:

— И не вздумай отцарапывать, закрашивать, завешивать или как-нибудь камуфлировать этот дензнак. Попытаешься, предупреждаю — уйдешь из дома голой, натурально голой. Выгоню.

Ну, а дальше, всякий кто входил в дом и замечал приклеенный к стене трояк, непременно любопытствовал, что за странный сувенир? Почему приклеен? И вообще — как понимать!?

Неделя не прошла, как Римма взмолилась — больше не могу, не стало никакого житья? Всем надо — что, да как, почему?

— Можешь или не можешь — твоя проблема.

И с этими словами Алексей Васильевич отправился на Север заканчивать прерванное, так сказать, по объективным причинам переучивание личного состава. В гарнизон постоянного базирования Алексей Васильевич вернулся только через месяц с лишним. На светлых, оранжеватого оттенка обоях зеленел коварный знак его мести. Комната пахла жилым.

Оказалось Римма уехала к матери, оставив мужу письмо, обвинявшее Алексея Васильевича в зверином эгоизме, деспотических замашках и нечуткости... Перечень грехов был впечатляюще долог и разнообразен. В частности, Римма писала и такое: «Тебе не кажется, что я *тоже* — а не ты один — живой человек? По какому праву ты мне мстишь? Грешить, оступаться, подчиняясь не голосу разума, а велению тела — разве это особая привилегия мужского сословия? И не надо корчить из себя святого, мне ведь давно ведомо кое-что о твоих художествах, другое дело — я не подымала никогда из-за этого шума... Запомни: по собственной инициативе на гарнизонную каторгу, что ты мне устроил, я не вернусь. Это — первое. И второе: ты не можешь не знать — при всем, что было, что еще может быть, моя настоящая цена не старый трешник... Ты же поборник правды! Не стыдно тебе...»

Алексей Васильевич перечитал саркастическую «отходную» жены и задумался. Особенно его раздражало рассуждение о равноправности мужа и жены в грехах, так сказать. «Живая-то ты, конечно, живая, но из этого еще ничего не следует...» И путаясь в мыслях, не находя правильных слов, злился, наливался гневом и презрением, как он выражался, ко всему женскому сословию. Но это продолжалось недолго. «Надо, вероятно, съездить в Саратов, — уговаривал он себя, — потолковать, как-то уладить...»

И... опоздал. Римма подала в суд на развод. В заявлении ей предложили указать причину развода. Она не стала церемониться и написала, что муж не в состоянии удовлетворить ее сексуальные потребности. «Предполагаю, что он истощается полетами и побочными половыми связями, предавать огласке которые я не считаю обязательным».

Какой мужик не взовьется, услышав такое?

— Скажи суду, сколько ты сделала аборт за пять лет!

— Почему ты так уверен, что все - с твоей подачи? — парировала Римма.

Судья, пожилая женщина с усталым лицом, раз и навсегда отмеченным брезгливым выражением, прервала их диалог, грозивший обернуться кухонной склокой. Суд просьбу

жены уважил — их развели с первого же захода. С того дня Алексей Васильевич не упускал случая внушать всем окружающим: «Нет подлее женского сословия. Никакой бабе нельзя до конца верить...»

Пока Алексей Васильевич был активно действующим летчиком, он оценивал свое ремесло, которому отдавался, что называется, и душой и телом, не выходя особенно за рамки тесной пилотской кабины истребителя. Он чувствовал: свободно перемещаться в пространстве — летать прежде всего радостно, а пилотаж — вообще восторг! Конечно, когда глаза застилает то красной, то черной пеленой, когда перегрузки буквально душат — радости мало, зато, если все получается, как задумано, если машина, исполняя твою волю, послушно рисует кривую за кривой, плавно, без переломов, не вздрагивая переходит из фигуры в фигуру, тогда ты кончиками пальцев, кожей, всем своим естеством ощущаешь — *я смог!* А это очень важно — смочь, поднявшись над обстоятельствами.

Теперь, отлетав свое, Алексей Васильевич все чаще, выходя за привычные рамки пилотской кабины, пытался взглянуть на свое ремесло с иной позиции.

Так что же такое авиация, — спрашивал он себя. Почему полеты так цепко держат нашего брата? Как это получается, что рисковать радостно? Конечно, авиация отнимает здоровье, ломает бытовую устойчивость, случается отнимает молодую жизнь? Это, так сказать, самоочевидный пассив, а что даст летное дело взамен, что есть его актив? Алексей Васильевич ни красноречием, ни многословием не отличался, отвечал коротко:

— Авиация в награду за многие потери, дает человеку летящему полнейшую свободу и великую власть: в его руках и жизнь и смерть. В полете он получает всемогущество бога. И над летчиком один суд. Казнит или милует пилота только матушка Земля, принимающая в свои объятия совершенно на равных и седоголового командира корабля, налетавшего черт знает сколько миллионов километров, и золото-

погонного генерала, и юного лейтенанта, поспешившего возомнить себя наследником Валерия Чкалова.

Авиация, в представлении стареющего Василия Алексеевича, рисовалась не просто грозным родом войск и не еще одним видом современного транспорта, не увлекательным спортом, а частью большой культуры, порождающей не только все новые и весьма важные технические достижения, а что, пожалуй, куда важнее — формирующая, не знающее границ, воздушное братство.

Совершенно случайно Алексею Васильевичу попала в руки немецкая книжечка «Горящее небо», перевод с французского. Эту книжечку написал Пьер Глостерман, признанный лучшим пилотом Франции. В годы Второй мировой войны он сражался в британских военно-воздушных силах. Из этого бесхитростного, очень искреннего произведения Алексей Васильевич узнал о судьбе немецкого аса из асов Вальтера Новотны. Под самый занавес военных действий Новотны, летавший на реактивном «Мессершмитте», был сбит канадцем Бобом Кларком. Кларку чудом удалось проскочить сквозь завесу заградительного огня зениток и одной очередью из всех стволов буквально, разбросать «Мессершмитт-262» на куски.

В день, когда союзнические летчики получили официальное подтверждение — Новотны сбит ведомым летчиком Глостермана, они собрались вечером в офицерской столовой и подняли бокалы, отдавая дань уважения достойному врагу. В «Горящем небе» Глостерман пишет так: «Сегодня мы приветствуем храброго врага, который не ушел от своей судьбы, а причисляем Новотного к одному из числа наших. Воздушное братство ни делит мир по идеологиям, не исповедует ненависти, оно не имеет ничего общего с патриотизмом, демократией, национал-социализмом. Те, кто этого не хотят понять и почувствовать, не летчики-истребители».

Алексей Васильевич, считавший себя, разумеется летчиком-истребителем, вполне понимал Глостермана, соглашался с ним, без малейшего внутреннего сопротивления, лишь усмехался — представляя давнюю разборку в политотделе... что бы тогда с ним сделали комиссары за подобные убеждения?!

Всплески ассоциативной памяти всегда неожиданны и совершенно непредсказуемы — стоило Алексею Васильевичу зацепиться мыслью за название первого немецкого реактивного самолета, примененного в последних боях Второй мировой войны, как на память ему пришло собственное приобщение к новой технике. Почему-то припомнились не полеты на МиГ-9 — они прошли без каких-либо затруднений и даже без особых эмоций — а экскурсия в лабораторию, носившую впечатляющее название: «Лаборатория жизнеобеспечения летного состава реактивной авиации».

Группу начинающих реактивщиков, как в ту раннюю пору стали именовать летчиков, уже приобщившихся к новой технике, привезли в закрытое, тщательно охраняемое учреждение. Прибывших разместили в помещении, напоминавшем школьный класс, предложили немного обождать: лектор здесь, он только что вернулся с парашютных прыжков, приводит себя в порядок и, как только переоденется, немедленно появится.

Ждать пришлось на самом деле недолго. Едва успели поразглядывать портреты Кибальчича, Циолковского, Цандера, развешенные на девственно чистых стенах, как появился лектор. Он был высок, худошав, всем своим бравым видом как бы свидетельствовал — я хоть человек штатский... но! Поклонившись собравшимся, он дружески улыбнулся и сказал?

— Пе-е-ервое на-а-аше зна-а-акомство начнем с разговора о принципе у-устройства ка-а-тапультного сиденья.

В следующие полчаса слегка растерявшиеся слушатели узнали, что катапультирование предназначено для спасения жизни летчика, попавшего в безвыходное Положение. Мера эта вынужденная, примененная в связи с ростом скоростей реактивных самолетов.

— На скорости девятьсо-от из ка-а-абины не высунешься — си-и-ил не хватит, а, если с пере-е-пугу и су-умеешь, поток воздуха за-а-вернет, за-аломит, слома-ает...

Дальше пошла речь об устройстве катапультного сиденья. Кресло перемещается по вертикальным рельсам-направляющим силой порохового заряда. Чтобы покинуть самолет, летчик снимает предохранительную скобу, нажима-

ет на рычаг спускового механизма, и пороховой заряд выстреливает пилота вместе с сиденьем...

— И вы-ы-ы спокойно улетаете в про-о-остранство... А дальше — обычно, ка-а-ак при всяком прыжке.

Кто-то не упустил словечка «спокойно» в СНОТВКающейся речи лектора и спросил:

— А у вас лично много парашютных прыжков?

— Не о-очень... Тысяча три-иста семьдесят два, с сегодняшними.

Тут Алексей Васильевич и подумал? «Узнать бы, а заикаться он на каком прыжке начал?» Но спросить, понятно, не позволил себе. Но лектор, будто подслушав чужую мысль, и, снова хорошо улыбнувшись, сообщил:

— За-а-икаюсь я, не гю-одумайте чего... с де-етства. Из-за этого в свое вре-мя не попал в летную шко-олу.

Позже их привели к тренажеру.

Сооружение это особого доверия не внушало. На зеленой травке, огражденное легкими перильцами, просматривалось пилотское кресло, над ним торчали направляющие рельсы и лесенка, что вела к финишной площадке. Вот, собственно, и вся конструкция. Пояснения давал несколько грузноватый подполковник. Он не заикался, подобно первому лектору, но по его щекастому очень красному лицу нет-нет и пробегала легкая судорога.

— Парашютный спорт — спорт мужественных, — начал он свою речь. — Он закаляет нас не только физически, но способствует также росту выдержки и укреплению нервной системы. — Здесь подполковник дернул плечом, «поморгал» щекой и бодро уселся в кресло тренажера. Он велел наблюдать за его действиями и внимательно слушать.

— Привязные ремни затянуть туго! Ноги — на подножки. Напрячь ноги. Локти прижать к туловищу, плотно... иначе отобьет о борта. Рот зажать, чтобы не разорвало воздушным потоком. Глаза зажмурить...

И тут оглушительно, как показалось новичкам, грохнуло, и бравый подполковник взлетел на высоту финишной площадки. Уже оттуда он выкрикнул;

— Вот и все дела! Ничего страшного! Убедились?

Откровенно говоря, наблюдатели ни в чем пока не убедились, кроме одного — грохает эта штука впечатляюще. Доверием к тренажеру они просто не успели проникнуться. А подполковник продолжал:

— Действуйте по инструкции, не суетитесь и все будет нормально. Перегрузка, действительно, значительная, но действует она кратковременно, не успеете заметить. Кто же — пробовать и лично убедиться?

Особенного желания попробовать не обнаружилось ни у кого, хотя никто и не отказался: все равно чуть раньше или немного позже катапультирования не избежать, для того их сюда и привезли. Всем было все понятно, только спешить не хотелось. А подполковник подначивал:

— Так кто герой? Не слышу заявок! Не вижу леса поднятых рук. Где рыцари пятого океана, бесстрашные соколы...

Алексей давно усвоил — тех, кто высовывается, кто норовит поперек батьки в пекло, широкие массы трудящихся не одобряют. Но мнение большинства чаще раздражало его, а не убеждало. Человек, считал Алексей Васильевич, должен сам решать, сам отвечать за свои поступки. Он встал, назвал себя и сказал:

— Разрешите, товарищ подполковник, испробовать?

Его бережно усадили в кресло, туго затянули ремни, напомнили, — ноги напрячь, локти прижать, зубы стиснуть, глаза зажмурить. Грохнуло — и он оказался надо всеми. Испугаться просто не успел. Никаких особых ощущений не испытал. И все-таки ладони у него противно вспотели и еще казалось, будто рифленчатые узоры подошек, оставили свои отпечатки на ступнях...

Будет большим преувеличением сказать, что сильные ощущения преследовали его всю жизнь и стали, что называется, привычной острой приправой. Но авиация — это авиация, и одна из особенностей этого ремесла — одаривать непредвиденностями даже самых предусмотрительных ее мастеров. Случалось всякое, запомнилось далеко не все: отбор, так сказать, критических ситуаций, шел подсознательно и теперь, по

прошествии времени, высвечивались какие-то эпизоды по совершенно непонятным сигналам памяти. Ну, скажем, в самый разгар изнурительно жаркого лета Алексею Васильевичу пригрезился вдруг Карельский фронт. Весна наступала, аэродром раскис, буквально в одночасье, рулить по снежно-водяному месиву сделалось мукой мученической, машину так и тянуло встать на нос. А боевое дежурство не отменяли! Хочешь или нет, изволь по зеленой ракете с командного пункта выползти на кое-как расчищенную взлетно-посадочную полосу, разбежаться и уйти на задание...

Едва самолет страгивался с места стоянки, механики приспособились вскакивать на хвост и собственным весом уравнивать машину, не давая ей зацепить винтом землю. Все шло нормально, как однажды было заведено, и никто, понятно, в условиях фронта не вспоминал, что такая акробатика никакой инструкцией не предусмотрена, пока не случилось чепе. Механик замешкался и не успел соскочить со своего места, когда Алексей пошел на взлет с «пассажиром» на хвосте... Алексей успел набрать метров сто высоты, когда услышал по радиации: «Гром-двадцать два», немедленная посадка. Осторожно: на хвосте у тебя человек!»

Обычно круг над аэродромом, выполняемый перед приземлением, занимает от четырех до шести минут. Это время показалось Алексею бесконечно долгим. Обзор из кабины не позволял ему увидеть — сидит ли еще механик на хвосте? Свалился, очоленев?..

Он не сразу осмыслил, что мучило его в те резиновые минуты, пока он заходил на посадку. Сперва была дикая радость: механик уцелел, благополучно возвратился на землю, лишь слегка обморозив руки. И только спустя время Алексей Васильевич осознал — в сложившейся, как теперь принято говорить, нештатной ситуации, его угнетала предельная беспомощность. Он лишь присутствовал при событии и максимально, на что был способен, — не ухудшать положение... Это чрезвычайное происшествие надолго запомнилось, оставив особый след в памяти — с тех пор всеми правдами и неправдами Алексей Васильевич стремился не упус-

коть инициативы из собственных рук, он по-настоящему поверил в древнюю мудрость: осторожность — едва ли не главная черта мужества.

Подрастающему Тимоше дед постоянно внушал: смелость бывает двух сортов — от ума и от глупости. Умный, рискуя, соображает, до какого предела можно идти и когда следует остановиться. А дурак не способен в силу своей глупости оценить обстановку, он прет, что называется на рожон...

Тимоша рос не по годам умненьким, вопросы задавал совсем не детские, случалось — и не редко — загонял Алексея Васильевича в тупик.

— И? — произнес Тимоша, щурясь.

— Что — «и»?

— Ну, ты сказал — прет на рожон, дурак, и...

— Погибает. — Не вполне уверенно ответил дед.

— Всегда?

Деваться Алексею Васильевичу было некуда, он вздохнул и вынужден был признать:

— Не всегда, Тимоша. Бывает, и жив остается. Не зря, видно, говорят: дуракам везет. Только я бы никому не посоветовал рассчитывать на такую везуху заранее. Дурацкое счастье — ненадежное счастье...

Спустя год после войны Алексей Васильевич попал в передрагу — его «Лавочкин» внезапно загорелся. Казалось бы, не остается ничего другого, как покинуть машину с парашютом. Но он не стал этого делать. Сел. Благополучно приземлился правее взлетно-посадочной полосы, метрах в двухстах от места, обозначенного белым полотняным «Т». На земле, выбравшись из кабины, увидел: капот разворочен, головка первого цилиндра сорвана. Тогда он страшно обрадовался: слишком очевиден был заводской дефект, ни одна собака не сумеет обвинить летчика в неправильных действиях! И ошибся. Командир полка, беспрестанно плюясь и размахивая руками, орал:

— Почему не прыгал? Зачем на рожон лез? А сгорел бы... В героях пожелал походить? Почему, мать твою... молчишь, когда я тебя русским языком спрашиваю — почему?

— Чтобы вы зря не орали... — набравшись смелости отвечал Алексей, — чтобы предъявить вам дефект, в котором я не виноват...

— Дефект! — стихая, передразнил Алексея командир. — Сам ты дефект порядочный... Больно умный, как погляжу... — И замолчал, видимо, почуял толику пилотской правды в поведении своего нахального лейтенанта. Командир ведь тоже был когда-то рядовым великой армии воздушных бойцов.

Та вынужденная посадка ощутимых последствий для Алексея не имела; ни взыскания, ни поощрения не последовало. А он еще не один день думал: так правильно ли — бояться земных неприятностей больше огня в небе? И чья тут вина? Начальства? А может его собственная? Впрочем, отметку за то приземление он сформулировал для себя четко — нормально. И до последнего дня своей летной службы пользовался немудреной «двухбалльной» системой — нормально и ненормально. Позже он вычитал в ученой книге знаменитого Михаила Громова: все летчики делятся на две категории — надежные пилоты и ненадежные, остальные градации, считал Громов, — от лукавого, они ничего не отражают...

С его любимым самолетом «Лавочкиным» у Алексея Васильевича было связано еще одно огорчительное воспоминание. Вроде бы ни с того ни с сего во время пробега, на приличной еще скорости, переломилась стойка шасси, и его основательно приложило головой о прицел. Слава богу, лоб оказался крепче прицела. Алексей Васильевич отделался минутной потерей сознания и зеленовато-голубым синяком над глазом. Вечером к нему пришел инженер эскадрильи. Вид у него был весьма жалкий — откровенно испуганный.

— Выручай, Леша! — лейтмотив его заискивающей речи звучал примерно так: нога, зараза, подломилась как раз по стакану... присмотреться — опоясывающая трещина... И на три четверти ржавая! Выходит технический недосмотр, халатность... А у меня, Леша, двое детей, теща на шее, жена — сердечница... Выручай, Леша.

— Как? — не понял Алексей Васильевич. — Что я могу для тебя сделать?

— Напиши в рапорте — не учел боковик, приземлился со сносом, усугубил положение резким торможением. Ну, дадут тебе трое суток и не станут поднимать шума... Кто не ошибается? Ошибка ведь не халатность.

И Алексей Васильевич, пожалев инженера, доброго мужика и тихого выпивоху, у которого в полку были не только друзья, принял грех на душу, написав в рапорте все, о чем тот просил. Все бы это скорее забылось, но буквально через три дня поломка повторилась на другой машине. И снова подломилась правая нога и тоже по стакану. Летчику пришлось покруче, чем Алексею, — перелом руки, повреждение позвоночника... И снова обнаружилась кольцевая, покрытая ржавчиной трещина. Заводской дефект проявился со всей очевидностью. На всю двадцать первую серию поставили бракованные правые стойки шасси. Кто-то, утешая Алексея Васильевича, получившего, как говорят, шприц за сомнительный рапорт, сказал: «Не сотвори добра, не получишь зла». Но его это сомнительное мудрствование не очень успокоило. Он чувствовал себя виноватым, не хотел и не мог себе простить, что подавшись чувству сострадания, не подумав о возможных последствиях, грубо уклонился от истины.

Пройдут годы, он будет всеми доступными средствами убеждать сперва Лену, а потом и подрастающего Тимошу — едва ли не все беды на земле проистекают от вранья, как бы оно ни маскировалось более пристойными словами. И будет переживать*ать — убедил ли, сумел ли остеречь своих близких?..

Но стоял он на своем твердо, хотя и колебался, прежде чем написал, например, такое письмо:

Письмо мое ответа не требует. Ты получишь его, Сергей, после того, как я присоединюсь к абсолютному большинству, прошедших по жизни... Для чего пишу? Пожалуй, больше для себя, чем для тебя, хотя, как знать, ведь решение написать это письмо подсказал мне ты, Сергей. Случайно увидел тебя в воскресной телевизионной передаче. Ты хорошо смотрелся — вальяжный старик, чистый червовый король, я бы сказал. И ты рас-

суждал о приверженности к... богу! Ты вдохновенно врал, как не вчера пришел к вере, катапультировавшись с высоты семь тысяч метров, когда твоя машина лишилась вдруг управления. Ты объяснял доверчивым слушателям, что только провиденье не дало тебе согнуться в тот час. Матерщинник и бабник, наглый пролаза и прожженный циник, ты без зазрения совести разглагольствовал о справедливости божьей, ты вытаскивал из форменной рубашки крест и поигрывал им... По-моему, тебе и в голову не приходило, что он, крест, нательный, и обнажать этот знак принадлежности к православию по меньшей мере неприлично. Впрочем, о каких приличиях можно говорить, применительно к твоей персоне.

Верно, когда-то мы дружили. Мне нравилась твоя хватка, твоя нагловатая напористость, может быть еще и потому, что сам я не обладал и пятой долей твоей пробивной силы. И я не сомневался в тебе, пока к нам в полк не приехал Мельников. Помнишь его? Этот штатский, лысеющий человек — в жизни бы не догадался — испытатель первого класса, летавший на ста тридцати типах самолетов — должен был подобрать двух-трех кандидатов во вновь создававшуюся школу летчиков-испытателей. Желающих в полку сыскалось с десятков. Подходили же по возрасту, образованию и прочим параметрам — четверо. Откуда ты знал Мельникова раньше — или успел втереться к нему в доверие за считанные часы — мне неизвестно, помню, однако, во всех подробностях тот общий ужин, чтоб не сказать коллективную пьянку, которую ты мастерски организовал и так здорово ею дирижировал. Ты не упустил возможности без особой на то причины похвалить мою маму. Ты очень выразительно произнес: «Фаина Наумовна — непостижимая, редкая женщина! Фаина Наумовна и партизанка... и знаток человеческой души...» Тон делает музыку, и ты, Сергей, это хорошо знал. Кроме того, ты нашел повод обратить внимание Мельникова на прискорбный факт приписки налета. «Кое-кто приплюсовал себе аж триста часов валета, чтобы не промахнуться, когда начнется отбор кандидатов в испытатели...» Ты не случайно не раскрыл имени «обманщика» — пусть Мельников подозревает всех, кроме тебя. Было?

В школу летчиков-испытателей ты просочился и, я слышал, неплохо зарекомендовал себя в полетах. А вот с товарищами, кажется, не особенно ладил. Удивляться ли? Ведь тебе приписывают слова, сказанные в день катастрофы Кости Жаркова: «Земля-матушка дураков первыми прибирает...» Не буду защищать Костю, на мой взгляд, он ни в какой защите не чуждается, а тебя хочу спросить: это правда? Ты на самом деле говорил такое? Если правда, что сказать — подлец ты, не взирая ни на какие звания и заслуги.

Пишу и думаю невольно: почему же люди — и я в том числе — так терпимо относятся к воинствующей подлости? В прежние времена подлеца вызывали на дуэль, офицера — изгоняли из полка, самое малое — подлецу не подавали руки. А теперь? Что же такое случилось с нами?

Ты ушел в отпуск, не доведя программы на капризной машине Себрикова. За тебя долетывал Аркаша Мамонов и... накрылся. Так? Никто тебя, понятно, ни в чем обвинить не может.

Но я, Сергей, подозреваю — совсем не случайно оказался ты в тот момент на Мацесте, как годом позже тоже не случайно сумел подменить Гиви Кавтарадзе и попасть на салон в Париж.

Тебе нужно было блистать там, срывать аплодисменты, позировать перед камерой и ты совершенно не волновался — за чей счет...

Я смотрел на тебя в телевизоре, Сергей, и думал: почему же так получается, что ползать на самой границе стратосферы в сомнительной надежности скафандре мы, пожалуйста, готовы, — носиться у самой земли на сумасшедшей скорости — за милую душу, а сказать подлецу: ты — подлец! — это извините... Грустно сознавать — я улыбался тебе и руку подавал я, случилось, чокался, как ни в чем не бывало. Теперь думаю — гадость какая... правда, добродетель, порядочность отсиживаются в обороне, а подлецы, откровенные мерзавцы безбоязненно атакуют, хотя мы давно еще учили — лучшая оборона — наступление.

Могу представить, как прочтя это письмо, ты скривишь губы брезгливой усмешкой, притворно вздохнешь и скажешь что-нибудь в таком духе: «А я, дурак, еще собирался на его похороны сходить».

Ты прав, Сергей, это письмо своего рода фига в кармане. И все-таки я не смог удержаться и не написать того, что написал. Пусть, хотя бы для успокоения собственной совести... К сожалению, прав был великий кукольник, твой тезка, когда говорил мне: «Не на свою совесть надо ориентироваться, Алексей, ее легко успокоить, уговорить, увести в сторону: выбери безупречного, на твой взгляд, героя и сверяйся с его совестью. Проще говоря, спрашивай, а как бы поступил он в аналогичной ситуации, что сказал бы, окажись на твоём месте?» Это мудро! Едва ли, думаю, Чкалов стал бы пить с тобой водку на брудершафт, хотя, как известно, выпить он был далеко не дурак, и уж точно знаю — моя мама очень не одобряла моего юношеского к тебе тяготения.

Вот, пожалуй, и все. Желаю тебе жизни... Не все можно так просто списать и скинуть со счетов, Сергей.

Улетать в действующую армию Алексею Васильевичу предстояло из окрестностей Харькова, только что освобожденного нашими войсками. Здесь полк прошел недолгую тренировку и переучивание на новую материальную часть, оставалось по программе пролетать еще три или четыре дня и — вперед, на Запад!

При каждой возможности летчики норовили сорваться в город, за два с половиной года жизни в Монголии они изрядно стосковались, как говаривал Сережка Игнатов, по цивилизации. Впрочем, особой цивилизации в ту пору в Харькове не наблюдалось. Угнетали развалины, лишь отдаленно напоминавшие о былом облике города и жизнь, что разворачивалась перед глазами на кое-как расчищенных улицах, тоже не радовала. В бывшей парикмахерской, например, наспех оборудовали... церковь. Подвесили к балкону второго этажа бывший вокзальный колокол и с его помощью созывали верующих. Алексей наблюдал, как из этой церкви неспешно выходила пара: он — однорукий старшина-артиллерист с грудью, густо бронированной медалями, она — не очень молодая «молодая». Они только что обвенчались. На ней были кирзовые сапоги солдатского покроя и белое пла-

ть, собранное из лоскутов марли. Наблюдать такое убожество было и страшно, и забавно, и обидно. Но что сделаешь, когда война и кругом такая невероятная разруха.

Еще Алексей Васильевич видел, как по пыльной улице вели колонну пленных. Конвойные растянулись жиденькой цепочкой по обеим сторонам печального шествия. Сопровождал колонну дряхлый грузовичок. На его кабине нелепо торчал допотопный пулемет «максим». Немцы были странно экипированы и совсем не походили на тех немцев, что показывала кинохроника. Внезапно Алексей Васильевич сообразил - это же власовцев ведут. Он не успел определить своего отношения к ним, как прорываясь сквозь жиденький заслон конвоя, женщины стали совать им картохи, ломти хлеба, что-то еще съестное, явно отрывая от себя, от своих детей... Это было так непостижимо, так не стыковалось о информацией, что несли газеты.

Война. Сколько же неожиданных обликов она принимала, как больно ранила воображение, воспитанное на убогом наборе пропагандистских стереотипов.

На другой день, болтаясь по опустевшим капонирам аэродрома, Алексей стал свидетелем факта невообразимого - Витька Лихонос поднял с земли яркую, непонятно как оказавшуюся на летном поле, игрушку - металлическую бабочку с полураскрытыми пестрыми крылышками. Он стал расправлять эти крылышки, не вспомнив о предостережениях, и поплатился тремя пальцами левой руки. Бабочка оказалась коварной миной. Заряд не отличался большой мощностью: он был рассчитан на поражение ребенка! Заряда хватало, что бы распороть живот маленькому человечку.

Харьков был неожиданным. Наверное, даже не столько Харьков-город не желал укладываться в сознании, сколько та жизнь военного времени, настоятельно требовавшая отказать от привычных норм. Удавалось это с трудом и душевной болью, даже в тех случаях, когда ничто откровенно трагического и не происходило. С Сашком Барабохой, которого все называли Хохля — он не обижался, скорее даже, гордился — и еще двумя случайными попутчиками Алексей

забрел на базарчик. Покупать ребята ничего не собирались, завернули, чтобы поглазеть — чем и почему торгуют? Здесь продавали махорку и самосад маленькими гранеными стаканчиками, можно было купить и популярные папиросы «Беломор» — они шли штучно. Кроме курева, оказалось неожиданно много всякой домашнего приготовления снеди и черт знает каких обносков — все по астрономическим ценам. Сашок, он же Хохля, первым углядел бабулю с аккуратной кадушечкой моченой антоновки.

— По яблочку, мужики? — предложил Сашок, и мужики сдались без сопротивления. Антоновка оказалась совершенно сногшибательной — и по виду, и по запаху, и по вкусу. Ну, не оторваться. Отведали по второму яблочку. Бабуля явно забеспокоилась — как бы не сбежали хлопцы, не заплатив, и Сашок, выложив на прилавок всю наличность, спросил:

- На цибарку хватит, чи ни?

Хватило. И они дожевали все до последнего яблоки, после чего Сашок поинтересовался:

— А запить можно? Дюже рассол трогательный...

— Вы не с тюрьмы, хлопцы? Таки голодны... та пейте на здоровье. Денег не треба. Хай то в премию буде.

Тут они переглянулись и придирчиво осмотрели друг друга. И впрямь — арестанты! Сорок пять дней в дороге, эшелонном, товарными вагонами (сорок человек и восемь лошадей) явно ребят не украсили. И это тоже было — от войны...

На другой день Алексей Васильевич полетел в Белгород. Повез на У-2, самолетике тихоходном, в недавнем прошлом учебном, какие-то штабные пакеты и запчасти. Взлетел, лег на курс, огляделся. Земля лежала под ногами вся-вся в сплошном весеннем камуфляже. Снег почти совсем сошел, ориентироваться в такой пестроте было трудно. Он чаще обычного поглядывал на компас, считал скорость. Заблудиться было — раз плюнуть. Совсем скоро после взлета Алексей почувствовал посторонний запах, проникавший в кабину. Забеспокоился, хотя ничего в его тихом У-2 не горело и показания приборов не тревожили. Минуте на десятой до него дошло — отвратительный запах поднимался с земли и

достигал его на стометровой высоте: Алексей летел над рвами, в которые были сброшены тысячи трупов, вешние воды смыли верхний слой земли, эксгумировали могилы, следы преступлений сделались явными. И такое означало — война.

Алексей Васильевич вернулся из Белгорода под вечер, приземлился в ранних сумерках, он был хмур и отчаянно голоден. Ребята сказали, что с полетами, намечавшимися на завтра, ясности пока нет: привезли бензин или еще везут — никто толком не знал. И главный заводила эскадрильского масштаба Серега Игнатов предложил — махнем в город, мужики! Должно же там быть что-нибудь украшающее тыловую жизнь? Тащиться в город, голосуя на обочине разбитого шоссе, Алексею не хотелось, но и оставаться один на один со своими мыслями тоже не улыбалось.

Для начала они всем гамузом затесались в какой-то импровизированный клуб. Попали на самодеятельный сборный концерт. Всех едва не до слез растрогала солистка лет пяти-шести. Наряженная в платьишко военного покроя со старшинскими полевыми погонями на плечах, она пела тоненьким чистым голоском: «Бьется в тесной печурке огонь, на поленьях смола, как слеза...», и зал азартно хлопал малышке, и кто-то иступленно орал: «Бис! Катя, бис! Давай «Синенький платочек»! Катя кланялась, жеманясь посылая воздушные поцелуи в зал — ни дать ни взять настоящая провинциальная дива. Пока Алексей со своими ребятами умилялся вместе с залом, Игнатов времени зря не терял и воротясь в клуб через полчаса, докладывал:

— Есть договоренность, мужики — нас приглашает грузинский полевой госпиталь, они отмечают свое убытие в действующую армию после отдыха и формирования. Дамам из постоянного состава сильно не хватает кавалеров. Спирт есть. Закуска — тоже. Я им пообещал надежное авиационное прикрытие на сегодняшний вечер, нас с нетерпением ждут.

Так Алексей очутился в сумрачном, едва освещенном одной керосиновой лампой подвале, самодеятельно изготовленные светильники из снарядных гильз прибавляли не столько свету, сколько копоти. Народу в этом подвале со-

бралось человек двадцать пять-тридцать, большинство — женщины. Разглядеть дам толком не удавалось: свет не достигал лиц, хорошо просматривалась только поверхность стола, накрытого, очевидно, госпитальными простынями и заваленного роскошными по военному времени закусками. В лабораторных бутылках краснел подкрашенный вареньем спирт, как несколько позже оказалось, коварно разведенный градусов до шестидесяти...

Поначалу публика никак не отрывалась от стен: кого-то ждали. Все чувствовали некоторую скованность. Наконец этот важный кто-то появился. Крупный, совершенно седой полковник, очевидно начальник или главный врач госпиталя, еще на ходу сказал несколько слов по-грузински, но едва завидел летчиков, немедленно перешел на русский:

— Прошу всех к столу. Есть предложение знакомиться, так сказать, в рабочем порядке: время дорого и все голодные. Женский состав, я твердо надеюсь, сумеет правильно разместить наших дорогих гостей, наших гордых соколов. Прошу, и будем начинать.

После первых двух тостов — за великого и мудрого вождя всех времен и народов, за нашего Верховного, за товарища Сталина и за победу, застолье пошло потихонечку в разнос. Никто не упомянул ни разу — завтра на фронт, и что случится послезавтра — поди знай, но тревога жила в каждом из пировавших и витала над всеми.

Алексей оказался подле крупной женщины, свободно, хотя и с сильным акцентом, говорившей по-русски. Была она врачом или медицинской сестрой, он не понял. Полевые, защитного цвета маленькие погоны без знаков различия ни о чем не говорили: такие могли носить и рядовые солдаты и генералы. Впрочем воинское звание соседки Алексея не очень интересовало, он все пытался толком разглядеть ее лицо, чтобы хоть приблизительно оценить возраст. О чем-то они говорили, прилежно чокались, он усиленно старался острить. Внезапно оглушающе зазвучал аккордеон. Играл молодой искалеченный солдатик, надо оказать, играл виртуозно. Однако попытка коллективно исполнить любимую песню товарища Сталина «Су-

лико» удалась не вполне: видно грузинский и русский тексты, накладываясь друг на друга, не способствовали стройности исполнения. Переключились на танцы, но и тут не все пошло гладко — во-первых, тесновато оказалось, во-вторых, подкрашенный коварный спирт начал оказывать свое действие.

Заполучив женщину в руки, первое, о чем подумал Алексей, было — куда б ее увести? Желание танцевать его тут же покинуло. Впрочем, и она была не слишком расположена к танцам.

— Пойдем? — спросила она, обдав Алексея легким спиртовым ветерком.

— Куда?

— Это моя забота...

Она вела его за руку сквозь кромешную темноту. Надо было обладать выдающимся штурманским талантом, чтобы не сбиться о пути, не споткнуться на какой-то невидимой ступеньке, не таранить ящик приготовленным в путь госпитальным скарбом. Они одолели лестницу, сделали еще несколько шагов в темноте, и Алексей услышал:

— Ну вот, мы пришли. — И женщина отпустила его руку.

Она зашуршала чем-то бумажным. Алексей догадался — раскрывает шторы затемнения. И действительно, чернота несколько ослабла. Обозначились контуры окна, за окном еле-еле тускнели звезды. Женщина снова взяла Алексея за руку, он попытался ее обнять, но она сказала:

— Не будем терять время. Раздевайся, — и как слепому сориентировала его руку:

— Вот стол, вот табуретка...

— А мы где?

— Пока — на этом свете... в моих персональных хоромах... Он слышал, как она стягивала гимнастерку, как освобождалась от прочей амуниции, как заскрипела кроватью.

— Чего ты ждешь? Не теряй время.

— А пистолет куда?

— Что? Пистолет? — она засмеялась, — Надеюсь, не собираешься меня застрелить... брось его па стол...

Она, недавно мобилизованная, не могла понять, что сохранность личного оружия и целостность партийного билета



были первой заботой всех воевавших. Так уж их воспитали, их — кадровых вояк.

— Иди же ко мне, ну сунь твой проклятый пистолет в сапог... Алексей и вообразить не мог, что бывают такие женщины. Его весьма скромный опыт общения с представительницами противоположного пола учил: сперва се нужно уговаривать, преодолевать чаще всего притворное сопротивление, раздевать, демонстрируя или же изображая нарастающее нетерпение, прилаживаясь к топографии незнакомого тела, полагается целовать его и бормотать что угодно, скрывая неуверенность, никогда не покидавшую его, — получится ли и не завершится ли все преждевременно...

В руках этой женщины он оказался ведомым.

— Не спеши, не волнуйся, все хорошо, — подсказывала она, — спокойно... А теперь давай...

Пройдут годы, пройдет большая часть жизни, а Алексей Васильевич, возмужавший и успевший постареть, будет вспоминать ту ночь, тело той женщины... Когда его перестанет вдохновлять уже и не первая законная супруга, когда прискучит и временно исполняющая обязанности жены дама, он будет воображать, что рядом с ним Джунджула, как он условно именовал грузинскую медичку из Харькова. Почему — условно? В ту ночь, забываясь коротким сном, словно, проваливаясь в обморок, он вновь и вновь ощущал — будит и совсем тихо спрашивает:

— Можешь? Давай... тебе помочь, глупенький?

У нее были волшебные руки да и все тело, казалось, творит чудеса, будто отдавая ему часть своей неисчерпаемой энергии.

Это продолжалось бесконечно долго, пока она не объявила:

— Тебе пора: скоро рассвет.

Одеваясь в заметно поредевшей темноте, Алексей не столько разглядел, сколько угадал на тумбочке фотографию в рамке и прихватил ее с собой. Ему очень нужно было увидеть се лицо при дневном свете, хотя бы на фотографии, ему и в голову не пришло, что снимок мог быть и не ее, а, на-

пример, любимой матушки. Но это потом, потом... На оборотной стороне фотографии было что-то нацарапано по-грузински.

Через много месяцев новый заместитель командира эскадрильи капитан Цихелашвила с трудом разобрал бледный карандаш и перевел:

— Похоже тут написано: Джунджула после окончания медицинского училища... — Он еще раз взглянул на карточку и полюбопытствовал: — А вообще-то кто эта маймуна?

— Как ты сказал, — не понял Алексей, — маймуна?

— Маймуна— обезьяна по-грузински...

Алексей терпеть не мог казарменных "разборов полетов", когда мужики без зазрения совести и не стесняясь в выражениях, только что не анатомировали своих партнерш, едва вернувшись из увольнения. Он был не столь уж целомудрен, сколько брезглив. И Цихелашвили так и не узнал, почему и для чего хранилась у Алексея фотография Джунджулы. Впрочем, и сам Алексей едва ли мог объяснить, что заставляет его беречь этот снимок. А погибла та фотография в когтистых пальчиках одной из пассий совсем уже не юного Алексея Васильевича, та порвала снимок, капризно прокомментируя:

— Невозможно смотреть на такую морду!

Алексей Васильевич не вымолвил ни слова. Говорить было и поздно, и бессмысленно, а про себя подумал: «Что — морда? Погасил свет и нет никакой морды». Он и без фотографии, случалось, вспоминал Джунджулу, прикидывал - сколько же лет ей может быть теперь, если уцелела в войне, если жива еще? Выходило— в районе восьмидесяти... и ужасался.

Все чаще Тимоша изумлял деда неожиданными вопросами и совсем не детскими умозаключениями. Порой он казался Алексею Васильевичу вовсе не ребенком, скорее — карликом, изображавшим малыша.

— Вчера звонил этот, — угрюмо сообщал Тимоша. Следовало понимать— законный его отец. Тимоше тысячу раз пытались внушить— нехорошо, невежливо так именовать

родителя, но Тимоша упорно избегал таких слов, как отси, папа, батюшка. В редчайших случаях, когда Лена грозила немедленно его наказать — «Смотри, ты у меня получишь с южного конца!» — он выдавливал издевательским тоном: — Папанчик звонил и спрашивает, почему меня не приводят к нему в гости?

— И что же ты ему ответил? — сохраняя полнейшую индифферентность, интересовался Алексей Васильевич.

— Это собак или лошадей *приводят*, еще — уголовников в тюрьму, конечно, если поймают. Ну, этот взвился: «Да как ты смеешь с родным отцом так разговаривать?» А я тоже разозлился и велел ему придержать язык и не портить атмосферу. Тогда он пообещал, что достанет меня через суд. И тут глаза воинственно настроенного Тимоши вдруг дрогнули и он боязливо спросил:

— А как ты думаешь, деда, он правда может меня через суд..?

— Вообще-то — может. Только, как понимать — достать? Никакой суд не в силах переселить тебя и нему. Это уж не сомневайся — не проходит! А вот обязать Лену отпускать тебя на свидания с отцом, скажем, раз в две недели или раз в месяц — это суд вполне может.

— Но я же не хочу, ты понимаешь? Я совсем не хочу его знать!

— Что делать: закон не спрашивает, чего ты хочешь и чего не хочешь, закон предписывает, что и как следует делать, и приходится подчиняться, Тимоша.

— Что же мне делать? Я ж не могу убить этого...

А в другой раз он спросил у Алексея Васильевича, не согласился бы тот жениться на Лене?

— Ясное дело — это невозможно. Твоя мама — моя дочь...

— Подумаешь! Ты и сам говорил, что очень ее любишь... или ты только притворяешься, деда?

— Люблю, конечно, но закон такие браки — между близкими родственниками — запрещает.

— Закон? Опять закон... а нельзя как-нибудь без таких дурацких законов обходиться?.. А то все нельзя, все запрещается!

— Подожди шуметь, Тимофей, объясни мне толком, для чего, собственно, ты хотел бы меня женить на Лене? Мы же и так живем вместе?

— Ха! Зачем?! Во-первых, каждой женщине нужен обязательно муж. Или я не так говорю? Во-вторых, если ты станешь ее мужем, сможешь меня усыновить. Так?

От подобных разговоров у Алексея Васильевича голова шла кругом. Он пытался объяснить внуку, что для усыновления требуется прежде всего официальное согласие подлинного отца... И снова приходилось упоминать о законе. Алексей Васильевич с тревогой замечал, как накапливается в Тимохиной головенке ненависть к законопослушанию, как зреют в нем анархические замашки. При этом он отчетливо чувствовал — необузданная жажда независимости в маленьком внуке имеет генетические корни и может завести бог знает куда.

Центральный аэродром столицы, бывшая печально знаменитая с николаевских времен Ходынка, на разных этапах нашей капризной истории то жила с широко распахнутыми воротами, то оказывалась наглухо запертой. Здесь проводились авиационные празднества и здесь же принимали высоких зарубежных гостей, отсюда отправляли в рейсы и принимали из перелетов пассажиров Аэрофлота, стараясь соблюдать расписание, а в иные времена с Ходынки уходили (и, увы, не всегда возвращались) в испытательные полеты первейшие пилоты России. С молодых ногтей Алеша Стельмах испытывал к этой земле, если только можно так выразиться, благоговейное почтение и тайный восторг.

Алексей Васильевич не помнил, но знал — в давнюю пору присел на Ходынку самый популярный пилот земли — Чарльз Линдберг, тот, что первым пересек в беспосадочном одиночном полете Атлантику. В Москве он приземлился позже, совершая грандиозный рекламный перелет из Америки в ... Америку. Кажется в «Известиях», так со всяком случае помнилось Алексею Васильевичу, был напечатан фотоочерк, посвященный этому событию. На одном из снимков широко улыбающийся Линдберг шагает по траве Ходын-

ки, за ним — собачка, сопровождавшая его в полете, о чем упоминали все репортеры, а подпись гласила: «Линдберг с женой...» Почему этот курьез намертво впечатался в память и напоминал о себе на пути к Ходынке, объяснить трудно. А путь этот был неожиданным и странным. В Харькове, за несколько дней до отлета на фронт, Алексея позвал командир полка и не приказал, а попросил:

— Ты, как москвич и ходок, можешь рвануть в столицу и доставить пакет по адресу? Трое суток на всю операцию могу дать, чтобы вернулся до отлета на фронт.

«Трое суток, — подумал Алексей, — успею повидать маму», — и спросил:

— На чем лететь, командир?

— С попутными, как сумеешь... в строевом отделе получишь законные проездные документы — литер и командировку, а дальше... соображай. И очень прошу воздержаться от лишнего трепа.

Пакет не занял и половины парашютного чехла, с которым Алексей Васильевич прибыл в аэропорт. Небрежно козырнув вахтеру или кому-то в этом роде, он, будто свой, ввалился в диспетчерскую и без труда узнал: борт на Москву заявлен, командир корабля подписал полетный лист и только что ушел на стоянку.

«Ноги в руки! — скомандовал себе Алексей. — Аллюр три креста!» — и припустился во весь дух к самолету. Командира корабля он нагнал на половине пути, тот показался ему пожилым, угрюмым и меньше всего расположенным к благотворительности. Но выбирать и привередничать не приходилось. Время подпирало. Алексей козырнул, протянул пилоту литер и собрался было, похлопав по парашютному чехлу, напустить тумана: спецзадание... срочно... Но не успел.

— Только не брешу, — сказал командир корабля, — все слова — колебания воздуха, а у меня тонна слишком перегруза...

— Командир, я три года маму не видел, — оказал Алексей, — и командировка у меня на трое суток рассчитана, а там лечу на «Лавочкине»... на фронт лечу... Во мне шестьдесят во семь кэгэ, командир, это меньше семи процентов от тонны...

— Бодро считаешь, истребитель... — и жестом показал — лезь, — черт с тобой...

Разбег был долгим, набор высоты — ленивым, но в Москву они все-таки прилетели, с небольшим опозданием, правда, но вполне благополучно. Приземлились на Ходынке. Еще на рулении Алексей увидел — вдоль самолетной стоянки выстроен военный оркестр, на землю брошена красная ковровая дорожка. «Странно, — подумал Алексей, — с чего бы такой размах, кого ждут? Военное время все-таки? Ему и в голову не могло придти — встречали угрюмого, по его оценке, командира корабля. Оказалось Леонтьев маршрутом Харьков — Москва подвел черту под миллионом налетанных километров. Летчиков-миллионеров на всю Россию было в ту пору раз, два — и обчелся. На музыку, нагрудные знаки, славословие тогда не наводили экономию. И эта церемония, косвенным участником которой Алексей Васильевич оказался по чистой случайности, прочно осела в его памяти.

Пакет, аккуратно упакованный в крафт, перевязанный тонкой стропой от вытяжного парашютика, Алексей доставил на Малую Бронную. Адресатом оказалась женщина, по оценке Алексея — «дама красоты необыкновенной, скорее всего — киноактриса!» Кстати, она усиленно приглашала Алексея зайти: «Чашка чая с дороги не может же вам повредить!» И ему смертельно хотелось принять приглашение — пообщаться с такой женщиной! — но он поблагодарил хозяйку дома и спешно откланялся: изменить он мог бы любой другой женщине, но не собственной маме, которую и правда не видел уже три года.

С той женщиной он встретится. Увы, на Кунцевском кладбище, узнает ее на фотографии. Поймет, прикинув дату рождения и смерти, она славно поспраздновала на этом свете. А фотография, что на могиле — давняя. Может так и надо?! Пусть люди помнят красавиц красивыми...

Что он привез тогда из Харькова, какое отношение имел к ней командир полка, — ничего этого Алексей не узнает. Впрочем, в настоящей жизни, а не в бесконечных телесериалах, где все всегда под конец проясняется, на самом-то деле мало кому удастся решать уравнения с определенными корнями...

Очутившись в районе Ходынки, теперешний Алексей Васильевич мысленно увидел себя молодым на фоне, хотя и сильно изменившегося, тщательно загаженного, но все же узнаваемого ландшафта. Думать о былом он вроде не собирался, да и внимание его отвлек старик, шагавший от аэровокзала к троллейбусной остановке. На нем была сильно поношенная аэрофлотовская фуражка, вылинявшая голубая рубашка, явно форменная, в руке он держал тоже прилично послужившую на своем веку аэрофрансовскую дорожную сумку.

— Привет авиации! — вскинул руку Алексей Васильевич. С некоторых пор его потянуло на общение с отставными авиаторами. Для какой цели он искал такие встречи, Алексей Васильевич не сумел бы ответить. Скорее всего в этом и не было никакой корысти, просто душевная потребность. А может быть в подсознании жила тревога — золотой век авиации прошел, ремесло, которому он отдал себя без остатка, утрачивает блеск, свое благородство. По новой, так сказать, табели о рангах пилот уже не рыцарь пятого океана, а работник системы воздушного транспорта, а в военном варианте — во-первых, офицер, а уже потом, во-вторых, в-третьих, и так далее — летчик...

— Коллега? — вежливо поинтересовался старик, чуть растерянно улыбнулся, — Извините, не припоминаю...

— «Экс-президент» звучит не очень, а «экс-пилот» и вовсе не звучит, но никуда не денешься: все проходит.

Они обменялись еще несколькими самыми незначительными словами и присели на лавочку. И Алексей Васильевич услышал:

— Удивляюсь, как сумели так загадить Ходынку, глаза бы мои на это безобразие не смотрели... Спросите, чего я сюда тем не менее хожу, в жизни не догадаетесь... — Старик поспешно раскрыл молнию аэрофрансовской дорожной сумки, и Алексей Васильевич увидел — полная сумка щавеля. — Подножный корм собираю. Дожил! А было время — меня тут с оркестром встречали, с цветами и великим почетом, хотя это и в военную пору происходило...

— Когда? — Спросил Алексей Васильевич.

— Что — когда? — не сразу понял старик. — По весне сорок третьего года, если угодно...

— Вы пришли рейсом Харьков — Москва на Ходынку?

— Вполне вероятно...

— Стало быть вы — Леонтьев?! Вот как довелось встретиться! Не помните — вы тогда привезли меня к маме... Можно сказать, безбилетного, пожалели и взяли с собой.

Никакой теорией эту встречу невозможно было бы предсказать, а жизнь пожелала и свела. Подумаешь — сорок лет миновали! Человек пошел за дармовым щавелем, а другой и вовсе без определенной цели передвигался, гулял, разминал кости, и траектории движения пересеклись. Они стали перезваниваться с той поры, заходить друг к другу, как говорится, на огонек. Лене эти посещения были не по душе, а Тимошу приводили в полной восторг: дедушка Палыч умел такие фокусы показывать, совсем как в цирке.

— Объясни, что тебе этот Иван Палыч дался? — допрашивала отца Лена, — Ворчит и ворчит, жалуется, тоску только нагоняет. Неужели тех хрычей полковников мало, еще этого приволок — ископаемое какое-то...

— Постыдилась бы, Лена. Иван Павлович ничего плохого тебе не сделал? Человек всю жизнь пролетал, состарился и один одинешенек на всем белом свете остался... Дочь счоронил, не говоря уже о других близких, так что, тебе стака — на чая человеку жалко?

— Тебя, а не чая мне жалко. В присутствии этого Ивана Павловича ты же на глазах меняешься и тоже начинаешь скрипеть: в ваше время и водка была крепче, и в нарзане пузырьшков больше всплывало... а летали мы как...

— Перестань, Лен, не передергивай... Тебе известно, что математики подсчитали: нормально людские судьбы могут пересекаться через пять звеньев, а тут случилось прямое пересечение... Радоваться надо!

— Какие пять звеньев, какие математики, что ты плетешь, дед? Кому эти сказки...

— Постой, назови мне имя любого человека, кого хочешь... ну!

— Сталин...

— Прекрасно! Ты училась в шестьсот двадцать пятой школе, по старому она называлась — двадцать пятая образовательная, верно? Кого из старых учителей ты помнишь?

— Ну, Шевченко Прасковью Максимовну помню.

— Отлично! Считай, Шевченко — раз, она учила Василия Сталина — два, он, понятно с отцом общался, выходит в цепочке три звена.

Арифметика показалась неожиданной и заинтересовала Лену.

— А каким звеном и окажусь, если, положим, назову, назову... не Сталина, а, например, Черчилля?

— Дядю Федю Опойкова помнишь? Его сын Ленька работал шофером в гараже министерства иностранных дел, наверняка он контактил с дипломатами, которые возили почту в Англию, видели там нашего посла, а тот, само собой, с Черчиллем встречался. Так что цепочка в четыре звена — штука вполне реальная, и не длиннее, чем в пять.

— Чертовщина какая-то, — выговорила Лена, — никогда бы в голову такое не пришло.

— Близко люди друг к другу стоят, только почему-то не на контакты, не на общение нас тянет, а на противостояние, критику, сплетни. Ведь неразумно пилить сук, на котором сидим, а пилим, черт возьми, и стараемся при этом...

Идея дармового подножного корма, подсказанная Иваном Павловичем, неожиданно показалась Алексею Васильевичу весьма заманчивой, и он, облачившись в поношенные летние брюки и старую куртку, отправился на Ходынку. Преодолеть совершенно условные ограждения не составило никакого труда. И глазам его открылась обветшавшая до крайности бетонная полоса, травянистое нескошенное поле, зажатое со всех сторон наступающими городскими постройками. Шум от совсем близко протянувшейся автомобильно-троллейбусной трассы, отсекся, и Алексей Васильевич отчетливо различил почти забытые птичьи голоса, он обратил внимание — а трава-то имеет запах настоящего луга, недавно окропленно-

го дождиком... Он повел взглядом от края и до края взлетно-посадочной полосы и обнаружил — поблизости от замыкающего летное поле забора пару белых самолетиков-малюток. Странно было обнаружить эти бипланчики с толкающим воздушным винтом, расположенным позади пилота — ни дать — ни взять они напоминали выходцев из начала века.

Алексей Васильевич, человек основательный, привыкший строго регламентировать свою жизнь — пришел за щавелем, так и собирай щавель, нечего отвлекаться! Он и принялся за дело, хотя чувствовал себя основательно сбитым с толку. Надергивая нежные листочки щавеля, следя, чтобы в пакет не попадала посторонняя травка, он невольно косил глазом на тот конец взлетно-посадочной полосы, где притулились незнакомые и такие привлекательные летательные аппараты, явно не гармонировавшие с настоящим временем. Когда одна белая машинка застрекотала, энергично закрутила воздушным винтом, он не выдержал — распрямылся, бросил щавель, и тихо побрел в сторону стоянки. И, странное дело, «москвич и ходок», по давнему определению харьковского командира полка, тут Алексей Стельмах испытал явный прилив несвойственного ему, какого-то мальчишеского, можно бы сказать, смущения. «Ну, подойду и что скажу: здравствуйте, люди! Не глупо ли? Вот и я, прошу любить и жаловать... Тоже не очень остроумно». Размышляя на ходу, так и не сумев преодолеть растерянности, он стремительно приближался к самолетам, будто они притягивали его к себе фантастической магнитной силой. Когда расстояние сократилось до каких-то жалких десяти шагов, машина с вращавшимся винтом внезапно покатила, выскочила на бетонку, развернулась и пошла на взлет. Это произошло так быстро, что Алексей Васильевич не успел разглядеть слишком многого: самолет — двухместный, пилотские сидения расположены рядом — плечо к плечу — тесная кабина застеклена, фюзеляжа, можно сказать, нет: к трубе прикреплены и крылья, и кабина, и хвостовое оперение, и трехколесное шасси...

Человек, сопровождавший самолет на взлетную полосу, не обратил на Алексея Васильевича ровно никакого внимания, ви-

дать, подумал Стельмах, тут привыкли к любопытствующим. Стоило машине оторваться от земли, сопровождающий повернулся спиной к старту и медленно побрел к домику, стоявшему метрах в двухстах от бетонки. И получилось — Алексей Васильевич и второй самолетик остались, что называется, тэт-а-тэт. Ни охраны, ни соглядатаев, ни живой души рядом. С борта этой одноместной машины на Алексея Васильевича внимательно смотрел живописный утенок, непостижимым образом переходивший в самолетик. Эмблема была милая, очень какая-то домашняя, предельно свойская. Тот, кто ее придумал, можно не сомневаться, был доброжелательным и остроумным человеком.

Что может сказать незнакомому летательному аппарат старый летчик, зная, что никто не услышит его слов?

— Здравствуй, милый! Как твои дела?

— Привет, и ты здравствуй, — отзовется самолет, — что дела, стоит ли о них толковать... Дела, как в Польше, летаем мало, шумим все больше...

И потекла неспешная беседа над Ходынской — откровенная, неспешная, не очень уж безупречная в смысле подцензурной чистоты, в основе своей — вечная: тот, кто летает, мало что в этой жизни решает, а те, которые все решают, мало что в пилотском деле понимают... Душа Алексея Васильевича распахнулась перед незнакомым самолетом, он не сомневался — машина его поймет, как хорошо понимали все ее предшественницы на протяжении долгих лет. Алексей Васильевич вернулся в состояние нормальной гравитации, когда рядышком, за спиной застрекотал движок зарулившей на свое место спарки. Из кабины одновременно, каждый на свою сторону, выбрались пилоты и сразу задвигали ладонями, продолжая «пилотировать», что-то азартно поясняя друг другу. Неискушенному могло бы показаться, что они ссорятся. Алексей Васильевич залюбовался летающими ладонями и подумал: это, наверное, уже в вечности, если можно считать такой меркой отсчет лет, начатый братьями Райт в самом начале нашего века... Самолеты, именуемые материальной частью, преходящи, и поколения пилотов сменяют друг друга, а имитирующие полет живые ладони, это навсегда...

Хорошо.

До последнего времени Алексей Васильевич не очень интересовался прошлым авиации, а теперь стал разыскивать изданные в довоенное время книги, перечитывал их и... раздражался. Его злили верноподданнический тон авиационной литературы, ее бравурность. И *все-таки он* читал старые *книга*, стараясь оценить излагавшиеся в них факты с высоты сегодняшних своих знаний. И получалось: знаменитый Сталинский маршрут над Арктикой, начавшийся в Москве, протянувшийся до Петропавловска-на-Камчатке, дальше — на юг, завершился вынужденной посадкой на заброшенном острове Удд, а вовсе не во Владивостоке или Хабаровске, как предполагалось... И второй Чкаловский перелет через Северный полюс в Соединенные Штаты, понаделавший столько шума во всем мире, тоже выглядел теперь не совсем так, как был задуман: побить мировой рекорд дальности экипажу не удалось (самолет, кроме имени АНТ-25, имел ведь еще маркировку РД, что расшифровывалась как «рекорд дальности»). В тех неудачах вины экипажа не было, так уж сложились обстоятельства, но все равно перечитывать хвастливые репортажи, ставшие «историческими», было неуютно и как-то неловко. Тем более, что факты набегали Друг на друга: полет Коккинаки из Москвы в Нью-Йорк тоже завершился вынужденной на островке Мискоу, а скандальный финиш женского экипажа Гризодубовой, когда и до цели не дошли, и штурмана Раскову, чтобы не убить на в неаэродромном приземлении, выбросили с парашютом в тайгу... Ее тогда с трудом нашли. Были и досадные накладки в полюсной экспедиции Водопьянова — все это воспринималось Алексеем Васильевичем *совсем* не так, как Лешкой Стельмахом, восторженным поклонником авиации, романтиком-идеалистом.

«Что же мы за народ, — размышлял старый Стельмах, — почему не можем без брехни, без хвастовства? И не стыдно было самим себе дифирамбы петь?» Этими мыслями он поделился при случае с Леонтьевым, но понимания не встретил. У Ивана Павловича имелся свой взгляд на прошлое, в самом сжатом виде он выглядел приблизительно так: лапот-

ная, малограмотная, отсталая Россия залетала практически одновременно с просвещенной и индустриально развитой Францией. Факт? Факт! Залетала будь здоров как: Ефимов, Уточкин, Попов, Нестеров — их же признал весь мир! К черту подробности! Почему это стыдно гордиться тем, что было на самом деле? И самолеты, построенные в России, держались вполне на уровне своего времени, а бывало и превосходили заграничные машины... Не справедливо спрашивать с тех, кто летал и строил аэропланы, ответа за дурость чиновников и прихлебателей, за подлость холуев, такие и сегодня хватает. Нашего брата-авиатора славили не за красивые глаза... Пусть Чкалову на борту и нарисовали «Сталинский маршрут», что с того? Ну, не побил он тогда мировой рекорд дальности, ну и плевать на рекорд, лучше вспомнить, как молодежь после этого перелета повалила валом в летные школы! Вот, где надо суть видеть! Зря старое копать, на зуб пробовать, без пользы это...

— Ты вот запомнил, — рассуждал Леонтьев, — как меня в сорок третьем на Ходынке встречали? Запомнил! Выходит, не все так черно-черно было, как некоторые сегодня изображают.

Алексею Васильевичу такая точка зрения Леонтьева была не по душе: прошлое не надо приукрашивать, считал он, отрицательный опыт — тоже опыт и его надо знать, чтобы не повторять... но в спор с Иваном Павловичем он не пускался, сказывались тут и десять лет разницы в возрасте, и армейская выучка — старших следует почитать. Но, пожалуй, больше всего мешала лезть в полемику установка, полученная в летной школе. Командир эскадрильи на всю жизнь вразумил своего курсанта: критика, не подкрепленная позитивной программой, — штука совершенно безнравственная. Видишь — дело плохо, не галди зря, — предложи, как сделать, чтобы стало, если не совсем хорошо, то хотя бы — лучше.

С Леонтьевым Алексей Васильевич не ссорился, нечаянная их встреча на Ходынке получила вполне благополучное продолжение, но дальнейшее развитие этих отношений шло уже не так стремительно, как в самом начале. Алексей Ва-

сильевич не сразу оценил сдержанность Ивана Павловича, когда, случалось, разговор касался полетов, наградений, популярности одних и безвестности других пилотов. Очень удивил Леонтьев Алексея Васильевича своим резким осуждением тарана.

— Таранами войну не выиграешь, и расписывать это дело было, по меньшей мере, глупо, а золотить — ах, герой, ах, богатыри пятого океана! — тем более срамно. Если по-футбольному оценивать, что получается? Как правило, один-один выходит! Ничейный то есть счет... А еще скажу — сколько раз и так бывало: ты таранил, а я в общей свалке с противником столкнулся, но умный замполит расписал все, как надо постарался: «Два тарана в одном бою!» — и пошло из газеты в газету: вот такая идеологическая работа в полку, вот какое сознание у летчиков — никто живота своего не щадит... — и без видимой связи вспомнил, как довелось ему встретиться со знаменитым авиаконструктором Яковлевым. Призвал его творец, как тогда писали в газетах «лучшего в мире самолета-истребителя», и завел разговор о дальнейших планах Леонтьева, о видах на будущее. Иван Павлович почуял: прощупывает, видимо, собирается пригласить на фирму. Иметь своего пилота-миллионера и престижно, и в рекламных целях, что уж говорить, выгодно. Разговор раскручивался легко и непринужденно, генеральный привычно переходил от одной темы к другой, словно перелистывал старый конспект своих лекций. Неожиданно Яковлев спросил, а знает ли Леонтьев, сколько у него, Яковлева, орденов Ленина? Иван Павлович, мысленно усмехнувшись, ответил: «Точно не скажу, думаю, штук шесть, иначе бы вы не стали спрашивать...» И услышал: «Ошибаетесь! Восемь! Больше моего ни у кого в стране нету!»

— Короче говоря, не нашли мы с генеральным общего языка и работать на его фирму я не пошел, хотя сулили мне «золотые горы и реки полные вина»... Не понравился стиль. Не очень, я думаю, это здорово в нашем ремесле арифметикой увлекаться: десять сбитых самолетов противника имешь — ты сила, а коли — пять, ты всего — полсилы... Чем-то это напоминает рекомендации расплодившихся нынче

сексопатологов, что разложили любовь на минуты интима и число фрикции...

— Однако, хватанул ты, Иван Павлович! — сказал было Алексей Васильевич, но Леонтьев не дал ему продолжить:

— Ничего не хватанул. Прочитай, как Хемингуэй в «Прощай, оружие!» любовь рисует, вспомни. Умирать и рождаться... одновременно, вместе... Вот она мера настоящей любви... А ордена на штуки считать — это же пошлость и несусветное свинство. — И, кажется впервые за их знакомство, Иван Павлович рассказал о полете, в котором поседел.

Шел он тогда с Севера, аэродромы закрывало один за другим — туманы, видимости нет. Горючего оставалось минут на двадцать. Принял решение заходить на ближайшую точку, а диспетчер гонит: все закрыто облачностью...

— Спрашиваю: «Куда идти?» Молчит, гад. Знает — идти мне некуда. Докладываю: «Начал снижение». Курс держу посадочный. Прошел дальний привод, успел подумать: «Включили все-таки... соображают маленько...» А земли нет и нет. Сплошное молоко перед глазами, а радиовысотомер показывает чуть больше нуля. Подбираю обороты, еще малость снижаюсь и тихонечко начинаю выбирать штурвал на себя, по миллиметру, можно сказать, подтягиваю. Сам себе говорю! «Нормально, Иван, сядешь... сейчас сядешь, Иван...» И тут вроде проблески фар замечаю, словом, просветление какое-то, еще чуть штурвал подобрал и жду... Не поверишь, думаю, но честное слово даю - услышал, как колеса по траве зашуршали. На самом деле сел! Верно, чуть правее полосы угодил, метров на десять. Не верю — жив! Выключаю движки: рулить не могу, просто не вижу, куда. Ко мне «виллис» послали, так шофер минут пятнадцать в молоке петлял, пока на машину мою случайно не наткнулся. Было. Умирал и выжил. И завтра был готов снова рискнуть, если понадобится. Вот ты мне и ответь, при чем тут ордена на штуки, при чем внеочередные звания? В нас должно быть оно — летное, как бы лучше оказать, наверное, чувство... Может, вернее будет — дух?!

Коротенькая эта история, несколько сомнительная в своей абсолютной достоверности, не прошла мимо Алексея

Васильевича, напомнила, как начинающим пилотом, почти мальчишкой, он обижался на судьбу: другие садились вынужденно, покидали горевшую машину с парашютом, преодолевали всякие непредвиденные ситуации, а у него все было тип-топ, все в полном ажуре, ну никакой возможности показать себя, блеснуть, прославиться. И так продолжалось день за днем, месяц за месяцем. Лешка Стельмах не верил ни в бога, ни в черта, однако был уже готов просить о милости хоть у бога, хоть у дьявола — ну, пожалуйста, устройте мне какое-нибудь чэпэ, дайте же показать себя...

Это случилось на шестом году службы. Но сперва, буквально, три строчки, исключительно — для ясности: «козел» на авиационном жаргоне — грубая ошибка на посадке, когда самолет, ткнувшись колесами в землю, подсакивает и теряет скорость. Вовремя не исправленный козел, как правило, приводит к более или менее тяжелой поломке... А теперь о том, что случилось на шестом году безупречной службы. Звено Стельмаха дежурило во второй готовности: летчики валялись на нарах в жарко натопленной землянке и травили нескончаемый аэродромный «банк», то есть рассказывали всякие были и небылицы из летной жизни; так, сами того не сознавая, они творили особый авиационный фольклор; кто-то без особого успеха пытался сосредоточиться и читать; кто-то уныло предлагал «сгонять» партию в шахматы. Банк, как обычно, вертелся вокруг всяких невероятных происшествий, случающихся в летной жизни.

— Вот у нас в Борисоглебске, - начал Вася Коляда, — был такой цирковой, можно сказать, номер: Витька Талалаев заходит на И-5 на посадку и безбожно мажет, невооруженным глазом видно — метров на сто улетит за «Т». Ему, понятно, красную ракету под нос стреляют, финишер красным флагом машет: давай на второй круг! А Витька — ноль внимания и прет к земле... Летали мы тогда без радиосвязи, подсказать ему ничего невозможно. Но этого мало! На посадочной полосе застревает Симаков, мотору него, как назло, скис... Короче, Талалаев бьет колесами в земли, едва не под самым хвостом Симакова, подсакивает метра на три, перелетает через

заглохшую машину и досаживает спой И-5. В жизни я больше такого «козлища» не видел. Но самое смешное...

Что было самого смешного, летчикам узнать не пришлось: звену объявили готовность номер один. Все разбежались по своим машинам, торопливо попадали в кабины, пристегнулись привязными ремнями, готовые к немедленному запуску моторов и к взлету через одну минуту.

Вскоре зеленая ракета подняла Стельмаха в воздух. Ему полагалось набрать полторы тысячи метров высоты и барражировать над аэродромом. Запустив двигатель, Алексей Васильевич прямо со стоянки рванул на взлет. На И-16, самолете легендарном, он летал не первый год. Свыкся с машиной и любил ее, искренне считая, — самолета лучше быть не может! Курносый, хищных очертаний этот поликарповский истребитель никого равнодушным не оставлял: одни, подобно Стельмаху, превозносили его за скоростные качества, за удивительную для моноплана маневренность, другие, напротив, проклинали И-16 — «строг «ишак» сверх всякой меры, чуть перетянешь руку — штопорит...» — уверяли проклинавшие машину летчики. Алексей Васильевич спорил: да вовсе не так страшен черт, как его малюют. Кто машину хает? Слабаки. Она деликатного обращения требует — это, конечно, факт. Пилотировать на ней надо вежливо, и все будет всегда нормально...

Взлетая по тревоге, Стельмах не сразу ощутил — что-то не так в моторе: ревет, как зверь, а тянет слабовато. Но полоса уже кончалась, убирать газ и прерывать разбег было поздно. Впереди отчетливо просматривались столбы телеграфной линии, за ними проходила дорога.

Решение? Ну!.. Стельмах чуть-чуть передрал хвост: скорость, набрать скорость еще немного, еще... Столбы приближались отчаянно быстро. Белые изоляторы просматривались совершенно отчетливо. Не спешить... скорость!.. Еще... еще чуть-чуть...

Он рванул ручку на себя, перепрыгнул через телеграфные столбы, а там на поле за дорогой, которая значилась резервной посадочной площадкой на случай вынужденной сразу после

взлета, растянулась колонна танков. Почему они тут оказались, для чего? Впрочем, размышлять на эту тему у Алексея Васильевича не было никакой возможности. Он подумал: «Все. Отлетался: «броня крепка и танки наши быстры...» Глупо...» И сопротивляясь всеми своими скрытыми силами, казалось, непреодолимой неизбежности, он принял сигнал взметнувшийся с глубины подсознания: «Как Талалаев давай!» Он ткнулся колесами в землю, опасно покачиваясь с крыла на крыло, перескочил через броню и грубо плюхнулся на землю. У машины подломилась правая пирамида шасси, И-16 лег на крыло, дернулся, будто размышляя опрокидываться на спину или нет, и затих. Поспешно расстегнув привязные ремни, освободившись от парашюта, Алексей выбрался из кабины. Понял - машина не горит. Его еще колотила нервная дрожь, но постепенно он начал успокаиваться. Прижался лицом к теплomu капоту, убедился — жив, все позади. Он обошел самолет, приблизился к обтекателю винта и поцеловал храповик, вылядававший из желтого кока. Храповик был холодный, шершавый, от него разило бензином и моторным маслом. «Все правильно, — мысленно произнес Алексей Васильевич, имея ввиду свои действия. — Не понятно только, отчего упала тяга?» Ему не хотелось грешить на механика. Механик был верный... Позже аварийная комиссия установила причину падения тяги на разбеге — отказал рпд - регулятор постоянного давления. Виновником признали изготовителя.

Больше Стельмах уже никогда не завидовал падавшим, горевшим, борющимся с отказами материальной части братьям. Он не мечтал с этого дня отличиться, получить возможность показать себя. И писателей, что со вкусом и даже со знанием дела повествовали о всяческих рядовых и чрезвычайных происшествиях, невзлюбил. «Писаки! — произносил он с тихим презрением. И когда Тимоша приставал к деду, чтобы тот рассказал чего-нибудь такого этакого... сердился и всячески старался перевести разговор на другую тему.

Тимоша рос быстро и Алексея Васильевича тревожил - очень уж стремительно паренек вырослел, дед замечал это не столько по все укорачивающимся рукавам его курточек,

сколько по вопросам, которые Тимоша задавал ему с утра до вечера.

— А почему нельзя убить всех воров сразу и всех бандитов?.. — спрашивал мальчиш, искругляя глаза. — Сразу бы другая жизнь началась...

— Как думаешь, деда, а мама правильно делает, если врет по телефону... я же слышу? На замечание: врет, применительно к маме, говорить нельзя, Тимоша реагировал тут же: — Ладно, не врет... если она говорит неправду...

— Скажи, деда, а почему летчики, лучше чем те, которые не летчики?

— Кто это говорит? Глупость какая-то: и те и другие — люди, а все люди бывают разными, — говорил Алексей Васильевич.

— Но ты же сам всегда летчиков о-го-го, как хвалишь! Или я, по-твоему, опять неправильно говорю?

Пожалуй, именно Тимоша и заставил Алексея Васильевича всерьез задуматься, чем па самом деле отличается человек летающий, от того, кто не летает?

В жизни он встречал среди летчиков очень разных людей — и щедрых, с открытой душой, впрочем, попадались и куркули; у многих в характере бесспорно главенствовала смелость, хотя он не мог исключить из числа коллег людей достаточно осторожных, расчетливых, на взгляд со стороны, они могли показаться даже трусоватыми, но это — только непосвященному... Чертовщина какая-то! Вроде ничем наш брат от всей прочей публики и не отличается. Чтобы вовсе не запутаться в своих размышлениях, Алексей Васильевич попробовал подойти к проблеме с другого конца. «В чем главное отличие самолета от любой движущейся наземной машины? В полете не тормознешь, на обочину не свернешь и, задрвав капот, в двигателе не поковыряешься... Значит, человек летающий, пока он жив, — сама ответственность. Теперь рассуждения Алексея Васильевича обрели ясность, он почувствовал себя увереннее, нащупал — главное! Из начального курса аэродинамики известно: полет — это скорость, нет скорости - пре-

кращается полет и начинается падение. Значит, соображать надо быстро и решения в полете принимать безошибочные. Самому! Лично! А дальше? Есть такой в авиации закон, охотно повторяемый старыми летчиками, этот закон, написанный кровью, гласит: приняв однажды решение, даже худшее из возможных, не меняй его. Суета, метания, поспешные действия неизменно приводят к панике. А уж коль ты загнал себя в этот неуправляемый и неконтролируемый режим полной неопределенности, беды не миновать... Теперь Алексею Васильевичу надо было обдумать, как все эти далеко не простые вещи донести до сознания Тимоши. Дед не загадывал, станет ли летчиком внук, когда вырастет. Он бы не рискнул сказать, что втайне мечтает об этом, но где-то, считая свое ремесло лучшим на свете, желал Тимоше крыльев, и понимать такое его желание не следует слишком буквально.

Старые пилоты охотно рассказывают, как в летной комнате испытательного института, где по утрам и вечерам, можно сказать, собирался весь цвет отечественной авиации, вывесили приказ министра, которым объявлялось об очередном снижении расценок на экспериментальные полеты. Понятно, народ заволновался, загудел:

- Вот тебе и с добрым утром и с хорошим днем...
- Его бы, — имелся ввиду министр, — полетать заставить!..
- Это — форменный бардак, мужики...

И тут в летную комнату вошел едва ли не самый популярный и чтимый испытатель страны. Он мгновенно ощутил напряженность, сориентировался в обстановке и шагнул к стене, от которой, как он понял, исходило возбуждение. Своим единственно зрячим глазом прочитал текст приказа, неопределенно хмыкнул и сказал:

— Не здорово получается: летать придется теперь в два раза больше...

Была то легенда или быль, подхваченная Алексеем Васильевичем в очередном аэродромном банке, — сказать трудно. Возвращался он к ней всякий раз, когда речь заходила о лице настоящего летчика. Бескорыстие Стельмах ценит очень высоко, почти так же, как правдивость.

Тот понедельник Алексей Васильевич запомнил во всех подробностях: двое предшествовавших суток он жил в несвойственном ему нервном напряжении. В пятницу, во второй половине дня позвонила Ленина подруга и сказала, чтобы до понедельника Лену дома не ждали, она не появится.

— Что случилось? — стараясь не выдавать тревоги, спросил Алексей Васильевич. — Только, Наташа, я тебя очень прошу, ответь толком, без твоих любимых хохмочек и без брехни.

— Обстоятельства... так сказать, вынужденные обстоятельства.

— Не понимаю. Какие обстоятельства, что случилось?

— Потерпите до понедельника, Алексей Васильевич, не волнуйтесь, миленький, Лена вернется и сама введет пас в курс... Я же только исполняю ее поручение.

— Она здорова?

— Насколько это вообще возможно в наше ненормальное время. Пожалуйста, не мучайте себя.

Так и не поняв, что бы это могло значить, переживая, ломая голову — как объяснить Ленино отсутствие Тимоше, он же непременно спросит, где мама, когда она вернется, Алексей Васильевич окликнул внука:

— Мужичок, а мама тебе ничего не говорила, когда она собирается сегодня придти домой?

— Мама сказала: «Я испаряюсь на два или на три дня», — она велела мне: «Не обижай деда, слушайся его и не приставай..!» А еще она сказала, чтобы мы не волновались...

— Как странно. Тебе хоть что-то оказала, а мне — ни гу-гу...

— Так тебе же тетя Наташа звонила. Что — не звонила? Мама оказала: «Наташа выдаст ему, — тебе, значит, — полную информацию». Чего ты молчишь? Не выдала Наташа? А когда мама уходила, тебя не было дома.

В Ленину жизнь Алексей Васильевич старался без крайней необходимости не вмешиваться и не вникать, он придерживался принципа — нужно будет — сама скажет, спросит, словом, даст знать. Стремление родителей руководить взрослыми детьми, опекать их чуть не до самой пенсии, он не одобрял. Такой патронаж до добра не доводит.

Лена явилась домой в понедельник, к вечеру. Едва взглянув ей в лицо, Алексей Васильевич спросил:

— Как это понимать? Что случилось?

— Ничего, будем считать, не случилось: теперь уже все в порядке.

— Не понимаю... неужели ты не могла предупредить, по-человечески объяснить, не подключая Наташу... ты же знаешь...

— Не заводись, дед. Прибери обороты. Я — дома. Ну, для чего тебе какие-то подробности? Сам любишь говорить: «Давай без беллетристики!»

— Но я же тебе не чужой, Лена. Могла бы чуточку об отце подумать.

— Правильно, я о тебе и подумала, именно — о тебе.

— И поэтому...

— Но ты же не гинеколог! Есть ситуации, не обсуждаемые с мужиками, если они не врачи. Постарайся понять, дед, и не обижайся ты, ради бога.

— Интересно, а что ты станешь брехать Тимоше?

— Придумаю что-нибудь, не бери в голову.

Ситуации не для обсуждения с мужиками — мысленно повторял Алексей Васильевич и, с тоской оглядываясь на прожитое, вроде бы добавлял от себя: это мы проходили... Бывало стыдно, угрызания совести давали себя знать и в то же время никак не удавалось отделаться от легкого ощущения брезгливости... Он был не однажды женат и прошел школу интимных отношений без ханжеских ограничений. Его одаривали своей благосклонностью и свободные женщины, и чужие жены. С чужими женами он бывал особо разборчив — на жен своих друзей, товарищей по службе не позволял себе заглядываться. Не признавал он и платных любовных услуг. К профессионалкам относился с сочувствием, не осуждал их, скорее — жалел. Никогда не стремился к «первооткрывательству» и плохо представлял себе, почему столь многие мужчины почитают невинность невесты таким уж замечательным достоинством... При всем этом Алексей Васильевич не очень-то почитал «лучшую часть» человечества, искренне полагая — снебрежничал создатель, допустил возмутительно высокий процент брака в бабах.

Лену он жалел, считал ее неудачницей: не нашла она своей ниши в этой бестолковой жизни. Вроде и не дура, а не сумела поставить перед собой четкой цели. Училась только потому, что все учились, без интереса и без удовольствия. Работала тоже, подражая всем, можно сказать, трудилась за корм. И замуж пошла, что и первый, что во второй раз, чтобы не отставать от подруг. Ребенка родила, сказала: "Так уж вышло"...

За невеселыми этими мыслями он прошел большую часть пути к Ходынке. Вроде, на аэродром он не собирался, ноги сами принесли его сюда. Усмехнулся: старую лошадь на конюшню тянет, — и вышел на кромку летного поля. Трава, частью пожухшая, местами небрежно выкошенная, едва колебалась под слабыми дуновениями ветра, будто вымаливала сочувствия — ну, что ж это за бесхозяйственность такая, не стыдно ли?! Ведь корм пропадает и никому дела нет... Было тихо кругом, пусто и пронзительно одиноко. «Сбежал, думал Алексей Васильевич, — остановил Лену один на один с Тимошей, отбредивайся, как хочешь, а мое дело сторона. — Он сердился, виноватил себя и тут же находил оправдания: — Но сколько же можно, я и так и жнец, и швец, и на дуде игрец. Не обязан. Хватит». Прожив жизнь, старый Стельмах так и не научился разграничивать — это вот я обязан, а дальше, извиняюсь, не обязан...». Его всю жизнь выучили, он вез, порой качаясь от усталости, но все равно — вез.

Ходынка действовала на него успокаивающе. Никакой мистики в этом не было — к нему не являлись тут тени прошлого, не возникали героические картины минувших лет, отошедшие в еще ненаписанную историю авиации; просто на краю летного поля он оставался наедине с собой. Это случалось не каждый раз, но когда случалось — тревоги отступали, волнение стихало, на душе становилось спокойно...

Очередной его заход на Ходынку совпал с летным днем. Летали, как и в прошлый раз две машины — одноместный и двухместный бипланчики. К Алексею Васильевичу приблизился пилот, ожидавший своей очереди и поинтересовался:

— А ты, отец, замечаю, — болельщик авиации! Ведь не первый раз приходишь?

— Болельщик, — несколько растерявшись, ответил Алексей Васильевич. — Нашему поколению смолоду внушали: мы рождены, чтоб сказку сделать былью, преодолеть пространство и простор», для чего мы, якобы, снабжены вместо сердца пламенным мотором!..

Пилота позвали куда-то, и общение, едва начавшись, оборвалось. Но позже, стоило Алексею Васильевичу появиться на старте, с ним непременно здоровались? «Привет, отец!» В особые откровения летчики не пускались, они были заняты своими делами, но благорасположение к старику-болельщику демонстрировали охотно. Алексей Васильевич в собеседники не набивался, предпочитая помалкивать и наблюдать аэродромную суету. В этом было что-то радостно-праздничное для него. Аэродромная обстановка возвращала его в годы ученичества, в эпоху аэроклубной романтики. Постепенно, из мельком услышанных реплик, из наблюдения за разбегом бипланчиков, их посадок, руления, заглядывая мельком в кабину, Алексей Васильевич, ни у кого ничего не спрашивая, оценил отвагу конструкторов, сумевших предельно упростить летательный аппарат, наградив его весьма высокими для своего класса возможностями.

Никак не думал, не гадал старик, что здесь на милой его душе Ходынке, придется пережить жестокую и глупую обиду. Как-то налетном поле появился относительно молодой человек, весьма упитанный, с шикарными кудрями, с усталым и ленивым взглядом. К великому удивлению Алексея Васильевича, едва ли не все присутствовавшие в этот час на старте притихли и насторожились. «Неужели начальник? — удивился Алексей Васильевич. — Из молодых, видать, да ранних...» И тот, словно спеша подтвердить предположение Стельмаха, принялся выдавать указания. Возражений он не слышал, вернее — не слушал: никого, кроме собственной персоны, всерьез не воспринимал.

Ему доложили: двухместная машина готова к полетам, полностью заправлена и осмотрена, а с другой — надо еще малость повозиться.

— Сколько!

— Минут, пожалуй, тридцать...

Он выматерил механиков, волком огляделся по сторонам и, кажется, только тут заметил Алексея Васильевича, спросил, ни к кому персонально не обращаясь:

— А это еще что за чудо природы?

— Преданный болельщик авиации, — начал было объяснять пилот-доброжелатель Алексея Васильевича, — наш общий и преданный друг... — Слова эти он выговаривал каким-то удивительно противным, липким, совершенно не свойственным ему голосом.

— Эй, старый! — окликнул Алексея Васильевича, надевая защитный шлем, начальник: — не хочешь перед смертью слетать пропердеться? — и начальник показал на правое сиденье. — Нет желания?

Последовала секундная пауза. Слетать Алексею Васильевичу хотелось давно, хотелось, как говорится, до писка, но стерпеть подобное обращение он не мог.

— Благодарю покорно, летать с тобой у меня желания нет. Воняющих на высоте не жалую, и хамов на земле — тоже! — И он зашагал прочь со старта, ни разу не обернувшись. И, наверное, зря: немая сцена за его спиной была достойна созерцания.

К вечеру припожаловала Ленина подруга. Не застав Лену дома, — та ушла с Тимошей в гости, на чьи-то именины или день рождения, Наташа готова была, поохав для приличия, застрекотать, сообщая свежайшие «новости». Это было ее любимое занятие. «А знаете, какой вчера грандиозный скандал на кинофестивале произошел — с ума можно сойти и оглохнуть... это почище того развода, что будет слушаться в четверг аж в областном суде, еще бы — такая фигура — он... А про убийство в Сокольниках вы читали? Всю семью, пять человек, зарезали, как баранов, и вообразите, ничегошеньки не взяли — ни вещей, ни денег... Кошмар.

Отдавая должное внешности Наташи, старательно «работавшей» под девочку, Алексей Васильевич с трудом переносил ее неумную болтовню. Но терпел. Чего темнить — разглядывать Наташину великолепную фигурку, ее краси-

вые, тщательно ухоженные светлые волосы и всегда наманикюренные ногти было для него больше, чем удовольствием.

На этот раз Наташа была в ярко-красных одеждах. В вырезе на груди светилась золотая цепочка хорошей работы, на ней висел, выставленный на всеобщее обозрение, крестик. Прежде, чем Наташа начала вещать, Алексей Васильевич успел спросить:

— Скажи мне, подруга, ты в бога веришь?

— В каком смысле, Алевас?

— В самом прямом — веришь или не веришь?

— А почему вы спрашиваете?

— Тот, кто верит, должен крест — он же нательный — на груди держать. Это же неприлично выставлять крест напоказ.

— Ну-у, а если человек не очень верит?

— Тогда он оскорбляет своим беспардонством верующих, превращая святой крест в финтифлюшку-украшен не...

— Но теперь все так носят, — сказала Наташа и двинулась к Алексею Васильевичу. Она подошла к нему совсем близко и, блудливо поигрывая по-детски чистыми орехового оттенка глазами, смиренно попросила:

— Алевасик, миленький, пожалуйста, заправьте крестик, чтобы было прилично... своею собственной рукой заправьте.

Алексей Васильевич повиновался не столько смутившись, сколько удивившись реакции Наташи — у нее участилось дыхание, она напряглась и порозовела, пока он погружал крестик в проем между грудей, не стесненными лишней галантереей. «Нежели так лихо притворяется, — подумал Алексей Васильевич, — но для чего?»

Крестик исчез из поля зрения посторонних, и Наташа, поблагодарив Алексея Васильевича «за услугу», будто продолжая случайно прерванный разговор, сообщила:

— А у нас дома такое безобразие — опять горячую воду отключили. Жалко, я не сообразила у Лены спросить — можно мне в вашей ванне искупаться..

— Мойся. Для этого, подруга, Ленина санкция, я полагаю, не обязательна.

Прислушиваясь к шуму воды, наполнявшей ванну, Алексей Васильевич живо представил себе Наташу освобождаю-

щуюся от нарядных красных одежд и смутился: словно бы наплывом, как бывает в кино, перед ним прошло видение Джунджулы из Харькова, еще кое-что вспомнилось... «Я не я буду — позовет! Придумает какой-нибудь дурацкий повод и кликнет», — решил Алексей Васильевич и встревожился: он был вдвое старше этой смурной Наташи и, пожалуй, раз в пять менее искушен в тонкостях... В этот момент приоткрылась дверь ванной — сразу шум воды сделался гуще — и раздался жалостливый голосок Наташи:

— Алевасик, миленький, у меня почему-то душ на включается, сил не хватает кран своротить...

Вроде бы совершенно некстати ему вспомнилось в этот момент, как его доброму приятелю позвонил старый друг и сказал:

— Котэ, если тоже подыхаешь от жары и угнетен одиночеством, я знаю — жена, дети на даче, давай галопом ко мне. По дороге можешь разориться на бутылку шампанского. У меня славная публика собралась. Хорошо сидим...

Котэ не заставил себя уговаривать.

Двери ему открыл стопроцентно голый, как мать родила, хозяин и молвил:

— Раздевайся, а я шампанское в холодильник суну. Один момент!

Озадаченный Котэ неуверенно провел ладонями от плеч к поясу, сделал нервное глотательное движение и спросил у вновь появившегося перед ним хозяина дома:

— Совсем раздеваться? А для чего?

— Мода такая, старик! Интеллигенция всей Европы собирается в своем кругу, понятно, выпивает и беседует в полнейшем дезабиие а ля натюрэль, вот так, мои шер...

Котэ скинул рубашку, вылез из узких брюк, недоверчиво поглядел на хозяина, а тот заметил:

— Хочешь быть белой вороной, ступай так... Порази общество твоими профсоюзными трусами..., — хозяин был профессиональным психологом и умел воздействовать на чужое сознание...

Котэ распахнул дверь, и вся компания — в ней были и дамы — чинно сидевшие за столом, разумеется, вполне одетая,

хотя и не во фраках, встретила его аплодисментами. Впрочем дружные рукоплескания предназначались не голому Котэ, а хозяину дома: он выиграл пари, пообещав собравшимся, что сумеет внушить своему другу столь, казалось бы, нелепую идею — ввалиться к столу голым. Человек - внушаем.

И теперь, прежде чем шагнуть в ванну на помощь Наташе, Алексей Васильевич в мгновение ока разоблачился и, смеясь, перешагнул порог. Наташа сидела в воде, прикрыв плечи мохнатым полотенцем и, увидев Алексея Васильевича, так сказать в полной боевой готовности, смогла произнести лишь одно словечко: однако...

Впрочем, большой любовной игры в романтическом стиле не случилось: потешились и разошлись, не без удовольствия вспоминая — надо же, как получилось!..

Как и прежде Наташа время от времени появлялась у Лены, обычно она приходила под прикрытием и объявляла с порога:

— Знакомьтесь, мой новый обожатель по кличке Аркадий...

Иногда, вероятно, чтобы доставить удовольствие Алексею Васильевичу, она несколько видоизменяла вступительный текст: — А я, извините, не одна, прошу любить и жаловать моего ведомого Семена Исаевича, можно короче — Сему...

Наташины ведомые бывали обычно крепкими ребятами в возрасте около тридцати лет, более или менее нагловатыми, не слишком испорченными воспитанием. Разговоры во время этих посещений, на взгляд Алексея Васильевича, велись самые нелепые, но он не покидал «зала заседаний», не прятался в своей комнате: хотел понять - что же это за публика явилась сменять его поколение?

Один из последних Наташиных обожателей весьма упитанный рослый Кирилл, он же Кирибор (от Кирилла Борисовича), скинув темно-красный пиджак с золотыми пуговицами — ему было жарко, — принялся толковать о новейших исследованиях «конкретно доказывающих всем, как бы и не верящим, о существовании жизни после смерти».

— Простите, — деликатно перебил его Алексей Васильевич, — вы сказали? «как бы не верящим», так я не понял, что и кому доказала наука?

— Еще древние знали — вот, человек... да? Фактически он отжил свой срок, ну, как бы сказать, в человеческом образе... и умер. Понятно? А через энное число лет возвращается в новом образе...

— Например, попугаем — ехидно поинтересовался Алексей Васильевич. — Может такое быть?

— Не исключено... - И тут в разговор вступила Наташа. Ее чрезвычайно занимали сведения, связанные с телепатией и летающими неопознанными объектами...

Алексею Васильевичу как-то сразу сделалось вдруг смертельно скучно. Все эти сомнительные открытия он называл обычно шаманством и в компании своих сверстников, вообще - единомышленников, говаривал, примерно, так. Жизнь работой ставится, а не ворожкой и шаманством. Не люблю юродивых и поповствующих не переносу, Вот на старости лет дважды перечитал от корки до корки евангелие — последние волосы и те дыбом встают! Не убий, говорят, а кругом в этом же самом Евангелии не просто убиение, а сплошное мучительство...

— Простите, Кирилл Борисович, а вы лично в чудеса верите? — деликатно поинтересовался Алексей Васильевич, и пока Кирибор нес какую-то ерунду, переставил свой стул к углу стола и попросил:

— Позвольте вашу ручку, молодой человек.

Наташин обожатель с готовностью протянул раскрытую ладонь, очевидно ожидая гаданье по линиям руки, но услышал:

— Нет-нет, на локоточек, пожалуйста, поставьте ручку... Вот так... Попробуем?

Кирилл Борисович оказался куда сильнее, чем можно было ожидать, Алексей Васильевич это сразу, по захвату почувствовал, и все в нем всколыхнулось боевым задором, незря он был в свое время азартным и хитрым воздушным бойцом. До сих пор он гордился тем, как переиграл в честном воздушном бою своего последнего противника. Небо в тот день было подернуто противной дымкой — вроде и не густая, а видимость — хуже не придумаешь. Алексей Васильевич поздновато заметил атаковавший его «мессершмитт», тот не спешил открывать огонь, шел и шел на сближение,

видимо, намереваясь расстрелять Стельмаха в упор. Мгновенно оцепив обстановку, Алексей Васильевич резко убрал газ, рискованно оцетинился посадочными щитками, сунул ногу до отказа в сторону, еще и шасси выпустил, и противник, никак не ожидавший такого, проскочил атакуемого, подставив ему свой хвост.

Надо разозлиться... как следует разозлиться... в любой схватке это важно... Его нынешний противник, этот краснопиджачный бугай, что сидел набычившись за столом, ненависти у Алексея Васильевича не вызывал... Тут требовалось, очевидно, изменить тактику... да-да-да... И Алексей Васильевич стал дышать притворно прерывисто и часто, он покраснел лицом. Всполошилась Лена:

— Сейчас же прекрати, дед! Хочешь чтобы тебя кондрашкахватила... Хватит!

Алексей Васильевич поглядел в глаза противника и, понося того последними словами, разумеется, про себя, мысленно, обнаружил едва уловимое трепетание его зрачков. «Ну, сука ржавая, ну сейчас я тебя натурально сделаю». И Алексей Васильевич на ничтожное мгновение ослабил давление на руку Кибора. Не оценив коварства старика, тот, выражаясь по-авиационному, включил форсаж и... выдохся. Распластав чужую руку на столе, Алексей Васильевич, обращаясь исключительно к Наташе, прокомментировал:

— Рановато, подруга, твой обожатель кончил, мог бы вполне еще малость продержаться, но... И теперь я позволю себе сказать: он пошлый болтун, твой ведомый, ботало... — С этими словами Алексей Васильевич откланялся и удалился в свою комнату, где обнаружил спящего на дедовом диване не раздетого Тимошу. У самой подушки лежал старинный ветрочет, навигационная линейка и наколенный планшет- его любимые игрушки, бывшие некогда «табельным» имуществом Алексея Васильевича.

Не нарушая ночного полета внука, дед стащил с него башмаки и уселся в кресло. Его донимали мысли, непостижимым образом связывавшие день нынешний со временем давно минувшим. Когда-то ему внушали: пионеры - не плачут;

позже это подразумевалось само собой — летчики тем более не плачут... А ведь и тем, и другим случалось ронять слезы...

Уже донашивая свои последние подполковничьи погоны, Алексей Васильевич совершенно случайно попал в Питер — перегнал, как помнилось, старенький Як-11 в капитальный ремонт, машину учебно-тренировочную, старыми летчиками всерьез не воспринимавшуюся. Сдав самолет ремонтникам, с парашютным чехлом в руках, в чехол он запихал еще и личные свои вещи, брел Алексей Васильевич вдоль Невского и соображал, где бы ему поесть, прежде, чем заняться билетом на Москву.

Приглядев рестораник не из шикарных, Стельмах перешагнул порог и увидел: комендантский патруль во главе со старшим лейтенантом-наземником пытается эвакуировать из заведения тяжело хмельного собрата-авиатора, во всяком случае, на выводимом была кожаная летная куртка — нарушение формы одежды в городе! — как немедленно сообразил Алексей Васильевич: он сам был точно в такой же куртке.

- Старшой, оставь этого придурка в покое! — Козырнул, взмахнул парашютной сумкой Алексей Васильевич и представился! — Гвардии подполковник Стельмах. — Я — за ним, а вы — свободны!

Как ни странно, атака удалась, патруль без лишних слов удалился. Алексей Васильевич, сунув швейцару убедительную купюру, получил возможность запихать предполагаемого коллегу в крошечную служебную каморку. Судя по извлеченным из кармана документам, перед ним был капитан Павлюк Илья Владимирович, военный летчик первого класса командир корабля... Швейцар сшустрил — приволок пузырек с нашатырным спиртом и с чисто профессиональной расторопностью помог привести капитана в относительно вменяемое состояние. Едва осознав, что к чему, капитан было ринулся целоваться со Стельмахом, но Алексей Васильевич не позволил никаких нежностей:

— Не придуривайся, капитан! Докладывай толком, что случилось?

— Слушаюсь! Прихожу из Полтавы... вчера... на Ан-10. Понял? В Иркутск движки из ремонта притаранил... Понял? Начштаба велит: чеши срочно в Москву... Что такое? Пакет немедленно... - и тут почти пришедший в себя капитан внезапно заплакал, заплакал, как ребенок навзрыд, взхлеб...

— Ты что, Павлюк? Ты по какому вопросу плачешь? — не слишком удачно вспомнив Чуковского, спросил Стельмах.

- Па-а-акет вези! А в па-а-акете — сапоги... Этой суке первому заму — са-а-апоги в Москве понадобились. Гонят Ан-10, экипаж без отдыха, только из Полтавы пришли...

С превеликим трудом Алексей Васильевич разобрался в ситуации. Когда замордованный экипаж Павлюка прибыл в Москву и приземлился по команде диспетчерской службы не на том аэродрома, куда был заявлен, а — в Домодедове, его, понятно, никто не встретил. Павлюк отправил второго пилота с пакетом в город. Пока тот разыскивал адресата, времечко — тик-так... И бедный пилотяга вместо благодарности за усердие, схлопотал великий втык: «Опоздали! Разгильдяи! Я с вами еще дома разберусь». Оказалась посвящение вчерашнего полковника в генералы по вине экипажа Павлюка прошло без сапог... Без сапог с особенными голенищами, состроенными лучшим сапожных дел мастером Иркутска. Павлюку было приказано убираться восвояси. И тут капитан взбунтовался: порожняком не полечу!

— Загнали, гады, в Питер. Понял? Вроде тут есть груз, а тут на самом деле — хрен, а не груз. Завтра командировка кончается. Груза нет... денег тоже...

— Прожил денежки с горя, ясно, — заявил Алексей Васильевич. - И плачешь... жалеешь себя! Хорош ты гусь, Павлюк.

— Разве я для своего удовольствия пил... старался, чтобы груз нашли... Вот сколько телефонов и фамилий у меня тут записаны... Все: «да-да!», обещают... — С этими словами Павлюк протянул бланк сметного листа, исписанного координатами разных инстанций, от которых зависело дело. Поразмышляв малость, Стельмах пошел к телефону.

— Латкина мне... Я сказал — Латкина! Латкин! Это — Стельмах. Почему борт Павлюка до сих пор не загружен?

Подожди, подожди... Кто виноват — оставь на потом. Скажи: когда, слышишь, когда загрузишь? Или Грошеву позвонить?! Ну-ну, меньше слов, Латкин. Назначаю вылет Павлюку на пять тридцать, попробуй не уложиться. Ты майором сколько ходишь? Хочешь еще три года походить? Стельмах слов на ветер не бросает. Все.

В шесть сорок, с опозданием всего на один час и десять минут Ан-10 оторвался от питерской земли с половинной загрузкой, остальную часть предстояло забрать в Чкаловской, под Москвой. Стельмах был доволен: сумел потряхнуть стариной и понаделать шороху, не хуже, чем в молодые годы сработал. Небось теперь диспетчеры на ушах стоят, гадают — а, собственно, кто такой Стельмах? Бараны, Гоголя читать надо!..

На середине маршрута, на траверзе Бологого, Павлюк, полностью прочухавшись, спросил:

— Не понимаю, как вы смогли врачу мозги закрутить, что он штампик приклепнул?

— Очень просто. Врать никогда не надо! Правда сильнее вранья. Я сказал: доктор, извините, командир корабля в жопу пьян, мы сложили его на чехлах в салоне, я сам пилотировать буду. Доктор видит — подполковник, летные крылышки на груди — первый класс, смерил мне давление... Доктор тоже, между прочим, человек, ему спать охота. Вот и все... Никакого вранья. Люди внушаемы, Павлюк!

Вероятно в знак благодарности Павлюк пригласил Алексея Васильевича к штурвалу. Пропилотировав с полчаса, кстати сказать, вполне сносно (истребитель все-таки!) он поднялся с командирского сиденья, поблагодарил экипаж за оказанное доверие и выразил соболезнование Павлюку: «Ну, ребята, у меня нет слов, правда, нет слов, чтобы выразить вам сочувствие — каждый день пилить на такой глубине...»

Впрочем, на аэродроме в Чкаловской они расстались вполне дружески, Павлюк долго тряс руку Алексею Васильевичу, благодарил за выручку и особенно за урок — «как эту штабную шелупонь прищучивать, за хобот брать: «Кто гово-

рит? Ах, тебе надо знать — кто?! Павлюк говорит! Давай быстренько — одна нога здесь, другая — там...»

В тот год скатывание в зиму началось много раньше обычного. Утрами заметно подмораживало и ветер старательно выметал улицы, гонял опавшие листья. А вот снега все не было и не было. Алексей Васильевич расстраивался: его дожимала забота — поставить Тимошу на настоящие лыжи с жесткими креплениями. Лыжи и ботинки он сумел заполучить из Праги: в Москве такими маленькими ботинками с широкими рантами не торговали. Лыжи были подготовлены, ботинки уже не один раз примерены, а снег, как назло, не шел и не шел.

За неделю до Нового года позвонил исчезнувший из поля зрения Леонтьев. Иван Павлович впервые обратился к Алексею Васильевичу по имени и сказал:

— Не удивляйся, Алексей, что спешу тебя поздравить с наступающим: меня в больнице запечатали...

Алексей Васильевич попытался выяснить, в какой больнице он лежит, с каким диагнозом, чем можно ему помочь, но Леонтьев перебил:

— Алексей, друг милый, не пыли словами. Ничего не надо. Звоню попрощаться. Хорошо я на этом свете поприбавал, чего и тебе желаю... Умру я на днях, на этой неделе обязательно. Хорошо бы без кокетства помереть. Вот и все, Алексей, конец связи...

— Что с тобой, дед? — всполошилась Лена. — Тебе худо?

— Пожалуй, и так можно сказать... — И он передал только что оборвавшийся разговор с Леонтьевым. А самого не покидала странная на первый взгляд мысль Ивана Павловича: хорошо бы без кокетства помереть.

Поздно вечером снег внезапно перешел в решительное наступление — повалил густо, вздыбливаясь в сугробы. За какой-то час город сделался белым. Задыхаясь от волнения, Тимоша приступил к деду:

— Завтра едем, да? Деда, прямо с утра — в Измайлово? *Чего ты молчишь, деда?*

— Нет, Тимоша, завтра не получится нам поехать: кровь из носа, а я должен разыскать и повидать Ивана Павловича... Это не дело — нельзя человеку помирать в одиночестве. А кроме того, мне кажется, что завтра с утра будет оттепель, возможно даже с дождем...

Тимоша попытался было пустить слезу, но моментально сообразил — дед не разжалобится, на уступки не пойдет и тогда он обхватил ногу старика; прижался к деду всем своим почти невесомым телом... И случилось, с точки зрения Тимоши, великое чудо!

— Та-ак! — сказал дед, поглядел на часы. — Время сейчас четверть десятого. Это, конечно, не дело, но... двадцать минут на сборы, полчаса на первую примерку к снегу. Кругом все завалило, нам двора на сегодня хватит. Быстро! Открываем сезон больших лыж, Тимофей Георгиевич...

А снег шел и шел, будто он и не прекращался с той далекой военной поры, когда Лешка Стельмах, летчик Карельского фронта, был подбит зениткой. Он протянул на восток, сколько смог и удачно приткнулся на краю замерзшего болота в самой глухомани. Алексей принял решение пробиваться к своим: с воздуха его вряд ли сумеют обнаружить, надеяться на это нельзя... Он шел уже долго и трудно, моля об одном — хоть бы уж кончился этот проклятый снегопад, заметавший следы, и это было Алексею Васильевичу на руку... Наконец он увидел дорогу, пересекавшую реку. Подумал: надо отдохнуть и понаблюдать за движением. Сплошной линии фронта тут не было — это он знал точно, но все равно нельзя лезть на рожон. Он засел в придорожном густом ельничке, соображая, что может означать эта вселенская тишина и заброшенность. Время едва волочилось. Алексею начало казаться, что его сиденье в ельничке никогда вообще не кончится, как вдруг на дороге, на взгорке замаячила темная точка, она двигалась бесшумно, довольно быстро и очень плавно. Лыжник — сообразил Алексей и подумал: «Он — один, я — один. Стрелять? Ножом? А промахнусь или осечка? Людей резать не умею, не обучен... Тут надо наверняка, чтобы взять лыжи... Упустить шанс невозможно». И Стельмах подполз к самой дороге. Он ждал.

Сперва показалась фуражка с длинным козырьком и вязаными наушниками. Через плечо лыжника была перекинута большая брезентовая сумка. На откидном клапане золотились два окрещенных почтарьских рожка... Алексей шагнул на дорогу и крикнул!

— Хальт!

Лыжник остановился. На Стельмаха смотрели голубые, откровенно перепуганные глаза. Финн, понял Алексей. Взмахнув для большей убедительности пистолетом, показал на лыжи и велел:

— Гиб! Шнель!

Лыжи были первоклассные с полужестким пяточным креплением. На таких, — подумал Алексей, — можно дать духу!» Он взял воткнутые в снег палки и велел почтальону разуваться. Ботинки оказались, к счастью, немного великоваты. Что с самим делать? Война, конечно, все опишет, но вот так застрелить невооруженного... И тут Алексея осенило: он отстегнул с ремня флягу, отвинтил колпачок приказал:

— Тринк! — и сразу! — Нох! Шнель...

Спирт был почти не разведенный, и почтарь осел как-то сразу, а Стельмах двинул в путь. Теперь, когда он ходко передвигался на лыжах, появилась надежда — проскочу! Но к ночи Алексей совершенно обезножил. В детстве он много читал про путешествия и путешественников. Из воспоминаний Амундсена он знал, что человек может пережить любую арктическую бурю в снежном иглу, домике, сложенном из снежных кирпичей. Но ни времени, ни сил строить иглу у него не было. Он разгреб под корнями упавшей ели яму, навалил в нее сколько смог наломать лапника, и повалился в пахучую хвою... Проспал недолго: его поднял холод. Побегал, помахал руками, подумал: «А ведь я вполне мог убиться, когда сядил на болото... И перехватить меня могли... а почтальон мог оказаться вовсе не почтальоном, а профессионалом-разведчиком, не стал бы со мной миндальничать, пришел без урызений совести. Пожалуй, пока не замерз, рискну еще раз...» Он развел костерик. С теплом к нему медленно стали возвращаться силы. В предрассветную пору он снова пошел на вос-

ток. Кошмарно медленно тянулось время, а озеро, к которому он рассчитывал выйти, все не показывалось, и последний тягун едва не доконал Алексея. Спазмом свело сухое горло. Он набил в рот снега, но от этого деревенели челюсти, а дыхание не становилось свободнее. Тягун все-таки кончился, и за редкими елочками угадывалась береговая черта озера, кажется, он проскочил. Не успел подумать: «А там — свои», как в спину уткнулось что-то жесткое, и Алексей услышал тихий, с украинским выговором голос:

— Хенде хох, падла!

— Ах, мать твою, — обалдевая от счастья, выговорил Алексей. — Скорее бери меня в плен... скорее! Гвардия умирает, но не сдается, хватай меня сам... Я рук не подниму!

Пленивший Стельмаха старшина Доленко был откровенно разочарован: он шел за языком, а получилось... Впрочем, и летчика привести в часть совсем не так уж плохо. «Шосбитые летаки под каждым кустом ховаются?..»

Перед тем, как перейти под опеку офицеров смерша, Стельмах успел подарить старшине Доленко свои трофейные лыжи и самодельный, из ленты-расчалки выточенный нож с роскошной наборной ручкой. Это не табельное холодное оружие высоко ценилось в авиации и еще выше — в наземных войсках...

Теперь Алексей Васильевич вышел с Тимошей на первый снег, и старик подумал: пусть все и говорят — жизнь прожить — не поле перейти, но я давненько понял, чтобы жизнь одолеть и поле перейти надо! Каждому свое...»

Снегопад, как внезапно начался, так же и неожиданно утих. Воздух будто заменили, двор пах чистотой, снегом, дышалось непривычно легко. Снег искрился и действовал на Стельмаха умиротворяюще. А Тимоша сопел, старался скользить и тянуть шаг и держать равновесие без палок, как учил его дед.

Алексей Васильевич смотрел, как старательно исполняет его наставления Тимоша и невольно умилялся: «Господи, как же ему хочется быть уже большим, взрослым, сильным... И, дуралей, не понимает — лучшего времени у него ведь не будет! Только Тимофей не должен знать об этом. Правильная жизнь — ди-

намична, если ты не сопротивляешься среде и обстоятельствам, жизни не бывает, в лучшем случае — существование».

Алексей Васильевич поглядел на часы. Ого! Скоро одиннадцать.

- Заканчиваем, Тимоша. Пора домой. Приготовься — мама нас обязательно наругает, но мы не будем возражать. Договорились?

И они побрели к своему подъезду, очень довольные друг другом.

Лена имела привычку где-то во второй половине зимы устраивать, как она говорила, генеральную уборку. В тот день полагалось вытаскивать на снег ковры, половики, одеяла и матрацы, вымораживать мягкую мебель. Алексею Васильевичу Лены генеральные уборки не нравились: есть же в доме и пылесос, и электрический полотер... двадцатый век на исходе, черт возьми, пора бы уже и отказаться от прабабушкиной методики. Но уборки он терпел и к бедламному этому дню относился спокойно: жалел Лену, хочется ей, пусть тешится. Впрочем порядок и чистоту в своей комнате он поддерживал сам, придерживаясь особых правил, сложившихся не вдруг. Он не любил ковров, полагал, что пол должен быть непременно деревянным, радующим глаз своей первозданной чистотой. Его паркет блестел так, что в нем отражался свет люстры. Вещей Алексей Васильевич держал мало — никаких безделушек, если не считать Двух — трех дорогих самолетных моделей, в его комнате не было. Гардероб не отличался разнообразием — два костюма, два свитера, две кожаные куртки и расхожие брюки вместе с бельем помещались в одном стенном шкафу, который он давным-давно собственноручно переделал на свой вкус. Лена окрестила отцовское жилье берлогой, хотя на самом деле оно скорее напоминало больничную палату или, может быть, камеру-одиночку.

Алексей Васильевич всегда старался самым энергичным образом помогать Лене в ее домашних хлопотах и заботах, но это Лену не радовало:

- Прекрати, дед: у тебя — сердце, у тебя — давление!..

- Нормальная вещь: без сердца и без давления какая может быть житуха?

— Хватит! — Не отступалась Лена, — ты делаешься совершенно невозможным, дед.

— И это тоже нормально: все старики кажутся молодым невозможными. Терпи...

Кто радовался генеральной уборке, так это Тимоша: в этот день ему не возбранялось переворачивать вверх ногами весь свой уголок. По выражению Алексея Васильевича, Тимоша занимался ревизией.

— Тимоха, ты ревизию игрушек закончил? — Серьезным тоном запрашивал внука дед. — Которые в ремонт отложил?

— Долго ты еще будешь в шкафу ковыряться? — Спрашивала Лена, — ревизор копучий...

Под вечер, уставшие и умиротворенные сознанием — дело сделано, отужинав и напившись чаю, все разбрелись по своим углам. На этот раз Алексей Васильевич уселся в кресло и принялся перелистывать свою очень старую записную книжку, обнаруженную Леной в давно заброшенных нотах. Впервые Алексей Васильевич подумал: «Сколько же телефонных номеров помечены скорбными крестиками и как много крестиков следовало бы добавить в эту забытую книжку?» Имен умерших друзей, знакомых он никогда в книжке не вычеркивал, он все-речь верил — пока о человеке помнят, пока хоть какой-то след существует, он, этот человек, еще не вполне убыл. Увы, уби-вших, судя по найденной книжке, было, пожалуй, побольше, чем присутствующих. Но считать он не стал: бесполезная статисти-ка... И тут, скользая взглядом по аккуратным строчкам, он уви-дел: «Зоя Черноватая...» и пришел в полнейшее изумление — откуда, когда и как попал к нему ее телефон? Этого он совер-шенно не помнил. На заре туманной юности, они были сосе-дями по даче. В ту пору мальчишки только-только начинали ощущать себя мужчинами и стали, естественно, проявлять по-вышенный интерес к представительницам возможно лучшей половины человечества. Не став еще джентльменом, Алешка попался на пошлом подглядывании за Зойкой, попался у стен-ки отдельно стоявшего маленького домика, окруженного зарос-лями дикой малины. Сцапала его «на месте преступления» сама Зойка. Была она года на три старше и, вероятно, кое в каких от-

ношениях значительно просвещенной. Она уставилась прямым взглядом в Алешкины бегающие с перепугу глазенки и спросила, что именно он хотел увидеть, заглядывая в щелку? Не получив, понятно, никакого вразумительного ответа.

Зойка сгрэбла Алешку в охапку и потащила к расположенной по близости баньке. Алешка отчаянно сопротивлялся, пытаясь вырваться и удрать, но рослая Зойка была сильнее.

— Да не брыкайся, Леший, — говорила она вполне миролюбиво, — Раз тебе интересно, я могу показать... сама... мне не жалко.

И показала. Правда, от жаркого волнения, — от пота, застывшего глаза, Алешка мало что разглядел в подробностях, а когда бедовая Зойка предложила — можешь потрогать, только тихонько, Леший, — он и вовсе потерял всякий контроль над собственным телом.

И вот в старой телефонной книжке записано — «Зоя Черноватая...» Прикинув сколько же с тех пор — на даче в Удельной — минуло лет, Алексей Васильевич, сам того не ожидая, засмеялся: Зое Черноватой, если она жива, должно быть да-а-алеко за семьдесят... Что бы она сказала, напомним ей: "Если тебе интересно, пожалуйста, мне не жалко, могу показать...". Вообразив подобную сцену в лицах, он расхохотался во всю мощь. В комнату вошла Лена:

— Что случилось?

— Ничего... ты не поймешь... Это специфически мужицкое...

Лена внимательно оглядела комнату, но придаться было не к чему. Она скользнула пальцем по самолетной модели, распластавшей крылышки над рабочим столом — ни пылинки. словно дотошный служака-старшина распахнула дверку шкафа: синий костюм — правофланговым, за ним — серый, дальше черная и потрепанная коричневая куртки... На левом фланге появилось нечто новое — застиранный, бывший когда-то синим летный комбинезон.

- А это что за старье?

- Летний комбинезон, хабэбэу... хлопчатобумажный бывший в употреблении... Образца тридцать шестого года...

- Откуда?

-
- Достал. Кто ищет, тот всегда находит.
— Ну, ты даешь, дед! На что тебе такое старье?
— Нужен, Лена, я знаю...

Они не заметили, когда появился Тимоша, он стоял в дверях и внимательно прислушивался к разговору взрослых.

- Нет, серьезно, для чего тебе эти лохмотья?
— Деда хочет, чтобы его похоронили в этом старом комбесе, — пояснил Тимоша. — Он в таком еще в аэроклубе летал.
— Это что ж, он тебе сам объяснил — дед твой?
— Зачем? Он по телефону говорил Ивану Павловичу, а я слышал.

Не скрывая своего возмущения, откровенно чертыхаясь, Лена поспешила покинуть апартаменты отца, а Тимоша, искривив глаза, спросил:

- Чего это она, деда?
— Молодые похоронных разговоров не любят, брат. Наверное, правильно — куда им спешить?..

— А разве она еще молодая? — поинтересовался Тимоша.

Ему было лет пять, когда Алексей Васильевич услышал анекдот из разряда «бородатых»: офицер ругает денщика за плохо вычищенные сапоги — носки блестят, а задники грязные. Денщик оправдывается: «Дык, ваше благородие, сзади не видать!» Малыш Алеша не очень еще понимал, кто такой офицер, кто — денщик, однако главное в немудреной байке уловил: показуха — плохое дело, стыдное. Спустя, можно сказать, целую жизнь подполковник в отставке, оценивая свой армейский путь, говорил:

— Все я в армии готов был стерпеть ради полетов. Летал — будто праздновал всю дорогу! От чего только воротило — от показухи. Никаких тормозов не хватало...

Он был еще курсантом, когда к приезду высокого начальства была дана команда навести полный блеск в гарнизоне. Первым делом вымыли полы, вымыли окна, идеально заправили койки, но этого оказалось мало. Старшина велел причесать ворсистые одеяла шашечками, глянешь против света — не одеяло, а форменная шахматная доска видится... Во всех этих приготовлениях курсант Стельмах принимал участие: куда

было деваться, раз приказ. Но когда велели покрасить пожухшие листья сирени на кустах, обрамлявших плац, покрасить едучим пронзительно зеленым эмалитом, Алексей обозвал затею идиотизмом и участвовать в такой работе отказался. Результат незамедлительно был объявлен: пять суток простого ареста. Но тем все не кончилось. Высокий начальник оказался дотошным и въедливым. Он самолично осмотрел пищеблок и устроил разнос всей службе тыла, найдя замеченный в укромные уголки мусор, ему не понравилось, как моется посуда, он возмутился сальными ложками. После пищеблока инспектирующий начальник появился на складах материально-технического обеспечения, он не пропустил санитарной части и под занавес, добрался до гарнизонной гауптвахты. На гауптвахте сидело пятеро, у каждого полковник спрашивал сколько суток тому осталось досиживать, за что попал, есть ли претензии? Когда очередь дошла до курсанта Стельмаха, тот на вопрос, за что наказан, ответил на манер бравого солдата Швейка:

— Так что разрешите доложить, — за язык!

— В каком смысле?

— Сказал: каким же дураком надо считать начальника, чтобы к его приезду сирень красить эмалитом и полагать, будто он того не заметит... Пять суток отвесили, сутки отсидел уже...

Начальник молча покинул гауптвахту. Но к вечеру Стельмаха выпустили на волю, хотя, сами понимаем, его откровенность перед высоким начальником Алексею в актив не записали. А ведь выкрашенные эмалитом листья были новее не исключительным случаем, — бывало и сосновые иголки с плаца вручную убирали — поштучно! А еще припоминалось, как заезжий генерал глубокомысленно заметил: «Дерево должно быть деревянным...», и весь личный состав сдирает масляную краску с табуреток — скребли и шкурили до рассвета... Припадки дикого подхалимства повторялись с четкой последовательностью — едет комиссия! Аврал!

Однажды показывали новую материальную часть наземникам. Пояснения давал лично инженер дивизии. Один из гостей все норовил обнаружить беспорядок, как бы невзначай

он проводил носовым платком по плоскостям, по стойкам шасси. Платок, конечно, чище не становился, но и на большое безобразие не указывал, пока чиновный придурок не сунул палец в выхлопной патрубок... Состарившийся Стельмах, вспоминая эту глупую сцену, возмущался не столько тупым служакой-пехотинцем — дураки они и есть дураки, всюду найдутся — сколько инженером его родной дивизии, тем, как он отреагировал на выходку торжествовавшего дикаря:

— Сегодня же накажу механика, лично наложу взыскание на разгильдяя...

С годами Стельмах не становился терпимее.

— Понимаю, армии нужны не столько Лобачевские или Сахаровы, сколько старательные исполнители. Согласен. И без дисциплины в вооруженных силах нельзя. Тоже согласен. Но для чего культивировать показуху?

Когда-то командир эскадрильи, опальный герой великой войны научил и приохотил Алексея летать в таком плотном строю, что плоскость ведомого располагалась между плоскостью и стабилизатором ведущего. Алексей не только удерживался на месте в горизонтальном полете, но и маневрировал в паре, выполнял фигуры пилотажа.

Командира эскадрильи ругали: безобразничаешь, нарушаешь, рискуешь без необходимости, самовольничаешь, кому нужна такая показуха? И молодой, и постаревший с годами Стельмах *такую* показуху защищал о пеной у рта: это — не пыль в глаза... этому научиться надо, сто потов пролив, надрожавшись в страхе... Риск? Ясно — риск! Но только в рискованных полетах и растет настоящая уверенность в себе, рождается самоуважение. Человек — это надо знать! — способен на куда большее, чем предполагает.

Летел как-то Алексей Васильевич, возвращаясь из отпуска, пассажиром на аэрофлотовском Ил-12. Место ему досталось в самом хвосте. Вскоре после взлета он задремал. Это было странное состояние — от ближайшего окружения он полностью отключился, а каждое колебание самолета фиксировал моментально. В какой-то момент равномерный гул

двигателей его убаюкал и он вроде провалился в настоящий сон, поэтому не сразу ощутил чужую руку на своем плече, не вдруг услышал и осознал, обращенные к нему слова:

— Извините, вы из летного состава? Вас провожали люди в авиационной форме, мы обратили внимание...

— Л что надо?

— Вы случайно не летчик? — продолжала спрашивать стюардесса. Она не повышала голоса и старалась держаться так, чтобы не привлекать к себе внимания пассажиров.

— Летчик... и совсем даже не случайно. А что надо?

— Экипаж просит вас пройти в пилотскую кабину.

Алексей Васильевич поднялся со своего места и, не очень понимая, кому и для чего он мог понадобиться, прошагал вдоль прохода.

В пилотской кабине творилось нечто более, чем странное. Оба летчика — командир корабля и второй пилот — находились в полусознании, их скрутило почти одновременно. Распоряжался всем бортмеханик. Машина шла на автопилоте. Земле доложили: похоже на острое пищевое отравление. Командир и второй пилот обедали вместе, не в аэропорту, а в городе...

— Чем могу служить? — спросил Алексей Васильевич, еще не полностью оценив обстановку, но сообразив — позвали его не просто так.

Нужно было посадить машину в Краснодаре. Экипаж опасался за жизнь летчиков. Земля обещала всяческую помощь. Входя в неожиданную роль, Стельмах честно признался — на двухмоторных самолетах в жизни не летал... — и тут же заинтересовался у бортмеханика:

— Автопилот выключить сможешь? Режим захода, хотя бы скорости знаешь? Щитки, шасси — выпустишь? — И, получив утвердительные ответы на все свои вопросы, как бы подвел итог: — Бог не выдаст, свинья не съест. Рискнем. — С этими словами он уселся в пустое пилотское кресло, примерился к штурвалу и педалям, обведя приборную доску взглядом, и — откуда что берется! — уверенно скомандовал: — Перехожу на ручное управление, бортач, автопилот выключить! Штурман, курс подхода?!

Первое ощущение, после того, как он взял машину в руки, было: ну-у-у, корова... тяжелая и тупая... Он приказал себе: скорость не терять! Запросил у бортмеханика, где триммер? Подумал: летим и не падаем... уже хорошо... Скорость!

Старалась земля, заводя терпящий бедствие Ил-12 на посадку. Затаил дыхание экипаж, понимая — главное впереди, главное — посадка... Пассажирам объявили: «По техническим причинам производим посадку в Краснодаре...» Публике это, конечно, не понравилось, но жаловаться, во всяком случае, в данный момент было некому.

Довольно скоро Стельмах приспособился к кораблю и пилотировал по оценке самого экипажа, летавшего с разными летчиками, вполне сносно. Хоть Федот был и не тот, он оказался все же молодцом — и машину посадил вполне благополучно. В суете, возникшей после приземления и заруливания, когда первыми эвакуировали с борта заболевших летчиков, пока умиряли возмущавшихся пассажиров, Алексею Васильевичу удалось незаметно улизнуть. Ему удалось еще и отметить билет в транзитной кассе, чтобы улететь с попутным бортом. Он летел дальше и радовался — теперь уже никто его не заставит сочинять объяснительную записку, описывая как и почему все происходило... Позже этот, не занесенный в его летную книжку случайный полет на Ил-12, дал Стельмаху основание уверенно заявлять: если ты стоящий летчик, а не прощелыга, на чем летать — особого значения не имеет. Впрочем, о том, как он полтора часа побыл в роли командира пассажирского корабля, Алексей Васильевич мало кому рассказывал. Могли бы не поверить, что тогда?

Традиции бывают разные, чего душой кривить, к числу не самых лучших надо, наверное, отнести и такую — коль в описании жизни летчика не изображено, как горит самолет, как машина не выходит из штопора, если на экипаж не нападает террорист-угонщик, словом, если не случается чего-то из рода вон выходящего, то не стоило и писать! А ведь на самом деле на сколько тысяч вполне благополучных, так сказать тихих полетов — без пожара, без отказа управления, без вынужденной по-

садки — приходится один с чрезвычайной ситуацией? Спросите об этом у старых летчиков. Стельмах провел в воздухе больше трех с половиной тысяч часов — для летчика-истребителя это порядочно — он выполнил множество посадок днем — в нормальных и плохих погодных условиях; у него набрался солидный ночной налет, и он вполне мог припомнить, как воспринимает летчик отказ рации, например, что он чувствует, когда начинает вдруг капризничать двигатель или ни с того вроде ни с сего туманом закрывает посадочную полосу, а горячего остается всего ничего, уже горит красная лампочка, угрожая: садись, пока не упал!.. Но почему-то Алексею Васильевичу никогда не снились аварийные сны. Напротив, был у него один вполне благополучный сон, так сказать, сон-подарок, повторявшийся время от времени, к сожалению, не слишком часто.

Ему снилось: ночь переваливает во вторую половину: Безлунье, чернотища, ни единой звездочки на небе не разглядеть: облачность десять баллов. Он взлетает и сразу же, перейдя в набор высоты, приклеивается взглядом к приборам. Человек так устроен, не видя горизонта, очень быстро теряет пространственное представление, его начинают мучить иллюзии — то возникает ощущение крена, то кажется, будто машина сейчас окажется на спине — в перевернутом полете, В слепом полете нельзя отрываться от приборов, ни в коем случае нельзя доверять собственным чувствам, иначе — беда. На приборной доске установлен авиагоризонт, с ним соседствуют указатель скорости, высотомер и вариометр. Вкупе с другими приборами они позволяют пилоту строго сохранять назначенный режим полета, осмысленно перемещаясь в пространстве.

Итак, Алексей Васильевич оторвался во сне от земли, убрал шасси и окунулся в непроглядную черноту облачной ночи. Теперь его жизнь держалась на кончиках тоненьких приборных стрелочек, подсвеченных ультрафиолетовыми излучателями. Игрушечный самолетик-силуэт в авиагоризонте показывал: набираем высоту, вариометр подтверждал: резво уходим от земли, и высотомер показывал, как далеко они — Стельмах и машина — оторвались уже от аэродромного бетона.

И всякий раз Алексея Васильевича настигала в его бар-

хатном спокойном сне легкая тревога, может быть предчувствие — чернота должна вот-вот кончиться, и, действительно, машина всегда внезапно вырывалась из облачных объятий, над головой обнаруживались звездные россыпи удивительной красоты, и надо было сдерживаться, чтобы не поддаться колдовскому обаянию звездного свода, не отвлечься от верных приборов, не забыть — ночь коварна.

Когда кончались облака, восточный окаем светлел, обозначался еще не вполне четко линией горизонта. Следом вспыхивали сперва слабые голубоватые всполохи, чуть позже появлялось красно-фиолетовое свечение, оно медленно, торжественно расплывалось и быстро светлело. Тьма еще сопротивлялась, но звезды начинали тускнеть и постепенно гаснуть, а горизонт очерчивался все отчетливее, и красно-фиолетовое свечение, бледнея, переходило в оранжево-красное словно зарево далекого пожара, и странным образом синело, пока не наливалось молодой яркой голубизной, освещаясь золотой горбушечкой солнца, стремительно восходившего все выше, превращаясь в золотой, сверкающий диск. Тот сон был тревожным и праздничным. Сон в точности передавал реалии однажды пережитого восхода и, в отличие от яви, дополнялся странными, не свойственными в дневное время мыслями о вечности, о занебесье, откуда все, возможно, пришло и куда все, не исключено, уходит. Мысли были путанные, беспокойные. Стельмах, как почти все его поколение, вырос в безбожном мире, не знал никакой религии, о чем, кстати сказать, никогда и не сожалел. Его раздражали ужимки тех, кто, работая на публику, жеманно замечал к месту и не к месту: «К сожалению, я не верю в бога...» Если не веришь, не о чем и скорбеть, полагал Алексей Васильевич, и уже во всяком случае ни к чему пылить пустыми словами.

Душа его праздновала рождение нового дня, душа ликовала: свет победил тьму, и глубоко в подсознании шевелилась тревога — как бы не нарушился этот размеренный неизменный ритм жизни... Самые последние мгновения ожидания, когда горизонт раскалялся до соломенно-желтого свечения, проходили в таком напряжении, которое могла бы подарить ему не каждая женщина,

Накануне в доме грянул скандал: Лена накричала на Тимошу.

Тот не убрал, как ему было строго предписано, свои игрушки, когда раздевался, раскидал свою одежду по всей комнате и совершил еще какие-то мелкие прегрешения. Лена была раздражена и сорвала зло на случайно подвернувшимся ей под руку сыне. Вопреки обыкновению, языкастый Тимоша ринулся в контратаку и наговорил матери такого, чего говорить, конечно, не следовало, да и по-существу было несправедливо. При словах "сама хороша" Тимоша получил увесистую оплеуху, чего он никак не ожидал, и взревел самым диким образом. Тут же в комнату вошел дед, встревоженный отчаянным ревом. Тимоша ринулся к Алексею Васильевичу — спастись, а Лена перенесла огонь на отца:

— Защитничек явился! Только тебя тут не хватало! И нечего этого разгильдяя жалеть и по головке гладить. Лучше погляди, какой он тут бедлам устроил. Надоело мне за вами убирать, выплясывать, стараться, чтобы все было как у людей... Стараешься, крутишься и никакой благодарности...

— Лена, — совсем тихо выговорил Алексей Васильевич, — разве я когда-нибудь тебя бил? Хотя бы раз ударил?

— Когда это ты мог меня бить? Годовалую — рановато было, а семнадцатилетнюю, сбежавшую к тебе от мамы и ее очередного мужа, пожалуй, поздно.

— Понято. Будем считать — один ноль в твою пользу. Объясни, пожалуйста, только постарайся без крика, чего ты сейчас желаешь?

— Ничего особенного я не прошу. Покоя! По-ко-я... — И Лена в раздражении вышла из комнаты.

Тимоша открыл было рот, пытаясь что-то объяснить деду, но Алексей Васильевич решительно притормозил его:

— Сперва, Тимофей Георгиевич, мы должны быстренько навести тут порядок. Остальное, включая художественную мелодекламацию, потом.

Это было накануне. Подобные бури в стакане воды в обычно благополучном доме порой случались, не часто, но бывало. А нынче Тимоша завернул вокруг деда один вираж, другой и

начал уж третий... Алексей Васильевич, детально изучивший повадки внука, не сомневался — сейчас задаст какой-нибудь вредный вопрос, не дающий малому покоя. И действительно:

— Что я из маминого живота выродился, — выговорил Тимоша тоненьким, не похожим на обычный его голос, голоском, это я понимаю. Она сама мне рассказала про родильный дом и все такое. А зачем, деда?

— Зачем родился? Чтобы жить, радоваться и нести радость, дарить добро другим людям... — Что еще мог он сказать шестилетнему ребенку? Тимоша остался, похоже, не очень доволен таким объяснением, но ни о чем больше спрашивать не стал и тихо удалился.

Радоваться? А чему? Как? — продолжал размышлять Алексей Васильевич. — Другой выкушает бутылку водки и радуется на всю катушку — смог!.. Или — согрешит с чужой женой и тоже — от счастья готов лопнуть... Все слова, что сказал Тимоше — искренние, а правильно ли ответил, так как надо было?

Алексей Васильевич всегда иронизировал по поводу разных громких призывов, патетических лозунгов, фарисейских воззваний, он опасался слов и доверял только действиям, реальным поступкам.

Накануне, наведя полный блеск и порядок в комнате, уничтожив все следы Тимошиного разгрома, они заспорили:

— Как будем докладывать Лене? — спросил Алексей Васильевич.

— Давай я извинюсь, давай скажу, что больше никогда так не буду, пойдя и посмотри, как мы все с дедой правильно убрали...

— Болтовня! Буду, не буду — пустые обещания! — возражал Алексей Васильевич. — Лучше, я думаю, удивить Лену, пусть мама растеряется и не сообразит, что ответить... Пошли, Тимоша, и делай как я.

Лена лежала на отцовском диване и уже не плакала, но все еще нервно глотала воздух. Покрасневшие и заметно припухшие глаза состарили ее лицо сделали его некрасивым. Алексей Васильевич, оценив обстановку, подал знак Тимо-

ше, и они почти одновременно повалились перед Лениным диваном на колени.

— Вы сдурели? — Не без тревоги только и смогла выговорить Лена, никак не ожидавшая подобного демарша.

— Повинную голову меч не сечет. — Ответил ей Алексей Васильевич, и неприятный инцидент был исчерпан. Но в сознании Алексея Васильевича, словно назойливая муха, продолжала жужжать мысль о радости, творимой для себя и для людей. Пожилой человек, он знал, естественно, что о смысле жизни, о предназначении человека спорили во все времена лучшие умы всего света, но никому не удавалось исчерпывающе ответить на этот вопрос. «Так стоит ли ломать голову?» — спрашивал себя Алексей Васильевич и сам же отвечал: «Стоит!»* Человек должен думать, пусть даже не находя ответа, переживая и даже мучаясь, потому что он — человек — не тростник, он — существо мыслящее, как образно заметил еще Паскаль.

Вероятно, радость — состояние сугубо индивидуальное, приходил к заключению Алексей Васильевич, но такое допущение нисколько не упрощало проблемы, и он снова и снова возвращался в прошлое, старался осмыслить жизнь с высоты прожитых лет. Он честно отвоевал в минувшей войне, это можно смело зачислить в его актив... другое дело, как время распорядилось плодами той мучительной победы... Он научил летать не один десяток молодых, сделал их крылатыми и, очевидно, такое можно тоже считать добрым делом... Он грешил по женской части... но не унижался до «платной любви» и всегда старался сделать радость обоюдосторонней; он никогда не позволял себе «вожделеть», заглядываясь на жен своих друзей, ни одной своей «жертве» не обещал жениться, чтобы склонить ее к сближению. Размышляя таким образом, он был честен с самим собой, он кружил вокруг главного совсем близко и все-таки никак не мог, что называется, попасть в десятку...

С Лисовским Алексей Васильевич начинал когда-то свое вхождение в авиацию. В молодые годы они тесно дружили, часто встречались, а потом, когда Лисовский демобилизовался и пристроился в Аэрофлот, переучился и со страшной силой залетал по всему свету, встречаться стало затрудни-

тельно. И вот, спустя годы, Алексея Васильевича разыскал сын Лисовского. Стельмах помнил его мальчиком — тоненьким, непоседливым со смазливой рожицей, теперь перед ним предстал седеющий рослый мужчина, по первому впечатлению уверенный в себе и вполне довольный жизнью. Пришел он не просто так, не из голого любопытства. Оказалось, что Лисовский-старший еще несколько лет назад не вернулся из Америки, приспособился к заокеанской жизни, ни о чем не жалеет, приступов ностальгии не испытывает. На визитных карточках его значится — "экс-пилот"... Теперь у него появилась возможность перетянуть в Америку сына с семьей. Дело на мази — документы почти готовы, большая часть имущества ликвидирована, осталось продать загородный домишко, торчащий на пяти сотках земли и старушку-«волгу». Лисовский-папа выразил желание, чтобы ветеран-автомобиль попал, если, конечно пожелает того его старый друг, в авиационные руки Стельмаха, тоже экс-пилота. С этим Лисовский-младший и явился к Алексею Васильевичу. Но тот, даже не поинтересовавшись ценой, состоянием машины, от сделки вежливо отказался. Они поговорили о том, о сем и расстались. Алексей Васильевич вспомнил: "мало людей знает, где искать счастья, но еще меньше находят его". Это из Мозма. Стельмах читал не так уж много, но основательно, непременно отмечая аккуратными галочками наиболее значительные, на его взгляд, слова и мысли...

Судьба Лисовского никак не волновала его и не очень удивила: он не первым и, наверняка, не последним покинул Россию. Хорошо это или плохо — такое просто не приходило Алексею Васильевичу в голову: каждый должен сам решать, где и как ему жить, полагал Стельмах. «Всякий праздник рано или поздно кончается и на другой день не имеет особого значения, уехал ли ты домой на рассвете или исчез, когда веселье было в разгаре». Мысли его петляли и постоянно — то с одной стороны, то с другой, возвращались к главному — человек должен жить радуясь, делясь этой радостью с другими.

Последние годы с тех пор, как он все дальше отходил от летней среды, не сказать — были ему в тягость — он зани-

мался Тимошей, тратил уйму времени на поддержание своей физической формы (Алексей Васильевич больше смерти боялся одряхления), он весьма избирательно читал умные книги, охотно помогал по хозяйству Лене, общался со своими сверстниками и публикой помоложе и все таки послеавиационные свои годы он считал не вполне кондиционными. Испытывая ставшее почти привычным теперь томление духа, Алексей Васильевич привычно шагал на Ходынку. К нему здесь успели привыкнуть, не очень, правда, замечали, но он и не лез на глаза: здесь пахло авиационным бензином, здесь, хотя и заметно обесцененный, жил тот особый дух старой авиации, что напоминал ему аэроклубовские времена, первую школу военных пилотов...

На этот раз он возник на стоянке, когда летчики собирались на обед. Его приветствовали, и старший спросил:

— Не покараулишь тут, отец, мы все разом на обед тогда съездим?

Он согласился и они укатили. А Алексей Васильевич остался один на один с летным полем, перечеркнутым изношенной бетонной полосой, с белыми бипланчиками, задумчиво стоявшими на зеленой травке. Накануне он читал книжку Линдберга, выпущенную на русском в тридцатые годы. Среди прочего — наивного, искреннего, откровенно авантюрного было там и такое: «... я еще раз описал круг над судном и, когда был как раз над ним, выключил мотор и крикнул: «В какую сторону лететь в Ирландию?» Конечно, я не получил ответа и полетел дальше...» Это происходило над Атлантикой, во время исторического беспосадочного, одиночного перелета из Соединенных Штатов Америки в Европу. «Эх, молодое безумство, — вздохнул, читая, Алексей Васильевич, — над океаном — и шлеп по лапкам — выключить мотор... а не запустился бы? Но — «безумству храбрых поем мы...» и так далее». И Стельмах засмеялся. Линдберг, невзирая ни на что, был ему исключительно симпатичен.

Теперь он осмотрелся, как бы оценивая пространство, окружавшее его, и медленно приблизился к крайнему бипланчику. Неспешно забрался в кабину. Пристегнулся стра-

ховочными ремнями. Оглядел приборную доску, подвигал рулями. Посидел с закрытыми глазами, словно молясь, и нажал на кнопку стартера. Послушный движок тут же заработал. Алексей Васильевич поглядел на манометр — давление масла было в норме, он обождал пока прогреются моторные косточки и температура позволит вырुлить...

Полоса лежала перед ним — длинная, безмолвная и тем не менее зовущая. «Приняв однажды решение, даже худшее из возможных, не изменяй его.» Он усмехнулся, вспомнив эту первую заповедь всех летающих, и начал разбег.

Скорость — сорок километров в час... Ручку на себя... Та-а-ак... Нос приподнимается... Хорошо... Алексей Васильевич даже не ожидал, что так запросто оторвется от земли.

Скорость?! Нормально.

Летать, если, конечно, ты летчик, все равно что дышать. И не надо задерживать дыхания. Осмотришь по сторонам... Земля его отпустила и теперь лежала у Стельмаха под ногами — удивительно чистая, нарядная и, пожалуй, уже чужая, хотя высоты он успел набрать всего двести метров.

Разворот влево. Та-а-ак... Вот как славно побежал горизонт в сторону... Его чуть трянуло на выходе из виража, значит он попал в собственную струю — сумел сохранить высоту потелька в тютельную. Э-э, старик, а ты совсем не плох! Опрокинь ка ее, голубушку, на спину... Та-а-ак! Земля бежит в лицо. Поворот получился не совсем чисто, но все-таки получился... Слева краснело старинное здание Военно-воздушной академии, обрамленное роскошной зеленью, по проспекту бесшумно катили и катили разноцветные машины, прополз синий троллейбус. В легкой дымке лежал его город. Алексей Васильевич подумал — а не рвануть ли насквозь - вдоль улицы Горького, мимо Пушкинской, через Красную площадь...

От издателя. На этом рукопись обрывается. Такова была воля автора, и, наверное, не стоит ставить ему это в вину, лучше еще раз обратиться к титульному листу книги: "Летчики не умирают, просто иногда они не возвращаются из полета".

РАССКАЗЫ



От винта!

Часть 1

Принято считать, факты — упрямая вещь. Не знаю, все ли и непременно всегда ли. Но в одном не сомневаюсь: факты побуждают к размышлению.

Отслужив верой и правдой шестьдесят лет нашей авиации, перечитав пропасть так называемых авиационных книг, я с огорчением обнаружил, как же мало литературы, достойно отображающей наше ремесло. Почему же так?

Когда за перо берутся весьма уважаемые, выдающиеся летчики, у них, естественно, получаются вполне достоверные книги, но чаще всего в литературном отношении это заурядные произведения. Очевидно, чтобы блестяще летать, нужен один талант, а чтобы хорошо писать — совсем другой. Когда за сочинение принимаются профессиональные литераторы, они, как правило, оказываются не на высоте «технических свершений», во-первых, и никак не могут увидеть профессию пилота его глазами, это во-вторых, и тогда начинают раскрашивать характеры на свой вкус, шустрить с построением интриги, непременно выдумывают захватывающий сюжет.

Вот тут мне и подумалось: а так ли обязательно книга об авиации, о летчиках, о тех, кто обеспечивает полеты, должна быть непременно сюжетной, строго выстроенной — вот завязка, вот кульминация, ну и как в школе еще учили, — вот развязка и эпилог? А не попытаться ли предоставить слово, если только можно так выразиться, САМОЙ АВИАЦИИ? Это не так нелепо, как может показаться на первый взгляд.

Мне осталось предупредить читателя — написанное нет никакой необходимости читать подряд. Тут все, как в обычных наших разговорах — ведь и перебиваем друг друга, случается, вроде ни к селу и ни к городу позволяем себе вклиниться в чужую беседу... И возьмите, пожалуйста, себе на заметку великолепную, как мне кажется, мысль замечательного летчика Александра Гарнаева, сына Юрия Гарнаева, испытателя, давно занявшего прочное место в истории авиации России: «Не уверен, что есть смысл всегда строго следовать хронологической последовательности изложения, порой стоит руководствоваться последовательностью ассоциативной».

Вот теперь можно и приступать.

С молодых лет я привык связывать представление о банке с какими-то денежными операциями, чтобы не сказать — махинациями. И только очутившись в авиации, узнал — в нашем мире существует совершенно особый летческий банк. Ожидая своей очереди на вылет или удерживаемые погодой на земле, пилоты ведут неторопливый, раскованный треп — ТРАВЯТ БАНК — на любые свободные темы. Бывает речь идет о чрезвычайных происшествиях в воздухе, о событиях на земле, об авиационных нравах, о выкрутасах хоть жен, хоть начальства, словом, на любую решительно тему. Рассказывать свое полагается коротко, в выражениях можно не стесняться, предпочтение отдается историям остроумным, особо ценятся неожиданные концовки.

Смею уверить, авиационный банк обогащает. Награждает молодых пилотов опытом, передает им стариковскую мудрость, предлагает задумываться над примерами из прошлого.



Седой пилотяга, на всю жизнь отравленный Севером, бывалый воздушный волк наставлял меня, салагу:

— Нет слов, самокритика, конечно, полезная вещь, только любить это занятие все-таки противоестественно, это все

равно, что жрать горчицу столовыми ложками. Или — нет? По-моему лучше учиться на чужих ошибках. По крайней мере не чувствуешь себя дураком.

Только-только очутившись на Севере, еще не начав влеты-ваться в новую обстановку, я как-то присел за преферанс, хотя вообще-то карт не люблю. Игра шла ни шатко, ни валко, очень скоро мне надоела, но никто из «стариков» не предлагал заканчивать, а мне, новичку, высовываться со своим предложением было вроде неприлично. И все-таки я решился. «А не пора ли, бояре, прерваться на ужин?!» Меня поддержали, но... поужинать нам не пришлось. У дверей столовой выяснилось: время три часа ночи... С той поры меня постоянно спрашивали: «Сколько времени, боярин? — и когда я отвечал, непременно интересовались: — Дня или ночи, боярин?» Это продолжалось долго.

На Севере не только сплошной день летом. Здесь еще лед бывает лимонного оттенка, бывают лирически розовые, словно крыло фламинго, торосы, здесь полно неожиданностей.

Мне приказано лететь на аэродром подскока. Иду к начальнику подписывать полетный лист и слышу: «На приземлении держи язык за зубами, а рот — плотно закрытым. Если понял, тогда все».

Пока летел, посмеивался: сроду такого инструктажа не слыхивал. Видать, веселый мужик мой новый шеф. А приземлился и понял — какое тут веселье, если временные полосы на болотистых грунтах выкладывались из здоровенных бревен, одно к одному, поперек, сверху — песочек не густо насыпан. Язык на посадке я не откусил, но страху натерпелся.

Рассказывают, будто еще в довоенное время была поставлена задача — выучить летать обезьяну. Все должны понять — нет неспособных курсантов, есть бездарные инструктора.

Летчик, как полагается, обходит самолет, качает винт, проверяет отклонение элеронов, руля высоты и поворотов... Обезьяна ковыляет следом и все точь-в-точь повторяет.

Начали летать. Нормально шло дело, уже и по кругу обезьяну в самостоятельный полет выпустили! Приступили к полетам в зону, на пилотаж. И тут — катастрофа! В чем дело? Забыла обезьяна на земле винт покачать и полезла из кабины на высоте три тысячи метров.



Был у нас уникальный командир эскадрильи — капли даже пива в рот не брал. Почему? Говорил: я из семьи алкоголиков. Зарок дал. Впрочем, следовать своему примеру нас не заставлял.

Сидим, ждем погоды. Как вечер, пристаем к командиру: «По глоточку примем?» У нас кое-какой спиртик был припасен. А он: «Циклон разрушается, повремените...» Ну, временили мы, временили, а на четвертые сутки без разрешения тихо, культурно за ужином приняли.

Утром в пудовом обмундировании ползем на аэродром. Лестница была ступенек на пятьсот. Запарились. Заползли, водички попили и ждем отбоя. Тут — разрыв в облачности, и на аэродром плюхается Ли-2. Командующий прямо из дверей своего корабля начинает разнос. Почему сидим? Могли еще третьего дня уйти! Раздолбайство и так далее...

А нас с той водички по первому разряду развезло... Спрашивается, что командиру делать? Не докладывать же: мои орлы — того. И он скомандовал: «По самолетам, скоты!»

Взлетели благополучно, до промежуточного аэродрома летели кучей. И тут началось: самолет за самолетом исчезают у меня из глаз, а посадочной полосы и знака «Т» обнаружить не могу. В хмельную голову стучает: ничего, дождусь подхода следующей за нами группы, вцеплюсь в их ведущего и зайду на посадку с ним в паре.

Правильно — дуракам везет! Чужую группу я не прозевал, в их ведущего вцепился бульдожьей хваткой. Как он меня ни отгонял, я ни на шаг... Примостился на полосе вто-

рым, хотя шириной та полоса была в два с половиной раз-
маха моего «Лавочкина».

Ох, не пейте после спирта воду, мальчики, не дай бог!

Среди тех, кто травит банк, непременно случается хотя бы один любитель задавать вопросы. «А кто были первыми блатными курсантами в авиации, известно? — И сам же с удовольствием отвечает: — Николай Шебанов и Макс Дауге зачислены в школу пилотов 14августа 1918 года по письменному распоряжению Ленина. Номер документа 8209. А почему? Шебанов приятельствовал с Дауге, который приходился родственником Инессе Арманд. Ясно? Судьбы Дауге не знаю, а Шебанов Ленина не подвел: первым в России налетал миллион безаварийных километров, и вообще летчик из него получился выдающийся».

Молодой пилот интересуется у старого летчика: «Скажите, когда вам было по-настоящему страшно в полете?» Тот отвечает: «Загорелся мотор. Полагалось прыгать с парашютом. Но как я подумал, сколько объяснительных бумаг заставят написать, сколько кровушки из меня выпьют, что особняк станет выпрашивать, так перепугался до дрожи и полез к земле. Мне повезло — сел, и тут сразу выяснилось - с первого цилиндра головку сорвало. Как ни поворачивай дело, а уж летчик не виноват. Очень удачно все вышло...»

Юноша увлечен авиацией, читает специальную литературу, спрашивает дядю, полковника авиации, снайпера и кандидата в заслуженные военные летчики России: «Что в авиации важнее всего, к чему надо готовиться, что уметь?» И дядя отвечает: «Главное — научиться сдавать зачеты. Будь ты хоть курсант, хоть летчик со стажем, все равно плановые прочерки, сезонный контроль; инспекторских зачетов после где-то и у кого-то случившегося чепе тебе не избежать. Хочешь летать — сдавай зачет. Сперва зачет, потом полет!

Не зря и авиации анекдот придумали: у пехотинца спрашивают, через какое время он сможет сдать зачет по китайскому языку. Тот говорит — через два года. Моряк полагает, через полтора года сможет. Танкист берется управиться за год. «А ты, летчик?» — «Где сдавать, кому?»

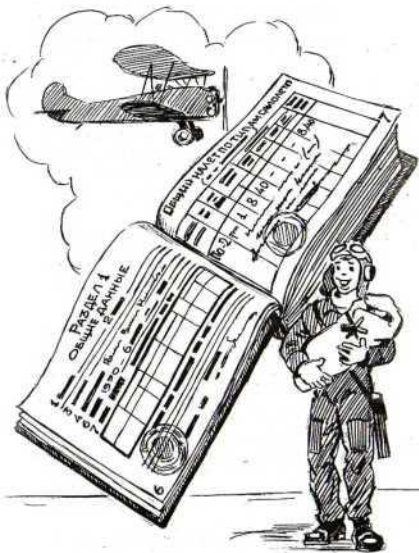
Вечный спор - какой летчик лучше: бомбардировщик, истребитель, полярник... Желаете оценить пилота, не спрашивайте, НА ЧЕМ он летает, поинтересуйтесь НАЛЕТОМ. Если окажется, что человек налетал без больших неприятностей, хоть на воротах, тысяч пять часов, не сомневайтесь — перед вами Летчик. Великую мудрость высказал ас первой мировой войны Дидье Дора: «Летчика делают небо и самолет». И никакие политзанятия тут ни при чем.

Один из первых отечественных наших воздухоплатателей Н.И.Утешев приехал в 1908 году в Париж. Здесь он познакомился с прибывшим в Европу Вильбуром Райтом, и не просто познакомился, а даже сумел подлетнуть с ним.

«Я помещался рядом с Вильбуром Райтом на отдельном сиденье и держался руками за стойки. Аппарат был поставлен на тележку, разгоняемую по рельсам падающим с «катапульты» грузом... Аппарат отделился от тележки, плавно поднялся и описал в воздухе несколько кругов на высоте 100-200 м». Для 1908 года такой полет был событием. И Утешев оказался первым русским офицером, принявшим воздушное крещение, да еще из рук самого Райта.

В начале своей деятельности (в послевоенные годы) Сергею Павловичу Королеву необходимо было пробиться на прием к Сталину, и он пошел на поклон к Покрышкину: «Помоги!»

Прямого хода к Сталину у трижды Героя Советского Союза и популярнейшего летчика в стране не было. Но война его многому научила — гибкой тактике не в последнюю оче-



редь. Покрышкин повел Королева в ЦК комсомола, к Михайлову, подбил позвонить того по вертушке Поскребышеву... Машина закрутилась, Королев был принят и обласкан...



В начале Отечественной войны, спасаясь от преследования «Мессершмитта», летчик Рожнов нырнул под мост и уцелел. Как Чкалов! Можно, конечно, сказать и так, но вот почувствовать стоит, пожалуй, чуточку по-другому: Чкалов — жив! Чкалов был с нами в войну, он участвовал в воздушных боях... Собственно, это и есть, уж извините за высокое слово, БЕССМЕРТИЕ.



Так уж повелось, что число налетанных часов занимает мысли тех, кто хочет понять суть летного труда, почему-то больше, чем духовный мир пилота. А уж ответ на вопрос: «Сколько ты сбил?» кажется и вовсе самым важным при оценке боевого летчика.

Но послушайте-ка: «... когда человек попадает в каменный мешок, он перестает быть человеком — это живое существо, лишенное своего «я». Человек, имея свободу, не ценит ее, но стоит ее лишиться, как он сознает, что потерял все дорогое, заключающееся в свободе... А главное, он уже не может любить реально, а только мысленно». Взятые в кавычки строки — выписка из тюремного дневника двадцатипятилетнего Чкалова. Тут есть над чем подумать и авиаторам постарше.

Удивительным человеком был Арцеулов, и судьба с ним обходилась куда как неожиданно и резко. 26 августа 1916 года появилось газетное сообщение о гибели Арцеулова. Вот текст: «В бою с неприятельским аэропланом на фронте генерала Брусилова, смертью храбрых погиб К.К.Арцеулов, известный художник, 26 лет...»

Отец Константина Константиновича заказал уже панихиду, и богослужение было началось, когда пришла телеграмма — произошла досадная ошибка: на «Ньюпоре», самолете Арцеулова, погиб летчик Шарапов.

Константин Константинович присутствовал на похоро-
нах своего товарища и вынужден был пояснить: «Я здесь, а
не в гробу». Представьте только ситуацию, ведь многие при-
шли проститься с Арцеуловым, как себя держать, что гово-
рить, о чем думать?..



Обойденный славой удивительный пилот Артем Молчанов в
свои девятнадцать лет накрутил одну за другой 317 петель на
планере. И был скандал. Его обвинили в самовольстве и ни-
как не могли определить достойной меры взыскания. Но все
в мире, как известно, проходит, прошел всплеск админист-
ративного ража, и Молчанов ПЕРВЫМ в мире выполнил об-
ратную петлю. Это его достижение было признано ФАИ.

Из рук Артема Григорьевича я получил истребитель И-
16, он многое сделал для нас, своих курсантов, чтобы мы пе-
режили войну и в свой час стали реактивщиками. Он до упо-
ра, что называется, послужил нашему небу.



Сегодня небезынтересно вспомнить, что перед началом пер-
вой мировой войны военный министр Сухомлинов, как и
целый ряд членов Государственной Думы, состояли пайщи-
ками Русско-Балтийского завода и весьма заинтересованно
поддерживали деятельность этого предприятия. Спросите,
какое это имеет отношение к авиации, ответу — на Русско-
Балтийском строились самолеты Сикорского. По сохранив-
шимся документам, нетрудно определить — каждая маши-
на обходилась государству свыше 100 тысяч рублей. Пайщи-
кам имело полный смысл любить авиацию, не задаром ведь.



Маргарита Петровна Нестерова — дочь автора бессмертной
петли — подарила в свое время фотографию отца А.И.Пок-
рышкину, написав, что своими подвигами Александр Ива-
нович доказал — он любит Родину, как П.Н.Нестеров.
Встреча Покрышкина с дочерью Нестерова произошла со-

вершено случайно, тем, думаю, дороже ее подарок: он был сделан от души, а не в порядке очередного мероприятия по укреплению связи между поколениями...

Между прочим

Аэропланы только-только еще утверждались в небе, а государства уже спешили объявить: "Желающие приобрести звание пилота должны подвергнуться **СЕРЬЕЗНОМУ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОМУ ИСПЫТАНИЮ**. Пилот должен удовлетворять как определенным физическим, так и умственным требованиям, помимо опыта в управлении данного рола воздухоплавательным аппаратом».

О катастрофе самолета «Максим Горький» так или иначе слышаны все, а вот о том, что эта машина имела свое продолжение и, претерпев некоторую модификацию, переименованная в ПС-124, до самой войны эксплуатировалась Аэрофлотом на линии Москва — Минеральные воды, а во время войны — в Средней Азии, известно мало кому.

Доктор военно-морских наук В. Абчук дал в свое время весьма поучительное определение понятию РИСК. «Риск — это вынужденный образ действий и условиях неопределенности, ведущий в конечном результате к преобладанию успеха над неудачей». Об этом, мне кажется, нелишне напоминать летчикам во время предварительной подготовки и на разборах полетов.

Знаете ли вы, что скандинавская авиакомпания «SAS» уже 15 ноября 1954 года открыла РЕГУЛЯРНУЮ авиалинию Копенгаген — Лос-Анджелес через Северный полюс? На билетах этой линии было бы справедливо печатать контур маршрутов Чкалова и Громова. Впрочем, возможно, я и перехлестываю, судите сами! Одно бесспорно — мы не вправе забывать прошлое!

Когда наши впервые приземлились на Северном полюсе, не сразу удалось наладить радиосвязь с островом Рудольфа. УПОЛ ДОЛГО НЕ отвечал. Все изнервничались. Наконец Полюс откликнулся, и первая неофициальная радиограмма, без номера, начиналась так: «От радиста Кренкеля — радисту Струмилину. Понял! 88, Коля!..» И все пошло

дальше, как надо, по строгим правилам радиообмена. А "88" на языке всех коротковолновиков мира обозначает — привет и поцелуй!

В свое время восстановление детальной ориентировки методом опроса местных жителей, если не удавалось сориентироваться, прочтя название железнодорожной станции, долго казался неистребимым. Но однажды во время учений командование перепутало все вывески на железной дороге (временно, конечно) и с той поры уважение к навигационным приборам резко возросло.



А что можно сказать относительно процентов, начисляемых авиационным банком? Они не так малы! Во-первых, банк обогащает своих клиентов занимательной и порой самой неожиданной информацией, во-вторых, заставляет задумываться над вещами весьма серьезными, даже судьбоносными, иначе говоря, награждает житейской мудростью. Впрочем, судите сами:

— Не ленитесь вглядываться в облака, у всякого — свое лицо, позволяющее судить, чего можно ожидать от близкого знакомства с этим чудом природы.

— По собственному опыту знаю — рисковать и увлекательно, и заманчиво, но летать с оглядкой куда безопаснее. Вспоминаю об этом всякий раз, посещая авиационное кладбище города Жуковского.

— Чтобы пролетать долго и надежно, надо, наверное, принять за самое первое правило: сперва ДУМАЮ, а потом ДЕЙСТВУЮ. И никогда — наоборот.

— Конечно, уверенность качество положительное, но только до тех пор, пока она не порождает самомнения — да мне и черт не брат! — такое, как правило, до добра не доводит.

— Ничто, сработанное хоть и талантливыми руками, не бывает лучше САМОГО человека, призванного управлять и распоряжаться рукотворной техникой.

— Хочешь надежно разобраться в подробностях, освоить детали конструкции, сначала изучи принцип. Знать и понимать — не совсем одно и то же.

— Еще братья Райт поняли — летное дело совершенно не терпит суетливости, спешки и особенно — пренебрежения мелочами. Считайте для надежности — в авиации **НЕТ МЕЛОЧЕЙ!**

— Если полет в ясную погоду, когда четко просматривается горизонт, требует хорошей головы, то пилотирование вслепую, когда вы вручаете свою жизнь тоненьким стрелочкам приборов, требует головы еще лучшей. И — воли!

— Блистательной судьбы авиатор — летчик, конструктор, художник и педагог — говорил: «Приземляясь, думай о посадке, а не о **ПОПЫТКЕ** посадки». Советую запомнить эти слова и оценить деликатность Джорданова, другой бы мог и рывкнуть: «Не разевай пасть! Сосредоточься! Скорость, скорость! Остолоп!..»

— Так считается — «смелость города берет», только одной смелости хорошему летчику **МАЛО**, надо еще многое знать, многое уметь и непременно очень многое **ПОНИМАТЬ!**

— Чтобы долететь до места назначения, нужно четко соображать, выдерживать заданный курс с погрешностью не превышающей $\pm 5^\circ$, но чтобы попасть в задуманное место, сбившись с пути, требуется соображать по меньшей мере в десять раз лучше.

— Страх — так уж распорядилась природа — состояние, присущее любому человеческому существу. Преодолевать страх можно пренебрегая опасностью, или, что куда надежнее, с помощью знаний. Дурак смел потому, что не в состоянии оценить меры грозящей опасности. Умный — отчетливо сопоставляя свои возможности, не пойдет на риск, если шанс выиграть меньше 50%.

— Добросовестная теоретическая подготовка, меньше всего напоминающая тупую зубрежку, она все равно что фундамент высотного дома, возводимого в сейсмоопасном районе.

— Коль свои ошибки и промахи вы не воспринимаете как **УРОКИ**, боюсь, долго пролетать вам не придется.

— Один старый, крепко потрепанный жизнью летчик, что называется, воздушный волк, любил повторять: «Чего не знаешь, того не угадаешь».

— Приучившись ожидать в КАЖДОМ полете чего-то неожиданного, вы наверняка избавите себя от больших неприятностей.

— И еще раз Джорданов: «Безопасность полета начинается на земле». Эта заповедь обращена ко всем без исключения летающим — молодым и старым, безвестным и знаменитым.



Этот подарок — зеленый листочек в ладонь, помеченный литерами ВЗ и номером 393255, — я получил из рук Логинова. Евгений Федорович властью первого лица в гражданской авиации страны пожаловал меня служебным билетом на спецрейс: Тикси — СП-16. К полюсу мы летели на Ил-14. Пол машины просвечивал дырками сквозь них было отчетливо видно — нас здорово сносит... Я спросил бортмеханика, не боится ли он летать на таком дранье, да еще в Арктике, над безлюдьем и заброшенностью? И услышал в ответ: «Если она, — тут бортмеханик погладил бочину громадного дополнительного бензобака, установленного по левому борту, — ни разу не упала за шестнадцать лет, почему бы ей вдруг завалиться сейчас?» Признаться, я не нашелся, что возразить бортачу и спросил: «А вот у тебя на бензобаке примус горит... Тоже — не страшно?» Он пожал плечами: «Вся наша жизнь с нарушениями. Разве мне положено курицу в полете варить. Нарушать надо с головой... Бак полный, асбест под примус подложен, а взрываются пары».

Мы летели на полюс, а по пути меня одолевали вполне земные мысли. Спросил командира корабля, пожилого опытевшегося в полетах мужика, почему он задержался в пилотах третьего класса? Он ответил: «А не один ..., какой класс? По погоде имею допуск — меньше не бывает, к ледовым посадкам давно допущен. Ваши московские дураки придумали — повышение класса оформляется только на материке. Через курсы. Интересно, КТО и ЧЕМУ может меня там научить? А за три месяца курсов полярные не выплачивают, летные, само собой, не набегают, да еще полтора рубля наличными за значок выложи!» — И он послал всех, кто руководит полетами в Арктике, в соответствующее место.

Подумалось: вообще значок с обозначением, например второго класса, применительно к гражданской авиации — глупость. Пассажир поднимается на борт и видит, что повезет его по небу пилот второго класса. А он, пассажир, с детства усвоил: 2 — это ПЛОХО!

Мы летели на полюс, а мысли снова обращались к земным будням. Когда Евгений Федорович Логинов вручал мне билет на СП-16, я, поглупев от счастья, совершенно неприлично уставился на его знак военного летчика. Второй класс?! «Что делать, — сказал Евгений Федорович, заметив мое изумление, — большего в армии не успел достигнуть...»



Интересно, ты знаешь, как при царе летчикам платили? Офицерам — 3 р. в сутки, солдатам 1 р. 50 коп. А тем, кто на дирижаблях летал, меньше: офицерам 1 р. 50 коп., солдатам 0 р. 75 коп. И налетать надо было за месяц не меньше 3 часов, чтобы получить суточные. Это за налет, плюс к окладу.



Служба моя в авиации началась скандално — не прошло и трех месяцев, — меня судили «красноармейским судом». За что? Кто-то из курсантов спросил: «Ты старшину видел? Он правда из города под балдой явился?» Ну, я и ответил: «Если это тебя волнует, пойди и понюхай». На другое утро ротный показал мне рапорт старшины, тот требовал наказать дневального, так как «по его науськиванию был подвергнут обнюхиванию курсантом Соколовым и еще некоторыми на предмет установления, принимал ли я алкоголь, что нарушает авторитет младшего командира и дисциплину Красной армии...»

Ротный был подстать старшине. «Говорили, товарищ курсант, — пойди, понюхай старшину?» Детали его не интересовали... И меня судили.

Расстроило не взыскание — выговор, а «порядок», по которому приговор суда полагалось доводить до места моей гражданской работы и до сведения родителей. Я бурно возмутился: «Мама тут при чем?! У нее большое сердце... а я,

между прочим, совершеннолетний!» Суд моим стенаниям не внял, и тогда я обозвал их скопищем олухов...

Чем бы все закончилось, не знаю, не вмешайся командир эскадрильи. Почему-то он вызвал меня к себе домой вечером. Явившись, я по все форме доложил, а он сказал: "Здесь я не майор, а Григорий Гаврилович", — и познакомил меня с женой. Пригласил к чаю. Дав прийти в себя, спросил: «Так что там произошло, расскажи толком? — и не перебивал, пока я не иссяк. — Все? Теперь, не горячась, ответь, пожалуйста: постельное белье вам вовремя меняют? В столовую старшина не опаздывает приводить? За температурой в казарме следит? Чистота поддерживается?» И я был вынужден бубнить: вовремя, не опаздывает, температура нормальная. «Так чего же ты от СТАРШИНЫ хочешь? Ну, малограмотный он, ну, глупый, знаю, только за глупость у нас никого со службы не прогоняют. Нет такой статьи».

Это был первый памятный урок летчика Голубева, преподанный мне, курсанту. И еще запомнилось: «Не открывай рта, не проверив тормоза: держат они или не держат твой длинный язык».



А кто такой Минье, знаете! Эх вы! Он был асом первой мировой войны. А потом строил самые удивительные самолеты-самodelки. «Воздушная блоха» называлась машина. Размах — 6 метров, длина — 3, и весила она 250 кг.

Минье многие годы контрабандно летал на своей блохе и строил новые мини-самолеты, которые расползлись по всему свету!

С Минье конкурировал наш Невдачин. Его «Буревестник» при размахе 9 метров и длине 6, весил всего 130 кг. На нем знаменитый испытатель Жуков забрался на высоту 5500 метров.



Только что оставленный инструктором в училище летчик спросил, когда мне было всерьез страшно? Поторопившись с ответом, я стал рассказывать, как еще до войны меня отло-

вили на аэроклубовском аэродроме и чужой инструктор спросил, не желаю ли прыгнуть с парашютом? Мне было семнадцать лет. Отказаться — что люди подумают? — я не решился. Он торопился, вероятно, делал свой "плане". Короче говоря, я сказал: «Да!» А испугался на высоте восьмисот метров, когда с запозданием понял, что деваться мне некуда. Вспоминаю с ужасом, как инструктор скомандовал: «Пошел!», а я спросил: «Куда?»... Но все обошлось благополучно.



Задание, прямо сказать, выглядело странно — собрать потрепанные и разбросанные по случайным посадочным площадкам машины, подштопать и перегнуть на основательный ремонт в Пензу. Мне достался вполне приличный с виду агрегат, правда, мотор у него со страшной силой жрал масло. Командир решил: «Бери канистру масла с собой. Взлетишь последним, строя можешь не держать, зря газом не шуруй. Начнет падать давление, сядешь на промежуточной точке, не выключая мотора, долешь масла — и дальше!»

Перед самым взлетом вести нашу группу взялся инспектор армии. О полученных мною указаниях он ничего не знал. И начал меня чествовать еще на выруливании.

Взлетел. Минут через десять погода стала портиться, пришлось снижаться и не столько смотреть за группой, сколько наблюдать за землей и за давлением масла. А группа уклонялась влево. Это я видел, но тут меня совсем прижало, пришлось вцепиться в железку, снизившись до уровня электромагнт. Железка не подвела, масла хватило, и я сел как и было задумано, в Петрозаводске. И тут же к борту «подали» виллис — командующий требовал! Немедленно!

«Где группа? — спросил генерал. — Ну?» Ничего вразумительно я ответить не мог, стал рисовать, «как было дело», но командующий меня не слышал: «Где группа? Почему бросил строй?»

Разнос продолжался довольно долго, пока не принесли донесение: «Потеряв ориентировку по причине плохих метеоусловий, группа в полном составе произвела вынужден-

ную посадку с убранным шасси. Сели на заснеженную поверхность озера... Все целы».

«Так, — сказал генерал, — теперь понятно. Повтори, что ты лопотал с самого начала». Я повторил. «Ладно, пошли обедать, — позвал командующий. — Приглашаю». Признаюсь, до меня дошло с опозданием: старый летчик, наш генерал, любил нас, и глупо было на него обижаться.



На войне он сбил пятнадцать самолетов противника и был пожалован Золотой звездой, после войны закончил школу летчиков-испытателей с отличием, но для меня важнее всего прочего он САМ, мой лучший друг. Чтобы понять и ощутить, каким он был ЧЕЛОВЕКОМ - два маленьких фрагмента из его биографии.

На показ новой техники прибыли руководители страны. Экипажи выстроили перед парадными трапами. Туполев представил моего друга и начал давать пояснения по машине. Хрущев реагировал весьма непосредственно, задавал массу вопросов, отвечать на которые было не так просто. «А что лучше - два двигателя или четыре?» Вот и подумай, как отвечать, когда рядом стоят двухдвигательная и четырехдвигательная твои машины? Одно неосторожное слово — и какой-то самолет может не увидеть неба. Внезапно слушать пояснения Хрущеву, видно, наскучило, и он спросил: "А внутрь-то пустите?" и уже занес ногу на трап... И тут мой друг взял Хрущева за локоток и придержал. «В чем дело? — вскинулся Никита Сергеевич. Вздрогнуло окружение. А Митя сказал: «Пропустим даму, Никита Сергеевич, — и сделал пригласительный жест в сторону Фурцевой, члена политбюро и персоны в те годы очень высоко взлетевшей. Екатерина Алексеевна начала подниматься в салон, а мой друг, наклонившись к самому уху Хрущева, прошептал достаточно громко:

— Оцените эти ноги, Никита Сергеевич!..»

Пожалуй, тот, кто не жил в ту эпоху, не оценит в полной мере независимого нрава и мужества моего друга. О хорошем вкусе и не говорю!

И второй фрагмент.

Он успешно поднял свой первый опытный корабль. Дело сделано — можно праздновать! И мы отправились на Средтенку, в «Дары природы», за закуской. Внезапно он выполняет резкий разворот на девяносто и сворачивает под вывеску «Меха». Следуя за ним: ведомый — щит героя! В прохладном почти пустом магазине мой друг обращается к симпатичной продавщице: «Не сочтите за труд показать нам чернобурку, желательна крупный экземпляр». Девушка старательно перекладывает на прилавок дорогую рухлядь, приподнимает шкуры, встряхивает, оборачивает к свету. Митя дует в мех, внимательно разглядывает товар, задает не очень понятные мне специфические вопросы. В какой-то миг, нагнувшись, оборачивает чернобурой лисой голень и поясняет: «Хочу на унты пустить, чтоб Женька от зависти лопнул!! Парную лисичку найдем?»...

Это был легкий розыгрыш, за ним последовал легкий флирт, и я бы, пожалуй не стал рассказывать о мифических унтах из чернобурки, когда бы не одна фраза, произнесенная Митей в магазине «Меха»: «Жить надо весело, весело пало жить». И праздники устраивать самим себе, не ленясь и не скупясь.

Между прочим

Воздушное крещение Антуан Мари Роже де Сент-Экзюпери получил в двенадцать лет на аэродроме в Амберье. И крестил его сам Жюль Ведрин, сегодня он, увы, забыт, а до первой мировой войны этот пилот был едва ли не самым известным авиатором мира.

Отто Лилиенталь с четырнадцати лет наблюдал, приручал и старался подражать аистам. Тому, кто избирает своей судьбой авиацию, НАЧИНАТЬ не может быть рано, опасно — ОПОЗДАТЬ! Из документа восьмидесятилетней давности; «Некоторый юридический интерес представляет вопрос о подданстве детей, рожденных на воздушном судне в пути, во время нахождения его над территорией чужого государства». Как ни странно, но вопрос этот так и не получил однозначного ответа.

Виктор Гюго восторженно относился к летанию. «Культура скоро проникнет во все уголки мира. Благодаря воздушному флоту все люди смогут приобщиться к науке и прогрессу. У нас есть крылья, человек становится птицей, и какой птицей! Птицей, обладающей разумом!»

Каждое желание дается тебе с силами, необходимыми для его осуществления, — уверяет Ричард Бах, летчик и писатель весьма нестандартной судьбы. Не так давно его книги перевели на русский язык.

Необходимость в воздушных коридорах предусмотрел еще мудрейший капитан Фсрбер. Уже в 1910 году, когда летательные аппараты едва-едва скреблись у земли, была названа высота коридора: «Это будет, вероятно, около 300 метров...»

Еще не существовало ни одной регулярной авиалинии, а юристы беспокоились о минимальной высоте трасс. «Надо установить такую высоту, с которой были бы затруднены нескромные наблюдения за тем, что делается вдомах населения».

Как убедительно звучат слова Антуан а да Сент-Экзюпери: «Неудачи закаляют сильных».

Был момент, когда Уильбур Райт предложил Орвиллу держать пари: «Человечество освоит моторный полет не раньше, чем через тысячу лет...» Братья полетели через два года. Слабость извинительна и сильным людям, непростительно — бездействие.

Василий Андрианович Слесарев не только создатель одного из первых самолетов-гигантов — «Святогора», но еще и изобретатель, пытливый конструктор соорудивший ротативную машинку для определения мощности... мух и скорости их полета. Уроки природы получили количественное выражение благодаря этому открытию. И тут стоит припомнить заповедь Фсрбера: «От шага к прыжку, от прыжка — к полету».

Рассказывали мужики из КБ Микояна: Гуревич остался за главного в лавке. Микоян ушел в отпуск. Идет совещание, конечно, срочное и, ясное дело, важное. Гуревич спрашивает, а где инженер, назовем его Васин? Нет Васина. Гуревич возмущается: «Что за безобразие! Он же должен дедать сообщение... Я просто не нахожу слов...» Совещание заканчивается без Васина, и Гуревич велит: «Пусть Васин, когда изволит явиться на работу, сразу зайдет ко мне в кабинет, я ему такое скажу, на всю жизнь запомнит!» Васи́на на фирме не очень-то обожают: надменный он человек. Все с интересом и некоторым злорадством ждут, что ему скажет деликатнейший Гуревич. Наконец, Васин появляется, его только что не толпой препровождают в кабинет Гуревича.

— Извините, Михаил Иосифович, — начинает Васин... Но Гуревич останавливает его:

— Как вам только не стыдно! Идите работать... Работать надо, Васин.

В училище у нас ротный был, одно слово — пехота... и совершенно штучный дурак. Первое, что сделал, очутившись в авиации, — синий картуз с крабом завел. Гоняет он нас на строевой, бывало, да как заорет: «Ро-о-ота, дать песняка, чтобы та ракета упала!» Или еще любил: "Крепче ножку, печатай шаг! По рубцу, Сарра!.." Ругал он нас тоже интересно: «Ты у меня еще подрожишь, как осиновый лист на березе». Любил, чтобы его качали. Объявит перекур, мы его подхватываем — и качать. Он вроде сопротивляется, а сам млеет. В его понимании — раз качают, значит, оказывают уважение, почитают.

В тот день дневалил Райк — затейник, первая персона в самодеятельности. Вот он и гаркнул в окно третьего этажа: «Эскадрилья, с-м-и-р-н-о! Товарищ полковник, пятая эскадрилья на строевых занятиях качает любимого командира! — И сам же голосом начальника училища — это он умел: «Вольно, вольно. Продолжайте занятия».

Но продолжать ротный сумел только через неделю. Еще прихрамывая, он все равно орал с вдохновением: «Печатать ножку, соколики! Тяни носок! Сарра, по рубцу!..»

На Ли-2 я тогда пилил. Агрегат достался старый-старый, еле дышал. Возили мы что попало, случалось — даже скот. А — что? Сибирь. Дорог нет... Летим, везем сметану. Сколько бидонов, уж не помню. Много. Крышки на тех бидонах замками патефонного типа, защелкиваются, знаете? Летим. Какого хрена пас загнали на эшелон в 4200 метров, понятия не имею.

Вдруг в пилотскую кабину врывается форменное привидение: голова — белая, плечи — белые... оно воет... Оказалось, бортач решил сметанки попробовать, крышку откинул и, пожалуйста! Разница в давлении сработала. «Физику надо знать!» — Это я ему сказал, а он огрызается: «Какая тут физика! Облизывайте меня, облизывайте! Сметана будь здоров какая!»

С тем бортачом летая, скучать не приходилось. В другой раз уселся в сортире, дверь не закрыл и экипажу рожи всякие строит. Потом видим, поднимается с места, бумажку над унитазом лопит, сквозняком ее подняло. Ну, я постарался — уловил момент и ткнул штурвал от себя. И физика снова сработала: бортач по самый локоть влетел... сами понимаете во что. Мы еле-еле уравились кабину запереть, так он рвался с нами расправиться...

Между прочим

«Ассен Джорданов учит: «Знания можно только передавать, а не накачивать»».

Пилотаж, без сомнения, — великое дело, но пилотажем все-таки не исчерпывается наше ремесло. Только тот настоящий Летчик, кто в совершенстве владеет слепым полетом.

О том, что Линдберг перелетел без посадки на одномоторном самолете Атлантику, знают, думаю, все авиаторы, но едва ли каждому из-

вестно, что впервые появившись на учебном аэродроме 1 апреля 1922 года, он совершил свой первый в жизни полет 9 апреля. Вывозная программа заняла 8 часов и обошлась Л индбергу в 500 долларов.

Первая бомбардировка с воздуха произошла в... 1849 году. Австрийцы нанесли тогда удар по Венеции с шаров-монгольфьеров.

Французский портной Рейхельт сконструировал в 1912 году и испытал на манекенах парашютный костюм. Испытания крылатых костюмов прошли неудачно, но изобретатель упорствовал. Он вдвое увеличил несущую поверхность и самолично сбросился со смотровой площадки Эйфелевой башни. Увы, этот безумный прыжок, запечатленный на пленке вездесущими хроникерами, оказался трагическим — Рейхельт погиб.

14 дирижаблей построил, облетал и, выражаясь современным языком, списал неугомонный Сантос-Дюмон, популярнейший авиатор начала века, постоянный объект внимания карикатуристов. И внезапно объявил: «Баста! С дирижаблями покончено, пересаживаюсь в самолет».

Первое четвероногое, поднявшееся в небо на воздушном шаре, — баран. После благополучно го полета над Парижем он был принят на королевский скотный двор и получил новое гордое имя «Монт-о-сьель», что означает, — поднимающийся в небо.

На фоне великих заслуг Лилиенталя перед авиацией как-то остается незаметным изобретенный им конструктор для ребяташек, да-да, тот самый, собирающийся на болтиках и гаечках. И уж никому в голову не придет, что под псевдонимом Карл Поль он увлеченно подвизался в драматическом театре.

На взлете в Хабаровске у ТУ-114 обломилась передняя стойка. Удачно: машина оторвалась и ушла в набор. Командир корабля принял решение — иду на Москву, как и следовало по расписанию. В столицу доложил — так и так, горючего должно хватить, корабль ведет себя нормально, словом,

ждите в Домодедово. По такому случаю к прибытию Ту-114 на аэродром весь синклит во главе с Туполевым припожаловал. И у каждого свое мнение, как наилучшим образом следует действовать на посадке, чтобы потери оказались наименьшими.

Командир приказал экипажу загнать всех пассажиров в хвост. Уплотнить! Чтобы, как шпроты в банке скомплектовались. В пилотской кабине оставил одного бортинженера, велел, если загорится, вытаскивать его за ноги в проход. Открыл боковую створку, ценными указаниями земли пренебрег, садится... Сел нормально, в конце пробега увел машину на грунт, дал носу опуститься на зеленую травку... И — порядок, самую малость остекление штурманской кабины повредилось.

Ну а теперь — самое главное.

Туполев радуется, свита ликует, пассажиры охают, пилота славят. Генеральный спрашивает летчика: «Ну, герой, как тебя отблагодарить? Такая посадка! Проси, не стесняйся, чего хочешь?» Тут все замерли, чего попросит: квартиру, новую машину, дачный участок? А летчик, и минуты не раздумывая, говорит: «Раз такое дело, не обижайтесь, Андрей Николаевич, пособиите на Ил-62 перейти». И что ж вы думаете... Старик пилота обматерил, но слово сдержал. Так тот до самой пенсии на Ил-62 вкалывал.



Почему-то за глаза мы называли его не иначе как Ванька, и это невзирая на высокое воинское звание, на солидный стаж испытателя. Заводной он был, Ванька, и жутко азартный. Выдумал себе развлечение, помню, хватает своей лапищей тебя за левое запястье и предлагает: «Махнем, не глядя!» — имелся в виду обмен часами.

Как ни странно, но затея оказалась заразной. Ваньке случалось отдавать штурманскую «Победу» за дешевенькую штамповку, а бывало, в обмен на «Молнию» ему доставалась шикарная «Омега». Впрочем, стоимость часов его не очень волновала, увлекал процесс. «Ну, махнемся?! Чего

жмешься? — приступил он в тот раз к штурману, мягко выражаясь, щедростью не отличавшемуся. — Давай! Рискни хоть раз в жизни, жмот!» К всеобщему удивлению, атакованный штурман согласился. Ванька снял с руки «Лонжин» и получил... игрушечные семидесятикопеечные часики с нарисованными стрелками на картонном циферблате. И ведь не дрогнул, даже бровью не повел мужик.

Вероятно, о первом русском летчике Михаиле Никифоровиче Ефимове, блестяще окончившем школу Фармана еще в 1910 году с дипломом пилота-авиатора № 31, вы кое-что слышали. Он установил множество рекордов, завоевал пропасть почетных призов и медалей. Но знаете ли вы, что он первым (одновременно с Мациевичем) начал летать в России ночью. Он работал летчиком-испытателем, был инструктором, воевал, пытался построить самолет собственной конструкции и в тридцать восемь лет был расстрелян белыми...

А много ли вам говорит имя Сергея Исаевича Уточкина или Георгия Георгиевича Горшкова, что вы знаете о Льве Макаровиче Мациевиче, первой жертве нашей авиации или Сергее Алексеевиче Ульянине? Ну, кто может рассказать о жизни юриста Александра Алексеевича Васильева, сменившего судьбу судебного крючкотворца на вольную профессию летчика? Я назвал только несколько имен сотоварищей Ефимова, его современников. В этом ряду стояли Виктор Владимирович Дыбовский. Петр Владимирович Евсюков, Александр Евгеньевич Раевский, Глеб Васильевич Алехнович, Харитон Николаевич Славароссов (Семененко), Евраф Николаевич Крутень... Нет никакой возможности перечислить имена всех первопроходцев нашего неба, и как было бы здорово, узнай каждый ныне летающий лейтенант о судьбе хотя бы пяти своих предшественников, поведай он об этих отважных людях своим товарищам. Надеюсь, вы понимаете: патриотизм сам по себе не произрастает, и судьбы предшественников подобны элитным семенам, как тут не припомнить — "что посеешь, то и пожнешь".



Ричард Бах, пилот и писатель, думает так: «Человек, который летает, ответственен за свою судьбу. Несчастных случаев, которых нельзя было бы избежать благодаря действиям летчика, почти не существует. В воздухе не может появиться ребенок, который вдруг выбежал из-за припаркованной рядом машины. Сохранность летчика — в его собственных руках».

Учтите, Ричард Бах налетал много тысяч часов и только тогда стал профессиональным писателем, когда во всей Америке, кажется, не осталось уголка, где бы он ни приземлял свои машины. Множественное число тут не случайно, легче сказать на чем он не летал, чем перечислить машины, прошедшие через его руки.



Репортер таранной силы рвался на остров Удд, чтобы первым взять интервью у Чкалова. В аэропорту Хабаровска ему сказали: «Наши машины на Удд не летают, там нет мало-мальски пригодной посадки...» Репортер поинтересовался: «Почему же «Р-5», а тем более «У-2» не могут, если Чкалов посадил «АНТ-25»? Ему ответили: «Так то Чкалов». Но репортер был в своем деле сам Чкаловым: он выбил гидросамолет у пограничников и первым из журналистской братии обнял Чкалова на русской земле. А остров Удд, как вам известно, стал островом Чкалов.



А ведь много нашлось в России писателей, не сочувствующих «завоеванию воздуха». Одному поэту аэропланы не нравятся ввиду того, что на них, по его мнению, будут летать:

*Густопсовые шпики,
Золотые барчуки,
Бюрократы, шулера,
Биржевые маклера
И, как жирные вампиры,
Мякотельные банкиры».*

Текст этот из 1912 года.



Почему летающая публика так привержена Антуану Де Сент-Экзюпери? Мне лично кажется, что написанное им больше иных мудростей заставляет задумываться, а чего я стою, так ли живу?.. «Впервые я слышал свист пуль. Наконец-то я знаю, чего стою... я понял также и то что всегда меня удивляло: почему Платон ставит мужество на последнее место среди добродетелей. Да, мужество состоит не из очень красивых чувств: немного ярости, немного тщеславия, значительная доля упрямства и пошлое спортивное удовлетворение... Никогда уже я не буду восхищаться человеком, который проявляет одно только мужество».

Согласны? Если да — хорошо, но если нет - тоже совсем не плохо. Главное, у вас появился повод поразмышлять.



Обращение к прошлому помогает пристальнее оценивать действительность, вот послушайте, как осторожно воспринимали авиацию в 1912 году: «Современному культурному человеку решительно не с кем бороться, кроме человека. Не станут ли люди пользоваться аэропланами исключительно как средством борьбы Друг с другом. Не приобретут ли они инстинкт хищной птицы, когда сроднятся с ее стихией? Это предположение подтверждает, по-видимому, назначение, к которому готовят аэропланы главные их заказчики, военные ведомства разных государств». Ну как, не слабо подмечено?



Каких-нибудь восемьдесят лет назад профессор Мейли, рассуждая о будущих пользователях воздушного транспорта, пророчествовал: «это будут государи (для обеспечения себя от покушений), политики и дипломаты, которые должны быстро перемещаться из одного пункта земного шара в другой, артисты и «звезды» театров и, наконец, те люди, которые имеют много досуга, но именно потому и торопятся (люди спорта)».

«Историю авиации надо изучать пристально, знать в деталях, — вешал нам замполит, — это не только поучительно, но и весьма любопытно. Вот мы любим жаловаться: нет в авиации порядка! Бедлам! А почему и когда начался этот беспорядок? Ну, кто ответит... — Он хотел сказать что-то еще, но его перебил рыжий Васька, без тени улыбки сообщил: «Когда Орвил смахнул (прапда, он употребляет более убедительный глагол) у Вильбура ключ на полдюйма. Вот с тех самых пор и пошло, и поехало»».

Между прочим

Слепой полет, когда естественного горизонта не видно, когда ориентироваться в своих действиях летчик может только по приборам, требует строго обдуманых, хладнокровных и непременно планомерных действий. Летчик должен знать приборную лоску своего самолета и владеть кабинным оборудованием точно также, как хороший пианист владеет клавиатурой своего инструмента.

Скорость — лучший друг прогресса и не только, между прочим, в авиации.

Запомните на всю жизнь: если летчик остался без горючего в полете, ему — летчику — никакого оправдания быть не может.

Любознательность — первопричина многих замечательных открытий в нашем мире, авиация не составляет исключения. Впервые кинооператор очутился в полете 24 апреля 1909 года. Это случилось поблизости от Рима. Взял его в полет Вильбур Райт.

К 1912 году было выдано 2490 пилотских свидетельств. Лидировала Франция — 966, Россия оказалась на шестом месте — 162.

Сначала я все пытался понять, кто так осторожно меня будит? ПОТОМ мучительно соображал, а сколько же сейчас времени? Постепенно все прояснилось — будил сосед с левой койки

(наше общежитие больше походило на казарму), а время было — половина третьего. «У тебя есть три сотни? — спрашивал сосед. — Мне до вечера...» Я никак не мог сообразить, для чего человеку могут быть нужны три сотни среди ночи? В конце концов он объяснил — загуляли с вечера, и задолжал официантке три сотни, пришлось оставить в залог, страшно выговорить, партийный билет. "Офицерское удостоверение личности эта мегера принимать не пожелала".

И прошло двадцать лет. И встретились, плотно присев в «Арагви», любимом ресторане нашей молодости. Как водится, над столом только и слышалось: «А помнишь... помнишь...» К посевшие мужчины обращались друг к другу по именам. И я имел неосторожность поинтересоваться: «А помнишь, как ты меня будил...» Маститый мой сосед подтвердил: «Было дело! Торопился расплатиться и не опоздать на полеты!» Он все подтвердил, кроме ПАРТБИЛЕТА. "С ума ты сошел, какой партбилет? Профсоюзную карточку я оставил, старик, или что-то в этом роде!"

Очень уважаемый человек, летчик, за спиной которого остались три сотни боевых вылетов, бомбежки Берлина, позвонил в редакцию «Комсомольской правды» и напомнил: исполняется сто лет со дня рождения Михаила Михайловича Громова, газете следовало бы откликнуться. Для отечественной авиации Громов сделал больше, чем много. С ним согласились и посетовали — готового материала нет, с кем бы связаться для интервью? Летчик назвал имя и отчество жены Громова, дал ее телефон.

Лучше бы не сообщал!

Бойкий газетчик позвонил, попросил к телефону Нину Георгиевну и поинтересовался... как себя чувствует Михаил Михайлович?

Замечали, наверное, — чем ранг начальника выше, чем прищуды у него случаются неожиданнее?

Шли политзанятия в роте аэродромного обслуживания, Неожиданно в аудиторию вошел политдеятель недосыгаемой для присутствующих высоты. Приняв рапорт, оглядел помещение, ткнул пальцем в самого неказистого солдатика и велел: «А ну-ка, покажи, кто тут враг номер один?» — При этом он продолжал шарить взглядом по стенам образцово-показательной ленинской комнаты.

К ужасу местных командиров, солдатик начал всматриваться в портреты членов политбюро. Делал он это неторопливо, фиксируя взгляд на одном, другом, третьем... дошел до конца и изрек: «Тут нэма». Высокий начальник хмыкнул и поинтересовался: «А тут?» — и показал глазами на стену, где располагался портретный ряд маршалов Советского Союза. Все повторилось. «И тут нэма!» — сказал в конце концов солдатик. И что ж вы думаете, как отреагировал высокий начальник? «Молодей!» — И с этим удалился.



Нам никогда не приходило в голову, что «Сталинский маршрут» Чкалова, Байдукова и Белякова закончился на острове Удд **ВЫНУЖДЕННОЙ** посадкой? И сенсационный их маршрут из Москвы в Соединенные Штаты не привел к побитию мирового рекорда дальности, как планировалось. А дамы - Гризодубова, Осипенко, Раскова и вовсе упали в тайге. И шестнадцать человек спасателей заплатили жизнью при их розыске. Об этом долгие годы умалчивали. А похоронили останки несчастных только в 1969 году, после того как на месте гибели оказались случайные охотники.

Экипаж Коккинаки и Гордиенко, державший курс из Москвы на Нью-Йорк, тоже не долетел до цели, приземлившись на острове Мискоу... Не в осуждение героев летчиков надо вспоминать об этих печальных фактах, а ради преодоления атмосферы умалчивания, утаивания, засекречивания, а проще определить — неудержимого вранья, что далеко еще не рассеялась и сегодня. А пора бы!



Теперь православный крест на шее скорее дань моде, чем символ истинной веры. А тогда, в то непростое время, когда религию величали опиумом для народа, редко было увидеть человека с крестом.

И вот достался мне механик, старшина сверхсрочной службы, кряжистый, средних лет мужик, который каждый раз, когда я подавал ему знак «убрать колодки», крестил мой «ишачок» и меня в нем, пренебрегая косыми взглядами окружающих. Не знаю, с Божьей ли помощью, но пока Гриша провожал меня на задания, все завершалось благополучно. А самое удивительное, что запомнилось на всю жизнь, это его мимолетная фраза: «Вам хорошо: улетите — и никаких забот, а тут сиди и переживай, пока не вернетесь».



Он менял стартер на моторе. А зима лютая, мороз — не вздохнуть и ветер. Наживить гайки на шпильки крепления и летом была проблема, больно тесно располагался стартер. Но ведь надо. Граница. Боевое дежурство. И Гриша плюнул на гайку, приморозил к кончику пальца и живым ключом, можно сказать, насадил одну, следом другую и так все четыре гайки. Белые следы на фалангах остались у него на всю жизнь. А ведь за это даже медали «За боевые заслуги» не давали.



Вера Фигнер, деятельница революционного движения, протомилась в Шлиссельбургской крепости двадцать лет и эмигрировала из России в 1906 году. И в том году эта шестидесятилетняя женщина приобщилась к авиации. Сохранились ее воспоминания о первом полете на гидросамолете: «Всюду, спереди и с боков, видишь только одну синюю воду; аппарата как будто нет; никакого твердого вещества кругом — только собственные ноги да тоненькая проволочка там и сям... Вся конструкция какая-то хрупкая, игрушечная, почти балаганная, а кругом — вода и вода...»

Описав со всеми подробностями свой первый полет, Фигнер подводит итог: «Это прекрасно!»

Наверное, ни один банк не обходится без ссылки на высокие авторитеты. «...Мужество требуется не только для того, чтобы сказать «Да», но и для того, чтобы ответить «Нет». Это слова Громова — основателя целой школы летных испытаний в России. И его последователь Галлай обращает внимание летающих: «Предусмотренная опасность — уже наполовину не опасность». И знаменитый полярный пилот Каминский завещал нам помнить: «Неудачи — это ступени к ожидаемому успеху».

Слыхали: птица тяжелее воздуха в 200 раз, а человек — в 800. Ну и что? А то — Жуковский считал, исходя из этой арифметики, что идея полета на машущих крыльях не безнадежна. Вертолет ведь предусмотрел еще Леонардо да Винчи, а сколько ждать пришлось, прежде чем полетели!

Он был очень знаменит, две Золотые звезды на войне заработал. И вот едет вечером из Москвы на свой аэродром. Возвращается с торжества — фронтовой его командир маршалским званием пожалован. Надо ли говорить, событие такого масштаба не квасом или кока-колой отмечают. Но наш дважды герой в полном порядке, каждое свое движение контролирует, едет весело и легко. Вот уже и церковка на углу показалась, вот левый поворот, и, можно считать, дома...

Только повернул — стоп! Милиционер молоденький, весь блестит, сразу видно — из новеньких. Опережая стража порядка, наш герой спрашивает: «Что это за палка у тебя, сынок? Интересно! Светится! Надо же!.. Дай поглядеть...» Две звезды гипнотизируют юного милиционера, он протягивает жезл герою: «Смотрите...» И тут срабатывает инстинкт самозащиты — светящаяся милицейская палка летит далеко в поле, ложится в черную пахоту...

Милиционер, естественно, бежит за своим табельным имуществом, а наш друг, не теряя времени, пригасив фары, стремительно отъезжает.

Наутро napросился в командировку и улетел к берегам Черного моря. Его собственное резюме по этому случаю: «Соображать надо!..»



«Жирных я с детства привык ненавидеть» и потому удивился, получив приглашение на презентацию очередного авиационного фонда. Билет на мелованной бумаге, казалось, пахивает нежной семгой... К сроку прибыли почти все приглашенные — большинство мужчины в годах.

Суэта улеглась не сразу, но как только появился поп — рослый, бородатый, в соответствующем облачении, президент сразу начал свою речь. Долго и витиевато он благодарил всех, «кто почтил в этот знаменательный час — первую годовщину отмечаем! За минувший год определились главные направления деятельности, прояснились ее основные моменты...» Слушал я внимательно и запомнил, «скоро фонд сможет начать поддержку не только денежными подношениями нуждающихся... но и обеспечит широкую моральную поддержку... медицинское вспоможение...» Правда, за истекший год сделано не очень много, сказал президент, так как пока с деньгами у нас большая напряженка. «Но бедность не порок, как известно... За сим последовало приглашение, как теперь говорят, «на фуршет».

Надо было видеть как шло в атаку собравшееся воинство. Впереди генералитет, за ним поп, дальше все остальные. Наблюдать эту картину без омерзения было просто невозможно. Обжиравшийся поп живо напомнил мне чеховского героя, что «спускал» блин за блином в утробу, глушившие дармовой коньяк генералы тоже были хороши. Подумал: что ж это с авиацией сделалось? Откуда столько халявщиков появилось?

Уже на лестнице повстречал вальяжную женщину, она окинула меня голубым вопрошающим взглядом и спросила: «Уже? Или вам у нас не понравилось?» Надо было что-то от-

ветить, меньше всего мне хотелось обидеть ее, исполнявшую, очевидно, роль мажордома. Пробормотал что-то. А она: «Напрасно. Напрасно спешите. Через часок будет самое интересное, когда начнут расхватывать остатки». Почему-то вспомнил студенческое: «Гуляй, рванина!» И аж в голову ударило: «Что ж с тобой стало, авиация?!»



Случилось, загнали меня, летчика-истребителя, к наземникам. Война — не поспоришь! Велели наводить наших. Осень была. Скоро холодать начало, и в ручейке, в котором я приспособился по утрам мыться, ледок появился. Спрашиваю старшину роты связи: «Скажи, а баня у вас тут бывает?» У него глаза, как блюдечки, сделались: «Ты что ж, второй месяц у нас и ни разу не банился?» Старшина тут же звонит кому-то: «Салют, Кабарда, сейчас к тебе притопают летчик, помой его, будь другом, Кабарда, а то он обовшивеет, и бепишко ему замени, словом, оформи, как надо».

Топаю в артиллерийские тылы, опасаясь напоротья на случайную мину. В летной школе нас наземным премудростям не обучали. Автомата и то в глаза не видели! Ну, это так — попутно. До Кабарды я добрался благополучно. Большой, усатый, строгий с виду мужик велел раздеваться, пистолет и документы принял на личное хранение, выдал шайку, кусочек вонючего мыла граммов так в десять и командует: «Ныряй!»

В парковой полутьме палатки ориентируюсь не сразу. Так: вода отпускается в правом углу... по норме. Мутно смотрится фигура, как-то странно намыливающая голову — низко-низко склонилась над шайкой. Волосы длинные, свесились и закрывают лицо... Батюшки-святые — дама! А она откидывает прядку мокрых волос за ухо и насмешливо спрашивает: «Или ты никогда голой бабы не видел?» Молчу, что тут сказать, а она: «Тебе, дураку, повезло: нам по три шайки воды отпускают, а вам только по две, пользуйся моментом и радуйся!»

Теперь с улыбкой вспоминаю, как оно было, а тогда, в мои двадцать лет это ж такое переживание — не до смеху.



Да-да! На войне, как на войне — и смех и горе... Иду в штаб, сам начальник штаба корпуса вызвал! Вижу — на маленьком костерике старшина чего-то кашеварит. Запах одуряющий! Пена над котелком стоит шапкой. Полюбопытствовал: «Чего сотворяешь, старшой?»; — Отвечает этак свысока: «Ки-селек подполковнику гоношу».

Видно, варит он трофейный концентрат, думаю, и подбираю с земли упаковку. Та-а-ак! Мыльный порошок для бритья (земляничный).

Пожалев незнакомого старшину, перевожу ему, а он... он не верит...



За переводчика старался в том штабе фельдшер. И вот что-то у него вдруг не заладилось. Мне велели разобраться. Иду. Приводят раненого капитана. Вижу на нем — череп и кости... Эсэсовец, что ли? Следом входит маленький пожилой карикатурного обличил еврей. Понимаю — он и есть толмач. Говорю: «Найдите допрос, а я постараюсь вам помочь». Толмач произносит что-то на совершенно непонятном мне языке. Немец молчит, тоже не понимает, очевидно. Спрашиваю "переводчика", на каком языке он говорит. «Что за вопрос — НА КАКОМ? Не могу же я говорить с эсэсовцем на идиш!? Говорю на древнееврейском, а этот сукин сын делает вид, будто не понимает».

Между прочим

Как вы думаете, кто был старше, Сикорский или Туполев? Мало кто отвечает правильно: Туполев родился в 1888-м, а Сикорский в 1887-м. Скорее всего, это имя - Хирояши Нишизава - мало что вам говорит, а унтер-офицер Нишизава был самым результативным летчиком-истребителем Японии во второй мировой войне. Он сбил 104 самолета противника.

Знаете ли вы, кто написал рассказ "Потерянное сердце", герой которого — летчик Юрков? Между прочим, автор принял не очень

удачное «воздушное крещение» на ранней заре авиации, но тем не менее до конца жизни оставался болельщиком и защитником наших крыльев. Правильно — Александр Иванович Куприн.

Давным-давно, в 1929 году, Семен Александрович Шестаков совершил грандиозный по тем временам перелет Москва — Нью-Йорк протяженностью 21242 километра, из них 8000 были пройдены над водой. Он летел на сухопутном самолете «АНТ-4», и этого не стоит забывать.

Первых летчиков мы помним поименно, а первую стюардессу Эллен Черчь, положившую начало профессии 15 мая 1930 г. в авиакомпании «Юнайтед Эрлайнс», увы, неблагоприятно забыли.

У Отто Лилиенталя был деятельный и преданный помощник — родной брат, его звали Густав.

Дирижабль «Цеппелин», построенный в 1929 году принял на борт пятьдесят четыре пассажира — число более чем внушительное.

Первый перелет Санкт-Петербург — Москва был предпринят в 1911 году. Старт взяли 11 машин, до цели долетел один Александр Васильев. За два дня он покрыл 752 километра, потратив на это 24 часа, 41 минуту и 14 секунд.

Была у меня на войне оружейница Лиза, девочка тихая, работающая, застенчивая. И вот подходит она ко мне, показывает трофейную коробочку и, мило так грустя, канючит: «Ну, скажите, командир, что это я нашла». В аккуратной коробочке уложены пять серебристых цилиндров, каждый в своей лунке, а шестая лунка — пустая. Спрашиваю: «А этот где?» Лиза мнетя, явно врет, что нашла так, с некомплект, мол... «Не скажешь правду и я ничего тебе не скажу». Вздыхает, смущается и признается: «Я только его лизнула... кисленький, вроде карамельки... А тут Доценко меня пихнул, и я... и я проглотила...» «Отойди, несчастная, я же курю! — Подчиненных

надо воспитывать. Нагоняю страха: — Ты заглотнула взрыватель — цюндер... Ясно? Отойди! И не лижи что попало...»

Войны оставалось всего ничего. Мы вылетали из немецкого Штаргардта в наш Горький, летели на завод за новыми машинами. Командир велел запустить нас в склад трофеев: хватайте перед отлетом, что кому нравится, на память, мол, и в благодарность за те Лавочкины, что мы уже доставили в его дивизию. Хватать мне было как-то противно, я тихо слинял с этого склада. Но без трофея не обошлось.

«Перед самой погрузкой в Ли-2 механик приволок и вручил мне пару шикарных темно-зеленых кожаных перчаток. «У тебя же, командир, не лохмотья даже на руках, а следы лохмотьев. Бери. Чего там...» И я взял. Уже в полете, вглядываясь в бисерные буквально буквы на кнопках, прочел: «МОСТОРГ. МОСКВА». И подумал: нормально! Наше — нам, а вашего мне не надо.

В полярную ночь на далеком острове стряслась беда, надо было срочнейше эвакуировать заболевшего синоптика. А в авиаотряде — полный штиль: три четверти пилотов в отпусках, вертолет застрял где-то на востоке. К вылету практически готов один Ан-2. Но... радиус машины позволяет дойти только до точки, чтобы вернуться, надо на острове дозаправиться. Долететь надо точно, резерва на ошибку и соответствующие исправления просто нет. И еще загвоздка: единственный пилот, находящийся на базе и летающий на Ан-2 — из самых молодых, допуска к такому полету не имеет.

За старшего оставался начальник штаба. Из летчиков он был, налетал когда-то двенадцать тысяч часов. Ли-2, Ил-12, Ил-14, Як-12, По-2 — его машины. И вот начальник штаба приказывает: поднять на борт бочку с горючим, резерв на дозаправку. Молодого пилотагу — сюда.

— Так и так, — обстановку дает, — полетишь? Тот, маленько подумав, говорит:

— Раз надо, полечу. А кто правым со мной пойдет? — Придется мне. — Это начальник штаба отвечает. — Больше некому. И полетели. И вышли на точку и привезли больного живым, словом, все обошлось. А почему, спрашивается? Когда в авиации очень надо, тогда можно все. Вот за это я и люблю наше дело.



Была у нас в гарнизоне выдающаяся буфетчица Маша при летной столовой. Ну все она понимала без лишних слов! Между прочим, контрабандно приторговывала водочкой. Начальство, конечно, ведало, но сквозь пальцы на это дело поглядывало. А Маша пароль придумала. Подходишь и говоришь: «Машенька, мне бы стаканчик лимонадика. Капнешь?» Расплачивались в получку. Водочку Машенька подкрашивала, так что комар носа не подточит.

Сидим за обедом, к Маше подходит незнакомый полковник. Потом выяснилось — то был новый инспектор воздушной армии. Слышим: «А попить, девушка, найдется? Лимонадика бы хорошо». Мы замерли. Маша скосила глаз на Геройскую звезду, на знак заслуженного военного летчика и бестрепетной рукой нацедила, как своему. Полковник выпил стакан в один глоток, не поперхнулся, сказал: «Порядок у вас тут!» А Маша потом говорила: "Наш человек оказался, я сразу просекла".



Кончались сороковые годы. Мы уже летали на МиГ-9 и на Як-15, на первых российских реактивных самолетах, нас еще именовали реактивщиками, всячески подчеркивая этим особость и высокую значимость нашего положения в авиации. Замечу, к машинам мы привыкли быстрее, чем ожидали и вполне спокойно усаживались в кабины, единственное, на что поглядывали с опаской — на рычаг катапультного устройства пилотского кресла. Одолевали слухи. Говорили, в Германии один больно любопытный залез в трофейный «мессер», дернул за рычаг, так его с ангарного потолка мастерами неделю отскребали... И еще говорили: катапультировали у нас обезьяну, хана ей сразу пришла - позвоночник

переломился... А на днях, мы это уже сами слышали — поросичий визг над аэродромом стоял. Вроде катапульту на свинье проверяли. Почему же на свинье? А нужно было вековое подобие получить. Говорят, говорят, говорят...

Наконец, официально сообщили: завтра начинаются занятия по катапультированию. Ждем, что-то будет?..

И вот он входит в аудиторию, седой, красивый, улыбающийся. Он говорит, слегка заикаясь: «При-и-и-нцип ка-а-атапульты про-ост, как Колумбово яйцо-о. К спинке вашего кресла приварена тру-у-уба, это, считай — ствол! В стволе за-а-аряд. Так? А роль сна-а-аряда исполняете вы, то есть — ле-е-е-етчик. Тянете скобу, за-а-аряд детонирует, и вас мо-о-о-оментально выносит из ка-а-абины...»

Мой приятель тихонечко толкает меня под бок и спрашивает шепотом: «Интересно, за-а-аикание у него когда началось — до или после ка-а-атапультирова-ния?» К нашему ужасу лектор расслышал шепот моего приятеля и тут же вполне мирно проинформировал нас: «За-а-аикаюсь я с детства. О-о-осложнение получилось после скарлатины. В ле-е-етную шко-о-олу поэтому не взяли, еле уго-о-оворил в парашютисты принять... И он продолжает лекцию: «Гла-а-авное — что? Перед прыжком но-о-о-оги вжать в педа-а-али, ло-о-о-оки — к телу, пло-о-отно, чтобы не отбило. Гла-а-аза закрыть, ро-о-от — тоже... иначе ра-а-азорвет... Если действовать пра-а-авильно, иика-а-аких особых неприятностей не бу-у-удет. Что? Ка-а-а-акое ощущение? По-о-о-ожалуй, могу так ска-а-азать, — вроде вам бо-о-о-ольшей лопатой под жо-о-о-опу двинули: ра-а-аз — и наблюдаешь са-а-амолст у себя под но-о-о-огами. А дальше а-а-автоматика срабатывает». На этом наша теоретическая подготовка завершилась.



Вскоре по окончании второй мировой войны Эрих Мария Ремарк, один из немецких писателей, чьим трудом и талантом определяется лицо литературы нашего столетия, писал: «А где-то на другом конце земли еще ночь. Когда-нибудь



появятся самолеты, на которых можно будет догонять ее. Они полетят со скоростью вращения Земли. И если ты будешь любить меня в четыре часа, вместе со временем мы полетим вокруг Земли, и она остановится для нас».

Так писал Ремарк. Самолет сегодня — не вопрос: такие машины давно поступили на вооружение многих стран. А вот как сделать, чтобы они служили любви, а не ненависти — вот в чем задача!



Чкалов был азартным человеком, он любил и лихо играл на бильярде. Проигрывал не часто, но случалось. И вот огорчение: в летной комнате строжайше запретили играть на деньги. А просто так — совсем другой вкус... И Чкалов придумал: проигравший лезет под стол, и, пока длится следующая партия, сидит там, громко понося себя, выдавая что-нибудь такое: «Позор мне, слабаку из слабаков!» Или: «О, я, ничтожнейшая мазила, жалкая личность, проходимец и аферист...» И подобное выкрикивал, проиграв всемирно известный комбриг, по нынешней тарификации — генерал-майор, сидя скорчившись под бильярдом. И можете быть уверены, те, кто гонял в это время шары по зеленому сукну, не очень спешили завершать партию. А теперь вопрос: много ли сегодня найдется генералов, готовых последовать Чкалову, самому демократичному Герою России?!



Случилось мне как-то лететь пассажиром из Бордо в Париж. Напросился к экипажу в гости. Хотелось глянуть, как этот А-300 из пилотской смотрится. Общаюсь с мужиками на своем диком французском, помогаю себе руками. Ничего. Есть контакт! Среди прочего выясняется — второй начинал летать на... Як-11. Оказывается, французы купили у нас сколько-то «яков». По закону «рояля в кустах» у меня находится в кармане значок Як-11. Торжественно вручаю его второму. Командир корабля велит стюардессе подать бутылку вина. Чокаемся и пьем — за небесное братство!

Пытаюсь вообразить, как бы выглядела подобная ситуация на трассе Тбилиси — Москва, например?! Возможно, мы бы и чокнулись, трижды проверив сперва, надежно ли заперта дверь пилотской кабины и непременно тревожась: наступят или не наступят? Кто наступит?..



Вот какой телесюжет был недавно в кадре. Крупно — Ту-154. Перед машиной выстроен экипаж. Наезд. Командир корабля — ярковыраженный узбек, второй пилот — типичный монгол, у бортинженера тоже восточная внешность. Самолет приобрела какая-то частная фирма, очередное ТОО. Мужики откровенно посмеиваются. Чему? А вот чему: попосвящает Ту-154 вместе с его доблестным экипажем.

И ведь как тут не улыбнуться, можно ли самолет, как бакалейную лавочку, освящать, для чего? И попы меня удивляют — неужели им все равно, что и кого святой водой кропить, лишь бы платили?



И пашей летной столовой прижился котиче по кличке Гирей. Да, я тоже платил ему свою колбасную дань, но исключительно из соображения — не прослыть бы жадным. Кошек я не любил никогда. Тут номинальная хозяйка Гирея официантка Рая объявила, что выходит замуж и собирается убыть в танковый гарнизон, я был, кажется, единственным, не принявшим участие в протесте: руки прочь от Гирея! Гирей — наш! Был декабрь. В тот год морозы рвали стволы старых деревьев. Рая уехала и кота забрала. Раю забыли через неделю. Гирея — через две. В середине февраля, когда мы садились завтракать и двери грохнули в очередной раз, вместе с капитаном Щетининым в столовую вошел Гирей. Отряхнулся и направился к окну раздачи. Позади за Гиреем остались сто с лишним километров завьюженной, промозглой исхлестанной метелями земли; он прошел сквозь враждебный лес, через поля, заваленные снегом, он пересек опасные дороги... Как и, главное, для чего?

Хочется верить. Гирей был нашим, авиационным, котом.

Кот подошел к окну раздачи, поднялся на задние лапы, ей-ей, он знал — его накормят в первую очередь: он вернулся, а экипажам еще только предстояло лететь.

Меняду прочим

Почти сто лет назад Виктор Гюго писал: «Океан должен уступить место другой беспредельной стихии. Вода... должна уступить место воздуху. У нас есть крылья, человек становится птицей! Птицей, обладающей разумом!»

Умирая, 9 августа 1896 года Отто Лилиенталь произнес слова, которые не должны забывать авиаторы и сегодня: «Жертвы должны быть принесены». Известно, как высоко оценил подвиг Лилиенталья Николай Жуковский: "Человек полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума».

Джон Барбазон — пилотское свидетельство Великобритании 1 — умер в 80 лет; адмирал двух полюсов и Атлантики, Ричард Бэрд скончался в 70 лет; первое пилотское свидетельство Германии досталось Августу Эйлеру, он дожил до 89 лет; француз Аири Фарман — до 84 Орвил Райт, открывший самолетный век, умер в 77; наш соотечественник, покоритель штопора Константин Арцеулов чуть-чуть не дотянул до своего девяностолетия.

Старая авиация учила и учит нас преданности и благородству. вспомните: Амундсен погиб, вылетев на поиски генерала Мобиле, когда тот потерпел крушение во льдах, хотя, как широко известно, генерал далеко не по-джентльменски обошелся с Амундсеном, который, между прочим, сделал ему — Нобиле — имя...

Кто из очень известных летчиков написал: «В конце декабря я произвел ревизию. Расходы достигли 780000 франков. Это была катастрофа. И все-таки я решил продолжать, иначе я не мог, я должен был продолжать, как игрок, сраженный азартом... я хотел летать и был уверен в своих расчетах».

Блерио не обманулся. Самолет 11 принес ему славу и компенсировал все расходы, он сделал его первым летчиком в мире, пожалованным орденом Почетного Легиона.



В жизни Валерия Павловича Чкалова был такой случай: вышел он с приятелем на открытую площадку вагона — такие вагоны существовали тогда — покурить вышли.

Как-то неловко сдернул перчатку с руки, и она улетела «за борт». Приятель — за стоп-кран: перчатка была не простая, на белом меху, по специальному заказу изготовлена... Но Чкалов не дал тормознуть поезд, приятеля обложил, вторую перчатку с руки сдернул и тоже — «за борт»! Объяснил: «Кто-то найдет пару, обрадуется!»

И знаете, что я вам прямо скажу: мне Валерий Павлович за это движение души, за мгновенно проявленную щедрость милее, чем за все прочие его геройства.



Стюардесса обратила внимание на пассажира, внешне совершенно заурядного, потому только, что его провожала целая орава летчиков. Шумно провожала, с почтением. Так вот, когда оно случилось... А случилось вот что: первым рухнул командир корабля, чуть позже — второй. Как потом выяснилось, отравились они рыночным шашлыком... Машина на автопилоте шла. Пассажиры ничего не заметили, понятно. Ну а садиться как?

Отыскала стюардесса того заурядного пассажира. Он спал в хвосте. Деликатно его разбудила и спросила шепотом: «Скажите, вы случайно не летчик?» Он вроде бы обиделся: «Почему же случайно? Но в чем дело?» Стюардесса извинилась и говорит: «Экипаж просит вас пройти в пилотскую. Здесь человек без лишних слов все понял и честно сказал: "Ребята, на Ту-104 я не летал, но попробовать можно, если маленько поможете, покажете, что где включать, режимы подскажете". Ребята, конечно, помогли, до Москвы дотопали, зашли и тихо присели. Словом, история с благополуч-

ным концом получилась. Только... герой, спасший людей и машину, так ловко слинял во Внуково, что никто не узнал ни имени его, ни чего прочего. Кто? Откуда? Почему сбежал? Видно, настоящий был пилотяга и сразу сообразил — засекут, начнут требовать объяснительную записку, рапорт, пояснения и прочее и прочее. А может, вспомнил детское: «Сделал дело, гуляй смело».

Отогнал я в Питер Як-11, сдал в ремонт и соображаю, как бы быстрее в Москву попасть — давно маму не видел. Туда - сюда, без толку: пет билетов, вот если только на завтра... Но в конце концов пронюхал: планируется ночной чартерный рейс на Москву. Рванул в аэропорт. Бутылка коньяка, коробка конфет к литературе были приложены, и — порядок.

Везти тем рейсом должны были какую-то делегацию. Дирижировал ею пузатый хрен, горластый и наглый. Распоряжался, кому входить первому, где кто сесть должен, меня отодвинул от трапа, как посторонний предмет... Одним словом, противней не придумать начальничка.

Тут появляется экипаж. Из случайно услышанного разговора понимаю — командир корабля, совсем еще молодой, идет в свой первый самостоятельный ночной рейс. А погода так себе и по дороге совсем испортилась. Болтало так, аж кишки скрипели. Но пузатый не унимался и продолжал «руководить»...

Чего мне в голову стукнуло, не знаю. Весь мой багаж был — парашютный чехол. Вот я и достал парашют, надел его, подошел к тому начальнику и говорю: «Если не замолчишь, я открываю дверь и ухожу. Понял?» Да-а, входил я в Ли-2 последним, а в Шереметьево вышел первым.

Задание закончено, высота четыре тысячи. Так? Кувырнулся переворотом и — вниз! Выхожу из пикирования на высоте круга, гашу скорость. Так? И тут чего меня дернуло, глянул на пол кабины. Глянул и обалдел! У правой педали сидит здоровен-

пая крысыра. Ощеренная, лохматая... а ну как она мне в морду кинется, думаю? Давлю ее перегрузкой, резко швыряю машину влево, вправо... еще... Только pilotнуть по настоящему не могу: садиться надо, земля рядом, горючего мало осталось...

Короче, сел. А на аэродроме легкая паника — мужики не поймут, чего это я перед посадкой вдруг замотался. Так? Заканчивается пробег. Я из кабины вон и думаю, сейчас меня спросят, в чем дело, что я скажу? И когда спросили, я, как дурак, только и сообразил выговорить: «Крыса там». Механик пулей ныряет в кабину. Так. И вытаскивает крысу, за хвост ее держит... а она — дохлая... Никогда я такого Кошмара в полете не испытывал. Честно говорю.



Командир отряда был здоровеннейший мужик. Не красавец, прямо скажу, к тому же и не мастер художественного слова, по учить он умел. Учил на свой лад, и уроки его обладали, я бы сказал, убойной силой. В самом начале нашего курсантства, в пору, когда его не столько еще уважали, сколько боялись, он дал нам такое наставление:

«Никогда ни на чем не летайте без перчаток». Сказал и стянул с руки потертую кожаную перчатку. У него были полусожженные руки. Зрелище, что говорить, не для слабонервных. С тех пор прошла, можно сказать, целая жизнь и я ни разу не взлетел ни на одном летательном аппарате с «босыми руками». Не знаю, как бог бережет летчиков, а вот кожаные перчатки — надежно берегут.



В Монголии это было. Наш полк принял новый командир. Был он молод и, как мы скоро поняли, со своими понятиями. Вот пример: первое появление командира полка на летном поле началось с того, что мы были выстроены в две шеренги, и командир эскадрильи отдал рапорт:

«Летный состав второй эскадрильи к полетам готов». Он, то есть командир полка, спрашивает: «Где летный состав? Эти?» До нас не сразу доходит, чем командир недоволен. Мы

так привыкли к своим х.б.б.у. — выгоревшим, задрипанным комбинезонам, — что не замечаем нашей убогости. Командир полка полеты отменяет: «Шмаровозы, мусорщики, смазчики вы, а не летчики. В таком виде у меня никто не летал и не будет летать. Следующий раз прибыть на аэродром в парадном обмундировании и при всех орденах! Ясно? Будем летать — праздновать. Все. Свободны*».

Спустя какое-то время, командир полка улетел в Читу. Улетел на По-2. Он вернулся дня через два или три. Оказалось летал за женой. Привез, и буквально на следующий же день она родила ему сына. Вечером ловит меня командир в штабе: «У тебя почерк хороший?» И что ж вы думаете, велел оформить «Летную книжку» на своего парня, вписав в нее 8 часов 40 минут слепого налета на Ло-2...

«Васька, расскажи, как тебя разжаловали?» — «Когда?» — «Что значит когда?» — «А то и значит - меня три раза разжаловали...» — «Силен!» - «Если последний раз, то дело так было. Комиссар наш после войны совершенно скурвился. Пока воевали, летал, как все, и награды принял вполне по совести. А тут, в послевоенное время пять часов и семь минут за месяц напил, и главным образом на По-2. Напил и стоп! Летную норму для столовой отработал, а больше ему не надо...

Ну, я и высказался в таком смысле — нелетающий замполит чистая обуза, а не пример для личного состава. Дерьмо он! Все. Меня из старших лейтенантов произвели обратно в лейтенанты».

И почему в авиации столько братьев? Монгольфье — Жозеф и Этьен; Лилиентали — Отто и Густав; Райт — Вильбур и Орвил; Фарманы — Генри и Морис; Мораны — Леон и Робер; Вуазены — Габриель и Шарль; Ефимовы — Михаил, Ти-

мофей и Владимир; Нестеровы — Петр и Михаил, Коккинаки — Владимир, Константин, Александр, Валентин, Павел; Туржанские — Александр и Борис, Супруны — Степан и Александр; Микояны — Степан, Владимир и Алексей; Глиники — Дмитрий и Борис... И это, что называется, еще не вечер, можно продлить. А вот почему?

Между прочим

Еще на самой ранней заре авиации капитан Фербер заметил: «Красивый самолет летает хорошо, а некрасивый — плохо.

Половина неприятностей на взлетах связана с отказами двигателей.

Восемьдесят лет назад, 1 ноября 1919 года Рос Смит вылетел из Лондона в Мельбурн. У него на борту было 320 писем. В честь этого события выпустили специальную почтовую марку, на ней значилось: «Первая воздушная почта Англия — Австралия, 12 ноября — 10 декабря 1919 г.

Единственная женщина, пилотировавшая легендарный АНТ-25, была Мария Нестеренко. Судьба ее оказалась трагической — 12 октября 1941 года одновременно с мужем — Героем и генералом Павлом Рычаговым — ее расстреляли. И прошли годы, прежде чем они были реабилитированы и их имена возвратились в авиацию.

Вильбур Райт считал: «Научить летать можно и старика, но лучше мужчину помоложе, а еще лучше — юношу, но лучше всего — маленькую девочку».

В знаменитом перелете через Атлантику Чарльза Линдберга сопровождала сю кошка Петси.

Первая в России летая школа открылась в июле 1910 года, в Гатчине. И уже в 1911 состоялся выпуск — звание летчиков получили шесть человек. А осенью этого же года начала действовать вторая авиашкола — в Севастополе. Она готовила военных летчиков.

Возвращаясь с Северного полюса 10 мая 1926 года, Бэрд специально задержался на Шпицбергене, чтобы проводить к полюсу Амундсена, пожелать ему удачи и счастья! Старая авиация учила нас преданности и благородству. Амундсен погиб, спасая Нобиле, хотя генерал далеко не по-джентльменски вел себя в отношении своего великого соперника.



Громова я видел генерал-полковником. Старый педант, он читал нам лекции по авиационной психологии, держался при этом недоступно, чтоб не сказать надменно. О заслугах его мы, конечно, знали, а вот по-человечески не больно-то им восхищались. И вдруг читаю в его книге: «Вася, (это был мальчик, состоявший при учебной части летной школы) по нашей просьбе дал нам посмотреть билеты (перед экзаменом) и каждый из курсантов сделал небольшую пометку на том билете, который больше всего его устраивал. На экзаменах, подойдя к столу, каждый сравнительно легко вытаскивал «свой» билет и отвечал отлично. Пятерки сыпались, как из рога изобилия. Но вот один генерал, взглянув на билеты, помрачнел и потребовал дать новые, совершенно чистые. Пятерок после этого стало намного меньше. Одному курсанту генерал задал вопрос, на который тот не смог ответить. Тогда генерал спросил:

— Вас затрудняет мой вопрос? Курсант не растерялся:

— О, ваше превосходительство, затрудняет не вопрос, а ответ!

И генерал поставил ему тройку!»

Наверное, все так и было, по наше превосходительство Михаил Михалыч Громов тройки тому курсанту, уверен, в жизни бы не поставил.



Волею обстоятельств очутился я в Сталинграде, в Качинской школе, расквартированной в городе-герое. И здесь свела меня судьба с Береговым. Перед самым возвращением домой, кто-то нам посоветовал съездить на рынок — мясо

там хорошее и дешевое, а в Москве был очередной «затруд» с мясoproдуктом. Поехали. Ходим меж рядами, разглядываем товар. На генерала никто особого внимания не обращает, надо думать, никто его не узнает. И вдруг — тетка по весь голос:

— Береговой? Георгий Тимофеевич?! Надо же! — И предлагает расписаться на шматке сала, тогда обещает ему такой же шматок бесплатно.

И что же? С шутками и прибаутками сделка состоялась. Береговой откровенно радовался: «Не забыл, выходит, меня народ!»

Он так и умер, не узнав, что тетку мы, забежав вперед, подготовили. Узнай! Правда, щедрость она проявила по собственной инициативе.



В его командировочном значилось, что капитан Бусько направлен к нам для проверки техники пилотирования, ознакомления с материальной частью Як-23 и выполнения 2-3 полетов на этой машине. Капитан числился за ремонтной базой, где исполнял обязанности летчика облета, фактически — испытателя.

Слетал я с ним в зону и по кругу, доложил начальству — орел наш к самостоятельному полету готов — и выпустил. Взлетел он нормально, а дальше началось что-то странное — носится капитан по кругу, как наскипидаренный кот, пытается и никак не может зайти на посадку. Командир эскадрильи и так, и этак пытается ему помочь по радио, все слова — мимо! Тогда я сажусь в свободный «як», догоняю капитана на кругу, показываю — пристраивайся. Он понял. Пристроился. Завожу на полосу. Метров на двадцати его «подхватывает» командир эскадрильи и форменным образом диктует, как действовать дальше... Усадили благополучно.

— В чем же дело?

Смущаясь и даже краснея, как нецелованная девушка, признается, что перепутал (!): высоту «держал» по указателю скорости, а скорость — по высотомеру...



Среди тех, кто к авиации непричастен, бытует мнение — что-то, а пьют авиаторы будь здоров как. Правильно я говорю? Так вот послушайте по этому поводу лично Туполева. Цитирую: «Когда нам сказали, что решение о создании ЦАГИ принято, мы тронулись... к Николаю Егоровичу домой, я предложил отметить это событие... нашли чудом уцелевшее кафе. Ничего, кроме простокваши, в нем не было. Мы подняли стаканы с простоквашей и чокнулись». Восьмидесятилетие ЦАГИ отмечалось тоже не в легкие времена, но все-таки чокаться простоквашей не пришлось...



Тридцать лет назад в американской газете «Дайтон стар» было напечатано: «Миссис Ида Голдгрэйф, 88 лет, из Дайтона (штат Огайо) первый раз в жизни совершила воздушное путешествие...»

Ну и что?

А вот что — ровно за шестьдесят лет до этого сообщения Ида Голдгрэйф собственноручно сшивала полотно для первого райтовского самолета! «Не верила я тогда в эти чудачества, — заявила, приняв несколько запоздалое воздушное крещение, почтенная миссис, — а вот что на самом деле получилось... Но кто ж мог знать? Кто?»



Машина была американская. Наши ребята только-только к ней приспособливались. А лететь пришлось над морем. До аэродрома посадки оставалось не так и много, когда у одного из перегонщиков внезапно заглох мотор. Летчик опустил нос машины к воде, чтобы не потерять скорость и попытался запустить двигатель... Увы. Еще раз, еще... двигатель не запускался. Тогда он нажал на кнопку передатчика и, стараясь звучать возможно спокойнее, произнес: «Ребята, передайте Клаве...» — и тут он заметил, что не переключил третий бак... Щелкнув тумблером, напрягшись: до воды оста-

валось всего ничего, он запустил двигатель и стал осторожно набирать скорость.

Долетел. Можно сказать, выжил. И тут начались новые огорчения. Ребята нет-нет осведомлялись: «Так что же передать Клаве, старик?» Это продолжалось не день и не два, пока командир эскадрильи не объявил перед строем: «Того, кто еще раз спросит, что надо было передать Клаве, выго-ню из эскадрильи немедленно. Хватит!»



Как возник тот спор, и не помню. А спорили вот о чем: кто первым без посадки перелетел через Атлантику, Общего мнения не было. И тогда мне пришло в голову расширить опрос. Я стал останавливать в метро, на улице людей в авиационной форме и говорить: «Извините, не можете? Вчера кроссворд разгадывали, там вопрос — кто первым перелетел через Атлантику... И никак не сходится...» От лейтенанта до генерала, плюс гражданские пилоты, общим числом СТО авиаторов были опрошены. И никто правильно не ответил, ни один...



Руководитель полетов был несомненно сильным летчиком и знаменитым матерщинником. Отношение к нему никак не назвать однозначным - кто-то его уважал и даже восхищался им, а кто-то едва терпел.

И вот 7 марта на командном пункте зазвонил телефон.

— Руководитель полетов слушает.

— Позвольте поздравить вас с наступающим праздником...

— Спасибо, но я вроде не женщина...

— Не женщина — верно, но ... порядочная.

— Кто говорит? — рявкнул опешивший руководитель полетов.

— Весь гарнизон придерживается такого мнения. Как ни странно, но с того памятного дня наш РП сделался разборчивее в выборе выражений и вообще стал задумываться порой.

Два летчика России — Михаил Михайлович Громов и Андрей Григорьевич Кочетков пожалованы почетным знаком — Золотая гусеница с рубиновыми глазами. Это награда фирмы «Ирвинг» пилотам, что спасли свою жизнь с помощью их парашюта.

Между прочим

Впервые боевые действия авиации отмечены в Балканской и Итало-Турецкой войне, в 1912 году. В них приняли участие русские добровольцы, пилоты Агафонов, Ифсюков, Колчин, Костин и др.

Сикорского можно смело считать летчиком-самоучкой: он построил себе самолет и начал летать. Много позже, только 18 августа 1911 г., выполнив все упражнения, предусмотренные тогдашними правилами, он получил пилотское свидетельство 64 ФАИ.

Первым русским АВИАЦИОННЫМ генералом стал в декабре 1914 года Михаил Васильевич Шидловский.

Интересно, а что думают жены знаменитых мужей, как они оценивают своих благоверных? Ольга Чкалова о своем муже: «Он всегда был полон планов, замыслов. Он был большим мечтателем. У этого простого человека было доброе сердце, щедро открытое для людей». Мария Покрышкина об Александре Покрышкине: "Он умел признавать свои ошибки и искренне в них раскаивался».

Капитан флота Николай Прокофьевич Северский начал летать в 1915 году. Он был морским летчиком. В боевом вылете потерял ногу. В 21 год вернулся в строй, сделал 57 вылетов (с протезом), сбил 13 самолетов противника.

126 летательных аппаратов внесены в сводные таблицы, подводящие, так сказать, итог дол гай творческой жизни Игоря Ивановича Сикорского.

Однажды трехлетний Саша Покрышкин незаметно ушел из дому и заблудился. Родители сбились с ног, ища мальчонку. В отчаянии

зашли в полицейский участок, тут их Саша и обнаружился. Зареванный, спал на нарах. Александр Иванович, склонный к шутке, говорил: «Я - политкаторжанин с дореволюционным стажем».

Не часто, к стыду нашему, мы вспоминаем сегодня Александра Константиновича Горобца, одного из самых удачливых истребителей минувшей войны. Кому еще привалило счастье срубить с одного захода девять Ю-87 подряд?!



Меня наказали. За что — неважно. Отстраненный от полетов, я был поставлен на всю смену стартером. Работа, простая — маши флажками, разрешай или запрещай ребятам взлеты. Как сейчас вижу, вырывает белая «семерка» — старенький У-2. В передней кабине Борис, в задней — Василий. Я кручу головой, осматриваю пространство и выпускаю ребят в зону.

Через двадцать пять минут белая «семерка» благополучно приземляется. Заруливает, и тут — глазам не верю! — в нерпой кабине — Василий, во второй - Борис...

Лет через сорок судьба свела меня с Борисом Бимбулатовичем, солидным начальником стройкомбината. Как положено, приняли по глоточку, помянули не доживших, позавидовали летающим, и тут я вспомнил свое «стартерство» и спросил: «Как же вас угораздило в полете кабинами поменяться?» Седой Борис Бимбулатович сощурил свой хитрый глаз и сочувственно так говорит: «Ты вот что, лучше не пей больше. Чего в жизни не случается. Все ошибаются — можешь ты, могу и я ошибиться».



Отогнав на аэродром Штаргардт новенькие «Лавочкины», мы должны были спешить на завод в Нижний за новой партией машин. В Германии было уже тепло — апрель кончался — здесь буйно цвела сирень. Промаявшись на Ли-2, мы, наконец, оказались сперва в Момино, а потом на площади трех вокзалов столицы. Видок у нас был диковатый:

усталые, в изрядно потрепанных летних куртках, с мешками через плечо (парашюты мы везли с собой), в руках — пожелтые в долгом пути веники жасмина.

«Ребята, откуда такие шикарные веники?» — насмешливо поинтересовался какой-то парень. Мой ведущий, видно, больше других проникнувшись язвительным тоном вопроса, возьми и ляпни: «Балда! Это цветы Берлина!»

Что тут началось! Вокруг загудело: «Берлин, Берлин... Победа!!!» Незнакомые люди тянули к нам руки, знакомые женщины целовали нас. И каждый старался отломить веточку на память. А до Победы оставалась еще целая неделя. Маме я довез три голых палочки.



У Леши была симпатичная фамилия — Груша. Были мы в командировке. Привели нашего Грушу в гостиничный номер, показали кровать, и он тут же рухнул в нее и заснул, как убитый. Проснувшись поутру и бодро вскинувшись на постели, Леша обнаружил на спинке кресла, поверх его амуниции, немислимых размеров бюстгальтер и прочие атрибуты женской одежды. На диване посапывала бо-о-ольшая женщина. Тихо выбравшись из номера, Леша как был — в одних трусах — ринулся к дежурной выяснять обстановку.

— Ночью у нас свет отключают, — поведала дежурная, — экономия! Я помнила фамилию вашу — Груша, решила — женщина — и подселила вам соседку. Плохого не думайте — она доктор наук, профессор, знаменитый в наших краях геолог.

В тот же день Леша познакомился с профессором, посмеялись от души и каждый направился дальше по своему маршруту. А Леша все не мог забыть реплики своей соседки: «А я, знаете, не так несколько представляла себе истребителей...» И что она этим хотела сказать, не успокаивался Груша.



В Ахтубе мне подарили арбуз килограммов на двенадцать с гаком. Закатали прямо в тесную кабину Як-23, под левый

локоть пристроили... Лететь предстояло в Саратов. Эшелон дали — 7200. Пока лез вверх, воображал, как обрадуются такому подарку мои, чудо-арбузищу! Но подошло время снижаться и началось — скатывается и скатывается проклятый, а у меня же нет третьей руки, чтобы придержать арбуз. И вопрос встал: кто кого, арбуз — меня или я — арбуз. Довез я его все-таки и готов был о бетон грохнуть, механик удержал: «Командир, но полосатый-то чем виноват? Такой красавец! Опомнись, командир...»

Англичане истребитель «Харрикейн» нахваливали, и мы — не очень. У машины была вреднейшая привычка — чуть снег поглубже или тормознул резковато, «Харрикейн» становился на нос. Но летать надо было, и летчики Карельского фронта выработали такую методу: пилот запускал двигатель, механик, не теряя времени, вскакивает верхом на хвост, и экипаж бодро рулит на взлетно-посадочную полосу. Там механик соскакивает, летчик идет на взлет.

Пилот поторопился или механик замешкался, только, перейдя в набор высоты, летчик услышал в наушниках шлемофона: «Осторожно! У тебя на хвосте пассажир... Блинчиком, блинчиком пилот развернулся и начал тихо сползать на посадку. А душа — в пятках... Все закончилось благополучно если не считать обмороженных руку механика и ненависти к «Харрикейну», захлестнувшей летчика, что пошло ему па пользу — перевели на «лавочкины»!

Радиопозывной «Светлый» генерал пронес через всю войну. Очень ему нравилось, как это звучит: «я — Светлый, я — Светлый!..» Со своим любимым позывным генерал прибыл в столицу для участия в очередном воздушном параде. Ему предстояло вести группу «мигов». Закон воздушного парада — полное радиомолчание. На передачу работает только земля, воздух же может лишь отвечать на запросы командного пункта, отвечать коротко и четко.

Приближались к Белорусскому вокзалу, все подтянулись и невольно напряглись. И тут в шлемофонах загремело: «Я — Светлый, я — Светлый! Хорошо идем...» Закончить мысль «Светлому» не удалось. «Заткнись, темнота» — перебил его восторги насмешливый голос.

От любимого позывного пришлось отказаться. Зубоскалы придумали: «Как идем, темнота? Отвечай, Светлый!» — запрашивали, разумеется, анонимно.

В летной комнате необычное оживление: приказом по министру сильно снижены расценки на ряд испытательных полетов. Это уже не впервые. В самый разгар обсуждения появляется пилот, которого все считают совестью аэродрома. И разом притих шум, люди ждут его слов. Он подходит к доске приказов и объявлений, читает. Прочел. Говорит: «Да-а, теперь придется летать в два раза больше... было б на чем».

Пока Ли-2 разгружался на Тушинском аэродроме, командир вышел на шоссе нюхнуть столичного воздуха. И тут... увидел городского. Тот был затянут в черное сукно, обут в высокие сапоги, на шее — малиновый шнур... Ну точь-в-точь как в кино. «Ты кто такой?» — поинтересовался командир корабля. «Не видишь? Милиционер». Командир с сомнением: «А форма почему такая?» «По указанию товарища Сталина железнодорожную милицию переделали...» «Пошли на борт, — пригласил командир, — обмоем форму...» Милиционер для фасону поломался немного и пошел. В самолете командир только моргнул бортачу, и тот поднес гостю полную крышку прозрачного, как слеза, авиационного спирта. Едва не задохнувшись, городской все двести граммов одолел и жестом попросил запить. Дали... только не воды, а еще спирта. Гость выпил и упал. «На чехлы!» приказал командир и улетел в Пензу... Скандал, сами понимаете.

Пилота затребовал на ковер сам министр. «Ты мне надоел своими фокусами, — говорит. — Пора тебя в шею гнать,

но прежде я хочу понять: зачем ты его увез». «Понимаете, товарищ министр, я, как этого городского увидел, остолбенел сначала, а потом подумал: не поверят мне ребята, если расскажу... и взял его на показ мужикам».

Истребитель И-16 в свое время был зверь машина! Но среди множества достоинств отличался одним крупным недостатком — чуть на посадке ошибешься — «козлит», ну, отскакивает от земли.

Шли школьные полеты. На пробеге глохнет мотор УТИ-4 — двухместная учебная машина такая была, а курсант Т. на И-16 заходит на посадку и заглохшую спарку, очевидно, не видит. Ему и красным флагом машут, и ракету дают — уходи на второй круг, а он продолжает снижаться. Казалось, все, столкновения не избежать. Но И-16 тыкается колесами в землю, подскакивает метра па три и благополучно приземляется, не зацепив УТИ-4. Забавно, Т. «козла» за собой признал, а вот в то, что он перепрыгнул через спарку, не поверил. Считал, что его разыгрывают.

Между прочим

Дельтапланеризм начался с рисунка Леонардо да Винчи — это общеизвестно; А кто оказался первым дельтапланеристом в России? Доктор физико-математических наук и мастер спорта по водным лыжам Михаил Гохберг, находясь в научной командировке во Франции, как — между прочим — обучился летать на «змее Рогалло». Вот с этого и пошло: вернувшись домой, он начал пропагандировать дельтапланеризм, демонстрируя свое мастерство...

Дирижабль «Цеппелин», год рождения — 1929, поднимал 3 тонны груза и 54 человек. На борту имелся буфет с электрической кухней, а ванные комнаты подавалась Горячая вода. А дирижабль «Акрон», построенный в 1932 году, нес в себе 5 самолетов, стартовавших с борта и возвращавшихся на борт «Акрона».

Полет в облаках При неисправных радиосредствах весьма напоминает ночную езду на автомобиле с невключенными фарами.

Самолет Ан-2 — один из самых массовых самолетов-долгожителей. Родившись в августе 1947 года, «аннушка» и сегодня еще в работе. Всего построено свыше 18000 Ан-2!

Известный летчик-испытатель А. Манучаров писал в свое время: «При высоком классе работы вероятность непредвиденного уменьшается. Она уменьшается умной подготовкой, увеличением знаний». Эта рекомендация молодым летчикам не утратила своего значения и сегодня.

Обладатель первого пилотского свидетельства Великобритании Мур-Барбазон еще в 1909 году поднял в воздух поросенка и пролетел с ним пять с половиной километров. Этим пшют опроверг старинную английскую поговорку «свиньи летать не могут», выиграл пари и сделал себе отличную рекламу.

21 июня 1937 года адмирал двух полюсов и Атлантики, как его называли журналисты, Ричард Бэрд писал Чкалову: «Разрешите принести мои самые сердечные поздравления народам Советского Союза в связи с завершением величайшего в мировой истории авиационного перелета... Перелет сблизил наши страны в пространстве и времени. Твердо верю, что он укрепит дружественную связь между обоими народами». Такое приветствие в ту пору дорогого стоило.

А первый полет из Москвы в Нью-Йорк был выполнен в 1929 году. Его общая протяженность составила 21250 километров, из них около 8000 — над водами Тихого океана. Самолет АНТ-4 назывался «Страна Советов». Командиром корабля был С. Шестаков, штурманом В. Болотов, бортмехаником Д. Фуфаев.



Летную школу друзья закончили одновременно, а дальше их дороги разошлись. Один прошел огневую выучку в Испании, был награжден, обласкан, его карьера сделалась как-то сама собой. Другой очутился в забытых богом и начальством местах, пилил и пилил, медленно поднимаясь по крутым и скользким ступенькам иерархической лестницы.

Они встретились, когда бывший «испанец» оказался на предельном потолке авиационной карьеры, а друг его к этому времени стал полковником. Старший друг сказал полковнику: «Пока ты будешь ходить с именем Адольф, ничего для тебя не смогу сделать... смени эту дурацкую кличку. Понял?»

Они всегда понимали друг друга. И Адольф сделался Ан-дреем. Сменить имя стоило тогда всего пятнадцать рублей. Вскоре он был произведен в генерал-майоры.

Он был красив, как молодой бог, он успел отличиться в воздушных боях над Испанией. И она была красива, молода и вот-вот должна была ступить на путь актерской славы. На третий день знакомства он делает ей предложение. Она говорит, что должна посоветоваться с мамой. А мама — в Питере. Он провожает ее тем же вечером на вокзал и отправляет к маме.

Не успела она толком поговорить с матерью, раздается телефонный звонок: «Привет! Я здесь, прилетел по делам. Так что мама?» Она отвечает: «Если это не помешает твоим делам, заезжай, познакомя с мамой». Он не заставляет себя ждать и не раздумывая спрашивает у матери, согласна ли она отдать за него дочку? Мама высказывается в том смысле, что решать не ей, как дочь сами найдет нужным, так и будет.

Но дочка говорит: «Дело серьезное, скажу подумав... в Москве отвечу». Он отправляет ее ближайшим поездом в столицу, машет на прощанье рукой: «Думай!»

Утром он встречает ее на перроне. Выбрит до блеска. В руке букет: - "Ну?" "Ладно", — сказала она.

Их счастье продолжалось недолго — он разбился в тренировочном полете — но легенда об этом сватовстве живет и авиации уже шестьдесят с лишним лет.

У майора П. жена имела высшее химическое образование. Жили они в финском домике на две семьи. Удобства компромиссные — на улицу бегать не надо: дом был поставлен

над выгребной ямой. Ясно. Майорша, кроме образования, отличалась еще удивительной склочностью. Тут майор получает перевод на новое место службы.

Проходит с неделю и обнаруживается — выгребная яма, рассчитанная, наверное, на год эксплуатации — полна. Вызывают ассенизационную машину. Водитель удивляется: «Быстро, однако, справились». Но дело свое делает и уезжает. А через неделю — опять полно... И снова... Командир части вынужден был убившего майора разыскивать и запрашивать, в чем все-таки дело? Оказалось, химичка перед убитием закинула в яму пару пачек дрожжей. Знай, мол, наших! И весь гарнизон только и рассуждал — кто о пользе химии, кто о коварстве майорши... с год, пожалуй, только и было разговоров.

Был такой репортер Лев Хват, газетчик фантастической хваткий, к тому же — приятель Чкалова. Личность в свое время весьма заметная. Среди встречавших Валерия Павловича в Хабаровске, когда он перегнал сюда АНТ-25 с острова Удд, оказался и Лев Борисович. Это уму непостижимо, как он сумел уговорить Чкалова взять его на борт. Сумел, однако. И предвкушал уникальную возможность поместить очередную информашку — «Борт самолета АНТ-25». Подумать только, кто еще сможет такое?! Когда?

На другой день полетели. 1000 метров — идут в облаках, 2000... 4000 — облака не кончаются. Этого никто не ожидал. Кислородных масок на борту — три, запас кислорода ограниченный. А высота уже 5000 метров. И облака не кончаются. Хват ежится в своем плащишке, дышит трудно, но старается улыбаться. Тем не менее, с высоты 6000 метров Чкалов лег на обратный курс и вернулся в Хабаровск.

Хват впал в черную меланхолию — во второй раз Чкалов его не возьмет. За незапланированное возвращение ему еще отвечать предстоит. Самовольство? Опять?

Но чуть свет на следующий день Валерий Павлович самолично растолкал Хвата: «Кончай ночевать! Летим. Пого-

да изменилась. Кислородный баллон добавили!» И ведь доставил приятеля, как обещал, до самой Москвы. Такой уж он был человек — верный, как компас.

Как надрывно выли пикирующие «юнкеры», штурмуя наши аэродромы, Федька запомнил на всю жизнь, но никак не ожидал, что память эта ему еще пригодится. А тут, конфликтнув с замполитом, Федька сообразил — сегодня тот руководит стрельбами на полигоне. Приспособив к стойке хвостового колеса продырявленную консервную банку, он, пикируя, учинил такой тарарам на полигоне, что вся команда кинулась врассыпную. «И замполит драпал», — восторгался Федька.

В известной мере летчики всегда были аристократами, но картошку копать нас все равно посылали, почему тот килограмм картошки обходился, никого не волновало, важно было соблюсти принцип — город помогает селу.

Сижу в деревне; покапываю корнеплоды, скучаю. Но раз надо, так надо. А тут девчонка подворачивается — мордастенькая, краснощекая, и весьма недвусмысленно себя подаст... Короче говоря, заводит она меня в какой-то сарайчик, ну и, сами понимаете... Согрешил, а на душе никакого праздника, одна тоска. И что ей сказать, не знаю, а вот она сказала: «Спасибо за кумпанство», — и протянула мне ладошку, сложенную дощечкой. Оправила юбочку и исчезла.

Момент сложился тогда трудный: высочайшее начальство порешило - при ТАКИХ ракетах авиация нам больше ни к чему. Что было делать авиационникам? Придумали устроить показ, пусть начальство собственными глазами увидит, что нас еще рано списывать.

Собрали с десятков отслуживших свое В-25, подготовили к полету. Пилот должен был покинуть борт машины над

полигоном, включив предварительно автопилот. И тут В-25 догоняет пара мигов и срубает «американца» с первой же атаки. Вот как мы можем! Смотрите, убедайтесь!

И все, наверное, прошло бы, как было задумано, если б начальство не заспалось и на полигон не приехало с большим опозданием. Начали показ, а ко времени взлета третьей пары истребителей по небу поползла кучевка. На беду, высота полета В-25 и высота облаков совпали. Миги ринулись в атаку, а В-25 — нырь в облака... и так раз, два раза, пока не кончилась зона, отведенная для стрельб. Ушел бомбер, сам по себе улетел.

А теперь второй акт того спектакля. За две тысячи километров от полигона, аж в Подмосковье, отставной стрелок-радиот отправился в лес, идет и видит — на соснах лежит самолет. Оознавательные знаки закрашены, людских следов нет. Отставник машину опознал — американская! И понятно, ударил во все колокола. Переполох прошел «от Москвы до самых до окраин». Чем бы все кончилось, сказать невозможно, когда бы ответственный за показательные стрельбы полковник не оказался родным сыном персоны, чье имя проносилось тогда шепотом.



Когда Чарльз Линдберг пересек Атлантику и измученный тридцатитрехчасовым беспосадочным полетом приземлился в Париже, толпа вытащила его из кабины и принялась качать, передавая с рук на руки. Толпа слепа, это опасная стихия! Когда б не находчивость репортеров, не уцелеть бы летчику в дружеских объятиях французов. Спасла тактическая хитрость газетчиков — они принялись качать кого-то из своей братии, громко прославляя при этом покорителя Атлантики, чем отвлекли внимание толпы от подлинного Линдберга и помогли ему улизнуть с аэродрома.



Говорят — сам не видел — будто на надгробии своей супруги Российский распорядился сделать надпись: «Здесь поко-

ится супруга бабушки русской авиации». Так ли это на самом деле, не знаю, но на непомерно честолюбивого Россинского похоже. Только что же получается? Жена бабушки — бабушка...

Рассказывал Яковлев. Лично. Ехал он с аэродрома на фирму и почувствовал усиливающуюся боль внизу живота. Ставит себе диагноз — очевидно, острый приступ аппендицита. Решение? Надо оперироваться. Велит шоферу остановиться на Колхозной площади. Пиджак со Звездами оставляет в машине. Водителю велит: «Будут спрашивать, говори, высадил на Колхозной». В регистратуре назвал Яковлевым Александром Сергеевичем, документов при себе нет. Спросили, где и кем работает, ответил — инженером в почтовом ящике...

Представляете, какая паника поднялась к вечеру — Яковлев пропал. На другой день все обошлось. Сам он объяснил: «Чтобы удалить аппендикс, не требуется никаких консультантов, профессоров и прочего, нужен хирург, работающий на конвейере, вот почему я выбрал "Склиф" и не ошибся.

Чего только с нашим братом не приключается! Другой раз и поверить невозможно. Приводился я на вынужденную. В чужих краях это было, в теплых водах не наших морей. Вывалился в воду. Спасжилет держит, а мысли тухлые донимают: кругом акулы... сожрут, думаю, и никаких следов. И тут чувствую, кто-то меня толкнул сзади. Оказался дельфин! Потом еще несколько подплыли, взяли меня в окружение и повели к берегу. Ну, надо же! И что дельфинам пилотяга, а нот не отдали на харчи акулам.

В очень старой книге вычитал случайно: «Знаменитый Макреди первым разбрасывал с аэроплана семена фиговых деревьев, лес которых должен будет впоследствии охранять

горные источники, снабжающие питьевой водой население...»

Интересно, а знают ли об этом человеке и его усилиях «зеленые» наших дней? Была бы моя воля, я бы с удовольствием записался в последователи этого мудрого авиатора.



Олега Константиновича Антонова постоянно занимала экономическая сторона развития авиации. Как никто другой он «вгрызался» во всякую, казалось бы, мелочь и не уставал считать — что во что обходится. Только один пример: «Вес стюардессы следует максимально ограничить 50-55 кг. Экономия в 10 кг на весе стюардессы 30 кг при трех стюардесах) составит в среднем, по закону больших чисел, экономии в год, считая по 2 руб. на тонно-километр при 2000 налета в год приблизительно 70000 рублей на каждом самолете».



Помню, предстояло перегнать по осени пару Як-11 на ремонтный завод. Ведущим полетел заместитель командира эскадрильи, он же штурман, ведомым — я. Маршрут мы проложили со всей тщательностью, отместили и запасные посадочные площадки на всякий случай, и аэродром дозаправки и еще — резервный. Погода с самого утра была средней паршивости, но метеорологи обещали улучшение.

Летим. Облачность понижается. Временами сечет косым дождичком. Похоже, еще немного и мы вопремся в нормальный фронтовой раздел.

За землей, признаюсь, я не больно-то следил: ведущий ходил в первых штурманах по дивизии, так что мне, ведомому, вроде можно было особенно не напрягаться. И вдруг слышу в наушниках шлемофона: «Если знаешь, где мы находимся, выходи вперед и веди...»

Вперед я, понятное дело, тут же вышел, по наитию довернул градусов на двадцать влево. Иду, не узнавая местности, но соображаю: Волгу я при всех условиях не проскочу. Еще в школе нас учили: восстановление потерянной ориен-

тировки выходом на крупный линейный ориентир — один из вернейших способов.

Поглядываю за остатком горючего. Паниковать рано, но совесть начинает мучить. Вроде пора признаваться — заблудился... и уже к кнопке передатчика прицелился, готов был признаться, когда услышал ведущего: «Займи свое место. Выпускаем шасси, садимся парой, — и чуть погода, — молодец, выручил».

С моей, так сказать, подачи ведущий врубился точненько к третьему развороту. Врубился — факт, а вот каким образом это получилось, — убейте, не знаю...



То был первый подъем экспериментального истребителя, машины, что должна была определить лицо век.) Народищу на аэродром выползло ужас сколько: такое событие не каждый день случается.

По наблюдению с земли все вроде прошло благополучно. И посадка выглядела нормальной. Тем удивительнее всем показалось дальнейшее. Летчик поспешно выбрался из тесной кабины, шагнул навстречу ведущему инженеру и опустился на колени:

— Не здорово получилось. Прости меня, дурака, позабыл включить регистрирующую аппаратуру. Первый раз со мной такое случилось... за все тридцать лет первый раз...



Можете ли вы вообразить, чтобы Петра Николаевича Нестерова кто-нибудь отважился поддразнивать? А ведь было такое. Его настойчивые попытки доказать, что мертвая петля осуществима, вызывали далеко не однозначную реакцию среди товарищей. И кто-то запустил эпиграмму:

*Ненавдящий банальность
Полупризнанный герой,
Бьет он на оригинальность
Своею мертвою петлей.*

Ответ последовал незамедлительно:

Коль написано: петля.

То, конечно, это я.

Но ручаюсь вам, друзья,

На петлю отважусь я.

Одного хочу лишь я,

Свою петлю осуществляя,

Чтоб эта мертвая петля

Была бы в воздухе живая.

Не мир хочу я удивить,

Не для забавы иль задора,

Я вас хочу лишь убедить,

Что в воздухе везде опора.

Что говорить, стихотворец Нестеров оказался неважный.

И все-таки, как не простить ему приведенные строки, после того как петлю в небе он исполнил, и она из мертвой превратилась в живую петлю Нестерова.



Первым на БИ-1 самолете с ракетным двигателем слетал Григорий Яковлевич Бахчиванджи, Это было в мае 1942 года. Машина оказалась из трудных — и сыrovата, и соседство с азотной кислотой под высоким давлением — не подарок летчику. И тем не менее Бахчиванджи признал сразу: хорошая машина. А позже, говорят, заметил: «Машина на самом деле хорошая, по я на ней убьюсь». 27 марта 1943 год самолет перешел из горизонтального полета в пикирование и врезался в землю. Летчик погиб. Невозможно понять, как Бахчиванджи сумел спрогнозировать свою судьбу, и уж совершенно непредставимо, почему звание Героя страны ему присвоили посмертно лишь в... 1973 году? Говорят, чиновничья челядь виновата, не дали хода представлению, ну а начальники-то что ж? Ведь такого человека потеряли...



Факт — мы оптимисты, но не будем забывать: каждый полет начинается взлетом, но не всякий заканчивается посадкой...



Рудольф Целмс был еще мальчиком, когда увидел Уточкина в полете. Он был совершенно покорен и с прудом пробившись к Сергею Исаевичу, окруженному толпой болельщиков авиации, набравшись храбрости, спросил:

— А можно научиться летать, как вы?

— Что значит — как я? — улыбнулся парнишке Уточкин.

— Это значит — вы полетели и не упали...

Прошло много-много лет и старый летчик Рудольф Целмс вспоминал:

— Уточкин засмеялся тогда, похлопал меня по плечу и изрек: «Кто летает, тот падает, а кто боится падать — пусть не летает». И еще он сказал: «Авиацию нужно любить, очень сильно любить, иначе ничего не получится».



Никогда не забуду моего первого командира эскадрильи Григория Гавриловича Голубева. Он учил нас не только летать, а что, может быть, гораздо важнее, жить. Став летчиком, испив горькую чашу инструкторской работенки, я прочитал в написанной им книге: «Если воля — стержень деятельности, посредством которого преобразуют окружающую — среду, то мужество — прочность, упругость этого стержня, а смелость — его острие».

Обучая летать других, я старался, прежде всего, по мере возможности оценить и испытать на прочность моих мальчишек и всегда с благодарностью вспоминал Григория Гавриловича.



В первые месяцы последней войны, когда были совершены первые тараны, все газеты, радио буквально захлебывались от восторга: от русского таранного удара не уйти подлым захватчикам! Вновь и вновь вспоминали Нестерова, молчаливо простив ему дворянское происхождение. На тех, кто, совершив таран, остался жив, посыпались Золотые звезды героев. Награждали и посмертно. И это продолжалось до тех

пор, пока не подсчитали — обычно таран заканчивался со счетом 1:1, то есть результат получался ничейный, а нам нужна была победа. И тогда последовали приказы, ограничивающие инициативу отважных, поутихла пресса. Война учила не только героизму, но и целесообразности.

Полет в районе горных вершин отличается повышенной опасностью. На своей шкуре испытал и знаю, что говорю. Здесь всегда таятся мощные нисходящие потоки воздуха, и резко колеблется барометрическое давление, из-за этого высотомеры врут безбожно. Ничего такого я не говорю, только могу посоветовать — летишь поблизости от вершины, не разевай пасть, не умиляйся красотой природы, а будь все время в готовности. Горы — это сплошные неожиданности.

— Лева это правда, что тебя кадровики хотели в Израиль сплавить?

— Было такое, сразу после войны. Мы тогда с Голдой Мейр цацкались.

— А почему такая идея появилась?

— Странный вопрос. Я же — Фишер...

— И что ты им сказал?

— Ничего не сказал, я спросил: кем меня там поставят?

Они говорят: ну, командиром звена. Говорю: командиром звена я и тут могу.

— Тогда?

— Тогда меня спросили, кем бы я хотел поехать? Хотел... ну, я бы согласился заместителем командующего поехать, если командующий ВВС у евреев уже есть...

— И что же дальше было?

— Ничего — летал... и налетал 12000 часов.

— Заслуженного дали?

— Не дали.

— Почему?

— А я знаю? Я не просил...

Чего только в авиации не было! На сером камне Гагрской набережной появились яркие метрового роста буквы, и любой мог прочесть: «Остерегайся вертолета». Что другим в голову пришло, не знаю, а я лично сразу вспомнил придорожный опус ГАИ: «Водитель, остерегайся мест, из которых могут появиться дети».

Сфотографировал аэрофлотовский призыв и послал главному конструктору вертолета, опасаться которого — вертолета, разумеется, — призывали деятели, налаживавшие воздушную доставку пассажиров из Гагры в Адлер. И... мой старый добрый друг обиделся. Пришлось потратить порядочно времени и сил, чтобы восстановить пошатнувшиеся было отношения с этим фанатом вертолетной службы.

А вот ты, ты знаешь, что в довоенное время на планерах конструкции Антонова прошли обучение сто пятьдесят тысяч человек? И не вякай — подумаешь, что за аппарат-планер! С планера вся авиация, можно сказать, началась.

Лучшие слова, которые я услышал в авиации за всю мою жизнь: вам — взлет!

Ах-ах и еще — ох-ох? Чкалов пролетел под мостом и Питере! Это уж всем известно, а кому ведомо, что у Валерия Павловича были предшественники на этом поприще? Еще в 1911 году обладатель диплома пилота-авиатору № 41 Славароссов проскочил под мостом через Вислу, за что, как отметил в своей автобиографии, уплатил «приличный штраф». А под всеми мостами Темзы, между Тауэрским мостом и Вестминстером, пролетел Ф.К. Макклин. Это случилось 10 августа 1912 года. Пролетел он на гидросамолете, приводнился на Темзе, и полиция не позволила ему

взлетать, чтобы отправится в обратный путь. Так и рулил по воде бедняга всю дорогу, пока не добрался до аэродрома Харты Ферри.

Чего только не придумывают японские инженеры! В годы войны построили 9000 аэростатов, оснастив их устройством, позволявшим оставаться в господствующем воздушном потоке, который нес их через весь Тихий океан, все 9978 километров, к берегам Америки. 1000 аэростатов достигла цели, правда, отбомбились только 258, сбросив по одной пятнадцати килограммовой осколочной бомбе и по два зажигательных снаряда каждый. От этих налетов пострадало не так уж много людей - убитых оказалось шестеро — но моральный эффект был внушительный.

Молодым я лекции Громова слышал, он нам ценные мысли из психологии толкал. Понимаешь? Нет, не буду врать — не все я усвоил, но кое-что и сегодня помню. Например, пятибалльную систему оценок за технику пилотирования он не уважал. Верить?

Примерно так говорил: «Единицу практически никто никому не ставит. Двойкой скорее презрение к тебе выражают, чем уровень подготовки. С тройкой от полетов отстраняют. Что остается? Четверка и пятерка... Да? Выходит, летчики могут быть двух сортов — первый пользуется полным доверием, второй тоже доверием пользуется, но за ним надо присматривать». Так я Громова понимал тогда.

А сегодня могу от себя добавить: как «лицо кавказской национальности» авторитетно говорю, технику пилотирования ни за какие деньги не купишь, это тебе не диплом какого-нибудь университета и не справка. Тут или ты можешь, или не можешь. Именно ты, и обязательно — лично. Вот такая психология получается...

Скажу прямо: нет и, наверное, никогда не будет таких всеобъемлющих правил, которые бы заменили пилоту здравый рассудок. Без учета реальной обстановки во вполне конкретной ситуации долго не пролетаешь.

Самолет любит ласковые руки, хоть он и не женского рода.

Раньше без мата не учили. Порой казалось, что инструкторы соревнуются — кто сумеет виртуознее изругать бедного курсанта. Что было делать? Терпели мы терпели, а потом подсаживаем к нашему матерщиннику вместо курсанта Солодарева Райку Григорьеву. Дело было зимой. Инструктор в передней кабине сидит, не оборачивается, меховой воротник поднят. Кто сел, не видит. Слетали, закруливают на заправку. Инструктор, как заведено, пристраивается к стабилизатору и первым делом сливает «конденсат». А Райка из-за спины у него пищит: «Товарищ инструктор, разрешите получить замечания?» Не оборачиваясь, наш бог отвечает: «Я вам уже все в воздухе сказал. Свободны, Григорьева».

Капитана К. вызывает замполит. Оказывается, к нему обратилась с жалобой вольнонаемная. Суть дела: К. обещал на ней жениться, но поставил условие — сначала он должен убедиться в ее девственности... На слово он ей не верил и в конце концов уговорил девушку. И вот обманул.

Замполит спрашивает: «Обещал?» К. не отпирается: «Обещал». Замполит: «Так в чем дело?» К. объясняет: «Все верно, только я не вполне убедился, что она на самом деле девственница...» Замполит, повышая голос, срамит офицера и в конце концов обещает вынести «этот вопрос» на партийное собрание. «Нет, комиссар», — тихо возражает капитан. «Что нет?» — «Не вынесете: я беспартийный».



Нарком обороны Тимошенко нас, выпускников летных школ, разом разжаловал всех в сержанты, авансом. Мы, конечно, обиделись: в авиацию же вступали добровольно, проходили конкурсные экзамены, и в официально объявленных условиях приема значилось: срок обучения — один год, выпускают младшими лейтенантами... А тут — хлоп, обстригли всех, как баранов, под машинку и повелели три года срочной 'грубить.

Впрочем, главная обида была даже не в этом. Кобылятник Тимошенко ограничил пилотаж, запретил убирать шасси на И-16, принудил нас регулярно тренироваться в противогазах, словом, изо всех сил старался приравнять истребителей к пехоте!

И настал день, когда однажды утром обнаружилось — портрет «любимого маршала», украшавший ленинскую комнату, увешан ржаными сухарями, несъедобной железной воблой — эти деликатесы входили в наш паек по так называемым сухим дням, которые тоже с его подачи ввели...

Да, было дело. И сколько не бились с нами дознаватели, следователи и кто-то еще, аж из Москвы прибывшие, так и не выявили зачинщиков протеста. И, наверное это главное — воздушное братство действовало! Оно не по зубам оказалось нашим обидчикам.



Командир корабля переучивался с Ли-2 на Ту-104, а был он из чудаков-затейников и отбил телеграмму: «Индия. Дели. Джавахарлалу Неру. Вышли сто рупий на мелкие расходы». И поставил свою подпись. Почему-то телеграмма оказалась не в Дели, а попала в обком партии. Дорого обошлась эта хохма веселому командиру Ли-2 — восемь лет пришлось отишачить вторым пилотом!



Хотите верьте, а нет, так нет — одно время в Хабаровске собрали в экипаж Ил-14: второго пилота — Волкова, штурма-

па - Зайца, бортмеханика — Волчкова и командиром поставили Лешу Волкодавова.

Ту-104 по метеоусловиям Иркутска вернули в Читу.

— Теперь рыба точно пропадет, — запечалился штурман.

— Какая рыба? - спросил командир.

— Да вот, взял в Москву для друга малосолевой кеты...

Спустя какое-то время история повторяется: погоды нет, вернули, и командир спрашивает штурмана:

— Ты случайно рыбу не везешь?

— Везу, командир, будь она неладна...

И командир принимает решение: рыбы больше на борт не брать! А слово командира, известно, — закон.

Очередной полет проходил точно по плану, и цель была уже близка, когда снежный заряд закрыл полосу, и пришлось экипажу идти на запасный аэродром.

— И рыбы нет, надо же, командир, опять завернули...

- Нет, говоришь?

— Нет, даю слово, — подтверждает штурман.

— Да вот она, проклятая, — сокрушенно произносит командир и кивает на свой баул. — Черт бы ее задрал совсем. И как после этого не верить в приметы?

Старшина учебной эскадрильи дрессирует курсантов:

— Курсант Слюсарев, вы — дневальный, входите в казарму и видите — на подушке одной из коек стоят сапоги. Ваши действия?

— Снимаю сапоги и ставлю на пол.

— Отставить! Надо на все подушки поставить сапоги: в армии должно быть однообразие.

На пробеге Ла-5 обломилась правая стойка. Прикладываюсь башкой к прицелу так, что два болта крепления срезает, но этого мало: начальство берет за жопу — не устранил снос,

разгильдяй и так далее. Но к вечеру в соседнем полку на Лавочкине той же серии обламывается тоже правая нога. И тогда издается приказ: произвести детальный осмотр всех правых стоек шасси на самолетах двадцать первой серии. Полеты на этих машинах временно приостановить.

Между прочим

Замечено: если человек талантливо летает, то он непременно проявляет свои способности в чем-то еще. Молодой Чкалов успешно подвизался на сценических подмостках; Владимир Ильюшин владеет гитарой, декламирует, отлично готовит; Марк Галлай замечательно вырезал маникюрными ножницами выразительные фигурки разного зверья из бумаги; Юрий Гарнаев писал стихи; Игорь Шелест пел на оперной сцене — Сухой закон, наверное, соблюдать не обязательно, но меру знать надо, время — тоже, и управлять «процессом» — непременно!

— Общее число выпущенных самолетов У-2 (По-2) определить затруднительно, ибо после 1953 года, когда серийное производство прекратилось, машину продолжали строить в авиамастерских, на ремзаводах, словом, — стихийно, вплоть до 1959 года. Не будет ошибки сказать — всего построили несколько десятков тысяч этих машин!

— «С хорошим мотором и ворота полетят» — этот афоризм принадлежит Ари Фарману.

Летчик Брагин испытал У-2 с особой кабиной — он располагался в ней ЛЕЖА на животе. Была идея строить самолеты без фонаря, с минимальным миделем. И испытания эти были прелюдией.

Кик начиналось создание специализированного санитарного, самолета сегодня трудно установить, но имя военного врача Анатолия Мингарта в истории сохранилось. Он предложил переделать У-2 в такую машину и его предложение осуществилось.

Авиамодели могут сегодня свободно летать со скоростью в 300 км/ч и держаться в воздухе свыше 30 часов, они поднимаются на высоту в 8 километров и достигают дальности полета близкой к 800 км.

АОН — авиация общего назначения, включающая личные, служебные, вспомогательные и прочие самолеты, переживает бурный рост, парк легких самолетов во всем мире превышает 300000 машин!

Курт Танк — создатель многих знаменитых машин - ФВ-190 и ФВ-200 «Кондор», для примера, — давно сделался известным не только в Германии, но и во всем мире. Особо хочу отметить — почти все созданные им машины, начиная с первого полета, Танк испытывал лично. Едва ли в этом отношении у него были конкуренты среди ведущих авиаконструкторов мира!

Июль 1961 года, только что закончилось празднование Дня авиации в Тушино. В свите Хрущева вижу Гагарина. Он в носом майорском мундире, такой молодой, такой скромный, до застенчивости. Во дворике за правительственной трибуной Хрущев остановился перед конструкторами, а Гагарин, очевидно, не зная куда ему деваться, держится в стороне. Но его заметили дамы с дипломатической трибуны, торцом примыкавшей к дворiku. Рискую свернуть себе шею, дамы стали ссыпаться с двухметровой, если не больше, высоты, чтобы приблизиться, чтобы прикоснуться к Космонавту № 1, единственному еще, человеку, казавшемуся чудом! Дамы прыгали через ограждение, сверкая нежнейшими тонами своего десу, не жеманились, когда юбки заворачивались им на головы. А дальше я вдруг понял, Гагарин в опасности! Дамы пытались отрывать пуговицы с его мундира, хотели сдернуть погоны, выколупать майорские звездочки, хоть птичку с петлицы. Дамы жаждали сувениров!

Он прижимал правой рукой Звезду Героя к груди, сгибался, сгибался и сгибался, будто собирался нырнуть куда-то вниз. Тогда я стал пробиваться сквозь благоухающих дам, забрал Гагарина в охапку и потащил в телевизионный автобус, выкрикивая: «Вам же выступать. Юра! Время! Телевидение ждать не может!» В конце концов мы очутились в тесноте служебной машины...

— Вы кто? — спросил меня Гагарин.

— Ведомый, — сказал я, — с Карельского фронта. Он посмотрел вправо, влево, обнаружил на столе программу воздушного праздника, расписался на ней и, протягивая мне, сказал:

- Спасибо, выручили... Думал, еще чуть, и они меня разденут.

Автограф храню.



Случается, молодые пилоты спрашивают: «Скажите, а что было самым-самым лучшим в вашей авиационной жизни?» Обычно я отвечаю: «Да, пожалуй, безлунная сентябрьская ночь над Волгой, плавное покачивание неправдоподобно спелых звезд, тихое посвистывание и шорохи в наушниках шлемофона, замершее жало радиоконпаса, упершегося в нулевую отметку на шкале. Заканчивая обычный тренировочный полет по маршруту, я летел на своем МиГ-15 с бортовым номером «72» к дому. Небо держало машину в ласковых руках, словно бы обнимало и несло... Что еще нужно человеку, если он — летчик?»

Летчик должен летать. Это необходимо не только для дела, но и для душевного спокойствия и для счастья.



При всем желании эту книжку невозможно закончить: авиационный банк продолжает действовать, ему не страшны никакие кризисы — в любой ситуации ЭТОТ банк остается платежеспособным!

Хочу надеяться, мой читатель, что вы уже вложили свою долю в наш все растущий капитал. А коль не вложили еще — поторопитесь! Мне же остается раскланяться и пожелать вам самого-самого главного:

ЖЕЛАЮ ЖИЗНИ всем летающим и **МИЛЛИОН ВАМ НА МИЛЛИОН!**

От винта!

Часть 2

Заканчивая «ОТ ВИНТА!», в самых последних, строчках я напасая: «Желаю всем летающим жизни и — миллион на миллион!» В этот момент не сомневался — дело сделано. Больше к этой работе можно не прикасаться. Но не успело разойтись первое издание, как заинтересованный читатель стал спрашивать:

— А еще, дальше... что дальше будет?

— Чего, собственно еще вы желаете? — спрашивал я в ответ.

— Баяк.

— Больше не знаю, — пытался отшутиться я.

— Не верим, но можем помочь... — и стали помогать, да так активно, что первоначально маленькая книжечка стала расти и пухнуть, требовать дополнительных иллюстраций. В итоге и получилось то, что вы держите в руках — «ОТ ВИНТА!» (с продолжением...)



Давно уже замечено — есть очень храбрые летчики и есть старые пилоты. Старые — надежнее.



Тогда к праздникам талончики на муку давали. Все брали и он тоже взял. Отлетавшись, пошел в общагу, у него на третьем этаже была комната-пенал. Шел и думал, а на что мне эта мука? И тут лошадь на глаза попала, паслась на первой травке. Угостил мукой из ладошки. Идет дальше, а коняга — за ним, видать, понравилось угощение. Долго ли коротко,

только он ту оголодавшую лошаденку на третий этаж при-
таранил, оставшуюся муку на подоконник высыпал. Сам
ушел праздновать.

Скандал, можете вообразить, какой разыгрался — первое
мая, всенародный праздник, а тут лошадь из окна третьего
этаже голову выставляет и ржет. Понятное дело, виновни-
ка — на ковер. Как такое безобразие понимать? У людей
праздник, а ты, что выдумал? Отвечай!

— Праздник — правильно, а кого я в гости позвал, совер-
шенно не ваше дело...

Конягу пожарные через окно эвакуировали, в комнате ее не
развернуть было. А пилотяга тот прославился, его через при-
каз о нарушителях провели, все Военно-воздушные силы
осведомлены были.

Есть такой аэродром Багай, мы в окрестностях дешевые
яйца покупали и — в Саратов. Там дети и жены наши обре-
тались, ждали, когда городок в Багае достроят. И вот зада-
ча — как сотню-другую тех дешевых яиц переправить по на-
значению? Ездили на попутках, а дороги, сами знаете, какие
в России дороги.

И находится специалист. Объявляет: пакую с гарантией,
несите старые газеты, покажу предметно. И что ж вы дума-
ете, упаковал он сотню яиц каким-то своим секретным спо-
собом и на глазах почтенной публики сбросил посылку с
плоскости Як-11. И все яички остались цели. Адальше дело
пошло так — он пакует и приговаривает: «Готовь бутылек, за
сотню — ноль пять, за двести — ноль семьдесят пять». При-
шлось человека спасать. Когда бы в ту пору городок не дос-
строили, мог и вовсе с круга такой талант спиться.

Петь мне категорически противопоказано за полным отсут-
ствием музыкальных способностей. Все окружающие не ус-

тавали мне с самого детства повторять: медведь тебе на ухо наступил. И я поверил. А петь мне всегда хотелось. И вот какой случай выпал. Пошел на облет Ту-2. Летел без экипажа. Включаю маяк, слышу Утесова « Раскинулось море широко, и волны бушуют вдали...» Не удержался от искушения, нажал на кнопку СПУ и запел вместе с Леонидом Осиповичем. Потом — с Бернесом пел, с Шульженко — тоже. И вдруг слышу:

— Командир, ты еще не устал надрываться?

Первое, что стукнуло в голову: неужели я не ту кнопку нажал и вышел на внешнюю связь? Меня аж затрясло в ознобе. На всякий случай спрашиваю:

— Это ты, Борисов?

— А кто же, я...

— Ты где?

— Где положено — в Ф-3.

Оказывается, радист Борисов прикорнул в кабине радиота, а я не проверил и считал — лечу один. Полегче сделалось, а то это конец света, если представить — я в открытом эфире!

Шел набор в школу летчиков-испытателей. К высокому начальству пришла женщина и, не соблюдая общепринятых правил обращения, очень по-домашнему объявила: вот я тут документы вам принесла, он в отлете сейчас, поручил мне.

— А вы кем ему приходитесь? — Поинтересовался генерал, глянув мельком в бумаги.

— Матерью. — Почему-то смутилась женщина.

— Извините, но сколько же вам лет, мама?

— Он у меня очень рано родился.

— Ой, мама, мама, вы хоть понимаете, на какую дорогу своего парня ставите? Рискованная у нас жизнь испытательская, подумайте, мама.

— Но вы же седой и живы. — Она улыбнулась генералу. — Но если моему сыну повезет меньше, чем Вам, я не буду в обиде — пусть погибнет счастливым, чем будет жить с отчаянием — не сумел, не достиг, не добился.

Мама умерла рано. Генерал тоже скончался, а он все живет и еще подлетывает при всякой возможности.

Гроб решили не открывать: земля не пощадила Костю. Но овдовевшая его жена потребовала: покажите мне его в морге. Она настаивала — это мое право, в последний раз ну, и так далее. Как тут отказать? Проводили ее в гнуснейший госпитальный подвал, приготовились подхватить на руки, когда начнет падать, но она устояла, хотя и сильно изменилась в лице, постояла в оцепенении, попросила всех выйти. Побывала у гроба еще сколько-то времени, на люди вышла с сухими глазами, внешне спокойная. И сказала:

— Все. Заколачивайте, — и повторила: — Все, все.

Через месяц она вышла замуж. Вроде бы за случайного соискателя вышла. Почему? Для чего? Трудно ответить: чужая душа и на самом деле — потемки.

Еще в училище пристало к нему прозвище Филей. Накрепко пристало, хотя и непонятно почему. Летал Филей надежно. Но, как ни странно, с болезненным упорством, можно сказать, поносил нашу летческую судьбу.

Ворчал он постоянно: «Летать, летать, а что такого в этом? Мухи тоже летают!» Был у него и другой конек: «Ну, что это за дело — три дня готовься, пиши, черти, отвечай на вопросы начальников, час летай и опять — разговоры. Как же на войне было — ракета и пошел!»

— Слушай, Филей, ну что ты все ворчишь?

— А это — фасон де парле! Не понял, ясно? Учи французский тогда поймешь.

Как однако мы любим выстраивать людей по ранжиру: этот — дважды Герой, а этот первый летчик страны, да что там — страны, первый в мире! Но и того мало: великий летчик... И так — годами. Я поинтересовался у сизого пилота,

больше сорока лет пахавшего в нашем небе, как он оценил бы заслуги, свои личные, перед господом богом? Он усмехнулся:

— Серьезно спрашиваешь?

— Вполне.

— Боженька, учти, пожалуйста, я налетал двенадцать тысяч часов и никого не увил, так что решай, куда мне теперь — в рай, в ад или посидеть в чистилище, пока твои кадры не получат акт о причинах моего списания с летной работы.

Инструктор своему курсанту: «Высоко, высоко выравнивай!» А в следующем полете: «Низко, выравнивай, внимательнее надо!»

Курсант после полетов: «Разрешите вопрос: какое выравнивание лучше — высокое или низкое?» Инструктор: «Оба хуже».

А раньше в авиации веселей жилось. Судите сами: первого апреля двадцать второго года Линдберг впервые пришел на летное поле, а девятого выполнил самостоятельный полет. Вот такие порядки были! Обучение заняло неделю и обошлось в 500 долларов, а еще за 500 долларов он купил подержанный военный самолет и начал свое восхождение к славе. Цель была ясна. Раймонд Ортег назначил приз в 25 тысяч долларов тому, кто пересечет Атлантику — в одиночку и без посадки.

Через пять лет Линдберг этот приз получил. Вылетев из США, он в обществе своей кошки пересек Атлантику и приземлился в Ле Бурже.

Впечатляет? А если сравнить, далеко ли удавалось летать нам за пять лет, и возможно ли представить, чтобы наш младший лейтенант был пожалован следующим званием — генерала. Правда, это уже во время второй мировой войны произошло, Линдберг долетал до этой поры!

Он пришел неожиданно, и я сразу унюхал — прежде, чем появляться пред строгими очами супруги, ему требуется побыть в зоне ожидания. Представил гостя моей новой жене. Она тоже оценила ситуацию и предложила:

— Может кофе сварить?

— Нет-нет, никакого кофе не надо, спасибо.

— А как на счет душа?

— Душ предлагаете... или вы думаете я того... перебрал? — и вскинувшись в стойку, он потопал на руках «дальний угол» нашей двадцатиметровой комнаты.

Потом жена призналась, что умирала от страха и сострадания. А если его искусственный глаз выскочит и куда-нибудь закатится, что тогда делать?

Но все закончилось благополучно, мы тихонько распилили четвертиночку на троих, закусили маслинкой, и он тихо ушел. А мне вспомнилось: долгие годы я не осмеливался называть его просто по имени: он был летчик такого таланта и популярности, такого авторитета, что порой меня так и тянуло вытянуться во фронт и ждать его команды. Но пришел день и он сказал:

— Что ты меня все но отчеству величаешь? Пора на брудершафт, ну! — и мы выпили, как полагается, поцеловались. — Ты — летчик и я — летчик, с одной бетонки летаем, какого... еще надо?

В последний раз я видел его вскоре после того, как медицина отстранила Сережу от летной работы. Он тосковал и неожиданно произнес:

— Не дали на Бермуды слетать...

— Зачем? — удивился я.

— Странно спрашиваешь, надо разобраться, что там происходит.

Генерал-полковник и полковник жили в одном доме, когда-то им случалось летать в одном экипаже. Генерал не пил, не курил, занимался спортом, любил животных; полковник по-

чти не пил, никогда не пробовал курить, любил собак... И случилось им сойтись на очень торжественном юбилее. И тот и другой были причастны к событию, генерал — в большей, полковник в меньшей мере. Круглую дату отмечали торжественно, можно сказать, азартно. Тосты запивали отнюдь не кефиром. Генерал-полковник, кажется, впервые позволил себе нарушить завет и пригубил рюмку коньяка, а полковник и вовсе — дал себе волю.

Но речь вовсе не о том, кто сколько выпил.

По приглашению соседа генерала полковник возвращался в его служебной «татре». Машина была с двухдверным кузовом. И... полковнику пришлось попросить, а шоферу торознуть и генералу выйти, откинув спинку сиденья. Все происходило в полном молчании. Полковник успел выскочить и через минуту поехали дальше. Но через немногие километры операцию вынужденно повторили и так, пока добрались до дому, генерал выходил из машины, откидывал спинку своего кресла раз пять.

И теперь самое главное. «Татра» остановилась у подъезда их общего дома, полковник оказался на воле, генерал, прощаясь с ним сказал: «Сегодня я узнал вас в совершенно новом качестве, правда, несколько неожиданном. Но все равно — рад: подчиненных надо постигать возможно основательнее, чтобы надежно управлять ими. Всего вам доброго. Отдыхайте». — И он назвал полковника по имени и отчеству, чего обычно никогда не делал. «Служу Советскому Союзу», — сам того не ожидая ответил полковник. И действительно прослужилеще много лет.



Юмор, как известно, имеет множество оттенков — от самых светлых, до безнадежно темных. Правильно говорю? А теперь оцените: инструктор предупреждает курсанта: учти, голова два уха, в нашем деле как — нет земли, нет, нет земли и... полный рот земли. Понял?

Летал, летал и никогда не думал, сколько может стоить самолет. А тут послали на завод принять машину. Документов навывисывали полный планшет, среди прочих — планетка. Глянул и языка лишился — девятьсот одиннадцать тысяч, ноль семь копеек. Копейки докапали. Видать точно посчитано, если аж семь копеек в итог выползли. А ну как я ее без малого миллион стоящую, на посадке разложу? Никогда таких мыслей раньше не бывало, а тут едва в панику не бросился...

Между прочим

Первые в мире почтовые авиамарки появились в 1912 году. Инициатором этого начинания был Август Эйлер, обладатель германского пилотского свидетельства № 1.

В свое время на самолете АНТ-9 была установлена четырехдюймовая (102-мм) динамо-реактивная пушка, ее длина составляла почти 4 метра. Эксперимент был удачным, но реактивные снаряды, покачав свое преимущество, не дали ходу этому изобретению.

Надежность парашюта своей конструкции его создатель Ирвинг доказал еще в 1919 году, покинув самолет на высоте 600 и открыв купол на 200 метрах.

Был такой пилот-планерист Герман Гейгер, он освоил посадки на высокогорных склонах, на глетчерах и спас 574 альпинистов, терпевших бедствие в горах.

Мы так привыкли к трехопорному шасси с передней стойкой, что уже не очень представляем себе иную схему. А впервые трехное шасси, так сказать, современного вида появилось в 1934 году, на самолетах ХАИ-4 и САМ-13.

Чего только не перетерпел за свою долгую жизнь наш покладистый У-2! Даже паровую двигательную установку на нем испытывали.

Следом за Валерием Чкаловым на самолете И-180 погиб Томас Сузи. Катастрофически неудачный оказался этот самолет, хотя обладал очень незаурядными качествами.

Был у нас такой пассажирский самолет АНТ-35, первым его поднял Михаил Громов, 20 августа 1936 года. И мало кто помнит сегодня, что АНТ-35 «вырос» из удачного бомбардировщика СБ.

Летчик-испытатель Юлиан Пионтковский умудрился выполнить 300 посадок за один день, чтобы убедиться в прочности шасси самолета УТ-1.

Идею герметической gondoly предложил в 1875 году Д.Менделеев, появилась такая gondola на стратостате Пикара. А герметическую кабину на самолете впервые смонтировали на «Юнкерсе» — Ю-49.

Разговор из давних и памятных:

— Не возникай, понял. Когда невезуха прет, ничего не сделаешь.

— Бреши! Меня три раза сбивали. Но — жив. Каждый раз приходил.

— И что?

— Вот тебе и невезуха...

— Ты пешком приходил, давал показания и дрожал, что особняк решит...

— Логика не улавливаю...

— Не ты решал: летать тебе дальше или нет, вот и вся логика.

— Много рассуждаешь, Леха, ты же не замполит. Не ты боевой листок выпускал, когда я пришел в третий раз и обнаружил — готов! Похоронили. Интересно было почитать. Не ты этим занимался, но любишь похоронные мотивы выдавать.

— А на листок ты чего обиделся? Так положено. Помянули добрым словом, скажи спасибо...

— Эх, Леха мало ты чего понимаешь. Я летчик и мое дело — летать! А везуха, да невезуха — бабская это тематика, Леха.

Давний этот разговор. Тот, кто настаивал — мое дело летать, а все остальное — чешуя, умер, долетав до шестидесяти двух лет и завещал написать на могильном камне одно слово: «летчик», хоть был и в чине поднебесном, и Героем, и прочая, и прочая.

Звонит старый друг, просит помочь, как он выразился, нашему парню, тот что-то сочинил и не знает, как распорядиться написанным. Куда обращаются в таком случае, на что можно рассчитывать? И вот наш парень является.

Он оказывается майором, штурмовиком, много и с успехом полетавшим в военные годы. Написанное им занимает страниц сорок машинописного текста, речь идет о судьбе пацана, приставшего к гвардейскому штурмовому полку.

— Сюжет не нов, — сказал я полистав текст, — о сыне полка написал Катаев, а как оно у тебя получилось, скажу, когда познакомлюсь, тогда и поговорим.

Но разговора не получилось, на следующий день я обнаружил здоровенную газетную публикацию с этим самым материалом. Посчитав, что теперь мои «редакторские усилия» совершенно излишни, я позвонил «нашему парню» и сказал, что думаю. На мои уверения — писательство работа трудная, требующая больших усилий, соблюдения известных правил и традиций, я услышал:

— Ста-а-арик, я же не собираюсь в Тургеневы, я не писать хочу, я хочу печататься. — И он печатался много-много лет. Такова жизнь.

Учили летать болгар, и все бы ничего, но как слушатель замотает головой из стороны в сторону, а следом — вверх вниз — караул! По-болгарски — да, соответствует нашему — нет и наоборот. Вот поди и сообрази он с русского на болгарский или с болгарского на русский переводит. На земле куда ни шло, но в полете — сами можете вообразить.

Но приказано было выучить и мы учили, сперва на Як-11, потом на Як-23 и на МиГ-15. Все шло довольно гладко, пока я не почувствовал — один из моих слушателей мандражит на пилотаже, а чего он опасается долго не мог понять. Наконец выяснил: парень был неуверен, если он непроизвольно сорвется в штопор, сумеет ли правильно определить *в какую сторону* вращается машина. Вроде бы смешно, но я, инструктор, не имею права смеяться, подначивать, ставить человека в глупое положение. *Надо убедить* — сумеешь! Летим в зону. На глубоком вираже, не предупреждая, сваливаю машину в штопор и велю: «Считай витки!» Мой паренек насчитал пять витков вместо двух с половиной, но сторону вращения определили правильно. Перетягиваю ручку на боевом развороте и мы снова крутимся в штопоре, сколько витков? Отвечает бодро: семь, сторона вращения левая. Сделали мы три витка, но сейчас суть не в этом...

После этого полета парня стало не узнать, залетал весело с улыбкой, но вот беда — растрепал мальчишка, что он с инструктором по двенадцать витков крутил и с фигур срывался и даже в перевернутый штопор я со спины входил... Дошел его треп до начальства. В порядке профилактики мне и впаляли: «за нарушение инструкции по технике пилотирования, пренебрежение методическими указаниями и самовольство трое суток домашнего ареста», Вроде бы обидно, а подумать — да, плевать — на трое суток больше или меньше, главное-то — переломил я пацана.



Медики доложили по начальству: летный состав неприлично разжирел, что и не удивительно: летают мало, физкультурой не занимаются, а питание по пятой норме, знаете, какое?! И предложили сократить норму. Рассудили научно — в калориях: посчитали, на килограммы прикинули, в проценты живого веса перевели. Понесли на подпись.

Только маршал авиации с медиками не согласился и обосновал свой отказ без особых расчетов.

— Положим сократим. Украдут столько же, как сейчас, и что тогда летчикам достанется. Нет, не пойдет.



Стук в стенку означал — начальнику плохо с сердцем. Он был, к сожалению, сердечник, что, впрочем, не мешало генералу оставаться активнейшим дамским угодником.

Едва натянув тренировочные брюки, несусь на генеральскую половину дома. Он меня встречает в дверях, сует ключи от машины... За ним маячит едва одетая, а точнее — почти голая девица.

— Вези на станцию! Аккуратно, мне позвонили — жена от платформы сюда движется... Давай!

Укладываю девицу на заднее сиденье. Еду. Генеральскую жену засекаю вовремя, отворачиваюсь и не снижаю скорости. Конечно, она не могла не заметить трофейный «оппель» своего супруга, но к черту подробности. Это потом.

На станции девица привела себя в порядок и глаза и губы накрасила, готова рвать когти на электричку, говорю:

— Стоп, кошечка! Не так быстро. С тебя три пятнадцать.

— Чт-о-о-о? С меня? И почему это три пятнадцать? — она произносит еще кое-какие слова, но их я лучше опущу.

— Три пятнадцать стоит пачка «Казбека», все остальное — бесплатно: ты мне понравилась.

Она, видимо, соображает, что на моих тренштанах нет карманов, а стало быть я без гроша, без документов, и смеется.

Возвращаюсь и громко докладываю:

— Вот, держите папиросы... — жена должна слышать, — как велели, купил «Казбек».

Он подмигивает мне:

— Спасибо. Три пятнадцать за мной. Молодец.



Пригнал машину из ремонта, иду в эскадрилию и вижу — подозрительно весело мужики встречают. В чем дело понял не сразу. Оказалось, пока отсутствовал, меня к новому ведомому приписали. Главное — ведущий — она, дама. «Что будешь делать?» — интересуются товарищи. Летать под рукой у бабы мне, ясное дело, никакой охоты нет. Но приказ есть приказ...

Был конец февраля. Говорю:

— Придется до первого мая жениться.

Ржут. Ты же ее не видел. Поспорим, не женишься. Слово есть слово, вроде бы приказ самому себе. 30 апреля мы расписались. На десять лет меня хватило.



Сегодня полет без двусторонней радиосвязи кажется затеей совершенно немыслимой. А нам, пилотам предвоенной выпечки, досталось овладевать радиообменом более чем примитивным образом. Передатчиков на самолетах поначалу вовсе не было, только приемные станции стояли. И сразу возникла проблема: как оценивать овладение новой техникой? Придумали однако: отмучившись в пилотажной зоне под завывание, пiski и трески в наушниках шлемофона, мы должны были проходить над стартом на заданной высоте и сквозь помехи эфира принимать команду едва уловимую обычно, что-нибудь такое: «Выраж влево, разгон и боевой разворот вправо» или «снижение до высоты двести, набор до пятисот...» Понять, что мы должны, было почти невозможно. Поэтому решали задачу по-своему — выйдя над точкой, крутили бочки, снижались, набирали высоту, «кидали крючки» влево и вправо... На что надеялись? Во-первых, может хоть частично угадаем и попадем в зачет; во-вторых, начальству тоже *нужно* принять зачет, может быть даже больше, чем нам.

Такое очковтирательство продолжалось долго, пока РСИ — радиостанции самолета истребителя не были хоть мало-мальски усовершенствованны.



Вот вам, молодым, вам зеленым вопрос на засыпку: обтекатель, что означает? Только не говорите — устройство снижающее сопротивление потока воздуха. Это всякому ясно. А еще? Ну — обтекатель?

Учитесь, пока я жив, так называли всех, кто терся при авиации и не летал, но очень охотно изображал летчика, пудрил

мозги девочкам и, как правило, попав на борт в качестве пассажира, укачивался и травил сразу после второго разворота.



А как играют в «хромого солдата», знаете? В довоенные годы старшинами эскадрилий назначали большей частью сверхсрочников-обтекателей. Не самые сообразительные попадали на эти должности. И, понятное дело, немедленно начинали куражиться над нами. Власть свою показывали.

— Три-четыре! — орет на вечерней прогулке такой балбес. — Строевым. Выше ножку, печатай шаг!

И мы печатали, рубили изо всех сил, но только одной левой. Эффект получался потрясающий, будто сто хромых стараются раздолбить асфальт.

— Отставить! — входит в раж старшина. — На месте ша-а-агом... ма-а-арш!

Теперь хромой солдат вроде гвозди забивал. И зачинщиков никогда найти не удавалось. Так и уходил с плаца непобежденный хромой солдат.



А теперь — слово Ричарду Баху, американскому летчику нестандартной судьбы (о нем я еще надеюсь рассказать) а пока слушайте его самого:

ФАКТ. Человек, носивший форму офицера Военно-воздушных сил Франции, у которого в летной книжке было записано семь тысяч часов налета и которого звали Сент-Экзюпери, не вернулся из разведывательного полета над родными землями.

ФАКТ. Офицер разведки Люфтваффе Герман Корт 31 июля 1944 года, тем вечером, когда домой не вернулся только самолет Сент-Экзюпери, переписывал сообщение: «Доклад по телефону... уничтожен разведывательный самолет, он загорелся и упал в море».

ФАКТ. Библиотека Германа Корта на Экс-ла-Шапель с особой полкой для книг Сент-Экзюпери была уничтожена бомбами союзников.

ФАКТ. Однако ни пули, попавшие в мотор его самолета, ни пламя, охватившее машину, ни бомбы, разорвавшие в клочья его книги, не уничтожили Сент-Экзюпери. Потому что настоящий Сент-Экзюпери — это не плоть и не бумага. Это особое мышление, возможно, очень похожее на наше, но все же такое, как у Лиса, единственное в своем роде».

Этот крошечный отрывок из многого, написанного летчиком Ричардом Бахом, наверняка не оставит вас равнодушным. Каждый летающий — молодой ли, маститый, пилот гражданский или военный летчик, непременно должен познакомиться с писателем Бахом. Его Книги переведены (правда не лучшим образом) на русский язык и все равно такое знакомство поможет вам многое *переоценить*, понять прежде всего в *себе*.



Раньше, в старые добрые времена, в авиации были свои понятия о приличиях. Вот характерный пример: к летавшему начальнику любого ранга не принято было обращаться по воинскому званию, только — товарищ командир. Чувствуете, в чем соль? Ты — летчик и я летчик, вот какой был подтекст, мы *оба* — летчики и принадлежим единому воздушно-му братству. В ту пору командиры полков не обедали в отдельных кабинетах, в общей летной столовой имелся, так называемый, командирский стол. За него без приглашения Самого никому в голову не могло придти усесться и начать чавкать...

Между прочим

Все знают: Чкалов привез из Америки легковую машину. А кто бы подумал, что сам себе Валерий Павлович сделал такой подарок, как набор граммофонных пластинок Рахманинова?!

Среди множества чудес нашей авиации числится самолет-истребитель конструкции В. Шевченко и В. Никитина — у этого биплана нижнее крыло убиралось в верхнее. Диковинная машина создавалась

в 1939 — 41 г. Хорошо летала, но не выдержала конкуренции с ЛаГГ-3 МиГ-8 и Як-1.

Григорий Бахчиванджи погиб в 1943 году, ему было 34 года, он высоко оценил самолет, хотя и предсказал — убьюсь я на нем. Звание Героя Советского Союза Григорию Яковлевичу присвоили посмертно лишь в 1973 году, спустя 30 лет. Не спрашивайте — почему. На этот вопрос нет разумного ответа.

Почему английская фирма «Авро» называется так, слышали? Ее организовал один из пионеров авиации Аллиот Вертон РО, его считали первым британцем поднявшим самолет английской конструкции и постройки. В 1910 г. появилась фирма «Авро», ее название включило инициалы и фамилию своего создателя.

Братьев Райт мы привыкли воспринимать как-то вместе, будто близнецов. Старшему не повезло: Вильбур скончался в 1912, в сорок пять лет всего, умер от тифа. Орвил же прожил 97 лет, сохраняя высокую активность до самого своего конца. Как ни странно, приоритет Райтов в самих Соединенных Штатах не признавался до 1942.

Никогда не забывайте, что бы и почему бы ни произошло, первым на месте катастрофы ... бывает пилот.

Самолетов в воздухе все больше, хорошо ли это? Если не считать шума всевозрастающего, особенно при взлетах, если не думать о загрязнении окружающей среды, ясно — хорошо, но так нельзя. Думайте!

Томас Октейв Сопвич — один из самых популярных пилотов Англии. Не менее известна и фирма «Сопвич», переименованная в «Хокер Сидди» в честь ее ведущего испытателя. Но пожалуй, самое удивительное, связанное с этим именем, — Сопвич прожил 101 год, кажется, установив рекорд долголетия среди пилотов всего мира.

1321 самолет летчиков-камикадзе не вернулся на свои базы. Американские архивы упоминают о 34 потопленных и 288 поврежденных боевых кораблях, ставших жертвами камикадзе. Что и почему, судите сами.

До войны среди строевых песен особым вниманием пользовались, так называемые, авиационные. Вот пример того, что мы певали: «Легкий ветер подует с востока, летный шлем с головы он сорвет и напомнит, что где-то далеко синеокая девушка ждет...» Ничего себе - легкий ветер, срывающий с головы летный шлем? «Наш острый взгляд пронзает каждый атом...» — тоже не слабо завернуто! Пели еще и не такое. Или музыка подкупала: не ощущать идиотизма слов, подобных приведенным, мы ей-ей не могли.

Но когда подхалимы срочно сляпали песню величавшую маршала Тимошенко, сообщавшую, как он куда-то летел и почему-то приземлялся на лугу, мы тихо взбунтовались. И выглядело это так:

— Запевай! — командовал старшина, и эскадрилья затягивала на мотив похоронного марша: «низко-низко пролетает и спускается на луг!» «Отставить! — взрывался старшина. — На месте ша-а-а-гом ма-а-арш!» Но непобедимый «хромой солдат» вступал в дело и не было силы, способной его унять.

Интрига вокруг включения в космический экипаж гражданского лица плелась долго и мучительно. Военные стеной стояли — нет, никаких штатских не надо! Король, расположенный к полковнику медицинской службы Федорову, а тот возглавлял летную комиссию, что называется, уломал Евгения Алексеевича отважиться и подписать допуск на полет Феоктистова.

Драчка затянулась и зашла так далеко, что Федоров в числе других ответственных лиц очутился на совещании у самого Косыгина, в ту пору - главы правительства.

Спор продолжался и здесь, пока Косыгин не спросил:

- А кто подписал допуск Феоктистова?
- Я, — сказал Федоров, и встал.
- Почему? — спросил Косыгин.
- Потому, что я врач, Алексей Николаевич.

И Феоктистов полетел, открыв дорогу всем штатским, последовавшим за ним. Федоров остался в полковниках, представление его к генерал-майору медицинской службы было отозвано, а так ничего особенного и не произошло: «их напев на земле, в небесах и на море и могуч, и как известно, силен».

Вроде ни с того ни с сего корабль начал раскачиваться с крыла на крыло, дальше больше. Командир корабля послал второго в салон:

— Погляди, там все в порядке?

Второй через секунду влетел в кабину обратно, с квадратными глазами: оказалось, орава рыбаков в том рейсе везли смену моряков тралового флота, элементарно перепилась и под руководством своего начальника — он дирижировал! — раскачивались от борта к борту и веселились: «Нормально штивает!» Ситуация принимала угрожающий характер. И как унять сто мужиков, не соображающих, что они творят?

Командир самолично вышел к буянившим, молча вскинул пистолет к носу дирижера и сказал, именно сказал, а не заорал заполошно: «Немедленно прекратить! Идиоты, самолет — не пароход, не спешите в воду. Ну!»

Потом он удивлялся: «И ведь подчинились! Почему — ума не приложу».

Кто это придумал и как оно началось, теперь и не вспомнить. Были мы уже не слишком молоды в ту нору, лет по десять каждый отработал летчиком, и тут пришлось пожить снова в казарме.

В положенный час — «Подъем!» Старший и самый тучный из нашей команды не сразу понимает, почему ему никак не удается с ходу натянуть брюки. Оказалось — штанины зашиты... и — карманы... и ворот рубашки. Кто смеется, кто подначивает пострадавшего, но тому, понятно, не до веселья — ругается на чем свет стоит. И... готовит месть.



В положенный час — «Отбой!» Падаем в койки и снова вскакиваем: один орет не своим голосом: в постели, как оказалось, перекатывались холоднющие, вздутые от ледяной воды презервативы...

И пошло, и поехало! Изобретательность завтрашних испытателей не знала границ, пока тихий наш парень не сел с размаху на двухпудовую гирию и едва не повредил позвоночник. Розыгрыши кончились сами собой.

Хочешь пролетать долго, — *не торопись*. Даже по боевой тревоге делай, что полагается, без спешки. *Быстро и без суеты* — девиз разумного пилота.

Эти слова давно стали летучими: с ним я в разведку не пойду. Слышать их приходилось много-много раз и всегда в отсутствии того, с кем говоривший идти в разведку отказывался. И лишь однажды я оказался свидетелем такого обмена комплиментами:

— Можешь думать обо мне все, что хочешь, но я прямо говорю, при людях: с тобой я в разведку не полечу. Нет!

— Правильно толкуешь: ты и без меня *не полетишь*, найдешь повод... — Это говорил летчик, награжденный двумя орденами Славы, случай в авиации редчайший.

Было время, довелось нам пожить в Монголии, в резерве мы там сидели. Дежурили с утра до сумерек. День за днем. Жили примитивно. Комната на звено — четыре койки, один стол, четыре табуретки. Прихожу как-то, с позволения сказать, домой и застаю такую картину: у стола сидит Васька и склонившись над расстеленной газетой трет на зубах печенье.

— Что ты делаешь?

— Тихо! Делаю торт... Будем праздновать вечером... Измельченную на зубах пачку печенья он смешал со сгущенным молоком, сформовал две лепешки, одну обсыпал оре-

хами, намазал вареньем — эти прелести были куплены в военторге — склеил и потащил на чердак — замораживать.

Праздник начался вечером. Заглянувший к нам замполит не сразу понял, почему загул? Но мы объяснили — сегодня день рождения Клары Цеткин, вот в отрывном календаре напечатано, можете проверить.

Пребывание в резерве оборвалось так же внезапно, как началось. На сборы — сутки! Завтра — в эшелон и — дранг нах вестен. Но еще сегодня обнаружилось — со всех коек исчезли подушки. Поясню: казенные подушки набивались соломой, на них никто не позарился, а вот собственные, благоприобретенные, мягкие, как корова языком слизнула. И снова — Васька! Умудрился за два часа загнать наш «пух-перо» монголам, оказалось этот товар у них в высокой цене был. На всю выручку он закупил в военторге наипервейшие продукты. Забегая вперед, скажу: а сухой дорожный паек, что был положен, Васька все полтора месяца, что мы тащились в эшелоне, менял на рыбу, молоко, мед, яблоки, папиросы. Его интендантского таланта хватило до самого Харькова.

В авиации, как в любом ремесле есть свои мудрости. Главная из всех важных: нет скорости — конец полету, начинается свободное падение!

Так уж случилось, что книгу известного американского летчика Ричарда Баха «Чайка Джонатан Ливингстон» мне подарил мой добрый немецкий друг и тоже летчик. Книга была издана в Германии, в переводе. Пролистав с ходу великолепно оформленный томик, я легкомысленно решил — не то! И знаете почему — я с детства питаю предубеждению к любой фантастике, даже Жюль Верна не принимаю. И красивую книжку Баха я стал читать только потому, что немецкий друг сказал:

«Удивительно он понимает душу летающего человека. Даже не знаю с кем его сравнить — разве что с Экзюпери?!»

Читая, увлекся и прежде, чем понял, *ощутил*— этот человек не просто талантливая, высокохудожественно одаренная личность, он носитель собственной, совершенно особой философии. Бах спрашивает: а для чего, собственно, ты живешь, знаешь ли ты, как жить правильно и отвечает на эти вроде бы не имеющие убедительных ответов вопросы. Не просто отвечает, с позиции умного человека, а с точки зрения *летчика*. Летчика, не воспринимающего существования ни в земле, ни на земле, а лишь - в небе. В его представлении и жить-то стоит только для того, чтобы летать, летать сегодня *лучше*, чем вчера, и завтра — *лучше*, чем сегодня, меля жизнь не временем и не преодоленным расстоянием, а только и исключительно степенью достигнутого совершенства. Да, конечно, такой взгляд на действительность фантастика чистой воды, но какая *фантастика!* Мне представляется — фантастика воодушевляющая, украшающая жизнь, дающая силы преодолевать огорчения и неудачи ради главного.

Понимаю, как бы мне того не хотелось, Баха пересказать нет никакой возможности, его непременно нужно прочитать и пережить, особенно, если ты пилот по призванию, а не по случайному стечению обстоятельств. Прочти, и твой мир станет ярче, тревожнее и убедительнее.

Очень молодой и очень бойкий пилот спросил весьма известного, прославленного летчика-испытателя:

— А скажите, только по правде, вам никогда не бывает страшно, ни в полете, ни на земле?

Ответ прозвучал несколько неожиданно:

— Неужели я произвожу впечатление полного идиота: ничего и никогда не боюсь только недоумки, дураки: они не могут определять в силу своего природного недостатка, — он покрутил пальцем у лба, — меру грозящей им опасности.

Наверное, плохое и даже отвратительное настроение случается у каждого. И никогда мне не приходило в голову, что существует универсальное средство для преодоления этого гадостного состояния. Научил меня, как быть в таком случае, старший товарищ, летчик божьей милостью, приобщившийся к авиации лет на десять раньше меня.

— Когда тебе станет свет не мил, когда вдруг ожесточишься не понятно отчего, в пору задуть хоть кого-нибудь, знаешь что делать? Задери голову, расставив ноги по ширину плеч, расслабь мышцы и гляди в небо... Если оно голубое, безоблачное, и пяти минут не пройдет, как спокойствие и небесная умиротворенность снизойдут на тебя; если небо окажется в этот час в облаках, приглядишься к кучовке и подумай: кого или что напоминает тебе вот это облако. Увидишь, все другие мысли непременно отойдут в сторону. Но особенно здорово успокаивает ночное звездное небо. В тихом мерцании звезд звучат успокаивающие, еле различимые голоса, и с ними к тебе возвращается беспечность самого раннего детства, та золотая пора жизни, когда весь твой мир заключался в маме, в ее ласковых теплых ладошках, в колыбельных напевах, смысла которых ты не понимал, они были для тебя самой добротой, растворением в бескорыстной любви.

— Извини, — сказал я тут, — можно тебя перебить? И, очевидно по вредности характера, спросил: — А как быть, если облачность десять баллов, если из нее сыплет мелкий дождичек со снегом, если видимость при этом ноль целых и сам знаешь сколько десятых, если аэродром временно закрыт?

— Позволь, но ты же летчик! Ты не раз летал за облака и видел - там небо всегда чистое, всегда голубое днем и задрапированное звездными узорами ночью. Так? Вот и задери голову и *вообрази*, что там за десятибалльной облачностью творится. Воображай! И все получится. Летчиков — живых — без воображения не бывает. Правда, не каждый знает, что он может в любой момент увидеть свое небо и

подняться и него, уйдя ото всех огорчений, забот, неудач... и что еще там портит нам жизнь?..

Не один десяток лет минул, как я узнал эту пилотскую мудрость, и неустанно вглядываюсь в небо, когда что-то не ладится. И, знаете, помогает. Впрочем, попробуйте сами, вы же *ЛЕТНИКИ*.

Между прочим

Начиная создавать машину нового типа, фирма «Дуглас» созвала тех, кому самолет предназначался и попросила высказать свое мнение о проекте. А заключение было сделано такое: «Это все равно, что собрать комиссию, чтобы проверить, не получилась ли у вас лошадь вместо верблюда».

Первый в мире сверхзвуковой пассажирский лайнер — Ту-144. На высоте 16300 метров он развивал скорость 2150 км/час. Опробованная в регулярных полетах с почтой и грузами, машина начала выполнять пассажирские рейсы. К сожалению, через 102 успешных полета линию закрыли. Не по карману оказалось нам такое удовольствие.

Птицы представляют немалую опасность летательным аппаратам. Поэтому существует такое экзотическое испытание — по летящему самолету стреляют двухкилограммовыми куриными тушками из пневматической пушки. И смотрят — держит ли машина удар?

Почти пятьдесят лет назад (в 1952 г.) начались регулярные полеты между Европой и Северной Америкой через Северный полюс. А давно ли, кажется, были совершены первые шаги в высокие широты

Самолет впервые получил убирающееся шасси в 1920 году.

Многие считают самым знаменитым пассажирским самолетом «Дуглас» — ДС-3. Пожалуй, для такого мнения имеются веские основания: некоторые образцы этой машины находились в эксплуатации пятьдесят шесть лет, считая со времени первого полета прототипа.

В свое время Михаил Ефимов был вынужден уплатить 100 франков штрафа. За что? Это случилось в 1910 году, когда Ефимов впутал в струю своей машины самолет А.Роулинсона и тот завалился в море. К счастью, все обошлось штрафом.

Парашютные прыжки начались 200 с лишним лет назад, когда 22 октября 1797 г. Гарнерен покинул корзину воздушного шара на высоте 600 метров и благополучно приземлился под шелковым куполом. А 23 августа 1986 года его примеру последовала Сильвия Бретт, хотя ей исполнилось к тому времени 80 лет и 166 дней.

«Я летал на самолете «Максим Горький» незадолго до его гибели... еще больше, чем техническим совершенством самолета, я восхищался молодым экипажем и тем порывом, который был общим для всех людей». Антуан де Сент-Экзюпери.

На востоке нас кормили главным образом рисом - в завтрак, в обед, в ужин. Рис был шикарный — крупный, белый, можно сказать королевский был рис, но... три раза в день и так неделя за неделей... Попробуйте быстро-быстро произнести рис, рис, рис, рис... Что получилось? Вот то-то! Когда мы наконец попали в Харьков и на нищенском рынке военного времени обнаружили бабушку, торговавшую мочеными яблокам, мы съели всю цибарку, что называется, не отходя от кассы.

— Или вы с тюрьмы, — поинтересовалась бабуля, — где ж вы так оголодали, сердечные?

Думаю она не поверила, что перед ней звено летчиков-истребителей — мы очень обтрепались и засалились в эшелоне — и милостиво разрешила нам допить рассол бесплатно.

И еще про Харьков. Приехали. Эшелон остановился в пригороде бывшей столицы Украины. Первое, что запечатлелось, дома напоминали помесь обычных построек и католических соборов — дымовые трубы, словно трубы органов, тянулись до самых крыш. Люди согревались, как могли. За-

мечаем на рельсах ребенка. Девочка лет шести копошится на путях, собирает кусочки угля. Потом узнали — зовут Алла, мама на работе. Спрашиваем:

— А ты не боишься, Аллочка, здесь поезда ходят?

— Я смотрю, — с вздохом отвечает ребенок, — больше некому...

— Хозяйственный наш Васька тащит из вагона кусок хлеба, щедро намазанный маслом и посыпанный сахарным песком.

— Держи, Алла, кушай.

— Спасибо, — ели слышно отвечает девочка и... не ест. Мы отворачиваемся, чтобы не смущать ее. Нет, не ест и вдруг спрашивает:

— А это не стравливает? — и показывает замурзанным пальчиком па сахар.

— Слова сахар она не знала, но ей было известно, что оккупанты уничтожали детей, например, мазанут синильной кислотой по губам, и нет человечка. Это тоже лицо войны, о которой я не люблю вспоминать.



Он был известным героем Испании. О нем рассказывали легенды. Чего одно его прозвище стоило — Генерал Застрелю! Как-то выведенный из терпения перебоями в двигателе, он тряс механика и орал на все летное поле: «Застрелю, сука! Что с мотором?»

Когда я увидел его на аэродроме, не сразу узнал: он растолстел, сильно обрюзг, но летал, судя по слухам, с охотой и задором. И вот картина: механик укладывает парашют в кабину, пыхтя и чертыхаясь сам затискивается в И-16. Командует механику:

— Придави плечо! Сильнее... коленом прижми, блядь... Ну и что — погон? Делай, блядь, как сказал — коленом...

Через пять минут, отдышавшись, он взлетает и показывает нам, необстрелянным, зеленым такой пилотаж, какой рвущимся на войну пацанам может только присниться. Потом он скажет:

— Не хайте ишачка, он постарел, факт, но еще кое-что может! Говорят: дело мастера боится. Да? Не повторяйте эту глупость. Мастер *дела* не боится.



Командир полка обратился к строю:

— Нам поставлена задача подготовить одну эскадрилью к ночным полетам. Срок назван, — он усмехнулся, — вчера. — Помолчал и скомандовал: — Кто когда-нибудь и на чем-нибудь летал ночью, два шага вперед.

Никогда и ни на чем я ночью не летал, но все-таки два шага сделал. А там, — подумал, — видно будет. И тут же началось чудо:

— Бери По-2, слетай на разведку погоды. И поторапливайся: скоро темнеть начнет.

Кружа над аэродром, я не сразу заметил, как начали проглядываться звезды. Бледные, вроде включенные в четверть накала, они медленно занимали весь небосвод. В воздухе накапывалась дымка, горизонт менял окраску, краснел... Поглядел вниз — на летном поле готовили ночной старт. Минут через двадцать я пошел было на снижение, но меня угнали на второй круг: по взлетной полосе волокни прожектора, машина со стартовым имуществом ползла следом. И тут мне пришла прекрасная мысль — проболтаюсь в воздухе еще минут с тридцать и на вопрос, а летал ли ты ночью, я смогу ответить честным — да!

Очарование ночи оказалось притягательным, оно брало в полон, не очень-то понимая, что со мной происходит, я праздновал! Вот угас накал горизонта, только что светившийся темно-красным тревожным цветом, горизонт стал почти черным; звезды над головой разгорелись в полный накал и принялись мне подмигивать... тут обнаружилось — показания приборов в кабине перестали читаться, пришлось включить ультрафиолетовую подсветку. Началась настоящая ночь, она нашептывала мне какие-то важные мысли, какие точно, не скажу, но определенно важные!

Приземлился я при подсветке прожектора, записав в летную книжку первые пятьдесят минут ночного налета. По-

З не МиГ, и я понимал это, но начало было положено. Так мой путь к ночным полетам на Яках, МиГах и прочих серьезных летательных аппаратах сократился, по крайней мере, на два года.

Еще не став летчиком-испытателем, а только начав приближение к этому миру избранных, я услышал историю, в которую не знал, верить или нет.

Молодой испытатель облетывал первую машину серии и доложил: «Плохо отрывается от земли, вроде не достаёт мощности ...» Мотор гоняли и так и этак, проверяли всеми доступными средствами, но ничего не обнаружили. Полетел старший испытатель. Еле-еле оторвался и тоже доложил — мощности на взлете не хватает. Тогда на аэродром приехал самый главный испытатель. Лететь он не спешил, все прохаживался вокруг машины, разглядывал ероплан и, наконец, высказался:

— Ну-ка, ну-ка, ну-ка, а не коротковаты ли у нее крылышки? Вызвали контрольного мастера:

— Обмерял машину?

— Что за вопрос, конечно, — и помахал складным метром, своим первым подручным инструментом.

— Ну-ка, ну-ка, ну-ка! Дай сюда! — Потребовал самый главный испытатель. — Смотрите! В этом метре не хватает одного звена, а минус десять сантиметров на каждую плоскость — не пустяк...

Сказка ложь, как говорится, да не упрек, добру молодцу — урок.

Кто придумал это звание — Щит Героя, имея в виду ведомых, не знаю, но помню на войне оно имело широкое хождение и произносилось в разных тональностях — от поощрительно-хвалебной до издевательски уничижительной. Однажды мой ведомый сказал: «О герое молчу, а щит — это точно я». И он запросился к другому ведущему: то было его

право. Что еще? Строго говоря — ничего; могу только доложить — я все еще жив и, вероятно, это главный довод в мою пользу.



Обыкновенно в летних школах на второй год никого не оставляли. Но тут случай был особый, прямо скажу, более чем необыкновенный. Сперва начальник нашей школы получил письмо: «Очень прошу, если только вы найдете возможным, зачислить курсантом тов. ...швили». И подпись — И. Сталин. Надо ли говорить, возможность нашлась, и вскоре прибыл сам ...швили. Он был строен, красив и феноменально безграмотен, как сам говорил: «Образование у нас с братом четыре класса на двоих». Рассказал, как отважился написать отцу народов, слезно умолял его помогите поступить в летную школу и клятвенно заверял, что готов заменить Чкалова.

В эскадрилье ...швили прижился без труда, азы летной подготовки схватывал с легкостью. Правда, на теоретических зачетах случился прокол. На вопрос, какие атаки ему известны, он ответил: «Атаки бывают лобовые и под хвост». Что такое угол атаки? «Если — сбоку, от девяносто градусов, если под хвост, — без градусов, ноль...»

Рядили, гадали, что с ним делать? И оставили на второй год. До середины сорок третьего года я о нем ничего не слышал. А тут случилось приземлиться в Шонгуе, смотрю на летном поле стоит ТБ-3. Подхожу и напарываюсь на ...швили.

— Что ты тут делаешь?

— На этой гробине вторым лэтаю... А ты?

— Я — на «Лавочкиных».

— Счастливый! Мэня с истребителями турнули. Кадушку крутнул, низковато... за кусты чуть-чуть зацепил... И вот...

Обратился ли снова к отцу народов за помощью, не знаю, говорил — собирается, но боится.



Скажу нам так: от любви одни неприятности! Закрутил с шикарной блондинкой, сперва не знал, что она дамочка за-

мужняя... но все шло лучше не надо - и внешность подходящая, и фигура соответственная, а техника пилотирования так вообще на пять с плюсом. И вдруг— финиш! Отмашку она делает: убываю к мужу, не поминай лихом, называет, как ким поездом едет, словом, - все.

Тот поезд я остановил. Трех лобовых атак машинист не выдержал, тормознул.

Обидно было — бросила, но что делать? Все — так все. Однако оказалось не все на этом. Месяца через полтора меня к командующему затребовали. Оказалось он в том же поезде в отпуск ехал и засек мою голубую шестерку.

— Зачем на поезд пикировал? Для чего остановил состав?

— Прощался...

— С кем?

— Этого, товарищ командующий, я вам ни за что не скажу...

— Она замужняя?

— Как вы догадались?

— Повезло тебе дураку, сам грешный, понимаю, и чтоб больше я о тебе не слышал.

В авиации очень ко двору пришелся такой взгляд на политработников: чем комиссар отличается от замполита? Комиссар говорит:

— Делай, как я. Замполит говорит:

— Делай, как я *говорю!*

С Игорем Эрлихом мы дружили долго и тесно. Однажды, помню, разошлись во мнениях по поводу воспитания детей. Он как отрубил тогда: «Давай обсуждать то, что нас объединяет, а не то, что разводит». Известный авиационный конструктор в чем-то он оставался сущим ребенком. Прихожу к Игорю и вижу, как он с увлечением пуляет из детского пистолетика палочками с присосками. И радуется: система ра-

ботает безотказно. «Ты понимаешь, какая богатая идея! Мы поставим присоски на корабельный вариант палубного вертолета. И колес не надо! И надежнее, особенно при качке».

Об этом, мужики, стоит подумать: Адольф Целестин Пегу был сбит 13 июня пятнадцатого года, когда ему было двадцать шесть лет, а он уже успел полетать испытателем у Луи Блерию, не раз удивлял французов дерзким пилотажем, 19 августа тринадцатого года первым в порядке испытания выбросился из совершенно исправного самолета с парашютом. Несколько позже, оказался в Москве и публично обвинил в Политехническом институте Петра Николаевича Нестерова, признавая его приоритет в исполнении мертвой петли. СМИ, как теперь говорят, успели на весь мир развонять, будто первую петлю в небе завязал он, Пегу, расширив таким образом возможности военной авиации, набиравшей темп в предвидении боевых столкновений.

— Ты сколько лет уже пролетал?

— Десять, если считать с училищем.

— Подходяще, теперь скажи, чему за это время тебя научил самолет?

— Как это — самолет?

— Очень просто! Когда я завис в верхней точки петли, мне в морду насыпался, пожалуй, килограмм песка и мусора, я на всю жизнь был научен - не усаживайся в кабину, не вытерев ноги и не осмотрев как следует пола.

— Ну-у, если в таком смысле, то чему-то я тоже, наверное, научился. Но так сразу не отвечу, надо сначала подумать...

— Правильно, подумать надо, подумать никогда не мешает. Вот вообрази, жена не устает меня подковыривать — и что ты вилки, ложки по ранжиру в буфете раскладываешь, на кой черт шмотки в определенном и обязательно постоянном порядке развешиваешь, как не надоест! А это во мне,

между прочим, не от старшинской дрессировки идет, а от почтения к самолетной кабине. Именно! В полете, особенно ночью, не дело искать нашаривать понадобившийся тебе в данный момент тумблер или рычаг, или кнопку. Руки должны сами «видеть» и не промахиваться. И этому меня машина научила.

— Все ты, наверное, правильно говоришь, только получается вроде в твоём представлении машина живое существо — научить может, помочь, рассказать...

— Иронизируешь? А зря! Учат не только слова, не только занудные инструкции, рассчитанные на среднестатистического пилотагу с сырым фитилем, учит опыт, приобретаемый в непосредственном общении...

— Это конечно, кто ж тут спорить станет.

— Когда я первый раз в жизни взлетел, а через шесть минут сел на бетонированную полосу, я от моего ероплана научился держать направление на пробеге убедительнее, чем из всех инструкции и панических предупреждений — утратишь бдительность, зевнешь, упустишь мгновение и самолет будет бит. А ероплан дал понять — держи меня двойными движениями: дал ножку и сразу ополовинил, и еще дал и опять ополовинил. Понял в каком смысле я тебя спросил, чему ты от самолета научился? Намотай на ус, еще пригодится...



Война закончилась, но еще раздавали ордена и медали, кое-кому вручали с запозданием звездочки на погоны. Бедовой летчице, отлетавшей всю войну на ночных «бомбардировщиках» По2, погоны майора пожелал вручить сам главнокомандующий, при этом он сказал:

— Поздравляй, майор, и надеюсь вскоре увидеть вас подполковником.

— Служу Советскому Союзу, — ответствовала свежеспеченная майор. - По мирному времени предпочла бы быть под генералом, товарищ Главный Маршал авиации.



Той весной пришел к нам новый командир корабля. Что сказать о нем? Мужик как мужик. Летал нормально, с нами обращался то же нормально, но видок у него был — не дай бог. Поглядишь на него и кажется, будто пожевали человека, в чем-то вываляли, да еще и ботинки не чищенные... Вот мы и решили его малость «повоспитывать». В промежуточном порту была у нас ночевка. Когда командир заснул, стащили его брюки и одну штанину нагладили до того, будто и не складка па пей образовалась, а бритвенное лезвие. Ну, и ждем утра.

Нашу заботу он сразу обнаружил, как только начал одеваться, и отреагировал моментально — сдернул штаны и с остервенением принялся их мять и тискать, скручивать и комкать. Все это — молчком, но со страстью необыкновенной...

Вот такой был человек. А летал, каждому бы так летать!



Иду мимо столовой. Случайно сквозь окно заметил Лешку. Вижу, этот заводила и мастер всяких розыгрышей около нашего накрытого стола трется. А до обеда оставалось еще с полчаса. Сразу подумал — не просто так он там околачивается, решил понаблюдать. И увидел, как он в мой компот перец, соль вытряхивает и посмеивается, гад. Ну, ладно, — решил я... И перед самым началом обеда аккуратненько произвел роккировку — мой стакан переставил к его прибору, а его — к своему.

Пищу я принимал не торопясь. А Лешке, видать было, не терпелось с обедом покончить. Спешил, шакал. Ну и доспешился, как компотика хватанул, так у него глаза на лоб... Правильно: «не рой другому яму...» Как дальше, сами знаете.



Назову его совершенно условно майор Кашин. Когда в полк прибыл на пополнение Ленька Шварц, Кашин приказал командиру эскадрильи подготовить документы и перевести Шварца на штурмовики. Для Кашина, летчика сильнейше-

го и осмотрительного, такое решение показалось несколько странным, и командир эскадрильи, служивший у него под рукой с самого начала войны, спросил:

— А почему? Парень только что с отличием закончил курсы командиров звеньев, характеристики у него самые положительные...

— Не разводи демагогию, небось не хуже моего знаешь — от жидов в истребительной авиации толку не бывает.

Командир эскадрильи ничего писать не стал, а на следующий день с самого раннего утра выпустил Шварца в самостоятельный полет.

— Тысяча метров над центром аэродрома. Покажи пилотаж. Не зарывайся только. Понял?

Разбуженный воем «Лавочкина», энергично кувыркнувшегося в воздухе, Кашин примчался на летное поле и учинил разнос командиру эскадрильи.

— Если этот твой красавец побьет машину на посадке — под трибунал пойдет, а тебя сгоню па штурмовики; если он скозлит, — его на штурмовики, а тебя — в замы...

— А если — нет?

— Что — нет?

— Если нормально сядет? — Не без ехидства спросил командир эскадрильи.

— Не должно этого быть.

Много лет спустя мне рассказывал Ленька, как он встретил Кашина, кажется, во Львове.

— Сидим в ресторане, позвали метрдотеля. Подходит. Во фраке, седой, вполне импозантный. Я даже не сразу сообразил — Кашин! Замечаю — узнал он меня, но воротит морду.

— Метр, присмотрите за вашими, пусть поворачиваются быстрее, говорю ему, — у меня через час вылет. Вы знаете, что такое полетный план, надеюсь?



И-5 был самолетом с норовом, мог на разбеге свободно развернуться на полных 180 и взлететь в направлении, противоположном предполагаемому. Поэтому нас, начинающих

истребителей, усиленно тренировали на специально подготовленных рулежных машинах. Часть обшивки с этих отслуживших свой век еропланов была снята, сектор газ снабжен упором... И вот заканчиваются полеты, мы шагаем к грузовику, инструктора улетают на главный аэродром, и тут выясняется один из наших учителей почему-то не улетел. С нами он тоже ехать вроде не собирается. Потом выяснилось — начальник отстранил его от полетов. За что? Да кто ж его знает, на то он и начальник. Приехали мы на главный аэродром, слышим кто-то летит вроде. И правда, на посадку заходит рулежная машина. К плоскостям у нее кое-как прикреплена фанера, скорее всего содранная с сортирной будки, а в кабине тот самый наказанный инструктор. Фамилию его называть не буду, а первые слова, что он произнес, зарулив свою гробину на линейку, процитирую:

— У меня тоже характер есть!



Был ли Маршал Советского Союза Тимошенко сам лично крохобором, не могу знать, но когда он лишил нас всех, выпускавшихся из летных школ перед войной, командирских званий и приказал летчикам быть сержантами, его холуи тут же позаботились — синюю парадную форму, предмет гордости авиаторов, отобрать, хотя форма была уже сшита по индивидуальным меркам и тщательно подогнана!, мало того — зажали и жалкие рубли, что удерживали из курсантского содержания, якобы на офицерские плащи, и выпустили нас в свободный полет в хббу — хлоп-чато-бумажном бывшем в употреблении, обмундировании. Вот такой нахальный обман имел место.

Половину нашего выпуска отправили в Забайкалье. Приехали и в тот же день видим — пятеро орлов вырядились в парадное офицерское обмундирование.

Видим и глазам своим не верим.

— Ребята, как это вы сумели?

— Очень просто, когда в последнем карауле стояли, грабанули маленько склад МТО — материально-технического

обеспечения. Конечно, воровать плохо, а разве обманывать лучше?

Замечено, хотя научно не объяснено, как начинаются неприятности, так почему-то идут полосой. Начали мы усиленно осваивать полеты в сложняке, и пошли отказы авиагоризонтов. Полосой пошли! Как водится в таких случаях, совещания за совещанием собирают, метод советы проводят, словом раскручиваются мероприятия по сокращению предпосылок к чрезвычайным происшествиям.

Поднимается инженер со своего места и предлагает как временную меру, установить дублирующий авиагоризонт, местечко на приборной доске найти трудно, но он может!..

А как, по вашему, летчик узнает, *какой* из двух авиагоризонтов врет, а какой говорит правду? Может три авиагоризонта поставить, и решать задачу простым большинством голосов? — Вопрос этот задал Лавочкин, Семен Алексеевич умел задавать вопросы!

Дважды в жизни меня наказывала высота. Первый раз по собственной дури. Молодой был, глупый и решил определить свой, так сказать, персональный потолок. Полез вверх, не включая подачу кислорода на маску. Лезу и радуюсь, во как пру — уже шесть тысяч метров! и вроде ничего, только зевается что-то и в ушах как-то не совсем, а потом открываю глаза и обнаруживаю — машина валится к земле, на высотомере четыре тысячи метров осталось. В тот раз обошлось, отделался, как говорят, легким испугом.

Спустя много лет, в групповом полете на высоте близкой к потолку, на МиГе у меня лопнул герметизационный шланг фонаря. В себя я пришел в положении — на спине, земля рядом, связи нет. «Могло и хуже кончиться», — подумал я в тот момент. А что оглох и двигателя не слышу, даже не сообразил. И только зарулив на стоянку, увидел, как механик беззвучно шевелит губами, а я ну ничегошеньки не



слышу, напугался капитально. Месяц меня ремонтировали в госпитале. Починили, к сожалению, не совсем, так что я точно знаю — с высотой осторожно обращаться надо.



Мы едва начали выруливать из укрытий, как полеты почему-то отменили. Летный день был сорван. И какой день! Светло-голубой, прозрачный, схваченный легким предвешенным морозцем. Со стоянки я, грешник, отправился не в класс, где предполагалось спешно организовать занятия по воздушной стрельбе, а прямо в противоположную сторону — к лесу. Идти было трудно, мешало пудовое летное обмундирование, глубокий снег, а еще солнышко пригревавшее, несмотря на минусовую температуру. Куда я шел, не знаю, от чего уходил — могу сказать: от бесконечного повторения пройденного, от армейской рутины, от обрыдшей казарменной обстановки. Ушел я совсем не далеко: откуда-то подлетевшие птицы — штук пять ворон и сколько-то сорок — вдруг закувыркались над головой. Сперва я остановился, понаблюдал за происходившим, а когда понял — они ведут ожесточенный воздушный бой, лег на спину, опустил фильтровые очки на глаза и решил — а эта драка может, пожалуй, научит не хуже, чем наш занудный начальник воздушно-стрелковой службы.

Атаковали вороны. На вертикальном маневре они имели громадное преимущество и сознавали это. Правда, и сороки были не дуры, они лихо выходили из под ударов обалденными глубокими виражами. Мне показалось, сороки чего-то ожидают. И я не ошибся. С большим превышением к ним подлетело подкрепление и численное преимущество перешло к сорокам: вороны, уходя вверх, теряли скорость и тут их било сорочье подкрепление. Они, вороны, рванули было к земле, они классно пикировали, но и здесь их ожидал третий эшелон сорок.

А небо было синее-синее. И кажется, в тот день я понял главный закон истребителя, так блестяще сформулированный позже Покрышкиным — хозяин высоты — хозяин боя.



Страшное дело, ребята, как подумаю - я же по девятому десятку пошел! Вот вы на меня глядите и ручаюсь, не верите — этот старый гриб командиром эскадрилий был, на войне отличался, да не может того быть! Я и сам иногда в сомнение впадаю — летал? Штурмовиком значился? Триста семнадцать боевых вылетов отгрохал? И документы в порядке. Правда, самому странно. И встретиться с вами я знаете почему согласился, вовсе не похвалиться победами своими и нашими общими, не поделиться опытом — какой мой опыт может вам сгодиться?

Но одну вещь хочу вам передать, может сообщить просто, а уж как вы ее употребите, — ваша забота. Так вот, летал я на Ил-2, слышали небось. Черная смерть немцы его называли.. Так наши газеты любили писать. И не уставали объяснять на каждом шагу какой это золотой самолет был. Сам я тоже считал - лучше машины не может существовать. И вообще, разве кто-нибудь в состоянии создать ероплан, что с нашим советским потягается? Верил. И людям так говорил, пока уже после войны совершенно случайно, можно сказать, на американском бомберс не слетал. Батюшки светлы! Да тот бомбер, против моего горбатого — это такое прозвание Ил-2 — одним пальчиком пилотировать можно было. И то был мне урок. Не хвались, не верь глупой болтовне. Замечаю, в последнее время опять старые нотки зазвучали: мы первые, мы самые-самые, да никому с нами не сравниться... Не надо, ребята, вот чего я хотел вам сказать.

Ваша профессия, я так скажу, гордая профессия! И не унижайте ее пустым трепом. Делом себя оказывайте, чтобы люди в восторг от вас приходили, а сами помалкивайте.



Факт совершенно подлинный, занесенный в историю войны — она сбила его в дымном сталинградском небе. Спасаясь он выбросился из горящей машины с парашютом и очутился в плену. В штабе авиационного соединения были немало удивлены его седым вискам, тяжелым погонам и

роскошному орденскому иконостасу на груди. Держался он надменно и потребовал, чтобы ему предъявили пилота, сумевшего поджечь его мессершмитт. В противном случае, предупредил этот самоуверенный наследник Рихтгофена, он с русскими вообще разговаривать не станет.

Дальше начинается легенда, знающая несколько редакций, но в любом варианте, делающая, на мой взгляд, честь авиации — и той, и другой, а в еще большей степени — девушке, гвардии лейтенанту.

Ее вызвали в штаб и представили сбитому немцу. Едва взглянув на нее, он возмутился — обман! Насмешка!! Эта пугалица... меня?!

Комдив сказал ей, сдерживая усмешку:

— А ну-ка покажи ему на ладошках, как дело было. Поймет!

Она показала. И он действительно понял.

— Поняв, стал поспешно стаскивать с руки шикарные золотые часы на золотом браслете. Протягивая ей, сказал:

— Ваше мастерство, фройлен, ваша отвага заслуживают награды. Примите в память о честной победе в честном бою.

Она растерялась — брать, не брать... От врага... Комдив отвернулся, комиссар поглядывал неодобрительно.

Ну, решение! — велела она себе. — Быстро!

Приняла награду из чужих рук, не разглядывая, сунула в карман и застучала коготком указательного пальца по своим штурманским часам. С трудом склеивая немецкие слова, объяснила:

- Дизе их кан пихт шенкен... эти не могу подарить... дизе зинд нормаусрюстунг... эти табельное имущество... Вот примите на память — и в руке у нее блеснул золотенький цилиндрик губной помады. Помада в сталинградские дни для женщин, желавших оставаться и на войне женщинами, была дороже золота и в табельное имущество не входила. Понял ли он это? Да кто ж знает...

Политначальничек со старшиной проверял курсантские тумбочки. Время — предвоенное. И обнаружил среди моего

личного имущества немецко-русский словарь, пару книг не наших и какие-то записи на незнакомом ему языке. Меня на ковер. Велено объяснить — что это такое? Отвечаю: выполняю приказ товарища Сталина...

— Что-о-о? Какой такой приказ?

— Изучать вероятного противника... — И отстали.

Между прочим

Правила для воздухоплателей были выработаны у нас в 1910 юлу. На любой полет требовалось полицейское разрешение. Депутат Думы Маклаков (левый) по этому поводу: «В то время, как все страны полетели на аэропланах... у нас... еще ни один человек не летает, а уже полицейские правила против употребления аэропланов изданы».

В ответ Марков-2-ой (правый): «Напрасно член Думы возмущается... прежде чем пустить людей летать, надо научить летать за ними полицейских...»

Сверхвезень! В ночь с 6 на 7 июля 1915 года младший лейтенант Р.А.Дж. Варифорд пролетел над дирижаблем LZ-37 с превышением в 40-50 метров и сбросил на него весь запас — шесть штук — девятикилограммовых бомб. Последняя попала в цель: дирижабль взорвался. Вот это и есть — сверхвезень!

Александр Сергеевич Москалев не располагал сколько-нибудь определенной финансовой и производственной базой и тем не менее за десять лет сумел выпустить свыше двадцати самолетов — машин в значительной части экспериментальных, во многих отношениях новаторских, на некоторых были установлены рекорды; эти машины участвовали в больших перелетах.

Трудно себе представить беспевальное управление самолета. А было! Летчик Горжану сконструировал ручку, на которой красовался штурвал, состоявший из двух «полубаранок». Левый сектор управлял элеронами, правый — рулем поворота. В воздухе управление действовало безотказно, но оставалось непонятным — к чему все эти ухищрения, если в конечном итоге они не дают никаких преимуществ

перед обычным управлением? И идея, можно сказать, завяла, не оправдав себя.

Авиация подвергается регулярным атакам моды. Так, в середине тридцатых с легкой руки француза Анри Минье началось увлечение «небесными блохами» - «малокалиберными» самолетами, упрощенными до предела. Не обошло такое поветрие и России. На конкурс тридцать шестого года поступили 35 проектов, многие были уже построены, некоторые совсем неплохо летали. Потом мода прошла, как любая мода.

И-16 — истребитель Николая Поликарпова выпускался более чем в двадцати модификациях, и это, я думаю, кое о чем говорит само за себя.

На аэродроме ждали очень, ну очень высокое начальство. Были намечены смотрины новому самолету, на который возлагались колоссальные надежды. Создатели машины успели уже раззвонить — наша новая конструкция, иначе не называть, — верх мыслимого совершенства. Правда, летчики и инженеры, испытывавшие аппарат были не столь блистательного мнения о самолете, но считали его перспективным.

И вот высокое начальство прибыло на летное поле, вот оно приближается к разрекламированному самолету и видит — вся конструкция, как новогодняя елка, увешана аккуратными бирками. Бирка указывает - вот тут такой дефект, а тут - этакий. Общим счетом бирок оказывается не меньше сотни. Естественно, немая сцена.

А самый, самый главный начальник, не повышая голоса, приказывает:

— Каждую бирку, по мере устранения дефекта, — на мой стол! Когда снимите все, приеду снова, поговорим серьезно. — И обращаясь к уважаемым создателям ероплана: — Однако хороши вы, трепачи...

Представление о перегрузке у меня, разумеется, правда, основывалось больше на описании летчика-испытателя Коллинза. В своей книжке он рассказал, что при 9g чувствовал себя так, будто черт вытащил из него глаза, поиграл ими и вставил обратно. Акселерометр же я видел только на картинке, связать воедино показания этого прибора и ощущение летчика никак не мог. И вот получаю задание: четыре пикирования с выводом не ниже тысячи пятисот метров при перегрузке 4,5g.

Набрал три тысячи метров, вхожу в пикирование с углом градусов шестьдесят, выжидаю сколько-то времени и энергично тяну ручку на себя. Когда темнота в глазах рассеивается, вижу: на шкале акселерометра 4,1. Не добрал малость. Досадно. Пикирую снова, уголок увеличил, ручку тяну резвее и... 4,1. Что за черт! Валяюсь в отвесном пикировании к земле, рву ручку двумя руками. С трудом прихожу в себя а на акселерометре все равно - 4,1.

С позором, не выполнив задания, приземляюсь. Уши заложены, настроение — хуже не придумать.

— Что же ты, балбес, не сообразил, — спрашивает командир отряда, — акселерометр не в порядке? Со второй попытки должен был допереть.

Теперь я знаю, что такое 4g и 5g и 7g и даже 9. И прибор не очень нужен, отличу задницей. Но не все дается сразу.

Увлекательное занятие — листать авиационную энциклопедию, но вот что повергает в шок — чуть не на каждой третьей странице напарываешься на стандартную фразу: «Был необоснованно репрессирован, реабилитирован посмертно» или в лучшем варианте — «Был необоснованно репрессирован, находясь в заключении, работал в ЦКБ НКВД» — то есть в тюремном конструкторском бюро.

Приведу один единственный персональный пример из множества:

Роберт Людовигович (Роберто Орос) Бартини (1897-1974)... в 1921 году стал членом образовавшейся тогда Ита-

льянской компартии... В 1923 году после установления фашистского режима решением ЦК ИКП был нелегально отправлен в СССР, как авиационный инженер... с 1930 года начальник отдела НИИ ГВФ, главный конструктор. Создал дальний арктический разведчик (ДАР), самолеты «Сталь-6», на котором был установлен мировой рекорд скорости, «Сталь-7». Все его работы отличались новизной и инженерным дерзанием... С 1937 по 1947 провел в заключении. Реабилитирован лишь в 1956. Награжден орденом Ленина, Октябрьской революции, медалями.

Пример этот многое, я думаю, проясняет — если у нас сегодня есть все-таки авиация, это потому, что люди, подобные Бартини, жили и работали *вопреки* системе, уничтожавшей их, но оказавшейся неспособной победить интеллект, преданность небу, духовную связь с авиацией — частью великой культуры, а не просто видом вооруженных сил или еще одним средством транспорта.



Волею непредвиденных обстоятельств попало мне немецкое архивное издание 1942 года, подробно перечислявшее 464 имени самых результативных германских летчиков первой мировой войны. Сама идея показалась заслуживающей внимания, в чем-то соответствовала нашему — «никто не забыт, ничто не забыто». Каждому герою отводилась ровно страничка, плотно заполненная текстом и страничка, занятая рисованным портретом, к слову, исполненным бездарно.

Читая историю за историей, я вдруг подумал — как же по-бухгалтерски звучит написанное: родился, учился, служил, сбил или отбомбил ... даты, цифры. Новое имя и опять: родился... учился... служил... Странное совпадение: и мы подсчитываем на число сбитых самолетов противника, будто оно — универсальный показатель доблести. Сбитый самолет, даже всего один, убедительное свидетельство твоего превосходства над врагом, но единственное ли?

А сколько раз летчики, рискуя жизнью, вывозили подбитых товарищей с территории противника, случилось на

одноместном истребителе с тесной кабиной. Штурмовик забрал два экипажа за раз — стрелки сели на стойки шасси, летчики втиснулись в кабину радиста... Но и этого мало — угоняли машины противника, взлетая у него под носом. В воздушных боях понятие «я» отступало перед — «мы». Не знаковые ли это явления, величайшей воспитательной силы и сегодня? Почему-то в отечественной нашей практике все больше рекламировались тараны, превозносилась жертвенность, особым вниманием пользовались летавшие инвалиды — потерявшие ноги, утратившие глаз. А тех, кто израненный долетал до дому, приземлялся и умирал в конце пробега, не покинув кабины, упоминали как-то вскользь... Правда, странно, но было, увы, именно так.



Представь, иду с севера на старом-старом Ли-2. На борту, кроме экипажа, восемь ученых дам. Правда, ученых. Они брали пробы воздуха, что-то замеряли на разных высотах и должны, опираясь на факты, дать заключение насколько опасно жить в тех районах, где мы сегодня побывали.

Меня, впрочем, тревожит совсем другое — где садиться? Аэродромы закрывают туманы, а там, где туманов нет, слепые метели. Видимость -ноль. И горючего остается не так уж много...

Командир корабля *должен* принять решение. Должен — понятно, для этого я и нахожусь на борту. Только не так оно просто, особенно, если земля подсказала: ничего не откроется, выработав горючее, покидайте борт с парашютами. Парашюты у нас действительно есть, благо полет считается экспериментальным и проводится в условиях повышенного риска. Но! Восемьдам, хоть и не в туфельках на каблуках-шпильках, но в экипировке вовсе не подходящей для крайнего севера. Да и не парашютистки мои дамы.

Мои? Пожалуй так, раз их судьба исключительно в моих руках.

А горючего делается все меньше.

Запрашиваю военный аэродром. Закрыт — отвечает земля. Ни высоты, ни видимости. Что делать? Иду на откровенный шантаж, будь, что будет. Передаю: я все равно буду приземляться у вас, включите радиосредства, иначе вас совесть после катастрофы замучает, которая вполне вероятно случится через двадцать семь минут.

Снижаюсь. Сплошная муть кругом. Ну вот, включили привода. И локатор подсказал — подверни вправо, скорость держи расчетную, можно чуть меньше. Дальний привод прошел. Слышу ближний. Высоты остается с гулькин нос... Не знаю как — сел. И не мог рулить по летному полю целый час, машина сопровождения заблудилась, и не отважилась двигаться вслепую, чтобы не напороться на мою машину. И такое было. А мораль? Нет ничего важнее в нашем деле, чем принять решение, во-первых, и во-вторых, не дергаться, не суетиться, всеми силами души помогать себе. Решил — выполняй, и выполнишь!



— ...учти, мой отец еще с Чкаловым летал... И тут в тишину врывается мальчишеский, звонкий, словно колокольчик, голосок:

— Чкалов? Кто? Ты сказал Чкалов, деда, да... — в этот момент поезд набирает скорость и вагонный грохот не дает услышать, чем заканчивается разговор. Жаль.

А мысль о том мальчишке из метро точит: что же с нами случилось, если молодые спрашивают, кто такой Чкалов, пожалуй, так скоро и о Гагарине забудут? Кого винить? Не их, потенциальных брокеров, менеджеров, килеров — новых героев эпохи! Иваны, не помнящие родства, — не они, а мы, и среди многих прочих авиаторы тоже, что особенно горько: ведь поколение летавших во времена Чкалова тем и отличалось ото всех : людей, что было накрепко связано, уж извините за возвышенное словечко, узами воздушного братства. Тогда не очень-то говорили об этом, но каждый причастный знал — небо делает человека лучше, честнее, бескомпромисснее. На ближних подступах к стратосфере не

склочничают, не строчат доносов, не подставляют своего ведомого под чужой огонь.



Общаться с немцами, спустя годы после войны, когда они перестали с ужасом реагировать на наши погоны и уже не спешили объявлять: Гитлер капут... я не немец, я — австриец, полагая таким образом дистанцироваться от фашистского прошлого страны, было не только любопытно, но и поучительно. Вспоминая такой разговор:

— Ты — летчик?

— И я — летчик.

— На чем летал?

— Ла-5, Ла-7.

— Ла-фюнф... Ла-зибен! О-о!

— Унд ду?

— Их аух истребитель... — И вроде спохватившись объясняет: ты, то есть, я должен понять, это была судьба — шиксаль, он не выбирал, она его выбрала и сделала истребителем. Понимаешь? Ферштейн?

— Пробую понять.

— Поверь, я говорю правду. Конечно, я стрелял по вашим самолетам, случалось удачно — они горели и падали, но я никогда никого не убивал намеренно...

— Это звучит довольно странно...

— Пойми, я — летчик, летчик, а не палач.

И тут вспомнилось. У ведущего кончился боезапас, он приказал мне добить дымивший Ю-87. Одной очереди хватило. Видел, как машина перешла в беспорядочное падение, как из кабины вывалился летчик, как он раскрыл парашют. Командир велел срубить фрица. Я не сказал — нет, но и стрелять по беспомощно висевшему на стропях немцу не стал. И подумал точно теми же словами, которые услышал только что: я — летчик, а не палач, это другая профессия.

Матерясь во все небо командир рубанул винтом по куполу, но получилось не здорово: стропы намотались на втулку винта и оба рухнули на землю.

Меня долго мучила совесть, грызли сомнения, житья не давала спецслужба: что было, как было, почему?..

Скорее всего и тот военный ужас забылся бы с годами, не случись этой встречи на немецкой земле.



Перед самой отправкой в Афганистан он заехал попрощаться, и мы так заговорились, что Юре пришлось заночевать у меня. Уже утром, когда оставалось только поручкаться, он вдруг спросил:

— Какие ц.у. будут?

— Не воображай себя до поры Кутузовым, осмотрись сперва. Раз. Слушай, что обстрелянные мужики говорят, не глядя па погон. Два. Раньше времени не строй из себя героя. Три. Ни пуху тебе, ни пера и пошли меня к черту. Все. Дви-гай.

Он вернулся через год в генеральских погонах, с седьми висками. И прежде, чем начал рассказывать о пережитом и прожитом, объявил мне благодарность. Я удивился и спросил — за что благодарность?

— На аэродроме меня ждала машина. Шофер, как я потом узнал, мобилизованный из Ташкента, не юноша, на гражданке — таксист. Сел рядом с ним, говорю: «Поехали». Л он не едет. Спрашиваю: «В чем дело?» Старшина мне велит снять фуражку, «или вам, товарищ полковник, надоело жить?» Не вспомни ваших ц.у., я б этого нахала отрегулюровал, как полагается. К счастью, вспомнил. Фуражку снял и мы поехали. Дорогой объяснил: «Снайперы у них будь здоров, как стреляют. По кокарде точно бьют, только блеснет в темноте и — имеем груз двести». В часть прибыли благополучно, правда, лобовое стекло нам прострели, в верхний правый угол засадили...

Между прочим

Польский авиаконструктор Ежи Рудлицкий ввел в употребление V-образное хвостовое оперение, типа «бабочки». По идее это освобождало самолет от вертикальных органов управления и должно было

улучшить условия стрельбы из задней турели. Наши конструктора «бабочкой» заинтересовались и, испытав ее в полетах, очень скоро разочаровались...

Первые самолеты Александра Яковлева маркировались так: АИР-1, АИР-2 и далее. Долгие годы аббревиатура АИР не расшифровывалась, хотя чего было таить, АИР — Алексей Иванович Рыков, председатель Совета Народных Комиссаров той поры, объявленный позже врагом народа и уничтоженный. Авиационная энциклопедия раскрыла аббревиатуру, но сделала это с достаточно нелепыми реверансами. Сам же Яковлев ответил на мой вопрос весьма четко:

— Чего такого удивительного, когда *такое* время было?

Макс Иммельман погиб в воздушном бою. Через несколько дней на место падения его машины прилетели англичане и сбросили венок с надписью:

«Памяти лейтенанта Иммельмана, нашего храброго противника от британского военно-воздушного корпуса».

Сегодня о великих перелетах редко вспоминают, а между тем Никки Митчел и Ронда Майлз приняли на самолете М-5 235 участие в облете Земного шара, а наши Халида Макогонова и Наталья Винокурова выполнили свой участок пути на Ан-2.

В первый день «Бури в пустыне» авиация многонациональных сил выполнила 2107 вылетов и потеряла 7 самолетов. Ирак утерял 9 истребителей в воздушных боях и 18 транспортных и пассажирских самолетов в аэропорту Багдада.

ТУ-104, Ту-110, Ту-124 — ближайшие родственники: у них общий *прототип* — знаменитый бомбардировщик Ту-16, габариты этих машин разные, но все компоновочные решения общие.

Джесика Дуброфф была самой юной летчицей мира, когда пытаясь пересечь на своей «Цеспе» всю Америку — от Тихого до Атлантического океанов, — потерпела катастрофу. Ее отца летчика-инструктора только потому не будет мучить совесть, что он погиб вместе с ней. А девочке было только *семь* лет.

Сегодня редко и неохотно вспоминают о трагедии "Максима Горького", восьмимоторного громадного самолета, и все больше интересуются — было то столкновение Николая Благина, завязавшего петлю на И-5 вокруг крыла гиганта, или... предумышленный таран? Тогда погибли 46 человек, тридцать три пассажира, экипаж и сам виновник катастрофы Николай Благин. Такая направленность человеческого любопытства представляется несколько странной, впрочем, каждому — свое. В биографии этой удивительной машины меня всегда интересовало, прежде всего, да, пожалуй, и больше всего ее начало.

Первый полет на «Максиме Горьком» выполнил Михаил Громов. Это произошло 17 июня 1934 года. Полет продолжался 35 минут. А через день — 19 июня «Максим Горький» торжественно проплыл над Красной площадью, в то время как ликующие массы трудящихся встречали спасенных челюскинцев.

Как могло такое случиться? Никогда не поверю, что инициатива исходила от педанта Громова, на Туполева тоже мало похоже... Ведь иначе, как авантюрный, такой полет нельзя назвать: самолет не прошел государственных испытаний, да и вообще, что это за налет 35 минут?

Конечно, все хорошо, что хорошо кончается, и все-таки нет-нет мысль возвращается к тому далекому событию, особенно если газеты сообщают о новой авиационной катастрофе.

Командир эскадрильи был человеком со странностями. Не могу его ни в чем упрекнуть: летал превосходно и вообще был истребителем, как говорят, от бога, вот только мучил нас постоянными поучениями и самодельными афоризмами. Звучали его мудрости довольно сально, хотя по большей части не были лишены смысла и, наверное, поэтому запомнились. «Всех баб не поимеешь, но стремиться к этому надо, — говорил он и непременно спрашивал, — верно я го-

порю? И с самолетами надо так — на всех типах не перелетаешь, но *стремись!*»

И еще он нас учил: «Самолеты, как бабы, любят *ласковые руки*».

Еще из его репертуара: «Не спеши кончать пилотаж, пусть машина сперва вздрогнет... Понимаешь?»

В метро — двое, с ними мальчик лет двенадцати. На остановке, когда вагон на мгновение прослушивается, один мужчина говорит другому:

— В молодости я не сомневался, ты — летчик, значит должен управляться с любыми колесами — от велосипеда до автомашины. Первый урок автовождения я получил вприглядку, наблюдая, как запускают И-16. Автостартер подъезжал к самолету, останавливался на расстоянии сантиметров 10-15 от носа И-16, механик соединял храповик автостартера с самолетным, отбегал в сторону и кричал: «Запуск!» Тогда шофер приводил в действие свой агрегат и, как только самолетный мотор запускался, отъезжал задним ходом от стоянки.

Случилось, что в момент объявления тревоги шофера на месте не оказалось. Действуя не слишком осознанно, я влетел в кабину автостартера, проделал, что полагалось, и мой верный ишачок закрутил винтом, набирая обороты. Только тут я сообразил: неправильно включу скорость, чуть дернусь вперед, мой собственный ишачок покрошит меня дурака. Не умеешь — не лезь! Никогда раньше я не испытывал такого липучего страха, как в те ничтожные доли секунды, что отпуская сцепление и плавно прибавлял газ. Сумел. Отъехал *благополучно, галопом вернулся в самолет*. Правда, парашютные лямки застегивал уже в воздухе.

Трудно поверить, но и такое было: мы караулили японцев на восточной границе Монголии, большая война шла уже год и, по данным разведки, немцы всячески давили на япон-

цев — пора включаться и вам, недаром же мы объявили на весь мир о создании оси Берлин-Токио. Отдельные полеты над Монголией японцы выполняли, вели, очевидно, разведку, действуя на больших высотах. Увы, на устаревших «ишачках» и тем более «Чайках» нам было их не догнать, если ж мы все-таки скребли высоту, и противник замечал нас, он, кувырнувшись переворотом, пикировал до высоты бреющего полета и преспокойно уходил на свою территорию.

Время шло, мы ждали худшего — ночных массовых налетов бомбардировщиков. И тогда нам, не обученным летать в темноте, объявили приказ в случае чего взлетать по темному, решительно атаковать противника и не делая попытки садиться, покидать И-16 ли, «Чайку» ли с парашютом.

Невероятно, но факт — и такое было. Правда ни одного подобного вылета не случилось, но ждали мы ночной тревоги не меньше года, а политорганы доносили, как успешно им удается сохранять личный состав



Когда-то, кажется у Каверина, я прочитал о письме, которое мама прислала своему любимому сыночку-летчику. «Летай, сынок, потише и пониже, береги себя». Тогда в мальчишеские годы я очень веселился по поводу такой рекомендации, а теперь понимаю — мама-то наверняка хотела, как лучше, не представляя себе что это за каторга низкое летание да еще на больших скоростях, а если прибавить волнистый рельеф местности... Но ничего, мама, тяжело в учении, легко в бою. Знаешь, кто это сказал? Сам Суворов. Но мы-то знаем — и в учении тяжелое это дело — брить самые низкие травы, а в бою — и того тяжелее. Но надо, чтобы жить и огорчать наших мам.



Знаменитым я никогда не был, но двадцать лет числился популярным летчиком, а это кое-чего значило. Доверие нам отпускали в свое время по двойной норме. И конечно, разно-

образия в полетах хватало, хотя бы потому, что погода нас сопровождала истерическая — никого не можешь рассчитывать на благополучные условия посадки, всегда ждешь, а что через пять минут будет. Но человек, как показала жизнь, может к чему угодно приспособиться. И сегодня мне вспоминаются не столько ледовые посадки при ограниченной видимости, не столько заполярная экзотика и даже не удивительные цветковые переходы от нежно-розовых, палевых, до густо-красных и почти аспидно-черных, сколько преследующее меня виденье...

В самом начале моей работы я увидел на белейшем и бескрайнем просторе Заполярья, сменяющие друг друга серые одинаковые прямоугольники, вроде впрессованные в чарующую белизну. И не сразу понял, что это? Опросить у ребят постеснялся, а может проинтуичил — про это нельзя спрашивать. Со временем узнал, в большей степени — догадался, чем получил официальную информацию. Серыми квадратами и прямоугольниками, занимавшими километры и километры пространства, смотрелась с высоты полета — страна ГУЛАГ. Бог миловал, не довелось мне разглядеть эту территорию в упор. И никого я там не допрашивал, не охранял, не обслуживал, а чувство вины не покидает меня, отставного пилота полярной авиации. Почему? Сопричастен, как ни крути, это так.



Никому слепой полет — просто не дается. Когда управляешь самолетом исключительно по приборам, не видя естественного горизонта, приходится учинять над собой постоянное насилие: головой, собственным задом ты вполне отчетливо ощущаешь — лечу, например, с левым креном, а авиагоризонт показывает увеличивающийся правый крен. Хочешь не убиться — не верь собственным ощущениям, подчиняйся показаниям приборов, действуй согласуясь с их молчаливыми сигналами. Это трудно!

Далеко не сразу, но в конце концов я научился понимать язык авиагоризонта — его покачивания, подъемы и сниже-

ния, что проделывал маленький самолетный силуэт вокруг черты искусственного неподвижного горизонта приобрели для меня не только теоретический смысл, но и силу приказа. Постепенно вырабатывался автоматизм движений и приходила уверенность — и в облаках смогу, и в ночи управлюсь...

И надо же, чтобы как раз в это время началась острая полемика, а что должно качаться за стеклом авиагоризонта — силуэт самолета или сама черта, обозначающая линию горизонта. Теоретически вроде все равно. Когда поезд трогается со станции, вам же кажется, что это вокзал поехал или поезд, неподвижно стоящий на параллельном пути.

И вот я в кабине самолета, оборудованного экспериментальным авиагоризонтом с качающейся чертой искусственного горизонта, инспектор командует: закрой шторку, в кабине у меня становится темновато, небо «пропадает» и самолет буквально через пару минут выходит из моего подчинения, машина ковыляет, словно пьяная, я дергаю ручку туда-сюда и все больше невпопад...

Дело не в отстранении от слепых полетов, которое последовало незамедлительно, хотя это было достаточно неприятно, дело в том, что я утратил перу в самого себя. Не могу я, хоть сдохни, понимать этот авиагоризонт.

В конце концов мне повезло. Нет, я не пересилил себя, а голоса, требовавшие сохранения подвижного "самолетика" при неподвижном «горизонте» оказались в большинстве, и все вернулось на круги своя, и снова я залетал, как прежде, и в облаках и в ночи.

Як-42 «вырастал» из Як-40 и по замыслу конструктора должен был унаследовать прямые крылья. На то имелись серьезные основания, в том числе возможность эксплуатировать машину на 740 аэродромах. Но министр гражданской авиации настаивал и настоял на варианте со стреловидными крыльями. В этом случае Як-42 имел большую скорость 820 против 750 км/час, но принимать его могли только 36 аэро-

портов нашей страны. Между сильными мира — завязалась нешуточная, иначе не назовешь, драчка. В результате в серию пошла машина со стреловидными крыльями.

Машину эту ждала беда и даже далеко не одна. По дороге на Парижский салон самолет перед приземлением на промежуточном летном поле, потеряв скорость перед самым выравниваем, провалился и сгорел. Вину свалили на экипаж. Но когда второй Як-42 потерпел катастрофу, в которой погибли все пассажиры и экипаж, был суд. Трех конструкторов ОКБ признали виновными и всех троих лишили свободы на один год каждого (условно) и приговорили к штрафу по три тысячи рублей.

Сразу же взялись за доработку, руководить работой поручили ответственному и предельно энергичному человеку. Казалось бы сделано все, чтобы восстановить честь фирмы. Но министр Бугаев все не давал добро на возобновление полетов и приемку новых машин. В конце концов председатель Совета Министров Тихонов призвал к себе Бугаева и спросил — доколе? Тот молча передал Тихонову бумагу с предложением отправить Яковлева на пенсию. Яковлев отчаянно сопротивлялся, но безуспешно...

Яковлева отстранили, а Як-42 приступил работе и все еще работает.

Между прочим

Известно, Лилиенталь написал «Полет птиц, как основа искусства летания». Это был серьезный научный труд, провиденческая работа. А за десять лет разошлись всего триста экземпляров.

Репортерская братия всегда тяготела к сенсациям. В июле 1909 г. «Волгарь» с удовольствием сообщает, что Луи Блерио в первый же день пребывания «на берегах туманного Альбиона получил 9000 писем, 705 — с приглашением на обед и 226 с предложением построить самолет». Лихой репортер подсчитал сколько дней и недель господин Блерио мог бы питаться «совершенно бесплатно» и какое бы нашёл состояние, прими он эти замечательные предложения.

В свое время знаменитый фантаст Герберт Уэллс писал: «Нетрудно поверить, что еще до 2000 года — возможно, что уже в 1950 году, — будет изобретен такой аэроплан, который поднимется и благополучно вернется на свое место*».

Из приказа кайзера Вильгельма 2: «Я желаю, чтобы мои авиаторы стояли на той же высоте своего искусства, на которой стоят русские». Приказ датирован 1915 годом.

Вам не приходило в голову, что братья Райт сперва были летчиками-испытателями, потом — летчиками-инструкторами и только в конце концов — просто пилотами? Хотя и странная, но совершенно неизбежная закономерность для авиации ранних лет.

Никогда не упускайте из виду: «В конечном итоге вся ответственность ложится на пилота».

У одного из самых популярных авиаторов-пионеров Сантоса Дюмона был девиз: «Хочу — могу».

Жил-был такой летчик-испытатель Джимми Коллинз, как понимаете, американец. Кроме того, что он здорово летал, как и полагается настоящему испытателю, Коллинз еще весьма успешно занимался журналистикой. В конце тридцатых Годов о нем узнали и в России, переведя книгу под скромным названием «Летчик-испытатель», характеризуя это событие Чкалов отозвался об авторе: «Он обладал не только исключительными летными способностями, но и литературным дарованием». И Байдуков поддержал Чкалова: «Коллинз внушает симпатии и как человек чистой души, и как талантливый писатель, и как прекрасный летчик-испытатель». Сегодня эту книгу, пожалуй, и днем с огнем не найдешь. А жаль! Перескажу один только сюжет, каким он мне запомнился и думаю, — оцените, не меня, конечно, а Коллинза.

Инструктор насколько было возможно подрулил к берегу, не глуша мотора, проворно выбрался на плоскость, перегнулся в кабину к Коллинзу и заговорил:

— Нормально слетал, выпускаю самостоятельно. Хочу только напомнить — приводнение требует повышенного внимания: водная поверхность особенно в безветрие и при солнце обманчива. Зеркалка, мы говорим. Расслабишься и можешь ошибиться в высоте выравнивания. Понял? Давай, будь внимательным. Лети, а я пошел... — с этими словами инструктор, некоторое время не летавший на амфибии, бодро шагнул в воду.

И не так-то просто поверить, что веселый, жизнерадостный человек опубликовал в этой же книге рассказ «Я мертв», с поразительными подробностями изобразив свою собственную катастрофу, которая вскоре случилась.



Мы были сводным отрядом столичных аэроклубов, начинающими пилотами, кандидатами в сталинские соколы, малой толикой от обещанных ста тысяч военных летчиков, которых готовили в преддверии войны. По случаю предстоящего майского парада на Красной площади нам выдали нежно-голубые, очень новенькие комбинезоны, синие пилотки и белые матерчатые тапочки на резиновом ходу. Три недели нас учили и требовали: выше ножку, равнение, равнение держать, а это совсем не просто держать равнение в шеренге из тридцати шести человек! А еще надо было браво отвечать на приветствия старших начальников и оглушительно орать «Ура!», когда нас станут поздравлять с праздником. Пока мы тренировались прикасаться к парадной амуниции запрещалось: пилотки, комбинезоны, тапочки, то есть мы должны были с головы и до ног выглядеть совершенно новенькими, такими свежеотчеканенными гривенничками...

Праздник наступил. Нас разбудили в половине пятого утра, накормили и за два часа до начала парада вывели на ближние подступы к Красной площади. Все торопили — не опоздать бы! И вот оно наконец — на Спасской башне бьют

часы, и сразу «цокают копыта Ворошилова», как сообщила в отчете вечерняя газета. Никогда не забыть растерянное лицо Ворошилова, когда он осадил коня перед нашим строем, очевидно не мог сообразить, кто бы это мог быть перед ним — в белых тапочках? Мало, белых, так еще с синенькими каемочками...

Ворошилов вскинул руку к козырьку и натужно выкрикнул:

— Здравствуйте, товарищи парашютисты!

— Здрав... желам... товр... — во все легкие отвечаем мы...

Церемония продолжается, но праздник для нас молодых и глупых пропал. Он обозвал нас парашютистами! Мы же *летчики*, пусть мы и прыгали с парашютом, но все равно мы — летчики, мы без пяти минут сталинские соколы.

Новый второй пилот, что пришел в наш экипаж, был очень молод, краснощек и весьма подвижен. В нем жило что-то мальчишковое. Звали малого Филипп, но экипаж, не сговариваясь, окрестил его почему-то Филиппок. Он не обижался.

В то время мы работали главным образом в чартерных рейсах «, летали, куда пошлют, вне расписания и никогда не знали, насколько может затянуться маршрут. Бывало до пункта назначения топаем часа два — три, а там сидим в тупом ожидании и день и неделю. Филиппок с непривычки нервничал, рвался в полет, донимал меня расспросами:

— Как вы можете, командир, торчать тут без дела?

— У тебя есть предложение?

— Нет... но нельзя же так...

— Выходит можно. Такая у нас работа. И потом, заметь, я не сижу без дела - видишь, читаю, расту над собой.

— Ну, что за интерес, — не унимался Филиппок, заглядывая в мои книги, — шелестеть этими старыми страничками. Пусть история и полезная вещь, только сколько же можно про одно и то же?

— Можно и нужно. Тебе советую — попробуй сам.

— А зачем?

— Наша авиационная история исключительно полезная и занимательная штука, ее обязательно надо знать, чтобы не повторять чужих ошибок, раз; чтобы на примерах достойного поведения предшественников совершенствовать свои возможности...

— Ну, вы прямо, как замполит меня агитируете, — съехидничал Филиппок.

— А еще знаешь, какая в таком чтении польза? — проигнорировал я его реплику. — В профилактике чванства. Ведь без этого, пожалуй, и не понять суть воздушного братства.

Филиппок скептически улыбался, слушая меня, всем своим видом демонстрируя: пой, пташечка, пой... где сядешь?.. А я думал — лет через десять бы потолковать с тобой, когда налетаешь тысяч пять часов, когда хлебнешь всякого и научишься главному в нашем деле — ждать.



Мой сосед капитан Анодин не уставал жаловаться: «От такой жизни сдохнуть можно, — и перечислял, загибая пальцы: — вместо кино в офицерском клубе показывают туманные картинки, что такое танцы давно позабыли, гарнизонную библиотеку растащили по квартирам, в качестве развлечения остаются одни сплетни, по и те скучные... Сколько служу, такого маразма еще не видел, надо что-то делать пока совсем не одичали».

И «сделал»! Как-то вечером за Анодинской дверью раздался адский грохот и следом с порога потянуло паленым. Перепуганные соседи кинулись на выручку, гадая; что там могло произойти. После первого же стука, улыбающийся Миша распахнул дверь, и все увидели — по середине комнаты горкой высились ножи, вилки и прочие ложки. Хозяин пояснил: «Зря, ребята, забеспокоились. Валя неслась с кухни, зацепилась за ковер и все добро вместе с подносом рухнуло на пол. А подванивает потому, что у нее на кухне жратва пригорела, она от расстройства про нее позабыла. Все одно к одному. Еще и кот наш сбежал. Теперь скандал

будет всенепременно! Он, как из дома срывается, так принимается с чужих балконов пропитание добывать. Не смейтесь, небось и у вас на балконе какая-нибудь еда лежит?! А он, гад, здорово насобачился таскать... даже и нам переподает... да-а, сперва, конечно, сам нажрется, а потом домой притаранит и у двери бросит — с барского плеча, так я понимаю, нам и детишкам...

Что ж вы думаете? С неделю весь гарнизон только тем и был занят, что обсуждал это чепе. Замполит возмущался, хотя формально к Анодину было не придрататься, но все ожидали, чего он еще выдумает и наврет для всеобщего развлечения публики...



В двадцать четыре года Пьер Глостерман был признан первым летчиком-истребителем Франции, прославлен и награжден. Он вышел из войны не однажды сбитым, но яростно неукротимым и, главное, живым, записав на свой личный счет тридцать три победы в воздушных боях. Им издана любопытная книга, составленная из его записей военного времени, которые он вел для своих родителей, чтобы они, в случае, если он не вернется, могли объективно оценить его вклад в победу. Из этой книги мне удалось узнать кое-что заслуживающее особого внимания.

Под самый занавес тех событий был сбит ас из асов люфтваффе Вальтер Новотный. Завалил его Боб Кларк, ведомый Глостермана. И вот в тот день, когда союзнические летчики получили официальное подтверждение — Новотный сбит, они собрались в офицерской столовой, подняли бокалы в память своего достойного врага. Глостерман пишет: «Эта война видела ужасную человеческую бойню города, превращенные в пепел и мусор, видела резню Орадура и руины Гамбурга. Нам было тяжело на сердце, когда случалось, атакуя противника, косить своими очередями женщин и детей, оказавшихся рядом. По сравнению с этим наши бои с Новотным и его мессершмиттами были куда чище и благороднее того, что происходило на земле.

Сегодня мы приветствуем храброго врага, который не ушел от своей судьбы, и причисляем Новотного к одному из числа *наших*. Воздушное братство не делит мир по идеологиям, не исповедует ненависти... Те, кто не хотят этого понять и почувствовать, не летчики-истребители».

Проще всего обвинить автора «Большой арены» в авиачванстве, можно не соглашаясь с Глостерманом, по вере в воздушное братство содержит продуктивное начало. И не зря асы второй мировой войны организовались в клубы, ассоциации и интенсивно налаживают связи с подобными объединениями в других страна.

В тот день были наземные стрельбы. И мне досталось дежурить на полигоне. Вижу — заходит на стрельбу очередной ишачок, пикирует... Ниже... ниже... Опасно низко... Стреляю из ракетницы — сигнал прекратить стрельбу! Но — поздно. Гончар, как понимаю, тянет машину изо всех сил, ишак уже поднял свой тупой нос, но осадка продолжается, и зазор между заснеженной землей и самолетным брюхом становится все меньше, пока вовсе не исчезает. Взметается столбом снег, слышен, правда, не слишком сильный удар и — тишина. Бежим к самолету.

Первое, что видим: кабина пустая. Повезло Гончару, нарушение спасло парню жизнь: он летал не пристегнутый страховочным поясом, а удар о землю получился скользящий, так сказать, касательный, и Гончара выкинуло из кабины силой инерции. Он угодил в сугроб и даже ни царапины, ни синяка не получил. Правда, в снегу он стоял босой и дико матерился: унты с него слетели, а морозец был за двадцать, нормальный забайкальский морозец.

Поверить в такое, что уж говорить, не просто, но в то-го и сила авиации — чего только в полетах не происходит, не каждый, конечно, день, но все же.

Тогда мы летали на персонально закрепленным за каждым самолетом. И этого дня — получения *своей* машины — жда-

ли, как награды и праздника. Особенно впервые, после окончания летной школы и прибытия в часть.

Пришел и мой час.

Мне досталась голубая семерка — бортовой номер. С величайшим тщанием осмотрев самолет, я принял от механика формуляр — документ, в котором записывают все происходящие в жизни машины, и раскрыл его, готовясь расписаться в приемке машины. И тут у меня затряслись руки. На первом листе прочел: «Самолет облетан. Годен к эксплуатации в частях ВВС. Летчик-испытатель — В. Чкалов».

Такой встречи с моим мальчишеским богом я никак не ожидал. И посчитал за подарок судьбы. Пожалуй, не зря подумал: еще месяц назад летал и надеюсь, не в последний раз.

Вероятно, вы слышали такое имя — Аршдакон. Он был одним из первых и деятельнейших болельщиков авиации. Но мало кто знает, что 13 ноября в компании с Постом и Манго он летел на аэростате. В Вильбсфе решили сделать остановку. Ветер не слишком благоприятствовал их полету. Аршдакон покинул корзину аэростата, а Лост и Манго полетели дальше, они пытались пересечь Ламанш. Увы... отважные воздухоплаватели погибли. Судьба сохранила авиации Аршдакона, в тот день он сделался ярым приверженцем «святого винта», преданным сторонником летания на аппаратах *тяжелее воздуха и дожил до торжества братьев Райт.*

Впечатляющее занятие знакомство с авиационной статистикой. Только один пример: в 1909 году одна катастрофа приходилась на 11600 кило метров налета, а в 1913 году — одна на 389600, выходит за 5 лет летать стало в 30 раз безопаснее.

Первое катапультирование из самолета у нас в стране выполнил испытатель Г. Кондратов 24 июня 1947 г. А подготовка к этому событию началась еще в 1938 году. Тогда была

построена термобарокамера, «поднимавшая» исследователей на высоту в 20 километров, в температуру -60 градусов. Первыми испытателями высотных скафандров стали летчики Д.С. Зосим, С.Н. Анохин, И.И. Шунейко.



Начало принципам проектирования летательных аппаратов в России заложил А.В. Эвальд. Речь шла о машине с неподвижным крылом: «... приняв все сделанные нами наблюдения за основные данные при наших исследованиях и сопоставив их одно с другим, мы приходим к возможности начертить идеальный проект самолета...» Эти слова Эвальд написал в 1863 году, наблюдения он вел за птицами. Обратите внимание — термин «самолет» прозвучал тогда *впервые*. В восьми пунктах, следовавших за приведенной цитатой, были четко и со совершенно правильно изложены основные принципы устройства еще не существовавшего, но предсказанного им летательного аппарата.



Если человек собирается посвятить себя авиации, я бы рекомендовал ему прежде всего выбрать «с кого делать жизнь». Не называю имен: в авиации такой удивительный выбор замечательных людей, что никакие «общие рекомендации» тут не проходят. Искать надо самому. И еще — учите английский. Почему? Вес небо над миром ведет радиообмен на английском языке, так сложилось исторически.



Дело давнее, времен Халхин-Гола. Дежурный мог мне доложить о наводнении, пожаре, коллективной пьянке, но о краже на аэродроме в военное время — это казалось невыносимым. Но красной шелковой скатерти действительно не было, и посреди комиссарского кабинета стоял голый стол с фиолетовыми пятнами на грязной крышке. Поручив начальнику штаба разобраться, я уехал на летное поле.

Накануне на совещании командир забайкальской эскадрильи, влившейся в наш столичный полк, попросив слова, сказал:

— Так *продолжаться не* может! Нам *нужны* шарфы. Вот посмотрите, — он расстегнул ворот, и все увидели — шея капитана стерта в кровь. Ему возразил интендант:

— Сочувствую, но, увы, помочь не могу: шарфики пока еще не предусмотрены перечнем летного обмундирования. Придется обходиться, капитан.

Пока ехал на летное поле, успел подумать, а, пожалуй, он прав, капитан. Делать по шесть, а то и восемь вылетов в день, как нам приходилось, можно и вовсе без головы остаться.

Эскадрилья капитана Овчинникова только что вылетала на перехват. Вернулись минут через сорок. Все. Овчинников докладывал: потерь нет, сбили два самолета, один ушел ковыляя.

Он стоял передо мной возбужденный, задорный, смелый капитан, и теребил концы ярко-красного шелкового шарфа.

— Скатерть? — спросил я.

— Так точно. У комиссара со стола стащили. Всем хватило. Командир обязан быть строгим и справедливым, это даже в уставе записано. Поэтому я приказал сам себе: *молчи*.

В мае сорок пятого на ступеньках рейхстага мне повстречался плотный, моложавый подполковник, он выводил на одной из колонн: «Долетел, сбил 17». Из-под новенькой кожаной куртки выглядывал сильно полинявший красный шелк. Мы обнялись и расцеловались.

— Скатерть? — спросил я, показывая на полинявший шелк.

— Она. Дожила, командир!



Тогда я еще и не начинал летать. По малолетству. Но авиацией сильно интересовался и, чем дальше, тем глубже в летные дела погружался. Модели строил, читал книжки про летчиков; пытался основы аэродинамики постигнуть, сло-

лом, дорогу свою на будущее определил. Отец к моим увлечениям относился без понимания. Почему — не знаю. Он на счетах все больше щелкал, а в свободное от работы время готов был просиживать штаны за преферансом. Такая у него страсть имелась. С чего он завелся меня в тот раз критиковать, честно говоря, я уже и не помню.

— В летчики решил идти, а что это за работа — летчик? Подумал? Взвесил? Воздушный извозчик! — И столько пренебрежения в его голосе прозвучало — не передать! Теперь думаю — зря, я ведь десять лет с ним не разговаривал, как отрубило с того дня. Не хорошо получилось, сознаю. Он ко мне с пренебрежением отнесся, я ему той же монетой отплатил, и дорастал до взрослости при отце и без отца. Со своими детьми веду другую политику, пренебрежением ничего достичь нельзя. Этому, между прочим, меня тоже авиация обучила.



Сначала приведу *полный* текст одного письма.

«Мамочка!

Я бы так хотел, чтобы вы не беспокоились обо мне и чтобы это письмо дошло до вас. Мне очень хорошо. Совсем хорошо. Мне только очень грустно оттого, что я так давно вас не видел. И я очень тревожусь за вас, моя старенькая, любимая мамочка. Как несчастна наша эпоха.

Болит душа за Диди при мысли, что она потеряла свой дом. Ах, как бы я хотел ей помочь! Но в будущем пусть она твердо рассчитывает на меня. Когда же можно будет сказать всем любимым, что любил их? Мама, поцелуйте меня, как я вас целую, от всего сердца.

Антуан».

Это письмо, датированное июлем 1944 года, было написано Антуаном дс Сент-Экзюпери его матери. Оно было получено ею в июле 1945 года, через год после гибели Антуана, А теперь прочитайте внимательно его письмо еще раз, И не ищите ничего мистического в случившемся, главное-то не в почте, главное в самом Экзюпери-человеке и, настаива-

паю, — *летчике*. Наши крылья - символ бессмертия, во всяком случае для тех, кто оказался достоин неба.



В молодые годы, скажу откровенно, я люто ненавидел всякого рода правила, наставления, уставы, инструкции - всю эту бумажность, что нас заставляли зубрить чуть ли наизусть, а потом еще постоянно сдавать зачеты. И как придирались! Ты называл третий пункт раньше второго! Пересдавать, а пока от полетов отстраняемся. И так продолжалось не год и не два. И вдруг напоролся на высказывание Ривьера, героя Экзюпери из "Ночного полета": «Правила похожи на религиозные обряды: они кажутся нелепыми, но они воспитывают людей». Воспитывают в том смысле, подумал я тогда, что приучают человека творить насилие над собой, жить по принципу — не так важно «хочу» или «не хочу», как «надо» или «не надо». Нельзя быть летчиком и жить для *себя*, жить приходится для *дела*, которому ты решил служить. Решил по собственной воле!



У всякого начинания должен быть конец, так диктует логика. Но что делать нам? Когда, где поставить завершающую точку, если авиационные байки сами собой притекают и притекают, если новые сюжеты не дают спокойно спать художнику Владимиру Романову, в каком-то смысле не только оформителю книжки, но и соавтору? Мы уговариваем себя: сколько веревочке ни виться, а концу быть. Вроде давно и мудро сказано, а точка все не ставится и не ставится.

Может, так и должно быть? Байки рождает жизнь, и пока в небе еще гудят авиационные двигатели, пока существует летное дело со всеми его неизбежностями, как положительного так и отрицательного знака, конца байкам и не должно и не может быть. Поэтому смело нарушаю закон грамматики и не ставлю никакого знака, а говорю: до свидания, друзья-читатели,

Ваш Анатолий Маркуша
Согласен: Владимир Романов

ЗАВЕЩАНИЕ ГРУСТНОГО КЛОУНА



Скорее всего этот голубой, празднично окрашенный летний день планировался в небесной канцелярии под всеобщее веселье и тихую радость, а мне, черт возьми, прокладывать курс на кладбище: умер мой давний друг, и сегодня похороны. Конечно, когда человеку за восемьдесят, чему удивляться, да и трезво рассудить — пролетал без малого пятьдесят лет, уцелел на войне, достиг потолка в ремесле летчика-испытателя, как сам, случалось, говаривал: «И почему-то ни разу не убился», — так может не скорбеть бы, а радоваться: не болел, не мучился, не томился предсмертной тоской, ушел решительно, сразу, будто выключил зажигание.

Все вроде так, и не совсем так. Смерть близкого человека непременно вызывает натиск тяжелых мыслей, порой — неожиданных, часто — вроде бы стыдных, непременно тревожных, и человеку совестливому стаканом водки мыслей лих не заглушить, не утишить.

Признаюсь, я боюсь кладбищ. Не столько смерти, сколько — именно кладбищ, похоронного обряда и пуще всего надгробных речей: «Спи спокойно, дорогой товарищ, мы сохраним твой светлый образ в наших сердцах...» ну, и так далее. Мне — острый нож в сердце слышать перешептывание провожающих над раскрытой могилой: «А гробик могли бы и побогаче сообразить...» Или: «Чего стерва убивается, надо было живого жалеть». А потом еще поминки. Тоже — ужас зеленый. Хорошо, если под занавес без драки обходится, без вокального сопровождения и не реквием, понятно, а «шумел камыш» наяривают...

Но умер мой давний друг, и не поехать на кладбище я, увы, не мог.

Почему? Ведь меня никогда особенно не беспокоило, так называемое, общественное мнение. Да плевать на то, что «люди скажут», покойному мое присутствие или отсутствие глубоко безразлично, и все-таки не поехать я не мог. Почему? Думаю, стараюсь понять и вынужден признаться: я вырос во лжи, жил и существую в обществе приспособленцев, пропитан, как говорится, до мозга костей ложными принципами. И не так просто избавиться от этого прошлого, выскочить из наезженной колеи. Словом, ехал я на это чертово кладбище, искренне переживая, честно скорбя и вместе с тем проклиная себя за малодушие — видите ли: «надо соблюдать приличия!» — ведь я считал, что давно уже не верю ни в какие условности.

Как мне верить в святость похоронных обрядов, когда пришлось пройти и через такое: маму, по ее предсмертной воле, кремировали. В назначенный день в служебном помещении главного столичного крематория зеленым детским сопочком жирная баба отсыпала мне из оцинкованного обыкновенного корыта положенную, так сказать, порцию праха... Наверное, это плохо с моей стороны, но с той поры я не езжу на мамину могилу. Не могу себя заставить. Не могу.

Но вернемся на похороны моего друга.

Престижное кладбище. Все идет по заведенному.

Покойник положен не в самый дорогой, но вполне respectable полированный гроб с золотыми ручками, и цветов наташили пропасть, и музыкантский взвод с заученно скорбными лицами прибыл почти без опоздания, и прежде, чем грохнул прощальный залп — друг был полковником — к гробу подходили, наверняка, умные, хорошо образованные люди и произносили совершенно идиотские слова — рассказывали, кем был покойный, перечисляли его многочисленные заслуги и звания, его ордена, будто вокруг стояли никогда прежде с ним не встречавшиеся прохожие. Из всех сил я старался не слушать этих речей: было неловко за живых и как-то стыдно перед мертвым. Как только в

могилу стали кидать комья глинистого грунта, я тут же ретировался с кладбища. Что чувствовал? Опустошенность и натиск злой тоски.

По дороге домой, кажется, впервые в жизни подумал: пожалуй, пора написать завещание. Коротко, четко распорядиться: зарыть без церемоний, обставить процедуру с минимальными расходами, никаких поминок не устраивать... И тут сам себе улыбнулся подумав — а что, собственно, и кому я могу завещать предметного? Палат каменных я не нажил, банковских счетов не завел... Не странно ли — а с семнадцати лет в работе, зарабатывал всегда прилично, а скопить ничего не сумел. Все, что получал, тратил, никогда не задумываясь о дне завтрашнем, тем более — о годах отдаленных.

И все же! Мое богатство — опыт. Кое-чему жизнь меня научила. Земля была не слишком строга со мной, небо чаще всего — ласково, вот этот опыт я готов с радостью завещать вам, вам, вам — всем, кто прочитает эту книгу. И обещаю: щесь вы встретитесь только с правдой.

1

Путь с кладбища к дому проходил мимо ресторана «Прага». Неожиданно вспомнилось, как очень давно в такой же синий день мы с другом завалились в это заведение, на то не было никакого чрезвычайного повода, просто зашли пообедать. Зал оказался полупустым, подсвеченным косыми столбами яркого солнечного света. Официант принес меню и степенно удалился.

— Слушай, старикашка, как ты насчет супчика из сычуга мыслишь?

— Если бы знать, что такое сычуг...

— Или ты думаешь, я знаю? Но почему бы ни познать?

Интересно же.

— Пожалуй, я лучше познаю нормальный рассольник. И потом, уже после обеда, он признался:

— Ты был прав, старикашка, сычуг — не фонтан, познавать не стоило... Тогда в «Праге», не оправдавшей наших гастрономических надежд, случился совершенно неожиданный разговор. Не помню, что послужило поводом к его началу, возможно, намек на увлекательность познания, даже если речь идет всего лишь о супе из таинственного сычуга. Он стал рассказывать о познании первой женщины, о своем грехопадении, как когда-то говорили. По молодости (моей), по неожиданной откровенности (его) разговор этот произвел сильное впечатление и не выветрился из головы до сих пор.

В моем изложении его история выглядела бы примерно так.

У четырнадцатилетнего долговязого, нескладного подростка, типичного астеника, имелась тетья, засидевшаяся в невестах, тридцатилетняя (может чуть побольше) не красавица, но — и спереди и сзади — женщиной при всем. Случилось ему остаться с тетей наедине в родительской квартире. Она направилась было в спальню, сказав, что надо переодеться, и вскоре позвала парня.

— Пожалуйста, расстегни лифчик, что-то заело... не могу. Он смутился, но в любезности не отказал. Дрожащими руками принялся расстегивать и не успел ретироваться, когда застежка, наконец, подалась, и тут же тетка резко обернулась, сгребла его в охапку и усмехнулась:

— Куда бежишь? Пора становиться мужчиной. Хочешь, введу в строй? — И не ожидая ответа, велела: — И ну-ка, запечатлей на мне страстный поцелуй! Ну!

Кое-какой опыт по части поцелуев он имел, пробовал с одноклассницами, и на этот раз расстарался, что называется, от души — впиваясь в тетину шею, оставив ниже уха громадный фиолетовый синяк.

— Силен ты по части засосов, парень, только целоваться надо совсем не так. Учись! — Придерживая его голову обеими руками, прижимаясь к нему обнаженными, казалось, огнедышащими грудями, она ловко ввернула язык в его полураскрытые губы, и... мир покачнулся, поплыл перед закрытыми глазами очередного абитуриента в мужчины.

С тетиной помощью он не заблудился, и все оказалось разочаровывающе буднично и никакого особенного восторга и даже радости не принесло.

Впрочем, тетя обнадежила, сказав, что с задачей он справился, а восторги — впереди. Настоящие чувства, на ее взгляд, должны проснуться несколько позже, обычно сразу такое и не случается.

— Вот потренируемся и тогда...

А задатки у моего друга она оценила как перспективные и наставила на будущее:

— Главное, никогда, ни при каких обстоятельствах не топчись. И запомни: настоящий мужчина заботится в первую очередь о партнерше, чтобы ей было хорошо. Понял? А у тебя все само собой получится.

Тогда на старте взрослости он не вполне оценил мудрость этого наставления и лишь с годами понял, каким ценным подарком судьбы оказалась тетя. Ее тренировки дорого стоили! **Не** старание отличалось искренней бескорыстностью...

Тут наш столь неожиданно возникший разговор прервался. Официант менял тарелки, раскладывал второе, разливал «Московскую» и, пожелав нам приятного аппетита, удалился. Тогда мой друг спросил:

— А у тебя как было?

Вопрос застал врасплох. Мне всегда казалось, что интимные отношения не должны служить предметом обсуждения даже между хорошими друзьями. Это дело двоих, считал я всегда.

Тогда, в «Праге» я растерялся и попробовал поспешно отшагнуть в сторону.

— Вот у нас в Забайкалье, в гарнизоне на маиьжурке, был такой случай... или как бы поточнее выразить... может — эпизод... Рассказать? Тебе интересно? Мы, молодые пилоты, только-только выпущенные из летной школы, ринулись шастать по обезмуженным дамам. Мужья, поднятые по боевой тревоге, улетели на фронт. Они были бомберы! А **нам**, так сказать, истребителям полагалось пребывать здесь, па тыловом аэродроме и сперва переучиться на новую материальную часть. А пока эта самая материальная часть не

прибыла, делать было особо нечего, и главный наш интерес выглядел более чем прозаически. Из школы нас выпихнули с необыкновенной поспешностью, обмундированных в чем были — в хэбе, бэу... то есть в хлопчатобумажном, бывшем в употреблении тряпье. Обидно было. Удивительно ли, что свежеиспеченные сталинские соколы без особых угрызений совести готовы были отдаться любой одинокой жене отсутствовавшего мужа за синюю пилотку с голубыми кантиками, а уж за широкий офицерский ремень — тем более. Наверное, и тосковавших жен понять можно.

Техника проникновения к «трофеям» была отработана до меня. Рекомендовалось, облюбовав в досе — доме офицерского состава — какую-то дверь, деликатно постучать и, когда откроют или, не открыв, из-за запертой двери спросят: «Кто там?», — начинать импровизацию. Задача — ошеломить и разжалобить! Желательно еще — удивить и заинтриговать, при этом ни в коем случае не напугать или насторожить. Один из первопроходцев отловил для этой операции симпатичного дымчатого котенка и начинал речь примерно такими душщипательными словами: «Вы только поглядите на эту мордочку... Котенок не ваш ли, случайно? Заблудился, бедняга... Я сам — сирота и понимаю его, как никто...» Ну, а дальше развивай успех, действуя по складывающимся обстоятельствам, не слишком форсируя события, проявляя здоровую сообразительность, к слову сказать — профессиональное качество истинного летчика-истребителя.

Встал на эту дорожку и я, грешный. И в первом же подъезде обнаружил — на коричневой поношенной двери надпись мелом: «С 20.00 до 7.30 утра доступ к телу свободный». Стучать не отважился, решил разведать у ребят, как понимать такое откровение?

«Очень даже просто понимать, — объяснили мне, — Марэла баба гарантированно безотказная...»

На этом месте я приумолк, рассказывать, как разворачивались события дальше, честно говоря, не хотелось.

— И это все? — Спросил мой друг. В голосе его звучало то ли разочарование, то ли ожидание.

— Пожалуй...

— Тогда скажи, старикашка, тебе не случилось проводить ладошкой по ее голой спине — ниже, ниже, совсем низко и наткаться на нечто, напоминающее ма-а-а-аленький хвостик? Этот гладкий, атаквистический, по всей вероятности, отросток последнего позвонка, когда натыкаешься на него впервые, действует совершенно ошеломляюще.

Тут я едва не лишился дара речи: никак не мог установить причинную связь между его словами и тем, что знал по собственному опыту.

— Позволь, но как ты узнал, о ком идет речь и вообще?

— Ну, это не так сложно. Много ли дураков на свете способны сочинить своей дочери имечко Марэла, употребив для этой цели Маркса, Энгельса плюс еще и Ленина? Выходит мы с тобой свояки, старикашка? Вот так из пустяков делаются великие открытия... Выпьем за родство?

А чтобы завершить сюжет, к рассказанному необходимо добавить еще несколько слов.

По сведениям, которыми располагал мой друг, в ту пору, когда мы обедали в «Праге», Марэла была жива, благополучно дослужилась до гвардии генерал-лейтенантши, приняла фамилию своего последнего мужа и заодно отредактировала свое имя, став обыкновенной Мариной.

Пылинки едва заметно толклись в ярких лучах солнца, разделенные на косые столбы. Мы помолчали сколько-то, потом я спросил:

— И как же поживает возбуждающий хвостик?

— Любопытство не порок, но большое свинство! — скачал мой друг. — Мы уже не юноши, старикашка...

2

Говорят не больно-то задумываясь — неисповедимы пути Господни.

Мне, человеку глубоко неверующему, эта мудрость чужда, поэтому не постесняюсь заимствовать чужую форму, наполнив ее иным содержанием — неисповедимы пути ассо-

циативной памяти, и никто не знает, как могут связываться между собой воспоминания, скажем. Забайкальские и те, что возвращают на крайний Север.

Долгая и многотрудная жизнь в авиации научила: *всякий* опыт полезен, положительный — для подражания, отрицательный — чтобы не мыслить и, тем более, не действовать подобно. И еще замечу: самокритика, как мое поколение ни старались убедить, возможно полезная штука, но *любить* это занятие, уж извините, противоестественно. Лучше и куда проще учиться на чужих ошибках. Сказанное, мне кажется, — ключ к непредвзятому пониманию того, что уже написал и собираюсь написать еще.

Тогда я был еще совсем новичком па севере, многого просто не знал, а еще большего не успел почувствовать. Новичок в полку обычно ходит какое-то время «безлошадным». Это и хорошо и плохо. Волей и неволей безлошадность тренирует терпение, в человеке растет и крепнет выдержка, ну, а плохо потому, что такое состояние способствует расслаблению. В основе своей не считаю себя азартным, карт, к примеру, никогда не любил, но тут, в полосе «безлошадности», присел случайно как-то за преферанс: ребятам не хватало четвертого. Игра шла почему-то лениво, скоро мне надоела, но никто из «стариков» не предлагал заканчивать, а мне как было вылезать? И все-таки ощутив — больше нет моих сил терпеть эту каторгу, я подал голос: * А не пора ли нам поужинать, бояре?»

Идея была поддержана. Кто-то сказал: «Блеск предложение!», кто-то добавил: «Гениальная мысль!», и еще: «Самое времечко».

И тут выяснилось — штурманские часы показывают начало четвертого. Тогда я познакомился с коварством белых ночей за полярным кругом. С той поры меня долго подначивали: «Время, боярин?» И когда я отвечал, непременно интересовались: «Дня или ночи, боярин?»

Да, север — сказочная сторона. Где еще можно увидеть лед нежно-лимонного цвета, где найдешь бледно-розовые, словно

крыло фламинго, торосы. Север вовсе не белое безмолвие, как внушали когда-то классики, север — край, полный неожиданностей, богатый полутонами, полный неожиданностями.

Дождавшись своего «коня», то был дымчато-серый в камуфляжных разводах «Ла-5», я должен был лететь на аэродром подскока, наспех сооруженный близ переднего края. Как положено, иду подписывать полетный лист к начальнику. По причинам мне неизвестным, он в плохом настроении, угрюм, говорит, будто делает мне одолжение: «На приземлении держи язык за зубами. Рот — плотно закрытым. Все».

Признаться, я мало что понял, но учитывая состояние духа начальника, вопросов задавать не стал. Пока летел до точки, посмеивался: а занятый мужик мой новый начальник — напугать хотел, только меня дешево не купишь... Откуда было знать, что посадочные полосы на временных аэродромах выкладывались на болотистых грунтах из здоровенных бревен, одно к одному, поперек направления посадки и взлета, сверху сыпали песочек, и, будьте любезны — вам взлет!..

Мне повезло, язык на пробеге не откусил, но страха не терпелся. Мотало меня по той полосе, как не в каждую воздушную болтанку швыряет. И это тоже был опыт, весьма специфический — северный.

В Заполярье в моем экипаже была девочка. Вчерашняя школьница, за три месяца преобразованная в оружейницу. Мысленно я с первого взгляда окрестил ее печальным именем — подранок. Почему не знаю, может, за грустные ее глаза, может, за готовность к безоговорочному подчинению... Подранок вызывал во мне отнюдь не командирские чувства — сострадание, нежность, щемящую тоску по другой совсем девушке, что осталась в далеком тылу. При случае я может быть еще расскажу о ней. Что же касается подранка, готов присягнуть — никаких агрессивных намерений у меня и в мыслях никогда не было.

Прихожу ранним утречком к самолету и вижу: механик заканчивает предполетную подготовку машины, моторист катит здоровенный кислородный баллон к борту. Подранок, приставившись в самом дальнем уголке капонира, ровняет сна-

рядные ленты и... тихо всхлипывает. Понятно, подхожу и спрашиваю, что случилось? Сперва молчит, потом, как говорит — в три ручья... и тут, будто назло, — ракета. Вылет!

Улетел беспокойный, вернулся расстроенный: перехват не состоялся, мы опоздали. Конечно, такое бывает и даже нередко, но кому с того легче? Заруливаю на стоянку и вижу — около моего капонира ошивается начальник связи. Майор не просто бабник, а по общему мнению летчиков, порядочная подлюга, и, наверное, не зря говорят, будто он заманивает в свою землянку девчонок и употребляет их весьма странным способом. В его землянке на высоте сантиметров семьдесят натянута парашютная стропа, от стены к стене. Он подводит к этой стропе девчонку — спиной — и неожиданно толкает. Девчонка зависает, туда — сюда покачивается, а этот гад сдирает с нее сапоги и прочее другое обмундирование. Вся эта операция выполняется одной рукой, другая занята тем, чтобы поддерживать в равновесии тело жертвы. Землянка его на отлете вырыта, хоть караул, хоть помогите кричи, никто не услышит. В таком качающемся виде он и употребляет девчонок. А на прощанье майор говорит, если кому и расскажешь что и как было, никто тебе не поверит. На стропе он тебя... да ты в своем уме? Лучше молчи, не срамись.

Но слух полз. И дыма без огня не бывает. И когда я того засранца у своего капонира засек, сразу проинтуичил — не иначе, как эта сволочь на подранка глаз положила. И ведь своего добьется. Пусть он не прямой начальник, но все равно — старший, а девчушка безответная, только из десятилетки выскочила, по моим наблюдениям непременно за первыми партами сидела. Надо пресечь. Пресечь, пока не поздно.

Знаю, действовал не «по уму». Душа велела. Что она такое — душа — выразить не сумею, но с тех пор, как похоронил моего главного друга, все чаще замечаю — все чаще подчиняюсь этой загадочной даме. Душа велит, и нет сил отказать! И тогда чувствовал — с трудом сдерживаюсь, однако действую, как обычно — сбрасываю с плеч парашют, приветствую старшего по званию, вежливо прошу: «Можно, товарищ майор, пас па два слова?»

Мы отошли за капонир. Тут было уединенно и тихо, только *голоса* птиц слышались. Говорю: «К *девчонке* не приближаться...» Договорить не дает, вскипает: «Как **ты** смеешь, нахал...» Но и я отпускаю вожжи: «Так вот и смею, падаль... Для верности держи аванс», — бью расчетливо — в губы, со всей силы. — Теперь можешь идти, кто станет спрашивать, будешь говорить, упал мордой вперед. Еще раз увижу, приближаешься, убью».

Что говорить, действия мои были рискованными и, конечно, не лучшими со стороны тактики, мог напороться на огромные неприятности, но с другой стороны — не должно добро вечно стоять в глухой обороне, когда зло атакует.

Спустя много лет, не помню даже по какому поводу, я рассказал об этом случае моему другу. Он выслушал, помолчал, задумчиво покрутил в руках карандаш и сказал: «Странно, действий твоих я не могу, конечно, одобрить, но с другой стороны — понимаю и не знаю, как бы сам поступил, окажись на твоём месте».

Как много порядочных, правильных людей, и как же часто они предпочитают сохранять нейтралитет, а потом страдают, ищут себе оправдания, пылят пустыми словами... Знать законы совести — одно, а вот жить по этим законам совсем-совсем другое...

3

Странное дело, давно замечаю — очень разных людей почему-то занимает все самое большое, самое маленькое, самое первое и самое последнее, словом, самое-самое. Долгое время мне представлялось, что такое любопытство обратно пропорционально образовательному цензу, вообще интеллектуальному уровню любопытствующих, но однажды мой главный Друг, человек и великолепно образованный, и без всякого сомнения не только остепененный, но и на самом деле умный, поинтересовался, не случилось ли мне париться или может быть принимать душ в обществе летчика... Не сразу сообразив, что может скрываться за столь странным вопросом, ответил беспечно — случилось и не однажды. А что?

"Это правда, будто у него немислимых размеров это самое хозяйство?" Крайне удивленный я ответил: «Господи, о чем ты спрашиваешь? Ну, правда, свисает почти до колена. И что? Тебе-то какая разница?» Он усмехнулся: «Так интересно же. И это в спокойном состоянии?..» Не понимаю, чего тут морщиться».

О том самом летчике меня расспрашивала и коллега — летающая дама, инженер с незапятнанной репутацией. В-первых, она хотела получить авторитетное подтверждение, «что девочки болтают не напрасно», а во-вторых, просила помочь войти в «контакт» с такой выдающейся личностью. Прежде они были знакомы лишь шапочно, а она имела некоторые «деликатные намерения».

Для чего рассказываю об этом? Многие годы нам упорно внушали: все, что ниже пояса, обсуждению не подлежит. Если верить пропаганде минувшей поры, получалось — секса в нашей стране вроде бы не существовало, хотя и дети рождались, а по числу абортот на душу населения страна прочно удерживала первое место в мире. Признаюсь, терпеть я не могу чужестранное понятие секс, само слово, а не то, что связано с интимными отношениями, с переживаниями в предвидении и во время соития. Это, как раз, и занимало и тревожило постоянно. Уверен, повышенный интерес к взаимодействию представителей *разных* полов явление безусловно нормальное и типичное для подавляющего большинства физически здоровых людей. Но я вовсе не собираюсь эксплуатировать эту ставшую нынче модной тему, хотя наблюдать прорыв ханжеских табу нашего прошлого меня радует и толкает на некоторую фривольность. Если кого-то такое может покоробить, пожалуйста, извините старого пилота. Всякое завешание, я думаю, требует не только предельной правдивости, но и абсолютной откровенности.

А сейчас вернусь в мой капонир военного времени. Подранок, увиден что боекомплект мной не использован, встревожилась: «Почему не стреляли, командир?» Объясняю: «Не в кого и не во что было стрелять. Мы берег фотографировали. Ясно? И надо было *всенепреренно* вернуться и привезти

пленки». Славная девочка беспокоилась - не отказали ли пушки. В ее представлении война без стрельбы не могла происходить. Впрочем, одна ли моя оружейница жила в таком заблуждении? Вспоминая дела военных лет, ловлю себя на том, что больно часто улыбаюсь. Чему бы? Даже если улыбаюсь с грустью, не напрасно ли? Даже не знаю, как ответить. К примеру, хотелось бы понять: для чего вообще таких ясноглазых девочек, как Подранок, посылали на фронт? Неужели без их участия одни мужики не совладали бы с немцем? С подлым расчетом призывали девчонок в армию. В те времена ни о какой проституции речи, конечно, быть не могло. В нашей армии не существовало, понятно, военно-полевых борделей, особо офицерских, отдельно — солдатских. Такого не допускала наша идеология. Исключение сделали Куприну, разрешили опубликовать «Яму». За нашей нравственностью бдительно наблюдал политаппарат, готовый всякому пришить «аморалку». На словах все выглядело куда как нравственно, а на деле блуд шел несусветный, при этом с нахальным использованием служебного положения, в том числе и комиссарского.

Прилетел с задания, захожу в землянку, застаю там пилота — гу из соседнего звена. Назову его, чтобы как-то обозначить, Бойко. Вижу, Сашка притулился у подслеповатого окошечка и осторожно вспарывает самодельной финкой с роскошной наборной ручкой нитяную обмотку парашютной резинки. Удивляюсь: «Что ты делаешь?» Хмыкает: «Минутку, парень, терпения... Сейчас продемонстрирую».

Добыв тонкую резиновую жилочку, он отмеривает сколько-то, режет и связывает колечко, оставляя на узелке топорщащиеся усы. «Готово! Надевай смело на ... и — вперед! От моих шпор любая баба балдеет... Бери, сам проверишь».

Тогда мне Сашкино изобретение показалось диким, откуда я мог знать, что пройдет не так уж много времени и сперва в Японии, а следом и у нас появятся фабричного производства презервативы с усами. Скажи мне тогда кто-нибудь, что я доживу до времени, когда в нашей бывшей шко-

ле девочек будут обучать натягивать презервативы на бананы, ей богу, я бы посчитал того информатора душевно больным. Многое, очень многое изменилось в нашем мире, хотя и не все. Меня, случается, спрашивают нынче, как я в первый раз женился? В семнадцать с половиной лет мало кто умеет толком контролировать свои слова и поступки. Я не составлял в этом отношении счастливого исключения, хотя уже имел кое-какие навыки в пилотировании учебного самолета У-2, прыгал с парашютом и старательно прикидывался взрослым, таким бывалым парнем. С будущей моей женой познакомился на танцах. Первое, на что обратил внимание, была не ее красота, поначалу я как-то даже не разглядел ее внешность, а неожиданный иностранный акцент. Постепенно выяснилось, она из Австрии, дочь шуцбундовца. После разгрома коммунистического восстания в Вене большую группу ребят этих самых шуцбундовцев вывезли в Москву, поселили в шикарном интернате, учили, воспитывали. Ребята довольно быстро освоили наш язык, правда, говорили с заметным акцентом.

Стоило моим родителям уехать на курорт, как я решил — надо форсировать события, благо обстоятельства тому благоприятствуют. К тому же я заметил, наконец, многие мужики провожают мою девушку весьма красноречивыми взглядами, оборачиваются ей вслед. До меня дошло — она не просто симпатичная, она — красавица! Велел себе — действуй! Для начала наговорил ей всяких сопливых слов — они мне казались неотразимыми тогда — и сразу перешел к решительному штурму. Но был деликатно остановлен. Она сказала: «Нет. Вот когда ты сможешь выразить все, что только сейчас произнес, по-немецки, тогда, вполне вероятно, их ответе — я...»

Юность нетерпелива. И родители должны были вот-вот вернуться. Без «военной хитрости» одним натиском цели мне не достичь. Я заказал немецкий текст сентиментального объяснения в любви парню из того самого интерната, где она жила. Мне удалось так запудрить мозги малому, что он и не заподозрил, для чего пишет это объяснение. Я выучил

написанное наизусть, аусвендиг, и произнес с максимальным пафосом. Наверное, я не очень-то обманул мою красавицу, скорее всего она догадалась, как был проделан этот трюк, только своего я достиг. Она сказала — да.

Оставалась еще одна деликатная задача — представить девушку моим родителям. Не откладывая это событие в долгий ящик, я выбрал местом действия Курский вокзал. Стоило родителям выйти из сочинского поезда сделать не более пяти шагов по московской земле, как они услышали: «Знакомьтесь, моя жена».

Реакция была соответствующей.

Учтите, отношение общества к незарегистрированным бракам в ту эпоху было далеко от сочувственного. А расписаться, поставить загсовские печати в паспорта я никак не мог. Больше того — наши отношения приходилось скрывать. Почему? В мои планы входило поступление в летную школу, и упоминание о жене-австриячке означало бы немедленное и окончательное крушение мечты.

Какой ты после этого патриот, если женился на гражданке буржуазной Австрии? Может быть так прямо не спросят, но мандатная комиссия непременно сделает мне от ворот поворот. Вот и приходилось писать в анкетах: семейное положение — холост. Подловато, конечно, а как я мог иначе писать? Было стыдно перед собой и особенно — перед ней. А она меня жалела и верила — все образуется.

Но ничего не образовалось. Началась война, и мою первую жену смыло, как волной песчинку. Ни следа, ни весточки. Пришлось прожить долгие годы унижения, страха, умолчаний, чтобы стало возможным сказать во всеуслышание: я — космополит. Земля мала, мир хрупок, и непозволительная это роскошь устраивать междоусобицы на политической, национальной, клановой, религиозной, да какой хотите еще почве. Нам нужны силы и мудрость, чтобы «без России, без Латвии жить единым человеческим общежитием». Я был согласен с Маяковским до войны, на войне, и сегодня при любом подходящем случае цитирую эти его строки.

Нельзя сказать, что наши правители не стремились спланировать народы. Вопрос в том — как! Помню, будто неожиданный град обрушился, словно внезапная эпидемия настигла страну — значки, значки, значки! Сначала появился знак ГТО — готов к труду и обороне (спустя какое-то время это отличие получило еще и вторую ступень); придумали вдогонку ГСО — готов к санитарной обороне.... Мало! Начали внедрять ПВХО, означавший готовность к противохимической обороне; появился БГТО — будь готов к труду и обороне, а еще «Ворошиловский стрелок» добавился.

Можно сегодня очень по-разному относиться к временам коммунистического главенства в стране, но в одном той власти не отказать — массовое заполаскивание мозгов налаживалось с размахом, достойным удивления. Нормы на все эти значки сдавались повсеместно — на каждом предприятии, во всяком учебном заведении, в масштабах районов, областей и республик. И сразу началось дикое, необузданное мухлевание, потому что инстанции требовали не просто — даешь значкистов! — а хотели развернутого соревнования! Школа номер 167 во что бы то ни стало должна обойти школу номер 175, к примеру, а консерватория — музыкальный театр... Даешь! И никаких гвоздей... Показатели подводили к Первомаю и к седьмому ноября и к новому году. Всю нелепость не столько замысла, сколько исполнения — добровольно-принудительного! — понимали даже дети. Ведь случалось, что в какой-то административной единице лыжников или велосипедистов, сдавших на ГТО, оказывалось едва ли не сто процентов населения.

Пятиклассником я услышал: «Ты сдал на ГСЯК?» Не поняв о чем речь, спросил: «Чего-чего?» И мой сосед по парте разулыбался до ушей: « Готов слону яйца качать?»

Наверное, с той поры и началось мое неуважение к любым нагрудным знакам. Впрочем, это случилось не сразу. Голубую капельку — первое отличие парашютиста — я принял с гордостью и носил с не скрываемым удовольствием. И

знак «Гвардия» вызывал прилив самоуважения. А потом все покатилося...

Волею судьбы я оказался временно «сосланным» в наземные войска. И там за полтора месяца, что был разлучен с авиацией, познал много нового и неожиданного. Перед штабной землянкой выстроили человек тридцать бойцов и сержантов, отличившихся в последней операции. Строй выглядел далеко не парадным — обтрепанное обмундирование, кошмарная обувь, самодеятельные знаки различия.

Перед сборищем появляется генерал с сопровождением. Произносит краткую речь.

Командир полка называет очередного, адъютант достает из холщовой сумочки и подает генералу медаль «За боевые заслуги», тот произносит стандартную фразу, два слова поздравления, вручает медаль и движется вдоль строя дальше. Человек пятнадцать отоварены, когда адъютант громким шепотом докладывает: «Товарищ генерал, за БЗ кончаются». Старший товарищ вроде не слышит или не придает никакого значения этому предупреждению. Процедура продолжается. И вот уже под тот же аккомпанемент из наградной торбы извлекаются медали «За отвагу». Когда в строю остаются всего три девушки, адъютант докладывает: «Медали, товарищ генерал майор, все». И не повернув головы кочан, и чувств никаких не издав, генерал приказывает: «Давай! Что-нибудь там есть?!»

Три замыкающие строй девушки, получают по ордену «Красной звезды». Девчонки явно смущены и растеряны, левофланговым совестно перед теми, кто награжден медалями. А кавалеры медалей «За боевые заслуги» и «За отвагу» как? Улыбаются и поздравляют девчонок, дескать, сегодня повезло вам, а кому повезет завтра — посмотрим, если доживем. И ни грамма зависти в этих поздравительных словах, только легкий налет иронии, фронтовики давно уже называют все вручаемые им награды — железками. О везенье и невезенье я еще непременно найду случай сказать, а пока о невероятных награждениях, что припоминаются нынче.

Выла у меня связь с весьма откровенной женщиной, отвоевавшей, как говорилось в свое время — от звонка до

звонка. Повидала она на фронте всякого, стала от этого злой, ироничной, маскировалась цинизмом, как щитом. Как-то поведала: ппж — походно-полевой женой — я заделалась совершенно сознательно, когда поняла — иначе не выжить. Сошлась с командиром полка. Был он татарин. Мужик, как теперь говорят, без комплексов, однако со своими понятиями. Пристал ко мне — обрей волосы с живота! Оказывается, это национальная традиция... Сначала я покочевряжилась — не буду, а потом исполнила. Так он меня тут же к ордену «Красной звезды» представил.

И в послевоенные годы пришлось наблюдать диковатую практику массовых награждений, например, фабрика ли, научно-исследовательский институт, допустим, театр или совхоз по поводу, а случалось и без особого повода, получают по разрядке: орденов Ленина — один, «Трудового знамени» — четыре, «Знак Почета» — двенадцать, и так дальше до медальки «За трудовые заслуги» — двадцать пять штук... И начинается дележка, и кипят склоки, и бушуют скандалы. На словах — единство, на деле — полнейший раздрай.

Когда в праздничных залах, по телевидению, изредка на улице я вижу сверстников от плеча до плеча увешанных орденами, медалями, памятными знаками и просто значками, мне не столько хочется гордиться нашим поколением, сколько плакать. Бедные старички, ну как только вы умудрились, прожив жизнь, не оценить, не понять, не почувствовать всей ханжеской сути минувших лет, всего неуважения к вам — солдатам и труженикам?

Наверняка, многие не согласятся с таким взглядом, многие осудят меня: да как он смеет судить?! Кто он такой? Извините, а почему бы мне ни сметь? Ведь сама жизнь давно посмеяла, разве народ не смеялся — зло и весьма опасно по тем временам — над Золотыми звездами наших лидеров? От великого до смешного — один шаг. Это, между прочим, не я понял.

Да-да, мне жалко вас, бедные старички, сверкающие орденами и медалями, даже если вы получили их, что называется, по заслугам. И золото, и изделия из драгметалла имеют обидное свойство обесцениваться...

Но, что куда страшнее, я думаю, — это продолжающееся обесценивание, полная девальвация человеческой жизни. И ведь вопреки официальной риторике, кто же не видит, — прямого наследия того режима, что люди характеризовали с горькой иронией: «Культ — ладно, куда ни шло, была бы личность...»

Можно придумывать сколько угодно новых знаков отличий, но едва ли возрастет уважение к самым затейливым цацкам прежде, чем награждаемые не проникнутся почтением к власти, жалующей их своими милостями.

5

Везенье не очень-то научное понятия, во всяком случае в толковых словарях этот термин опущен. И хотя я всю жизнь полагал — в любом деле нет ничего важнее, чем знать и уметь, везенье со счетов сбрасывать не стоит. Говорят, везет дуракам, надеюсь и верю — не только!

Среди боевых командиров, под чьей рукой довелось служить, был совершенно уникальный майор — даже капли пива в рот не брал. Он вырос в семье алкоголиков и, связавшись с авиацией в семнадцать лет, зарекся приближаться к чему бы то ни было с градусами. Впрочем, следовать своему примеру нас он не принуждал, только требовал: накануне полетов — ни-ни!

И вот сидим, ждем погоду, а погоды, как часто бывает на севере, все нет и нет. В этих краях случается, что туманы, низкая облачность, снежные заряды по неделям закрывают аэродромы. Ждем день, ждем другой и третий, а по вечерам пристаем к командиру эскадрилий: «Ну, по глоточку примем, а?» У нас кое-какой спирт припасен был. А он свое: «Циклон разрушается, повремените, не скиснет ваш спирт...»

Временили мы временили, а на четвертые сутки тихонечко, без разрешения приняли. Выпили культурно, в столовой за ужином, закусили. Утром другого дня в пудовом меховом обмундировании — тогда были такие комбинезоны — просто вериги — поползли на аэродром, а та взлетно-посадочная полоса располагалась *над* поселком, лестница,

по которой мы ползли, была ступенек в пятьсот. Пока влезли, взмокли и язык на плече. Попили водички в землянке и уселись ждать, как уже сто раз было, отбоя. Над летным полем — туман, мутную пелену разрывает моментами, а потом опять — сплошняк. В одно из таких мгновенных просветлений на посадочную полосу плюхается Ли-2 командующего воздушной армией, от самой двери, прямо не ступив еще на трап, начинает вселенский разнос.

Почему сидим, его интересуется, когда могли еще третьего дня уйти?

Командир эскадрилий только глянул на нас, понял, конечно, водичка свое дело сделала, по не докладывать же, что его эскадрилью развезло и лететь она не может.

«По самолетам, скоты!» — сдерживая бешенство, тихо скомандовал он и пошел к своей машине. Тут, словно в подарок нам, разрыв в облачности, брызнуло солнышко — летите, ребята! И мы понеслись...

Ох, никогда не пейте после чистого спирта воду, не дай вам бог!

Взлетели, как ни странно, благополучно. Кое-как собрались, верно, геометрическим изяществом строй наш не блистал, хорошо, хоть никто ни с кем не столкнулся. До промежуточного аэродрома долетели без потерь. Командир дал команду на роспуск строя, и группа начала заход на посадку. Вот тут я обнаружил некоторую странность: самолет за самолетом исчезают из глаз, а куда они деваются, не пойму. Посадочной полосы и знака приземления «Т» никак не могу обнаружить. Радиообмен слышу отчетливо, громко, понимаю — летное поле вот оно, а посадочной полосы не вижу и все тут. В хмельную голову приходит — дождаться подлета следовавшей за нами группы, вцепиться в чужого ведущего и зайти на посадку с ним в паре.

Земля запрашивает, почему я не приземляюсь, вся группа уже на земле. Беспардонно вру: что-то шасси барахлит, не встаю на замки, пробую аварийный выпуск...

Везенье — чужую группу я не прозевал, в ее ведущего вцепился бульдожьей хваткой. Как он меня ни отгонял, я снизился с ним крыло в крыло и благополучно сел, хотя по-

садовая полоса была расчищена в расчете на одиночный самолет. И опять везенье: я удержался на самой бровке, не выкатился в рыхлый снег, не разложил машину. Везенье — штука капризная, непредсказуемая и такая... желанная.

Иногда я стараюсь представить себе, чего же в моей жизни было больше — везенья или невезения? Понять и тем более четко сформулировать ответ оказывается не так-то просто. Судите сами: без малого двадцать лет я летал, какие только машины не подержал в руках, какие края и веси повидал и остался цел, невредим, короче говоря — жив... Ясно — *везенье*. Но!

Много раньше, чем состарился, оказался списан с летной работы. Кого винить больше, кого — меньше, судить не берусь, хотя в момент самого списания нес на чем свет стоит врачей и всю авиационную медицину, не щадил начальников, непосредственных и вышестоящих, даже жене досталось. Суть от этого не изменилась. Списали, и пришлось начинать жизнь с начала.

Вроде и сомнений быть не может — не повезло! Но!

Подумаем, а когда легче уходить на второй круг, так сказать, в без малого сорок или в пятьдесят с чем-то лет? Пожалуй, раньше, пока резерв времени больше, приспособиться к новой жизни, как теперь принято говорить, адаптироваться все-таки легче...

Вот и выходит, почеши в затылке Ваня, прежде чем утверждать, где повезло, а где не повезло. Думаю, в каждом, самом очевидном невезении стоит поискать скрытые крупинки будущей удачи.

Когда-то мой главный друг написал мне: «Не отчаивайся, старикашка, не верь, будто жизнь непрерывно бьет по голове. Мы живем, как я убедился на практике, по закону синусоиды, если сегодня ты катишься вниз, значит, барбос, ожидай перемены фазы, завтра будет подъем!» И он оказался прав. Пока меня допускали, летал, не задумываясь, ни когда не отказываясь, а турнули — попереживал, пострадал, но, как видите, остался жив, пишу и, как положено мыслящему тростнику, готов сопротивляться новым напастям.

Этот необыкновенный подарок — зеленоватый листок в ладонь величиной, помеченный литерами ВЗ и номером 393255, — я получил от первого лица в Аэрофлоте, как было сказано при том — «за заслуги перед авиацией» — меня пожаловали служебным билетом на спецрейс — Тикси — СП-16. Побывать на Северном полюсе, потоптаться на самой макушке земли, сознавая при этом, — пять без малого миллиардов человек копошатся под моими сапогами, — было еще юношеской грезой, не уступавшей мечте Остапа Бендера — прогуляться в белых штанах по знойному Рио-де-Жанейро. Но в сторону лирику.

Лечу к полюсу на старом-старом Ил-14. Пол в машине просвечивает в самом буквальном смысле слова — в дырку удобно наблюдать, как здорово нас сносит боковым ветром. Спрашиваю бортмеханика, мужчину заметного, основательно потраченного жизнью, не опасается ли он летать на таком дранье? В ответ слышу: «Если старушка за шестнадцать лет работы ни разу еще не падала на вынужденную, почему бы ей завалиться сейчас? Не-ет, мне новой машины не надо: какую из ремонта, — а других уже не бывает, — могут всучить, бабушка надвое сказала.

Признаюсь, я не нашелся, что возразить бортачу, и попробовал перенести разговор на другую тему. Показываю на громадный дополнительный бензобак, расположенный чуть нё во всю длину левого борта, и спрашиваю: «На баке примус горит... небось нарушение? И тоже не опасешься — а ну, как дрызнет?» Бортач пожимает плечами, этак лениво, снисходительно: «А вся остальная жизнь разве не в нарушениях? Или мне положено в полете варить курицу? Но варю: жрать охота! Нарушать надо с головой. Дрызнуть в принципе могут п а р ы бензина — или не учил про такое — а бак у нас полный, под примус асбест положен...

Не странно ли в романтическом полете на Северный полюс мне открываются самые прозаические, вполне земные истины.

Командир корабля пожилой, заметно полысевший в полетах мужик на вопрос, почему он, судя по нагрудному знаку пилота третьего класса, так сказать, засиделся в девках, не задумываясь, отвечает: «А не один хер, какой класс? Допуска по метеоусловиям, меньше чем у меня, вообще не бывает, и ледовые посадки разрешены...» Тут он призадумался, видно решил — откровенничать или не стоит? И прорвало человека: «Ваши столичные дураки придумали — повышение класса оформляется только на материке, через специальные курсы. Три месяца отдай не грехи! Интересно, *кто* на этих курсах и чему может меня научить?! А теперь давай посчитаем убытки: экзамены без того, чтобы не сунуть в лапу, сам бог на этих курсах не сдаст... Полярные за время пребывания на учебе не выплачивают, летные — не набегают, да еще полтора рубля наличными за новый значок выложи!» И он послал всех, кто делает вид, будто руководит полетами в высоких широтах, в соответствующее место. «Вообще знак с обозначением класса, применительно к командирам кораблей гражданской авиации — крупнокалиберная глупость. Я так рассуждаю: ты — пассажир, поднимаешься на борт и замечаешь, что повезет тебя в Одессу или Владивосток пилот второго класса. Но ты же с детства натренирован: 2 — означает плохо!» Тут наш пилотяга развеселился: «Осетринки второй свежести не ждете? Не уважаем мы умнейшую науку психологию. А зря!»

Справедливости ради не могу не уточнить — далеко не все относится к психологии без должного почтения.

Когда первое лицо гражданской авиации вручал мне билет на СП-16, я, видать, до того поглупел от счастья, что совершенно неприлично уставился на его знак военного летчика. Меня поразило, что знак был второго класса. Да-да, ярко-красная двойка четко выделялась на нежно голубом фоне. Проницательный человек, неожиданный благодетель, отследил мой взгляд и, полагаю, угадал мои мысли. Снисходительно улыбнувшись, генерал сказал: «Что ж теперь делать, пока служил в кадрах, выше не поднялся, не успел».

Много позже и совершенно случайно я узнал — человек перенес тяжелейшую операцию, лишился почки, был от-

странен в связи с этим *ог летной работы* и, можно сказать, контрабандно подлетывал на легкомоторном самолете, хотя никакой служебной необходимости в этом не было. Он летал исключительно ради собственного удовольствия: настоящий летчик остается на век прежде всего пилотягой.

Здесь позвольте мне сделать маленькое отступление. Вероятно, вы уже заметили, я стараюсь по возможности нигде не упоминать конкретные фамилии, не указывать точные адреса событий. Так уж заведено в этом мире: о мертвых — хорошо или никак. А люди, прямо сказать, не ангелы — и живые, и покойные, вот поэтому я решил обойтись без «памятников», боюсь случайно нарушить узаконенное — хорошо или никак... Надеюсь на ваше понимание, читатель, и благодарю вас.

7

В числе моих близких и добрых товарищей был летчик-испытатель, еще во время войны пожалованный Золотой звездой Героя Советского Союза. Он сбил пятнадцать самолетов противника, выполнил множество боевых вылетов. И школу испытателей закончил с полным блеском, получив диплом с отличием. Впрочем, лично для меня важнее всех званий, регалий и отличий человеческая сущность моего товарища. Чтобы вы могли ощутить его особинку, приведу два крошечных, не главных, но весьма показательных фрагмента из его биографии.

На очередной показ новой техники ждали в тот день главных руководителей страны. Вылизали все подходы к самолетной стоянке, постелили ковровые дорожки перед трапами, словом, навели перворазрядный марафет. В нашей великой стране даже самые толковые работники просто не могут не пустить пыль в глаза начальству, когда представляется случай.

Наконец на аэродроме появился Сам с многочисленной свитой. Летные экипажи стояли около своих машин. В большинстве — мужики были в кожаных летных куртках, и толь-

ко один - при Золотой Звезде. Моего друга представил Самому лично Генеральный конструктор фирмы.

Опытный корабль, большой, уважаемый, не мог не заинтересовать начальство, стремившееся все чаще выходить в мир, совершая дальние и эффектные перелеты. Сам задавал очень непосредственные, порой наивные, однако, явно заранее подготовленные вопросы. Отвечать и не попасть впросак было не так-то просто. Как разъяснить, например, что лучше: два двигателя на корабле или — четыре, если в общем строго стоит при этом и твой четырехдвигательный лайнер, и двухдвигательный самолет коллеги. Одно неосторожное слово может привести черт знает к чему. Сам — человек непредсказуемый, ждать от него можно чего угодно, возьмет и прикажет — прекратить выпуск двухдвигательных самолетов, или того хлеще - переделать эти двухмоторные на четырехдвигательные корабли...

В какой-то момент Сам, наверное, утомился, слушать пояснения летчика ему надоело, он спросил: «А внутрь пустите?» И тут же занес ногу на трап.

Вот тут и случилось. Мой друг взял Самого за локоток, попридержал своей здоровенной ручищей. Не привыкший к узде наш темпераментный лидер немедленно вскинулся: «В чем дело?..» Окружение вздрогнуло, охрана оцепенела. А командир корабля, как ни в чем не бывало, предложил: «Пропустим даму». И сделал приглашающий жест, улыбнулся своей самой солнечной улыбкой спутнице Самого, высокопоставленной соратнице главного. Дама начала всходить по трапу, а мой друг, наклонившись к уху Самого, прошептал расчетливо громко: «Оцените эти ноги!» — и назвал Самого по имени и отчеству, не слишком почтительно, но и не фамильярно.

Пожалуй, тот, кто не жил в ту эпоху, не сумеет в полной мере оценить мужество летчика, его независимый нрав и... хороший вкус.

И сразу — второй фрагмент.

В тот день он поднял опытный корабль. Отлетел благополучно. Заполнил положенную документацию и рано ос-

вободился. Дело сделано, настроение отменное, жизнь улыбается.

Мы шагаем по Сретенке, держим курс на магазин «Дары природы», задача — разжиться какой-нибудь экзотической закуской. Ведь нынче праздник — новый корабль залетал! Неожиданно мой друг выполняет резкий разворот на девяносто градусов вправо и устремляется под вывеску «МЕХА». Не очень понимая, что происходит, следуя за ведущим (ведомый — щит героя! Это с войны и навсегда). В прохладном, почти пустом торговом зале мой приятель изысканно вежливо обращается к хорошенькой продавщице: «Не сочтите за труд показать нам чернобурку, желательно крупную».

Девушка выкладывает на прилавок дорогую с серебряным отливом рухлядь, приподнимает каждую шкуру, деликатно встряхивает, поворачивает к свету. Ну, а друг? Он дует в мех, и так, и этак разглядывает товар и успевает очаровывать продавщицу. Внезапно он вскидывает ногу на прилавок и обматывает чернобурой лисицей голень. При этом с самым независимым видом объясняет: «Хочу заказать чернобурковые унты, пусть Женька лопнет от зависти. Пару этой лисичке найдем?» Пары не находится. Мы церемонно прощаемся и выходим на улицу. «До следующего раза, - говорит мой друг. - У нас есть еще время. Благо, лето завтра не кончается».

Кажется, тот розыгрыш закончился очередным легким флиртом, но для меня важнее другое: «Жить надо легко, весело надо жить!»

Он умер в дороге. Вылез из своей машины, сказал сопровождавшей его курортной «жертве»: «Хорошо бы сейчас чайку глотнуть». Опрокинул термосную крышку тепловатого, с металлическим привкусом чая, погладил себя по груди: «Ах, хорошо!» И упал замертво.

Годы уходят, а я почему-то все чаще его вспоминаю: жить надо легко, жить надо весело — это очень правильно. Очень! А еще я бы добавил: и праздники устраивать надо самому себе, не ленясь, и никогда не откладывая на завтра.

Вспоминать полеты мне самое-самое то, что надо, а вот другим, думаю, это сможет быть не очень интересно — работа и работа, со временем должна становиться привычной, обыденной и рутинной. Заметили, репортеры, пишущие об авиации, в первую очередь клюют на всякого рода чрезвычайные происшествия, стрессовые ситуации, хоть чуть-чуть пахнущие поводом для сенсации. Признаюсь, я не люблю уцененных сенсаций и вполне согласен с Марком Твенем. Он считал, если собака укусила даже самого президента, это, конечно, событие, но далеко не сенсация, вот если президент кусает собаку, тут ничего не скажешь, — сенсация первый класс!

Даже если вспомнить не одну тысячу выполненных полетов, я не смогу похвастать какими-то сенсационными событиями, настигшими меня в воздухе. Кстати, это скорее большой плюс в судьбе пилота, ведь в нашем деле самое главное — безопасность. Впрочем, кое-какие нештатные, выражаясь языком космонавтов, ситуации пережить досталось. И это тоже опыт — иногда положительный, а другой раз отрицательный.

Взлетаю на реактивном истребителе. Машина еще очень молодая, как и вся реактивная авиация той поры. Мы только-только привыкаем к новой технике, много еще толком не знаем, к чему-то были готовы весьма приблизительно, можно сказать, чисто теоретически, и вот, вроде бы ни с того, ни с сего мой зверь начинает энергично крениться вправо. Сам! А высоты у нас с гулькин нос, мы только оторвались от бетона. Выправить крен ручкой управления не удастся. Бросить машину, катапультироваться невозможно — и высоты нет, и жалко... А жить хочется. Мысли — вскачь... а крен уже достиг девяноста градусов: с одного бока вижу землю, с другого — надо мной нависает хмурое небо. Терять в таком положении ужу нечего... или-или... даю ручку до упора вправо, помогаю ногой, и машина оборачивается вокруг собственной продольной оси бочкой... Та-а-ак! Хоть на совсем короткий

миг я все же попадаю в нормальное положение — небо над мной, земля внизу — и в эти мгновения я чуточку удаляюсь от земли. Времени рассуждать нет, машина снова валится на правый бок, но я в этот момент понимаю — единственный шанс удержаться в воздухе — выполнять бочку за бочкой. Непрерывно — вправо. При этом в положении «на спине» надо отдавать ручку несколько от себя, может и сумею тогда на самом деле наскрести сколько-то высоты. Бесперывно кувыркаясь, мне удается вылезти на триста метров. Уловив момент, когда небо в очередной раз восходит над моею головой, а земля оказывается, где ей и положено — внизу, катапультируюсь. Предвижу вопрос: было сильно страшно? Летчикам говорю: «Попробуй — узнаешь», а пешеходам отвечаю несколько иначе: «Не очень: хорошенько перепугаться не хватило времени». И оба ответа — чистая правда.

Инженеры очень долго копаются в обломках машины — ищут дефект. И дело тут не столько даже в самом дефекте, сколько в ответе на сакраментальный вопрос: так кто виноват? А пока суд да дело начальство косится на меня. Так уж заведено — что бы ни случилось в полете, первый ответчик — пилот. Дышать в обстановке недоговоренности делается, пожалуй, даже труднее, чем в сумасшедшем полете, что закончился катапультированием. Неопределенность и подозрительность могут сбить с ног, хоть кого. Можно ли предполагать, будто летчик стремится убиться намерено, кто в состоянии придумать «ошибку» в технике пилотирования, в результате которой летательный аппарат станет непрерывно вращаться вокруг своей продольной оси? А вот, поди, докажи — не верблюду я!

В конце концов инженерная служба своим авторитетным актом снимает с меня всякие подозрения. Отказ оказывается чисто производственным, установить его было невероятно трудно, но все-таки нашли. Меня допускают вновь к полетам и даже задним числом объявляют благодарность за решительные действия в экстремальных условиях.

Обдумывая это из ряда вон выходящее происшествие, догнавшее меня в конце лета, я снова и снова возвращаюсь к

самым, казалось бы, незначительным подробностям того полета и вдруг осознаю — я остался жив благодаря моему главному другу, хотя он и не присутствовал на аэродроме, когда я вертелся в опасной близости от земли, просто однажды он поделился со мной своим опытом, вроде мелочью, спасшей его при испытании новой машины на флаттер. Он загодя настроил самолет на кабрирование, соответствующим образом отклонив триммер. Поясняю для нелетающих — триммер, отклоняемая частичка руля высоты, поставив его в определенное положение, можно быть уверенным — даже при брошенном управлении самолет станет стремиться вверх, то есть — от земли, а не к земле. С той поры, когда я узнал об этой полезной хитринке моего друга, я всегда подстраховывался, регулируя управление на кабрирование, хотя ни о каком флаттере думать не приходилось: это кошмарный бич первых скоростных самолетов был выявлен летчиками, исследован аэродинамиками в тесном сотрудничестве, так сказать, земли и неба и решительно устранен.

Выкрутившись из положения почти безнадежного, еще и еще раз обдумав, что же было, почему и как завершилось в том полете, я однако не ринулся благодарить моего друга. Знал — в авиации «телячьи нежности» не в почете. И вполне отчетливо представлял, как бы он отреагировал, приди я к нему со словами благодарности. «Брось, старикашка! Не пыли. Слова — говно, только поступки чего-нибудь стоят».

Друга моего больше нет. Рассказываю, как все было, с дальним прицелом — может кому-то и пригодится наш опыт? Вы не пропустили — это важно — *наш* опыт.

9

В тот день мне исполнился двадцать один год, по средневропейским стандартам — совершеннолетие. Моему напарнику едва ли было больше. Я сидел в передней кабине учебно-тренировочного, весьма покладистого УТ-2. Напарник, исполнявший пассивную роль пассажира, — в задней. Нам предстоял часовой полет по маршруту. Пилотирование и со-

блюдение ориентировки возлагалось на меня, а контроль точности соблюдения маршрута, условно говоря, на пассажира.

По отмашке стартера, я нажал на кнопку бортовых часов — отсчет времени полета начался, и мы пошли на взлет. Все, что определяло успех этого учебно-тренировочного задания, было предварительно тщательно расписано, зарисовано, прорепетировано, оговорено, усвоено и проконтролировано старшим начальником, само собой подразумевалось — экипаж задание осмыслил и с полетом справиться безусловно.

Напомню, мне в этот день исполнялся двадцать один год. Через пять минут полета, когда мы скрылись из глаз аэродромных наблюдателей, я славненько прибрал газ, снизил обороты и спустился до высоты метров в пятьдесят. Это было нахальное нарушение расписанного, зарисованного, проконтролированного задания, по которому на предполетной подготовке я получил твердую пятерку. Но учтите — полет на малой высоте, вопреки любым доводам здравого смысла, *вдохновляет*. В таком полете земля приходит в движение, мелькают перелески, спешат прочь поля, домики, будто мигнув, исчезают... Ты ощущаешь стремительную динамику красок и осознаешь свою власть над пространством. В те далекие дни люди еще пели «мы рождены, чтоб сказку сделать былью, преодолеть пространство и простор». И ведь не по принуждению пели, а исключительно по заявкам души. Слова авиационного марша были для молодых пилотов больше, чем слова — они звучали, как руководство к действию, если угодно.

Постепенно снижаюсь до десяти метров. Проношусь вдоль железнодорожного состава на уровне вагонных крыш. Поезд идет по насыпи, и это дает мне возможность, что называется, заглянуть в окна, к которым прильнули пассажиры. Привет, ребята! Ну как — впечатляет?! То-то же! Знай наших!

Отворачиваю в сторону от железки, несусь над заливным лугом, вижу, как разбегаются пятнистые бело-черные коровы, смешно, вроде из под себя выбрасывая короткие разномастные ноги. Над рекой, где вроде не должно быть препятствий, совершенно наглея, держу превышение над водой в

метр-полтора. Проскочив под мостом, перехожу в набор высоты, надо все-таки отдышаться, прийти в себя. Чую — пассажир легонько постукивает по ручке управления. Кон-тролер во власти азарта просит этим сигналом: дай и мне... Понимаю его и даю. Откровенно сказать, не столько издрус-жеских чувств, а по здравому смыслу: соучастник надежнее пассажира, не заложит, если что.

В положенное по заданию время мы садимся на своем аэродроме. Как полагается, докладываю руководителю полетов: «Задание выполнил. Все в порядке». Он смотрит на меня как-то подозрительно и спрашивает: «Ты уверен, что все в порядке?» Странно. Я подтверждаю: «Так точно — все». Руководитель полетов оборачивается к пассажиру: «А по твоему, как?» И напарник подтверждает: "Все в порядке".

Пошли к самолету— жестом показывает командир, мы идем по душистой, свежевыкошенной траве, и червячок бес-покойства заползает в душу.

«Что ж вы за летчики, — задумчиво говорит командир. — Поглядите, сколько провода на костыле намотано? Сейчас не видно, в траве лежит, а когда планировали, я прикинул, получается метров сто сорвали. Бреющим лазали — понятно, не завалились— случайность, но почему не почувство-вали? Л если почувствовали, почему врете? За воздушное ху-лиганство, если я так обозначу ваши действия в рапорте, ко-мандующий вполне свободно не станет с вами цацкаться...

Как сами-то думаете? Лупанет коленом под жопу и брысь из авиации!» Тут он умолкает и долго, невыносимо долго молчит. И мы, понятно, молчим в ожидании. Ждем, как решит. Мы в его власти.

«Значит так, — говорит он наконец, — рапорта по началь-ству писать не буду. И взыскания на вас тоже не наложу. Что толку в гауптвахте, ну посидите вы суток пять, отдохнете... разве это прибавит вам ума? Поэтому так: снимайте с косты-ля провод, честно разделите пополам, смотайте в бухты и по-весьте каждый над своей постелью. Ясно? Надеюсь так оно лучше запомнится! Но вы хоть соображаете, чего запомнить надо, дураки? Земля нахалов только до поры, до времени тер-

пит. Ясно? Ей без разницы, кого принимать — тебя, сопливого, или меня, седого. Понял? Повтори, что надо запомнить... мать твою... Шевели извилинами! Думать надо до полета, во время полета и после — тоже! Летаешь — соображай, а не можешь — не летай! Идите с моих глаз, бараны!..

Наверное странно, но об этом взыскании, если можно считать монолог командира взысканием, я никогда никому не рассказывал, даже своему главному другу.

И вот, что удивительно, те слова командира и сегодня не перестали па меня действовать. Думаю и стараюсь соображать, не всегда правда удачно, но это уж, как говорится, другой вопрос...

10

Общепринятое понятие «банк» мудрый Даль трактует, как «правительственное или частное кредитное учреждение для вкладов, займов, для учета векселей...» А еще банк — «Азартная картежная игра...» С молодых лет я привык связывать представление о банке с денежными операциями, чтоб не сказать — махинациями. И вдруг, оказавшись в авиации, узнаю — в этом особенном мире существует *свой* летческий банк. Это когда пилоты, в ожидании своей очереди лететь или удерживаемые на земле скверной погодой, сидят на лавочках в стартовом квадрате (место ожидания на летном поле) и «едут неторопливый, раскованный треп — травят банк! — на любые свободные темы. Речь может идти о чрезвычайных происшествиях в воздухе и на земле, о нравах авиационных жен и и.о. законных супругов, о фокусах начальства, словом, решительно на любую тему. Рассказывать полагается коротко, в выражениях можно не стесняться, предпочтение отдается историям остроумным, высоко ценятся неожиданные концовки.

Как-то мы с другом, гася время на петле, то есть пребывая в вынужденном ожидании, услышали такую байку. По понедельникам в полках стараются не летать, день считается тяжелым. По понедельникам принято зачитывать приказы. И

вот начальник штаба озвучивает следующее: о катастрофе в таком-то полку. Называет дату, место происшествия и приступает к изложению обстоятельств: командир эскадрильи, каштан имярек и его заместитель на личной автомашине вышеназванного командира эскадрильи, пригласив вольнонаемную — Ф.И.О. и ее подругу — Ф.И.О. — отправились на речку. После распития спиртных напитков заместитель командира эскадрильи и вольнонаемная — Ф.И.О. удалились в расположенную по близости рощу, а командир эскадрильи и другая женщина остались в автомобиле модели «Москвич-401». По неустановленной причине автомашина пришла в колебательное движение возрастающей амплитуды и сорвалась с обрыва. Машина затонула в реке. Командир эскадрильи, капитан имярек и вольнонаемная — Ф.И.О. — погибли.

Тут начальник штаба возвышает голос:

— Приказываю. Первое — принять у всего личного состава, имеющего личные автомашины, зачет по правилам парковки. Срок — до 31-го см. Второе — проверить наличие тормозных колодок и строго следить за их установкой под заднее колесо при оставлении автомашины в ненадежном месте...» Катастрофа — есть катастрофа, вне зависимости от обстоятельств, причин и не самых убедительных положений в начальственных приказах, смеяться тут, казалось бы, нечему. И все-таки мы смеялись. Мой друг сказал тогда: «Вот так, наверное, и рождается авиационный фольклор».

Много-много лет спустя из воспоминаний летчика-испытателя Галая я узнал — примерно ту же мысль высказал Юрий Гагарин, человек солнечный, легкий, автор такого словообразования — банкобус. Дело в том, что аэродромный треп в последние годы переместился с зеленых деревенского вида лавочек — в автобусы.

А в свое время развеселившись, конечно, не столько от описания нестандартной катастрофы на земле (!), сколько от предложенных в приказе профилактических мер, мой друг почему-то спросил:

«Скажи, старикашка, а почему ты развелся? Это, я понимаю, совсем не мое дело, не хочешь — не говори, просто

интересно... Вы, как люди говорят, без скандалов сосуществовали и вообще — смотрелись голова к голове когда...»

Что я мог и должен был, наверное, ответить другу? Деликатное это дело — развод, впрочем, как и совместное существование вдвоем, Да-а, скандалов в нашем доме не было, грохота сокрушаемой посуды никто не слышал, но и заоблачной, внезапно возникшей восторженности, этакого любовного хмеля, я — это уж могу сказать точно — не наблюдал. По второму кругу я женился, можно сказать, случайно. Австрийская красавица исчезла бесследно. Формально меня ничто не сдерживало, вот и рассудил, если такое можно посчитать за рассуждение: раньше или позже все женятся. Во всяком случае — подавляющее большинство вступает в законный брак. А я что — рыжий?!

Сначала все шло именно так, как у всех. А потом незаметно подползло и началось. Прихожу с полетов среди ночи. Мадам не спит, делает вид, будто читает и сразу: «Ты где был?» Не странно ли? «Ты же знаешь — на полетах». Ухмыляется: «Но вы перестали гудеть в начале третьего, а сейчас...» Невольно начинаю объяснять: «Руководитель полетов не сразу дал отбой: погода портилась медленно, ждали — похоже было снеговой заряд вот-вот пройдет...» «И что вы делали?» «Сидели в автобусе и травили банк, как обычно». «А потом?» Начиная заводиться, говорю: «Растаскивали машины по стоянкам и толкали автобус...» «Зачем толкали?» «Чтобы он — холера завелся...» «А не врешь?»

И так продолжалось день за днем, по любому поводу и без повода тоже. Замучила она меня своей ревностью. В начале оно, пожалуй, и лестно было, а потом — просто сил не стало. Пришлось предупредить: «Дорогая, кажется мне придется пуститься по бабам, чтобы как-то оправдать твои занудные подозрения. И на этот раз скандал не разгорелся, но и ничего решительно не изменилось, все шло по заведенному — где был? С кем? А не врешь... Почему так долго? Давно замечено: скажи человеку сто раз, что он свинья, человек захрюкает. Вот пример, но так я могу ответить на вопрос — почему развелся.



Мой друг долго молчал, будто решался - продолжать ли разговор. «Моя меня не ревнует. Только не знаю, что лучше... Скучно, старикашка, мы с ней сосуществуем. В среду на табуретке около кровати приготовлен вазелин, баночка зеленая, презерватив и вафельное полотенце. Как увижу, хочется рвануть когти...» Тут он рассмеялся, и я не сразу понял — с чего бы? Оказалось, вспомнил, как выезжая на днях с аэродрома, увидел на обочине метеорологиню. Не очень она была знамая, но виденная, конечно, тысячу раз. Притормаживает, спрашивает— в город? Если — да, могу подвести. И поехали вдвоем. И вдруг она заявляет: «Слава богу, я перевожусь отсюда навсегда. Вам все равно, конечно, но дело в том, что я в вас влюбилась, как кошка, а вы — ноль внимания... Если бы я не взяла расчет, в жизни бы не призналась...»

Прежде всего мой друг удивился — ничего ведь не замечал. Но не растерялся. Исполняет разворот в лесочек. Сто метров от шоссе проезжает. Откидывает спинку переднего сидения. И - времени мало, я к вашим услугам.

«И ты знаешь, о чем я подумал, когда уже довез ее до дому и мы распрощались? А, пожалуй, все бабы на один фасон скроены, если говорить о главном. Ты как считаешь, прав я или не прав, стоит разводиться и от добра искать добра?» С моей стороны это была, наверное, ошибка, я сказал: «Стоит! Пока ищешь, надеешься...» С тех пор много чего случилось, и я знаю — нельзя друзей ни толкать на развод, ни удерживать, равно как и рекомендовать жениться, в любом случае ты окажешься виноватым при его неудаче. Мы не рассорились с другом, однако отношения наши заметно упрощались до поры, пока мой друг не нашел в себе... не знаю уж чего надо было найти, чтобы сбежать от своей благоверной, оставив ей, кроме имущества, еще и свое широко известное имя.

11

В самом начале дружбы мы часто и, случалось, весьма ожесточенно спорили. Он, старший годами, очевидно испытывал потребность настаивать на своем, не очень-то стеснял-

ся в выборе выражений, а я, в силу характера свободолюбивого и достаточно вздорного, ни в какую не желал признавать его преимуществ лишь по причине старшинства. Однажды мы крепко сцепились из-за воспитания детей. Мой главный друг обозвал меня сопливым или может быть слюнявым интеллигентом за то, что я, как он выразился, цацкаюсь с ребятами, когда «вливание с южного конца» решило бы многие проблемы буквально за пять минут... Для начала я осудил его непочтительный взгляд на интеллигенцию, сославшись при этом на авторитет Максима Горького. «Между прочим — сказал я с запальчивостью, — сам Горький считал интеллигенцию лучшей частью народа, вынужденной отвечать за все худшее, что происходит в стране...» Продолжить он мне не дал: «Успокойся! Твой буревестник и гордый сокол много чего наговорил... Лично я в нем единственное уважаю — это способность к самообразованию и, пожалуй, умение *подать* себя», Я не успокоился: «Позволь, позволь! Давно ли ты говорил, что любишь «Сказки об Италии»? Тут мой друг вскинулся, как грубо пришпоренный жеребец: « Любишь?! Ну и что? Я может варенье из крыжовника тоже обожаю... Дурацкая у тебя голова, никакой в ней логики нет...» Вероятно, в тот день у нас было много шансов рассориться всерьез и надолго, не хвати у моего друга мудрости тормознуть в самый критический момент: «Слушай, старикашка, а почему нам обязательно обсуждать то, что нас разделяет, а не то, что объединяет?» Это был случай, когда он начисто переиграл меня в очередном столкновении. Замечу попутно — с годами мое ученическое отношение к буревестнику и гордому соколу заметно изменилось явно не в его пользу. Наверное, претендующий на положение народного радетеля не должен обставлять собственную жизнь с купеческой роскошью и размахом.

Кстати в этом плане друг мне не противоречил. Когда ему случалось крупно заработать, а за летные испытания сталинским соколам платили щедро, он со странной торопливостью норовил от полученных денег избавиться. Характерно — на одежду, мебель, безделушки, вроде бы украшающие быт, он

тратился весьма осмотрительно, чтобы ни сказать — скуповато, а вот в ресторанах мусорил легко, с явным удовольствием, широко финансировал родственников, покупал много книг, никогда не спрашивая о цене. Больше всего меня удивляло его отношение к родне. Почему? Вероятно это недоумение было вызвано тем, что самому мне с родней не повезли — ханжа на ханже, хамелеоны собрались, да еще кое-кто на руку был не чист. Я пытался его «просветить», но, увы... «Чушь городишь!» Но почему чушь? «Во-первых, мы родственников не выбираем, во-вторых, как всякая система, система человеческих отношений должна иметь единицу отсчета...» Не выдержав этого академического тона, я неудачно сострил: «В твоём случае за единицу отсчета следует принять тетю, посвятившую тебя в мужчины?» Он налился темной кровью, я почувствовал, что хватанул лишнего и поспешил загладить неловкость: «Ладно, не психуй, оставим родственников в покое и будем обсуждать то, что нас объединяет.

Любопытно, мы так долго взаимодействовали, помогая друг другу, выручая, защищая, страхуя от возможных неприятностей, что среди своих получили кличку заклятых друзей. Как нам удалось сохранить нерушимость этой дружбы? Говорят — лучше плохой мир, чем хорошая ссора. Признаюсь, я этой народной псевдомудрости не принимаю, жизнь подсказывает — мир, дружеское расположение, преданность без компромиссов не бывают и вряд ли возможны даже в теории.

Людей без недостатков я лично не встречал. И мой лучший друг не составлял в этом отношении исключения. Самый неприятный его грех назову повышенным тяготением к знаменитостям. Странно, но ему льстили публичные рукопожатия знаменитых артистов, заслуженных медиков, видных ученых. Он млеял от удовольствия, когда ему случалось даже мимолетно очутиться на телеэкране в обществе Юрия Никулина, рядом с академиком Сахаровым, кокетничавшим с Аллой Пугачевой. Обидно мне было наблюдать его суетливым, едва ли не заискивающим, ну, совсем не аэродромным, где он предстал всегда спокойным, властным, опасно ироничным...

В этой связи вспоминаю порой конфуз, испытанный мной много лет назад. Видать, и во мне теплился зачаток того же греха. А вылезился я от него в одночасье. Впервые пришел к Марку Лазаревичу Галлаю. Дверь открыл хозяин. Был он в форменных брюках, в защитной рубашке без погон. «Товарищ майор, — рапортую, как учили, — младший лейтенант... по вашему приглашению прибыл*». Но это было только начало конфуза. Войдя в комнату, обнаружил висевший на спинке стула подполковничий китель. Что я понес! Как постыдно виляя воображаемым хвостом, пока Галлай не остановил меня: «Да полно вам, в подполковниках я хожу второй день. И вообще, мы же — *летчики*».

И такое было. Теперь думаю — пусть уж лучше меня обвиняют в авиационном чванстве, чем заподозрят в подхалимстве. Да, мы летчики. Я - летчик, и этим горжусь...

12

Дни, недели, годы смешаются в памяти, впрочем, хронология меня не очень занимает: я же не автобиографию пишу, тем более — не летопись. Для меня важно — было? Было!

Только-только ввалился в дом, из командировки прилетел - звонок.

— Прибыл? Все в порядке? Сегодня шестнадцатое сентября, не забыл?

— Привет! И что?..

— Старикашка, тебе не стыдно?

И тут я вспоминаю — это случилось шестнадцатого, в прошлом сентябре. Машина валилась до самой земли под углом градусов в семьдесят... Там, где он упал, образовалась воронка метров в тридцать диаметром и глубиной — страшно вообразить... Копали, копали, практически ни до чего не дорылись, нагребли чуть-чуть железок... так что схоронить пришлось пару пригоршней земли с места падения. Символично... И никто не мог толком сказать как, за что Земля приняла нашего товарища. В таких случаях слышишь: лунная катастрофа. И всегда вздрагиваю от этих слов: катаст-

рофы не бывают ни глупыми, ни тем более — умными, только более или менее неизбежными...

— Приводи себя в порядок, старикашка, в семнадцать тридцать заеду за тобой. Быть в параде! И не ершись... ты же знаешь вдову...

Ехать придется. И в парадную форму влезать придется, хотя я терпеть не могу крахмальных воротничков, белых рубашек, удавок-галстуков и идиотских висюлек на плече... Честно — я и вдову терпеть не могу за ее убогий умишко и непомерные претензии.

В назначенное время прибывает мой друг. Мы оглядываем друг друга.

— Почему у нас такой глупый вид, — говорит он, — ты не можешь мне объяснить, старикашка?

— Хотел бы, но не могу. И никак не возьму в толк, почему мы должны считаться с этим... как его?.. общественным мнением?

— О времена, о нравы! — так, кажется, говорилось когда-то. Ты же знаешь, у покойного была слабость к регалиям, знакам отличия, он готов был спать в погонах, особенно когда был пожалован золотыми генеральскими. Сегодня его день. Летчик-то он был, сам знаешь, божьей милостью...

По дороге мы покупаем цветы. Белые махровые гвоздики. И не потому, что они самые роскошные и самые дорогие, мы велим снять с букета розовые ленты и убрать полусеребряный полупрозрачный пакет: нам нужны именно *белые* гвоздики в натуральном виде. Дело в том, коль цветы выбирал бы он сам, то выбрал белые, махровые на высоких и толстых стеблях гвоздики. Он знал толк в цветах — он вырос в семье профессиональных садоводов. Мы не забыли этого.

За минувший год в доме мало что изменилось. Правда, со стен исчезли многочисленные фотографии самолетов. В прихожей не висит реглан, потертый на плечах парашютными лямками. Вдова — в черном. Платье модное, пожалуй, даже чересчур. Как и прежде она норовит сунуть ручку для целования. Друг — целует, а я делаю вид, что не понял жеста. Вдова произносит какие-то выпренные слова благодар-

ности за память, за верность и еще за что-то и тут же начинает знакомить с теми, кого мы прежде не знали. В ее исполнении это представление звучит диковато: заслуженный деятель... потом — генерал-лейтенант... следом — народный... и так далее, и так далее. Мне совсем не к месту делается вдруг смешно. Вспоминаю знаменитую аэродромную байку, пользующуюся неизменным успехом во время банка. Андрею Николаевичу Туполеву принесли на подпись какую-то челобитную. Просьба была сформулирована четко и заняла всего пять строк машинописного текста, а дальше в колонке, растянутой на половину страницы, следовали:

Действительный член Академии наук СССР

Лауреат...

Заслуженный деятель...

Герой...

и прочая, и прочая...

Старик хмыкнул, прибавил к перечню всех своих должностей и званий: «И Алешин папа». После чего расписался и без комментариев вернул петицию служивому подхалиму.

Да-а, вспомнилось, наверное и не к месту, а может — в самый раз... По новомодному обычаю к столу не приглашали. Фуршет! Как у людей. Народу пришло больше, чем можно было ожидать. Помнят люди? Или набежали на дармовую выпивку? Не хочется думать о пришедших хуже, чем они того стоят, но судя по тому, как рвутся к закускам, как торопятся толкать тосты... нет, не буду, извините.

Через час сделалось душно, говорили все сразу, понять что-нибудь было затруднительно, и я не понял, почему вдова стала уверять каких-то незнакомых мне людей, что ее муж никогда не выражался, «даже черного слова от него никто не слышала», не говоря уже о большем. Подумал: ничего себе заливает! Это кто не выражался?! Наш знаменитый матерщинник и сквернослов, царствие ему небесное. И тут услышал голос моего друга:

— Но не станете же вы утверждать, Лилия Алексеевна, что в жизни не бывает ситуаций, когда без крепкого слова просто невозможно обойтись?

Мадам поиграла пальцами, оседланными дорогими кольцами, изобразила некоторое смущение и задумчиво изрекла:

— Готова держать пари на что угодно, что вы не сумеете привести ни единого убедительного примера в защиту своего сомнительного утверждения.

— А если смогу?

— Тогда потребуете, чего пожелаете, что вам вздумается...

- Идет!

И тут все услышали, как под конец войны моему другу довелось полетать на трофейном Me-109. Чужой истребитель, кстати сказать, ему понравился, в первую очередь простотой управления. Учитывая это обстоятельство, он вызвался произвести на этом аппарате разведку аэродрома противника. Командование долго не соглашалось, выдвигая при этом длинный ряд вполне разумных возражений, но когда приперло — немцы начали перебазирование своих летных частей по всему фронту — ему сказали: "Лети, валяй, — и трогательно добавили: — Только осторожно!" — Слетал я осторожно, над их летными полями проходил совсем низко, чтобы основательно разглядеть, какая там обстановка. В «своего» они либо не стреляли вовсе, либо открывали огонь с таким опозданием, что не могли уже попасть. Постепенно я совсем успокоился, понял — разведка удалась, можно рвать когти домой. Не успел я пересечь линию фронта, как мне вlepили наши. От души! Деваться некуда, пришлось садиться на вынужденную. Шасси не выпускал, приткнулся на полянке рядышком с зенитчиками. Из кабины вылезти не дали — вытащили! И пошли в рукопашную. Я кричу: ребята, я же свой! А они: вот, сука, по-нашему соображает и погони нацепил нашенские..." Тут я понял: пропал. Забьют до смерти. И ненависть эта мне понятна — у скольких родители, жены, ребятки под оккупантами сгнули... И ведь на своей земле пропали. Но я же не виноват в их беде! Мне тоже, как им, жить охота. Вот и перешел я на великий наш матерный лексикон. — Здесь мой друг выдержал паузу и спросил у хозяйки дома: — Прикажете цитировать? — Не получив, однако, прямого указания как быть, он элегантно

симпровизировал: — Стоило рывкнуть «а ... вашу мать телеграфным столбом до печенки», как в пехоте сразу нашелся сообразительный человек: «Ребята, он правда наш, немцу так не придумать!» Ну, что скажете, Лидия Алексеевна, убедительно?

Вдова сложила губки бантиком и призналась — проиграла.

Публика, понятно, заинтересовалась — что он требует с проигравшей? Он попросил уважаемую публику засесть время, Лидию Алексеевну же удалиться с ним ровно на пять минут.

Несколько позже я поинтересовался: что можно было успеть за каких-то пять минут? Он только хмыкнул:

— Хвостика я не обнаружил, по картер она мне свой в самом натуральном виде предъявила! Чтоб не выпендривалась и не строила из себя целку».

13

Есть такая особая порода людей, что до старости существует под полудетскими именами, замечали, наверное, этот — дедушка Лека, дядя Шурик или тетя Ната? Уже не могу сказать почему не пристает к ним имя с отчеством, хотя в анкетах отделов кадров они, естественно, числятся Львом Эдуардовичем, Александром Владимировичем или Наталией Максимовной, например. В орбите нашего с другом вращения мелькал такой Колянчик или Митюша — не суть. Этого мастера разговорного жанра было забавно слушать, его околотературная принадлежность плюс причастность к изобразительному искусству, плюс неистощимая энергия, направленная на добывание сплетен — кто с кем, кто — кого, где и когда — делали Колянчика или Митюшу постоянным центром внимания в случайной компании, таким массовиком-затейником экстра класса.

Откровенно говоря, сначала он меня раздражал своей неумной говорливостью. Позже начал удивлять: эрудиция, память, дар импровизации — этого у него было не отнять. Как случилось, я и не заметил — стал приятельствовать с Ко-

ляничком. Пожалуй, что уж греха таить, не совсем бескорыстно даже: около него я пополнял довольно скудное свое образование, нахватывался сведений для дела не очень и нужных, но обладать которыми было приятно. Ну, к примеру, что мне — долги Пушкина, в том числе и по счетам за гусиную печенку, а знать стоило, чтобы при случае козырнуть эрудицией, пустить пыль в глаза ребятам, хотя бы во время очередного предстартового банка...

Что бы ни произошло со временем, много позже, сегодня я не смею бросить тень на отношения с Колянчиком или Митюшей, растянувшиеся на добрый десяток лет. Наверное, это ошибка — формировать среду общения по признакам профессиональной принадлежности или, ориентируясь только на общее увлечение, скажем, преферансом, или, допустим, коллекционированием модных дисков, равно как и на устаревшее собрание почтовых марок. Среда общения непременно должна отличаться разнообразием. Тут, как в карточной колоде, помимо четырех тузов, четырех королей, помимо пик, треф, червей и бубен, весьма желателен джокер, способный заменить любую карту и резко повернуть весь ход игры. В какой-то момент мне начало казаться, будто Колянчик и есть джокер в нашей компании. Что очаровало и покорило меня? В первую очередь — универсальность и, конечно, искренность, в которую трудно было не поверить.

Внезапно «джокер» исчез. Был, был среди нас, с нами и пропал. Стороной узнал — покинул он Россию, уехал, ни с кем не простившись, слова никому не сказав и адреса не оставив. Конечно, он не первый и, наверняка, не последний. Судить его не смею: человек вправе выбирать себе страну, язык, народ, соседей по собственному усмотрению. И вообще я очень далек от хрестоматийного сюсюканья — березки, перелесочки, речка твоего детства, закаты и восходы над милым сердцу селом — это, мол, и есть Родина, да еще с большой буквы. На мой взгляд родина определяется прежде всего кругом общения с себе подобными, в котором формируются твои взгляды на преданность, честность, на женщину, на семью, на содружество людей, наконец, на мир в

целом. Патриотизм сегодня действительно требует любить планету Земля, пока мы ее еще не до конца изуродовали, не развалили, а уж потом умиляться березками или елочками, каштанами или кактусами...

Так вот, «джокер» Россию покинул, тихо смылся, слинял, как говорят молодые. И когда мой главный друг поинтересовался, нет ли у меня каких-нибудь сведений о Колничке или Митюнчике, я сказал — нет и не будет:

— Предательства не прощаю, он для меня кончился.

— Ты не прав, старикашка! Уехать из страны еще не предательство...

Перебив его, я полез в спор. Доказывал другу, что «джокер» предал не страду, а нас — товарищей, друзей, приятелей и не отъездом, как таковым; а *тайным* своим отбытием. Это — подлость, смотаться молчком, ничего не сказав тем, кто тебе доверял. Согласись, подлость имеет множество нюансов и нельзя сводить все к таким, застрявшим в зубах понятиям, как передача секретов противнику или тайная измена жене. Отказав в доверии добрым друзьям, человек, на мой взгляд, совершает предательство. И будем называть вещи своими именами, он — подлец.

— Допустим, а какие еще разновидности подлости тебе известны? — поинтересовался мой главный Друг, и по тону его вопроса я понял — он готовится к контратаке — Пожалуйста, коротко, конкретно и если можешь на голом, так сказать, примере.

— Это было в Сухуми, при мне. Прилетает большой любитель охоты. Маршал! К его прибытию местные отловили медведя, приковали цепью на взгорке. И этот подлец-охотник расстрелял мишку с вертолета. А выделанная шкура в качестве трофея была уже приготовлена, ее содрали с другого медведя. Можешь исповедовать любую мораль, все равно преступления против офицерской чести тут невозможно не усмотреть. И никакими погонами подлость не прикроешь.

Кажется, я сам того не заметив, вышел на «критический угол» атаки.

— Скажи, а ты можешь держать за порядочных боссов, которые охотятся на прирученных лосей в закрытых охотохозяйствах? Это же все равно, что стрелять по коровам... Подлость многолика. Она бродит тихой сапой повсюду, прячется и настигает нас внезапно, Если я завтра убьюсь на взлете из-за отказа двигателя, а в приказе объявят, что катастрофа произошла по вине летчика, нарушившего правила техники пилотирования, он потерял скорость и сорвался в штопор, это будет тоже подлость, возможно, даже коллективная.

Нет, мой друг не съязвил, как я все время ожидал, он произнес задумчиво, как-то примирительно:

— Идеалист ты, хочешь, чтобы все жили по совести.

— Конечно, хочу, хотя тут далеко не все просто. Суди сам — на мое замечание, если не воспитывать детей по совести, добра не жди. Сергей Владимирович Образцов отреагировал моментально: «Позвольте, о чьей совести вы говорите?» Я даже растерялся, разве не ясно — о совести тех, кто воспитывает, о моей в том числе... «Но друг мой, совесть так легко уговорить поступиться принципами, — не без некоторого ехидства заметил мой знаменитый собеседник, — совесть и в хорошем человеке легко может задремать... «И что же в таком случае надо делать?» — не выдержал я. Образцов предложил ориентироваться не столько на свою совесть, сколько прикидывать в уме, а как бы поступил в данной ситуации герой, кумир, учитель, тот, кому человек доверяет, в которого верит...

— И с кем же, старикашка, ты держишь теперь совет в затруднительные моменты? Я серьезно спрашиваю, дело в том, что такая возможность мне просто никогда не приходила в голову.

— В делах житейских, стараюсь представить, как бы повела себя моя мама, что сказала или сделала б, а когда возникают проблемы, так сказать, профессионального характера, мысленно обращаюсь чаще всего к Чкалову...

— Неужели на тебя все еще действует магия слов — великий летчик нашего времени? Пилот номер один! Мне довелось немного знать Чкалова. Валерий Павлович был летчиком божьей милостью, и тут уверен, двух мнений быть не

может, а вот присвоение ему номера первого, как, впрочем, и любому другому претенденту, принять не могу, в этом есть что-то унижительное... Раз этот — первый, то должен быть — второй и — следующий кто-то, по такой логике окажется двадцать пятым, а кто-то и пятьсот десятым, вплоть до последнего... Боюсь, присвоение бирок — будь то «гений», «талант», «подлец», «предатель» — не украсят нашей жизни. Лучше не надо никаких номеров.

14

Совсем недавно мне попало газетное сообщение — некий общественный комитет, «занимающийся проблемами литературы» и состоящий из писателей разных стран, постановил признать лучшим писателем уходящего века Джойса, а самой выдающейся книгой — его «Улиса».

Первая мысль — а друга моего больше нет, не с кем продолжить разговор о пронумерованных и выстроенных по ранжиру гениях. Конечно, я всего только старый пилотяга, ни на какую художественную утонченность претендовать не смет, может исключительно от собственной серости я трижды принимался за «Улиса» и ни разу не осилил. Еще «джокер» до своего отъезда из России пытался мне внушить, что «Джойс — первооткрыватель совершенно особого стиля. «Улис» — это поток сознания, свободно брошенный па бумагу, — говорил мастер разговорного жанра, — стоит подчиниться ему, не вдаваясь в сюжетные подробности, и ты такое в себе откроешь, что ахнешь!» Но как я ни старался погрузиться в волшебный поток, так и не ахнул...

Теперь думаю, а как бы мой покойный друг отреагировал на эту международную катавасию с назначением лучшего писателя мира, прозаика века номер один? Едва ли бы он пришел в восторг. Припоминаю — он ведь, когда еще не потащился, как говорит моя внучка, от «треугольной груши». Сказал что-то такое: я за простоту, если даже многие считают, что она хуже воровства». Впрочем единого взгляда на

литературу у нас никогда не было. Поэтому спорить с ним было всегда интересно и часто — поучительно.

В далеком детстве я читать не любил. Виноваты в этом, как ни горько сознавать, мои гуманные родители. Меня зря не пороли, не ставили по пустякам в угол, а наказывали Марком Твенем. «Марш на табурет и читать вслух — две, три, а в случае более тяжкого проступка и все пять страниц, чаще всего из «Тома Сойера».

Чего добивались мои родители, сказать затрудняюсь, а вот чего достигли, могу сообщить откровенно — я на долгие годы возненавидел и Тома Сойера, и Марка Твена, и самочтение!. Когда двадцатилетним уже, сидя на боевом дежурстве в тесной кабине И-16, я откровенно ржал над книгой, впервые осознанно читая это лучшее произведение Марка Твена, мой деликатный механик спросил с осторожностью:

— Командир, неужели ты раньше не читал Марка Твена? И я ответил ему с полной искренностью:

— Хуже! Читал... много раз читал, — и рассказал, как дело было.

В чтение я втягивался медленно и долго, очевидно, из-за упущенного времени невзлюбил сказки, не увлекся приключенческой литературой, повзрослев, весьма скоро отвернулся от детективной стряпни — стало жалко времени. Теперь могу сказать — чтение может быть великим источником радости, даже оглушающим счастьем, если оно совершается без насилия, не по обязательной школьной программе, если ты не рассчитываешь загодя: читаю потому, что зададут сочинение на идиотскую тему вроде «Образ Татьяны Лариной, женщины своей эпохи» или «Типичные черты Анны Карениной, как выразительницы...»

Многие годы охотнее всего читал — и вам желаю! — дневники знаменитых путешественников, увлеченно листал отчеты полярных экспедиций, морские лоции особенно испещренные капитанскими пометками на полях. Эти вовсе не художественные книги отличаются предметностью, строгим изложением сути, той самой краткостью, что хоть и дав-

но провозглашена сестрой таланта, но не давалась почти никому — даже официальным классикам.

Как всякого читающего человека, меня время от времени спрашивали, кто мой любимый писатель, отвечал далеко не однозначно, но всегда предварял ответ таким замечанием: любимым, может быть в моем представлении, малиновое варенье или маринованные огурчики, гречневая каша со шкварками или шашлык. Писатель, книга требуют иных оценок — определеннее и глубже. Случалось слышать: ну, ладно, предположим, ты прав, тогда скажи, кто же самый значительный, самый авторитетный по твоим меркам прозаик? Для кого? — интересовался я. Думаю, каждый отдельный читатель вправе выбрать своего самого привлекательного, самого увлекающего, самого задушевного и прочего, и прочего писателя. Именно — самого и непременно для него. Это первое, а второе, со временем привязанность твоя вполне может измениться, сменить ориентир. Только очень ограниченные люди, как замечал и замечаю, охотно похваляются тем, что ни при каких обстоятельствах не изменяют своих мнений и убеждений, едва ли этакая железобетонность в состоянии украсить личность, пытающуюся не замечать, как видоизменяется сама жизнь, как возникают новые обстоятельства, как отмирают одни ценности и нарождаются другие. Только динамизм — знак жизни, всякая статика — смертельна.

В молодые годы меня увлекала проза Лермонтова. Никак не мог понять — как такому молодому автору удалось найти ключ ко всему им созданному, вся его проза отличается редкой простотой, немногословностью, в ней полностью отсутствуют иностранные слова, но это еще не все. Читая, ты в и д и ш ь изложенное. Тут нет оговорки: проза Лермонтова зрима, может быть поэтому ее воспринимаешь не только мозгом, но и душой...

Какое-то время я прикипел к Грину, следом — к Паустовскому, но это продолжалось недолго. Потолкавшись в реальной жизни, узнав горький привкус ее и вовсе не ароматичные запахи сопровождения, я как-то в одночасье постиг — и со-

лью, и сахаром, равно как перцем и прочими пряностями, — писатель должен пользоваться очень осторожно!

Слава богу, я ни в какой мере не причастен к литературной критике. Почему— слава богу? Законный вопрос. Отвечаю. Уважаемый мною, как никто. Чехов полагал - критики те же поводыря, что только мешают лошадям пахать землю. Не сомневаюсь — тут не место заниматься литературно-критической самодеятельностью. Но высказать свое отношение к еще одному писателю я должен непременно.

Для меня *надо всеми* писателями нашего уходящего века еще где-то в сороковые годы ... взошла и по сей день сверкает звезда Эрнеста Хемингуэя. Повторяю — *для меня*! Другие вполне не могут относиться к нему иначе, это будет фактом их биографии. А чтобы вам было легче оценить мою точку зрения, попытаюсь сейчас перечислить *чего в этом писателе безусловно нет*. Прочтя собрание его сочинений насквозь, как бы вы не относились к автору, будете вынуждены констатировать — ханжества здесь ровно ноль! Сравните с многими другими, в том числе с признанными великими, с гениями-классиками... Диалоги в его прозе не содержат ни грамма фальши.

Сдержанность в описаниях природы не позволяет автору «подсахарить» самый необыкновенный закат или бесподобное очарование тропических джунглей. Нет у Хемингуэя стремления и понравиться читателю, что называется влистит нам с вами, а ведь мало кто из пишущих, хоть раз не погрешил бы этим. Нет у него и попытки толковать о чем-то, в чем он мало смыслит или не смыслит вовсе, проще сказать — нет в его книгах не только развесистой, а даже штучной клюквы... Вот уже шестьдесят лет я читаю Хемингуэя, читаю снова и снова и каждый раз ловлю себя на мысли, что присутствую в парижском кафе, качу по испанской дороге, глотаю африканскую пыль, дрожу на океанском предрасветном ветру. Он один незаметно, я бы даже сказал, волшеббно вводит меня в мир своих героев, превращает не в соглядатая, а в участника их жизней...

И что с того— было время, когда Хемингуэя ругали и даже запрещали в России, потом, будто одумавшись, стали

превозносить, теперь вот какой-то литературный комитет, не нашел ему достойного места в литературе двадцатого века, — ну и что, какое это все может иметь значение, если наверняка не меня одного он взял в полон, затронул душу. И это при том, что я не любитель боя быков, не увлекаюсь никакой охотой, очень скромно употребляю спиртное — все это сущие мелочи в сравнении с огромностью его профессионального таланта. Я по-прежнему думаю: не надо строить современников по ранжиру, не надо никому присваивать № 1, а вот знать, кто твой герой, твой, если угодно «бог», не только желательно, но совершенно необходимо. И пусть совесть каждого обращается к нему не столько с молитвой, сколько за советом.

15

Не однажды жена допрашивала меня с пристрастием — почему, ну почему все герои твоего несравненного Хемингуэя, только к ним привяжешься, прикипишь душой, непременно погибают? Ведь все концы в его произведениях непременно плохие, почему? Не так оно просто отвечать за автора. Думаю, писателем руководила лишь правда жизни и ничего более — человек смертен, и тот, кто нами ведает, не выдумал альтернативного варианта существования на планете Земля. Стоит ли возражать против такой данности? Едва ли. Верно, смириться с неизбежностью смерти бывает не просто, особенно в детстве. Помню, как ребенком я просыпался в холодном поту, скованный мерзким, липучим страхом и думал, думал, думал, вглядываясь в ночную черноту — как это так, как это может случиться, что меня вдруг не станет? Совсем? Навсегда?

С годами ночные ужасы отступили, не исчезли — приутихли, стушевались. Видать, природа позаботилась — человек не смог бы исполнять своего земного предназначения в постоянном оцепенении от черных мыслей.

И странное дело, стоило только приобщиться к авиации, казалось бы, приблизиться к возможности закончить брэнное свое существование задолго до старости, как страхи

ушли куда-то далеко в сторону, провалились вглубь сознания. А ведь пережить пришлось такого...

На авиационном празднике в Тушино парашютист покидает борт У-2 и падает, падает, падает, не раскрывая парашюта, пока не впечатывается в землю. Кошмарный мокрый шлепок — и нет человека, а праздник продолжается...

Годы спустя выруливаю на взлетную полосу. Мой грациозный истребитель Ла-15 чуть-чуть пританцовывает на бетоне, когда я вдруг вижу — окутанный черным дымом к земле валится четырехдвигательный туполевский корабль, видно — пилот тянет из последнего, пытаясь сесть поперек аэродрома, но не судьба — машина под углом втыкается в землю, и костер разгорается в полную силу. А в это время диспетчер запрашивает по радию: «Чего встал? Давай па ВПП! Задерживаешь работу». Казалось бы, так с чего бы убавиться страху? А если еще вспомнить...

Забайкалье. Зима. Морозы дикие. Летаем (и это в открытых кабинах) до температуры минус пятьдесят градусов! В такие дни один из наших ребят, срочно ввопившихся в строй, сломал руку в спортзале. Полковой врач запаниковал и настаивал на немедленной эвакуации пострадавшего в госпиталь. Погода неважная. Бездорожье. До госпиталя километров сто с хвостиком. Командир эскадрилий принимает решение лететь на УТИ-4, двухместном учебно-тренировочном истребителе, родном брате И-16. Командир летит сам. Радио средств на борту никаких. 1941 год.

До госпиталя долетел благополучно, пострадавшего сдал с рук на руки госпитальным врачам. Примерно через час вылетел — телеграфное подтверждение на сей счет пришло, а он не прилетел. И пурга ко всему еще поднялась в атаку, и видимости почти никакой. Ждали, искали, весь его маршрут туда и обратно прошли на лыжах... лишь весной, когда снег немного осел, обнаружили на границе собственного аэродрома торчащий над блестящим настом темно-зеленый кончик кия. Принялись копать. Прежде, чем освободили почти целую машину, отрыли голову командира, отделенную от туловища.

Такой опыт вроде бы должен нагнать страха. Но нет... Почему же? Долго и много думал над этим, прежде, чем, кажется, понял. Человек летающий тем и отличается от пешехода, что ему дано постоянно преодолевать смерть, если можно так сказать, убивать костлявую, душить ее собственными руками. Ты — победитель, понятно, пока жив, и в этой профессиональной способности одерживать верх над смертью кроются корни нашего оптимизма. Не знаю, кто первым доказал: летчики не погибают, они, случается, не возвращаются из полета, но в одном не сомневаюсь, он был настоящим пилотягой, преданным нашему ремеслу.

К сожалению, с очень большим опозданием мне довелось близко узнать одного из заслуженнейших пилотов-полярников, как он сам себя иронически именовал, «окрыленного крестьянского сына». Был он не прост, умел себя подать, держался строго и с достоинством. Обращало на себя его медно-бурое и в зиму и в лето всегда обветренное лицо. Много лет он жил Арктикой, Антарктидой и снова Арктикой. Летал практически на всем, что только могло держаться за воздух. Когда же его списали с летной работы врачи, старательно пытался описать свою жизнь, чтобы молодые могли воспользоваться его опытом, познакомиться с его жизнью, приключениями и непременно — мыслями и переживаниями, порожденными высокими широтами.

Летая над арктическими просторами своего родного Севера, он постоянно видел серые прямоугольники барачных бараков, барачных бараков, барачных бараков... По долгу службы ему довелось не год и не два провести над ГУЛАГОМ. С людьми, что принадлежали этой страшной стране, встречался не часто, но всякий раз после такой встречи долго не мог успокоиться. «Понимаешь, — говорил он мне, — в существование врагов народа я тогда верил, их злокозненность меня пугала, но не мог понять, откуда их столько, почему — бараки, бараки, бараки, бараки полные несогласных, недовольных, вредивших, отказывающихся перетерпеть наши трудности?»

Мы сдружились не в одночасье, но когда пригляделись, причувствовались, ощутили себя вроде бы из одного экипажа. Помню, он спросил однажды:

— Ты можешь мне ответить, где все-таки случился прокол? Ведь изначальные идеи, на которых мы росли, были так прекрасны... или ты не согласен?

— Скажи, социализм — это когда от каждого по способностям и каждому — по труду. Так?

— Ну-у, так.

— А коммунизм — это когда от каждого по способностям, но каждому — по потребностям? Так?

— Ну-у... и что тебе не нравится в такой постановке вопроса?

— А чем ты станешь измерять эти самые потребности? Как? И неужели тебе никогда не приходило в голову, что у проходимцев, прохиндеев и чистопородных подлецов потребности всегда выше, чем у людей совестливых?

Мы много спорили, никогда не ссорясь, стараясь понять друг друга, людей, события, правильно оценить обстоятельства. Его сын, человек некоммунистической ориентации, как-то сказал отцу: «Придет время и такие, как ты, правверные будут на столбах висеть». Он сильно переживал такое. От сына легко ли услышать?

Заслуженный полярник испытывал тревожную потребность оправдать свое существование не только тысячами ледовых посадок, сотней боевых вылетов в тыл противника, безупречной пилотской службой, но еще и пониманием жизни, во имя которой безропотно трудился год за годом. И это давалось ему с трудом.

Наше интенсивное сближение еще продолжалось, когда он, случалось, пропадал надолго. Сначала я беспокоился, потом он пояснил — рецидив Арктики, время от времени испытываю потребность в уединении. Забираюсь на подмосковную дачку и какое-то время избегаю всяких встреч. Когда декабрьским вечером прозвенел телефон, я никак не ожидал беды.

— С приближающимся Новым годом! — услышал я его приглушенный голос, как мне показалось, звучавший из невероятной дали.

— Откуда ты говоришь?

— Да из больницы, прихватило...

— Подожди.., давай координаты, я завтра приеду.

— Не суетись. Ничего не надо. Желая тебе жизни, а я через два-три дня помру. — И прежде, чем я нашелся, что сказать, он закончил: — Я хорошо погулял на этом празднике, пора и честь знать. Прощай!

Есть же настоящие люди на нашем свете.

Жить умеют не суетясь, умирать не кокетничая, они насчат не столько словами, сколько собственным примером.

16

Сначала коротенький пролог. В свое время был у меня, как говорится, несколько затянувшийся, лениво текущий роман с чужой авиационной женой. Мой друг характеризовал эту даму сердца так: а ничего себе, канашка! И так уж получилось, когда ее муж вернулся из затянувшейся заграникомандировки, я оказался в положении друга дома. По молодости лет мне льстило его расположение и привязанность детей, сказывалось, наверное, влияние французской литературы. И вот приезжаю однажды, как было договорено, и узнаю — хозяевам невозможно не уйти из дома: сослуживец пожалован полковником и, что еще важнее, отмечает новоселье. Обижаться не па что: непредвиденные обстоятельства у кого не случаются, и я готов был тут же отработать полный назад. Но и жена и муж решительно воспротивились: пойдешь с нами.

— Да что я попрусь в полковничье общество? Как я буду там выглядеть в тощих лейтенантских погонах, среди совершенно незнакомых людей?

— Можешь надеть мой штатский костюм, — предложил муж, — если тебя смущают погоны...

— Не торгуйся, ступай в спальню, переодевайся, — распорядилась жена, — ты прекрасно знаешь, я не люблю опаздывать.

Короче говоря, я подчинился.

На новоселье собралась большая компания и, когда мы, немного запоздав, появились в обществе, разогрев уже на-

чался — тихо позванивали рюмки, временами раздавались подвизгивающие смешки милых дам. Словом, все шло, как это обычно бывает в офицерской компании.

Едва очутившись в незнаком доме, я заметил — надо всем сборищем возвышается могучий человек-гора в новеньком генеральском мундире, густо увешанном орденами и медалями.

Прошло совсем немного времени. Шум заметно усилился. С разогревом покончили, началась раскрутка, хозяин дома врубил оглушительную музыку, кто-то порывался танцевать. Не скажу, что вся эта кутерьма доставляла мне большое удовольствие, но сбежать я не мог, как и куда уй-дешь в чужом костюме? К тому же и дама сердца успела шепнуть:

— Терпи, мы долго тут не пробудем, очень шумно и пьяно идет, а я этого не люблю.

Почти следом замечаю — генерал вроде бы мне делает знаки из коридора — подойди, как я понял. Ни сном, ни духом не ведая, на что я понадобился, иду. Он тихо так, почти шепотом спрашивает:

— Рыжую курву в зеленых шелках наблюдаешь? Поработай клоуном, Петя, выручи! Эта курва — моя жена... надо ее отвлечь, чтоб не шипела. Она на молодых падкая, Петя...

Почему он окрестил меня Петей, ума не приложу... На брудершафт мы не пили — точно. С какой стати мне развлекать его жену?..

— Она на самом деле твоя жена, Петя? И до какого уровня ты позволяешь мне опускаться, Петя? Клоуны любят терять штаны по ходу дела.

Он смотрит на меня с нескрываемым изумлением и говорит:

— Однако, ты нахал крупного калибра и веселый малый, откуда ты такой взялся?

— Откуда все берутся, Петя... просто мы почему-то быстро забываем об этом.

Генерал хлопает меня по плечу, одобрительно и сильно припечатывает своей тяжелой лапищей:

— Давай, действуй! А я пошел...

Запять рыжую в зеленой упаковке было бы не так уж, на-
верное, трудно, если б не присутствие дамы сердца, я знал —
она наблюдательна, она вспыльчива и ревнива, к тому же,
кажется, давно дружит со своей соседкой-генеральшей.
Пришлось работать на два фронта — веселить, развлекать и
отвлекать. При этом мне почему-то грустно вовсе не по душе
навязанная роль клоуна, а что делать, когда обстоятельства
снова оказались сильнее меня. Не надо переодеваться в
штатское, не надо было тащиться в незнакомый дом, тем
более не следовало принимать предложение «Петя»... А что?
Послал бы его в задницу: какой я тебе клоун! — и дело с кон-
цом. Оробел перед золотым погоном...

Как бы все могло пойти дальше, сказать трудно, если бы
не обнаружилось - генерал-то исчез.

— А Петя где? — (правда забавно, его на самом деле зва-
ли Петром) — спросила жалобно супруга и ужасно развол-
новалась. — Ведь глаз с него не сводила...

Кинулись туда, кинулись сюда — нет. Шинель на вешал-
ке, папаха — тоже. А самого, как говорится, и след простыл.
Кому-то пришло в голову глянуть на лестницу. Чудеса! На
площадке перед дверью обнаружился сперва один, потом
другой орден «Крайнего Знамени», сорванные с парадных
колодок этажом ниже валялась медаль «За отвагу» и орден
Ленина, видать, генерал за что-то зацепился орденской ко-
лодкой и растерял свои награды по дороге на улицу. Но
дальше следы терялись, куда и зачем он шел, оставалось за-
гадкой.

Все разговоры в доме разом закрутились вокруг бегства
самого высокого гостя. Его рыжая жена перестала всхлипы-
вать, когда все одновременно услышали странный звук —
казалось за закрытыми дверьми тихо рычала большая соба-
ка. Пошли на звук и обнаружили — в ванной, неловко скрю-
чившись, тяжело всхрапывая, спит генерал Петя. Ему тесно
и, наверняка, чертовски холодно: он заполнил ванну чуть
больше, чем на половину, вода остыла, а он — в полном па-
раде, включая лаковые сапоги.

С превеликим трудом извлекли грузное тело, мешая друг другу, долго приводили «Петю» в чувство, но мне в первую очередь запомнилось не это, а как генеральша без устали повторяла:

— Ну, что, что за страсть такая напиваться до бесчувствия?! Давеча приехал с дачи, оба крыла помяты. Что такое? Молчит. Потом выяснилось, он вместо ворот в калитку толкался — ма-ши-ной! Ну, что это за страсть такая, что за дикость?! И познакомиться с его жизнью, завтра будет возмущаться, будет меня ругать — вот головой ручаюсь! — почему его не тормознула... А куда сбегал, ни за что не скажет...

Странно, прошло время, и оттого гостевания ярче всего мне запомнилось, с каким недоуменным ожесточением проносила слово *страсть* зеленая генеральша. И я снова и снова пытался ответить себе, что же оно такое — страсть, почему столь нелепо звучало это слово в жалобе чужой жены.

Пожалуй, мне крупно не повезло в жизни, если я, сколько ни стараюсь, так и не могу вспомнить ни одного женского имени и сказать — вот с Вале́й, Мане́й, Олей или Зое́й я испытал это штормовое, сокрушающее полю чувство. Было всяко — хорошо, очень хорошо, замечательно, бесподобно, но до ощущения страстного обладания, еще чуть-чуть и — умру, подняться не довелось.

Хотя... только, пожалуйста, не смейтесь!

Это случилось восьмого марта. С закрытием лыжного сезона в том году почему-то припозднились, снег подтаял и заметно осел, лыжня сделалась — ни к черту. На старт вышли человек двести. Дистанция растянулась на пятнадцать километров, из них последние пять предстояло одолеть лесом. Долго колдовали над мазью. В конце концов пошли. Первые километры пять было еще терпимо, хотя снег и хватал за ноги, вроде примагничивал лыжи, и все-таки какое-то скольжение сохранялось, а потом — пригрело солнышко и караул!..

Тяну ноги, вода хлюпает, дыхание прерывается, становится все короче и все горячее, в ушах комариный звон чудится. И мысли зудят вредные: да брось ты... не можешь ведь больше... плюнь... Будь те соревнования с личным зачетом, я бы,

пожалуй, и бросил... И ничего бы, я это понимал, не случилось. Ну, не добрал каких-то сомнительных крошек славы, недополучил бы, допустим, какую-то памятную медаль, да плевать... Но я шел в команде. И как держатся ребята, растянувшиеся на дистанции, не знал. Брошу — подведу мужиков... Иди, сука, шевели ногами, пададь, иди... поносил я себя и медленно приближался к лесу. Подумал: та-ак, осталось пять. Если бы только я мог вообразить в этот момент, *какие* пять километров меня ждут. В лесу лежал наст, жесткий, как терка. Ледовыми кристалликами лыжи ободрало до основания, и крошка смазки не осталось на скользящей поверхности. Я отрывал лыжи от разбитой колеи и шлепал ими по бывшей лыжне. Я задыхался, умирал, теперь могу признаться — я плакал солеными слезами, затекавшими в рот, обжигавшими язык и еще плелся к финишу, хотя понимал — мучения мои бессмысленны, гонка проиграна. Где-то на повороте, перед самым выходом из леса вплотную к лыжне выбежал тренер, он сунул мне в рот здоровенный кусок лимона и прокричал вслед: «Хорошо идешь! Давай!»

И вот тут случилась. Кислый лимонный сок, соленые мои слезы, «давай» тренера непонятным образом соединились в нечто взрывчатое и оно рвануло, дрызнуло, ахнуло у меня глубоко в груди, — это открылось второе дыхание. Поздно, да, слишком поздно, но все-таки прорвалось, и я ожил. Только что умирал, ну, форменным образом готов был отдать концы и вот в порыве... чего?... в порыве дикой страсти вернулся к вылинявшему весеннему небу, к белой финишной прямой.

В тот окаянный день гонку закончили человек двадцать, остальных лыжня одолела, послала в нокаут. Я занял восьмое место, во это, клянусь, не имело никакого значения, по сравнению с испытанной атакой подлинной страсти; я понял: сделай все, что ты можешь, и считай — значит прожил *достаточно*. Не удивительно ли, почему лыжи подарили мне такое высокое чувство восторга. И когда потом особенно удавался пилотаж на И-16 ли, на Як-3 ли, на МиГ-15 ли, я

всегда вспоминал мартовскую разбитую лыжню, думал о «любвях» прошедших и надеялся — не все позади, раз я доподлинно знаю, что такое страсть!

17

Задание вроде проще некуда — взлететь, набрать три с половиной тысячи метров, пройти по треугольному маршруту и вернуться домой. В этом полете не требовалось даже строго соблюдать заданные режимы — скорость и высоту, вся соль задания была отдана в руки штурмана — ему предстояло колдовать с настройкой новой навигационной аппаратуры, переходить с одного канала связи на другой, пеленговаться, контролировать курсы. Словом, штурман работает, а я его катаю на старом, давно снятом с вооружения бомбардировщике, приспособленном под летающую лабораторию.

Тем удивительнее показалось, что перед самым вылетом меня отозвал в сторонку старый друг и сказал придушено конфиденциальным тоном заговорщика:

— Тебе известно, с кем полетишь? Учти, за человеком — восемьлет лагерей каторжного режима... удивительно, как он уцелел, еще удивительнее, что восстановился на летной работе. Он был в свое время одним из сильнейших навигаторов страны... Понимаешь? Поделикатнее держись, нервы у него сильно попорчены, заводится бедняга по каждому пустяку...

Слушая друга, я невольно представлял белые просторы Севера, загаженные серыми прямоугольниками арестантских бараков — так они смотрелись с высоты. И на ум шли кошмарные рассказы летчиков из полярки, припоминалась удивительная книга Владимова — «Верный Руслан»... Чего только не досталось на долю нашего поколения... С лучшими намерениям я направился в летную комнату, но обласкать штурмана добрым словом не удалось: он только-только ушел на стоянку.

Мы встретились у самолета. Грузнеющий, очень не молодой на вид армянин глянул на меня в упор своими большими, печальными глазами и коротко представился. Обме-

нялись рукопожатием и поднялись в кабину. Штурмана я пропустил в машину первым, и мне показалось, что он оценил этот крошечный знак уважения.

Этот вполне рутинный для меня полет проходил в молчании. Штурман был предельно занят аппаратурой и я не пытался отвлекать его. Перед каждым изломом маршрута, как и положено навигатору, он предупреждал меня: «Командир, внимание! Смена курса» — и называл, с каким показателем компаса следует топтать дальше. Облачность держалась кучевая, не очень мощная, и мы то ныряли в белую влажную муть, то выскакивали на голубой простор чистого неба. Признаюсь, я не слишком въедливо следил за пролетаемой местностью: во-первых, по заданию не требовалось выходить на какой-то *точечный, трудно опознаваемый ориентир*; во-вторых, сам по себе маршрут не отличался какой-либо особой сложностью в-третьих, на борту присутствовал знаменитый в прошлом штурман, и читать землю входило в круг его обязанностей. Говорю это без тени иронии, его — штурмана — знали и Военно-воздушные силы и Полярная Авиация, и Аэрофлот.

В таком раскрепощенном полете я мог думать, о чем мне заблагорассудится. И я стал вспоминать о времени, когда «пахал» инструктором учебно-тренировочного центра. Кого только не пришлось вывозить на новой материальной части, ставить, так сказать, в строй. Досталось учить и болгар. Славные они были ребята — сообразительные, до ужаса дисциплинированные, хотя и шустрые. Представляете, в первых полетах на спарке пытались даже честь отдавать, едва заслышав и поняв мою команду. Все бы ничего, да вот беда — качает слушатель головой из стороны в сторону, по-болгарски это означает — да, а по-нашему-то — нет, мотает сверху вниз — по-ихнему понимай — нет, а по-нашему, сами знаете, — да. Вот и гадай — понял меня слушатель или не понял? Перевел он с русского на болгарский или с болгарского на русский, когда и туда и сюда головой повертел. Но ничего, постепенно привыкли, точнее сказать, приспособились друг к другу и залетали мои шустрые мальчишки, как положено.

Было. Приятно вспомнить — ведь это я дал ребятишкам реактивные крылья. Горжусь — я! А лет через десять, прилетев в Софию, разыскал одного из своих «крестников». Оказалось, с истребителями он расстался, пересел на транспортные корабли, преуспел, выдвинулся, был допущен возить высокое начальство. Заметно заматерел парень, привык — перед ним двери открывают, но меня встретил с полным почтением — учитель, как никак, а в авиации на этот счет традиции строгие. Случилось, что его жена с дочкой были в отъезде, отдыхали, кажется, в Греции, поэтому он пригласил нас отобедать в аэропортовском ресторане. Усадив нас с женой в отдельном начальственном кабинете, сказал: извините, я на пять минут отлучусь, надо распорядиться... И сразу заколыхались двери — в кабинет поминутно заглядывали и тут же исчезали симпатичные молоденькие мордахи. Позже выяснилось — мой «крестник» был любимцем всей аэродромной обслуги, и официантки ринулись разглядывать учителя своего кумира, полагая, очевидно, увидеть этого авиационного дедушку с седой бородой и круглой лысиной. Кажется, девушки были сильно разочарованы, а я только тогда осознал, что разница в возрасте между мной и «крестником» никак не больше пяти-семи лет. Смена авиационных поколений идет куда быстрее, чем в обычных, земных ремеслах...

И тут я услышал глуховатый голос штурмана.

- Курс восемьдесят шесть, вертикальная пять в секунду, начали снижение, командир.

Точно исполнив штурманские указания, я глянул на землю — вправо посмотрел, влево и не сразу понял, где же именно мы находимся, то есть наше общее местоположение никаких сомнений не вызвало, а детальная ориентировка требовала уточнения. Вытаскиваю из-за голенища потрепанную карту миллионку, пробегаю взглядом вдоль реки, нахожу характерное пересечение шоссейной дороги и железки... та-ак, все ясно. До дому нам остается лететь минут шесть.

Точно в расчетное время приземляемся. К моему полнейшему удивлению штурман молча выбирается из кабины и, не произнеся ни слова, шагает прочь от самолета.

Немного позже, уже в летной комнате, на меня буквально набрасывается мой главный друг. Раздосадован он предельно:

— Ты сдурил, старикашка? Я же тебя специально проинструктировал, предупредил, человека щадить надо, восемь лет тюрюга — не фунт дыма! Вот уж не думал и не гадал, что ты такое отмочишь...

— А что случилось? — ничего не понимая спрашиваю я, — Чего такого непозволительного я сделал?

— Не прикидывайся наивняком! Ты вытащил на подходе к дому карту?

— Ну, вытащил, что же тут такого?

— Как что?! Человек решил — контролируешь точность его прокладки! У такого штурмана командир корабля должен спрашивать: где мы? И верить ему, а не ползать, как муха, по изжеванной миллионке и искать, куда он залетел...

— Слушай, мне ужасно обидно, я совсем ненароком обидел хорошего человека, я вовсе не представлял, что такое может быть... Что же теперь делать?

— Иди, извинись, он ведь переживаете. Ему наверняка метится — опять казнят недоверием... Пожалей старика.

— А что я ему окажу?

— Не знаю. Думай!

И я пошел разыскивать штурмана.

А ты баты, шли солдаты, шли солдаты на базар... не то! Старый барабанщик, старый барабанщик, старый барабанщик долго спал... не то!левой правой,левой правой марширует черт кудрявый, и тут поток мыслей, если только это были мысли, резко оборвался. Я увидел штурмана, пригорюнившись он сидел на садовой, в прошлом зеленой лавочке. Вид у него был отсутствующий.

— Приношу извинения, — сказал я громко, — и прошу учесть — семнадцать лет я летал исключительно на истребителях, сам себе штурман, сам себе радист, сам себе стрелок... Привык... Извините.

— А командиром на бомбере давно начал? — спрашивает штурман довольно миролюбиво.

— Сегодня был четвертый полет.

— Какой, какой? Четвертый? Знал бы, ей богу, не полетел с тобой, мне нельзя приключения на свою жопу искать, дочке второй годик только.

Вот тебе и старик — подумал я.

А он протянул мне руку:

— Подружим. Ничего... истребитель.

18

Лет, наверное, в сорок или чуть позже меня стало все чаще тянуть на воспоминания о далеком прошлом. И воспоминания эти делились на два сорта — одни были светлыми, они украшали минувшее, другие шли под отрицательным знаком. Почему-то те, что не украшали прошлое, представлялись более значительными, они требовали нового осмысления. Были и такие сцены из минувшего времени, что мне, взрослому человеку, никак не удавалось отнести к определенному сорту.

Мне, пятилетнему, когда память не была еще замусорена ни житейским опытом, ни обязательными уроками политграмоты, мама начала преподавать французский язык. Сама она, не получившая никакого педагогического образования, совершенно стихийно обратилась к так называемому, если не ошибаюсь, фонетическому методу: никакой грамматики, никакого алфавита даже, просто она говорила со мной исключительно на чужом языке, показывала на окружающие предметы и называла их французские имена, а еще в ход шли картинки в иллюстрированных детских книжках — это что? а это?.. Сколь научно оправдан был такой метод, сказать затрудняюсь, знаю только, что годам к семи я довольно бойко залопотал по-французски и должен был вот-вот приступить к освоению грамматики, когда случилась почти катастрофа — язык Лафонтена, Руссо, Вольтера... в нашей стране объявили дворянским и потому, естественно вредным пережитком. Надо было переключаться на немецкий, объявленный языком науки, передовой техники и таким образом языком будущего.

Меня покорно переключили. Французский стал забываться, угасать в еще неокрепшем мозгу и, кажется, совершенно изгладился в памяти. Так прошла, можно сказать, целая жизнь, когда я попал в Париж. Услыхав щебетание парижанок, ощутил тяжелейший приступ грусти — сколько же потеряно! С нашей делегацией работала очень милая переводчица. Была она не молода, явно не этуаль, но жизнерадостна и предельно остроумна. Что такое парижский шарм, словами не выразить, его надо ощутить... Ощувив, я набрался смелости и, учинив невероятное насилие над собственной памятью, произнес:

— Ву зет тре жантиль, мадам! Что должно было означать — вы очень симпатичны, мадам.

— О-о, оказывается вы говорите по-французски! Се манифик (это замечательно) - ободрила меня парижанка.

— Нон, же не парль па франсе, же парле кан же этэ пти (нет, я не говорю по-французски, я говорил, когда был маленьким)...

— Се бьен, мон ами, плю кураж... са ва! Кеске ву пуве дир анкор?

(Прекрасно, мой друг, смелее... Что вы можете сказать еще?)

— Ля канар, ля шваль, манже, буа (утка, лошадь, есть) - выпалил я весь жалкий запас, всплывавших из темных глубин слов, и вдруг:

— Же ву эм, ма шери! (Я люблю вас, моя дорогая!)

— О-ля-ля! Вы далеко пойдете. Еще?

— Же ве дормир авек ву (я хочу спать с вами) — окончательно расхрабрился я.

— И это вы запомнили в пять лет? Нет слов... Еще, пожалуйста.

— Ан кор эн фуа ма пти! (Еще раз, моя маленькая!).

— Бесподобно, — она зааплодировала. Вы вполне готовы покорить Париж.

К глубочайшему сожалению, Париж я не покорил, но уже много лет на каждый Новый год посылаю поздравления той милой переводчице.

Она столь высоко оценила мои нереализованные лингвистические способности — как забыть такое? А как оценить — плюсом или минусом — даже не знаю. Но все равно для меня важно и радостно сознавать — где-то в мире кто-то помнит о тебе, раз в год шлет свою улыбку и несколько добрых слов — на красивых открытках.

А еще и такое со мной было. Приплыл на старом сухогрузе в Египет. В судовую роль я был вписан в качестве дублера второго помощника капитана. Перед швартовкой в Суэце меня потребовал к себе мастер, так по-морскому величают капитанов, и распорядился:

— Сейчас на борт должен саннадзор явиться. Примешь на себя! Водка в холодильнике, по баночке икры и шпрот возьмешь на камбузе, кок знает, с этими суками по-другому каши не сваришь. Держи их в кают-компании сколько сможешь, засерай мозги, чтобы меньше по углам нюхали. Давай.

Английского я не знаю. Единственное, что сумел проблеять темному на лицо доктору, когда он поднялся с катера на наш борт:

— Ай сник ноу инглиш, ай сник литл-литл фрэнч, — И почему мне пришло в голову упомянуть французский, сам не знаю, я поспешил поправиться — же парль франсе тремаль, альман шпрехе ияфиль бессер... Доктор добродушно рассмеялся и ответил по-немецки:

— Аусгецейхнет, прима! Альзо вир верден дойч шпрехеи. (Отлично, превосходно. Значит будем разговаривать по-немецки).

Невзирая на адскую жару, мы пили мгновенно нагрешуюся на солнце гадостную русскую водку одесского разлива, вели неспешную беседу на всех языках одновременно. Мне представляется, что доктор великолепно оценивал ситуацию и давно уже привык к такому стилю общения. В соответствующий момент он, не выходя из кают-компания, ничего не вынюхивая, как выразился мастер, подписал нужные бумаги, прихлопнул печать и стал прощаться. Вот тут-то он и приложил меня.

— У нас на Востоке говорят: тот, кто говорит на одном языке — человек, если владеешь двумя языками — два раза человек... Понимаешь? Я, — он ударил себя кулаком в грудь, — четыре с половиной раза человек, — и, загибая пальцы с наманикюренными ногтями, стал перечислять, — арабский — раз, английский — два, французский — три, немецкий — четыре и все остальные по чуть-чуть. А ты?

— Русский — раз, — сказал я, пряча обиду, — немецкий, будем считать, два, французский — еще половинку прибавим, матерный — три. Вот так, доктор.

Мы расстались самым дружеским образом.

Л я до сих пор горюю — ну, почему, почему не использовал имевшиеся возможности и не удосужился как следует выучить пи одного иностранного языка? Не считайте, что жалуюсь, хочу на моем примере подсказать вам: учите языки...

Ох, вспомнил, к слову пришлось. Шла война во Вьетнаме, наши летчики, оказывавшие интернациональную помощь бойцам Хо-Ши-мина, привезли с той войны такой анекдот. Наш вырвался из американского плена. «Ну, как там было?» — спрашивают его ребята. А он: «Учите английский!» И снова: «Учите английский». И опять. «Да что ты заладил?» «А знаете, как американцы за материальную часть строго спрашивают? И так бьют, так бьют... Учите английский, ребята!»

Жизнь убеждает — лишнего образования не бывает. К сожалению, я это понял с опозданием. Впрочем, чему удивляться. Когда я поступал в военную школу пилотов, в довоенные еще годы, нас, персон со средним образованием, было четверо на двести двенадцать. В первом наборе школы летчиков-испытателей министерства авиационной промышленности таких грамотных оказалось двадцать из двадцати, с десятилеткой за плечами. А спустя пятьдесят лет в эту школу принимали исключительно летчиков-инженеров, закончивших институт или академию.

По нынешним временам даже самого высокого класса пилоты ринулись получать допуски к заграничным перелетам. И что же услышали? Учите английский, мальчики, даже если вы дожили до седых волос.

Набегают годы, и с ними множатся сомнения — что я сделал не так, что должен был сделать наверняка лучше? Подбивать окончательный баланс вроде рановато, а вот предварительную прикидку, пожалуй, в самый раз. В детстве я не боялся темноты, как, знаю, боятся многие дети, но засыпал с трудом, лежал, разглядывал ночные тени на потолке, на стенах и сочинял черт знает что. Так продолжалось долго, пока я не придумал, не изобрел, можно сказать, способ быстрого самоусыпления. Устроившись поудобнее в постели, я начинал мысленно вспоминать слова, начинающиеся, допустим, на букву «к» и заканчивающиеся на «т». Выстраивался примерно такой ряд: кот, крот, кашалот, компот, кит... ну, и так далее. При этом я старался вообразить кота, свернувшегося клубком в кресле или кашалота, которого, понятно, никогда не видел, но знал — он большой-большой, он шумно фыркает, он блестит от воды... Иногда ряд вытягивался основательно, но чаще, где-то на десятом-двенадцатом слове я незаметно засыпал. Вот тогда-то, в далекую пору детства и довелось убедиться — а человек-то тоже может, оказывается, управлять собой, пересиливать себя.

Прошло почти двадцать лет, поступив в летную школу, я узнал — мне предстоит научиться летать на истребителе И-16. Машина эта считалась весьма строгой, многие, откровенно говоря, побаивались летать на ней — гробовитый, мол, аппарат. Меня настораживала одна ее особенность — шасси на И-16 убиралось механически, для этого на правом борту кабины была установлена ручная лебедка. Улавливаете? Крутить лебедку приходилось правой рукой, перехватывая ручку управления в левую. Самым шиком при этом считалось убирать шасси на малой высоте, в непосредственной близости от земли. Как я справлюсь с пилотированием левой рукой, я понятия не имел и сильно опасался — не зацепить бы Земной шарик, пока стану накручивать лебедку. Ведь надо было сделать без малого сорок оборотов, чтобы стойки шасси защелкнулись на замках.

Летчик-инструктор представлялся мне тогда существом высшего порядка, почти богом. Казалось, он знает все и может чуть ли не все. К тому же я попал в руки к инструктору демократу, веселому молодому малому бесконечно далекому от малейших признаков солдафонства, поэтому я без лишних церемоний обратился к нему за советом — как натренировать *левую* руку, чтобы она не подвела, когда придет время убирать шасси.

Не знаю, насколько всерьез воспринял мой вопрос инструктор, но ответил он вполне деловито и четко:

— Начиная тренироваться в столовой. И ложку и вилку держи только в левой руке. С месячишко, конечно, придется помучаться, а потом дело пойдет. Главное, не бросай тренировки, даже когда тебе совсем тошно станет...

Мучения мои продолжались не месячишко, как прогнозировал инструктор, а без малого год. И тошно было все это время, три раза в день, едва я входил в столовую. И все-таки Я не отступился, как, случилось, не чесалась рука — перехватить ложку в правую. Результат? В конечном итоге я научился управляться левой рукой пусть не совсем так, как правой, но вполне уверенно и достаточно ловко. Все это время меня вдохновлял авторитет инструктора, но не только! Из биографии самого популярного летчика предвоенной поры Валерия Павловича Чкалова было известно, когда он, отличник огневой подготовки, впервые приступил к освоению оптического прицела «Альдис» вместо открытого кольцевого — результаты сильно снизились. Молодой, честолюбивый, азартный Чкалов не мог уступить первенства, характер не позволял. Он раздобыл списанный «Альдис», приладил прицел к полюну и, прячась в кустах от глаз товарищей — боялся засмеют — тренировался в наводке по летавшим над аэродромом самолетами. И премудрость стрельбы с оптическим прицелом одолел.

Заставлять себя перешагивать через устойчивые навыки или врожденные черты характера — хоть вспыльчивость, хоть лень или какие-то другие особенности — я думаю, настоящая необходимость *каждого* человека. Трудно? Увы, все-

гда трудно или даже очень трудно. Противно? Чаще всего противно. Возможно? Не всегда, но чтобы вероятность успеха возрастала, очень важно поверить: насилие, чинимое над тобой родителями, учителями, начальниками всегда безрадостно, и совсем другое дело — сознательное принуждение, что ты учишься *сам* над *собой*. Оно позволяет достигать высочайшего восторга. Да-да!

Человек не мог разборчиво и аккуратно писать, корябал, как курица лапой, но заставил себя упражняться и выработал вполне приличный почерк. Другой пример: начинающий летчик терял скорость на виражах, пока не сообщал и не почувствовал: надо поддерживать нос машины «на горизонте», помогая себе педалями. Еще пример: ты медленно считаешь в уме. Начал тренироваться в устном счете по десять — пятнадцать минут в день, глядишь месяц спустя почти не отстаешь от калькулятора. И последний, самый классический пример: в древней Греции молодым атлетам, готовившимся участвовать в олимпийских играх, вручали бычка, с которым, удерживая его на плечах, атлет должен был выполнять определенное число приседаний. Сила атлетов быстро возрастала, но и бычок делался день ото дня тяжелее. В чем же суть всех столь разных примеров? Надо мучить себя, надо, сделав шаг к совершенству, думать о следующем шаге, чуть более трудном, и не отступать!

Ради чего? Чтобы ощутить, осознать, убедиться — *я могу!* Смею уверить — это великая, может быть даже самая большая радость в жизни свободного человека, вновь и вновь убеждаться — смог, могу!

К сожалению или нет, не знаю, но тут ничего не поделаешь — я далеко не молод, хотя не особенно испытываю груза прожитых лет. И вот еду в метро, засмотрелся на девичьи ножки, взгрустнулось даже: ножки были из тех, что по свидетельству такого знатока, как Александр Сергеевич Пушкин, редко встречаются в России, и вдруг Она поднимается со своего места и, адресуясь ко мне, говорит:

— Пожалуйста, садитесь.

Представляете? Чистый нокдаун! Седину не спрячешь и, если ты в основе своей мужчина, а не извращенец, голову красить не станешь.

Так вот, нокдаун не нокдаун, я каждое утро с того дня поднимаюсь с колен и начинаю подаренный судьбой день двумя тысячами движений, сорок пять минут старательно мучаю тело, чтобы вновь ощутить — *могу*. А если кто спросит ехидно: что ты можешь? — и обзовет меня каким-нибудь нехорошим словом, готов ответить — могу жить, а не существовать, переводя, как говорят штурманы, время в дугу, могу не тупо пережевывать пищу, помогая обществу, не убивать позорно время, а жить в работе, в мечтах, в радостях и огорчениях.

Мне кажется, если и не вполне прямая связь между котом, кротом, кашалотом, компотом... и моим почитанием академика Амосова, который надоумил — мучай тело, если хочешь сохранить голову, — все-таки просматривается.

Нынче мы возлюбили иностранные слова позаковыристее, и понятие мазохизм расшифровывают, как извращенное насилие над личностью, относя его не только к сексуальной сфере. Так вот, в понятии расширительном самонасилии, делающее тебя увереннее, прочней, надежней, приближающее к формуле: надо, значит, могу, я с радостью приветствую, чего и вам желаю.

20

Сначала мы разъехались и долго, целых семь лет официально не разводились. Намерения восстановить рухнувшие семейные отношения по прошествии какого-то времени, во всяком случае у меня, не было. В суд я не обращался по единственной причине — хотел сохранить за собой не право, оно в любом случае за мной оставалось, а человеческую возможность видеться с сыном, хоть как-то влиять на его воспитание. Пожалуй, я бы еще потянул с формальным разводом, пусть бы малый успел подрасти, окрепнуть умишком, но очень уж надоела гостиничная мимикрия. Куда ни при-

езжали мы с моей новой фактической женой, приходилось размещаться в разных номерах. Гнусное ханжество советского режима предписывало: раз нет печати в паспорте, извольте спать врозь, то есть спать вы можете, как вам угодно, но прописан каждый должен быть непременно по отдельности. Долгое время мы терпели это унижение, как и многие иные «правила» страны победившего социализма, пока в коридоре шикар­ного питерского отеля «Астория» жену не остановила дежурная по этажу:

— А вы, собственно говоря, куда идете, гражданочка, ваш номер не там...

Бдительная блюстительница нравов знала, чего она хочет, как впрочем и я знал — было бы достаточно сунуть в ее потную лапу десятку, и все на том бы завершилось, но, как говорится, пластинку заело: и я раз за разом повторял, а какое ее собачье дело, куда идет моя жена, что она будет делать в моем номере, на каком основании? Грешен, при этом я употреблял далеко не парламентские выражения и, полагаю, именно поэтому этажная поняла — наша жизнь, как патефонная пластинка, пока теплится, вращается вокруг центрального отверстия...

На следующий день было принято решение — все, развожусь через суд и регистрируюсь с новой женой в ЗАГСе. Казалось бы, все ясно, чего может быть проще! Однако скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается.

В первый момент мне вроде крупно повезло, судейский чиновник, к которому я принес заявление, внезапно спросил: — Летчик? А на чем летал?

Признаться, я опешил, как он мог узнать о моем прошлом? Оказалось, заметил голубые канты на форменных вэвэсовских брюках, которые я еще донашивал. Он оказался тоже бывшим пилотягой и по нашей общей принадлежности к воздушному братству пообещал все «моментом и безвозмездно наладить». Слово сдержал, буквально на следующий день мое заявление было переслано в районный суд по месту жительства бывшей супруги. Так требовал закон.

И пошла писать губерния!

Мадам вызывают на заседание примирительной комиссии — существовала в те годы такая инстанция — она не является и раз, и два, и пять раз. При этом к «делу» подшиваются справки: «Была занята на работе...», потом — «Болела, что бюллетенем номер таким-то подтверждается... ну, и так далее. Как придаться, раз есть бумажка, штампик припечатан. Зная немного жизнь, я предполагал — события развиваются по известному анекдоту: «У соседа коза сдохла, разобратся — какое мне дело, а все-таки приятно». Коза у меня не подыхала, а мотаться и не один раз из города в город мадам меня вынудила. Ну, да бог с ней.

Наконец, свершилось.

Приехал, попал в задрипанный, я бы сказал, какой-то тухлый зальчик, где и встретился с судьей — это была далеко не молодая, бедно одетая женщина с траурным лицом, рядом оказался красавец заседатель, напоминавший плакатного пожилого пролетария. Ну, и моя бывшая жена появилась наконец. Пришла, приодевшись, с прической, подшутатуренная в меру, короче — вполне приличная женщина, хотя может быть и не дама.

О чем и как долго нас допытывали, рассказывать, думаю, не стоит, пустая трата времени, совершенно зряшная. Удивил меня «пролетарий», когда он обратился к жене и сказал, как запомнилось, примерно следующее: «Если только я вас правильно понял, милочка, муж по отношению к вам зарекомендовал себя звериным эгоистом. Верно? А кроме того, как вы свидетельствуете, он был или, точнее, бывал постоянно крайне груб... Верно? Хотя вы ничего не сказали о рукоприкладстве, но можно предположить — оно случалось, безусловно могло случиться. Вы характеризуете своего супруга еще и скаредным, мелочным и плохо воспитанным человеком, не лишенным склонности к зеленому змию... Верно я вас понял? Тогда объясните мне, пожалуйста, на что, собственно, он вам такой нужен? Почему вы не соглашаетесь развестись? Вы такая интересная, молодая, материально независимая, как мне кажется, во всех отношениях приятная женщина, неужели не сумеете достойно устроить свою

жизнь с другим человеком? Не верится даже. Расходы по бракоразводному процессу, судя по его заявлению, ваш муж полностью готов принять на себя и от содержания сына, вашего общего сына, он не отказывается...»

Короче говоря, не без помощи этого совершенно незнакомого мне человека согласие на развод мне удалось наконец получить и, как говорится, в конце туннеля забрезжил свет, правда, выйти на свободу, попасть на простор новой жизни удалось лишь через три или четыре месяца.

События эти происходили давно, но крепко засели в памяти и прежде всего научили уважать логику, жить по законам этой мудрой науки и всеми возможными (и невозможными) способами сохранять верность воздушному братству. В это братство верил, верю и буду верить всегда.

Для того, кто вдруг усомнится в надежности нашего братства, вот такую историю рассказываю.

Когда беспощадная авиационная медицина списала меня с летной работы, я долгое время не мог найти себе места. Жизнь утратила не то чтобы всякий смысл, а — ясность, лишила, надежд, вроде бы весь свет затянулся низкой облачностью. Постепенно, очень медленно я приспособливался к новому состоянию — пенсионер. Порой бывало, летал во сне и тогда не хотелось просыпаться. С годами боль исчезла, тоска притупилась — уж так устроен человек, ко всему приравливается. И вот на семьдесят четвертом году жизни встречаю человека, который в одночасье сделался мне дороже отца и родного брата. Летчик высочайшего класса, он даже сошел с работы испытателя, но продолжал подлетывать на легкомоторных машинах. Мы поглядели друг другу в глаза, и он все решительно понял. Без лишних слов повел меня на аэродром, усадил на левое сиденье и сказал:

— Нормальный полет по кругу, высота двести... Давай! Потом последовал полет в зону. Он сидел рядом, ни во что не вмешивался, ничего не говорил. Во мне все дрожало от счастья. Кто не летчик, понять не может, что значит — возвращение в небо. А дальше случилось и вовсе невероятное. На земле он спросил:

— Один полетишь?

— Как прикажете...

— Готов или нет? — его вопрос звучал спокойно и доброжелательно. И я понял — вот последний шанс. Единственный и неповторимый. Не я ли всегда внушал людям: все слова — говно, только поступки имеют цену?! Так в чем дело? И я сказал:

— Готов.

Взлетев и развернувшись над избитой бетонкой бывшего центрального аэродрома столицы, увидев под собой красивейшее здание Военно-воздушной Академии, я внезапно осознал — ты же над знаменитой Ходынской, сама история стелется под твоими ногами. И подумал: а не рвануть ли на Красную площадь, неужели я дешевле сопливого немецкого пилотажки Руста, что сумел сесть на площади и войти и историю авиации, пусть скандально, но все равно — вошел! Впереди справа просматривался уже Белорусский вокзал. Ну? И тут будто прочел выведенный по небу текст: «Лучше быть плохим мужем, чем плохим другом». Монгольская народная мудрость. Не мог я подвести человека, который вернул меня в небо. Это было бы чистой воды предательством. И я тихо приземлился на бывшем Центральном аэродроме, мы обнялись с тем, кто теперь дороже отца и родного брата, я рассказал ему, какая шальная мысль ударила мне в голову. Он отреагировал моментально и очень сдержанно: захочешь полетать — приходи в любое время, слетаем на спарке...

21

Пожалуйста, pardon извините, не скрою — принял... Пришлось! Уй, уй - именно пришлось. Уй! Что вы подумали, интересно знать? Не надо думать ничего плохого... Уй — по-французски всего лишь — да. Же ву засур... то есть я вас уверяю. А принял я на поминках. Воображаете — пришлось на кладбище опять ехать и дальше... со всеми остановками. Никакой катастрофы на этот раз — это в буквальном смысле... лечили от язвы, умерла от инфаркта. Сказали: не берег-

да сердца, вроде — сама виновата получается... Только же вы при, не говорите хоть вы — а не все ли равно от чего... важен сам факт... Извините, я позволю себе глоточек?!

Она была женой... Понятно? Женой моего приятеля со стажем. Доходит? Мы постоянно общались... угощались... сбегались и разбегались... не один год. Заметьте, поток сознания... моего сознания не прерывается, правда? Значит — порядок. Ее прошлое лично для меня — темный лес в двенадцать часов безлунной ночи... Посторонние разговоры от-ме-таю! Она пришла ко мне, вроде случайно, мимоходом забежала, это летом было... Женя, моя жена, с утра поехала на дачу... И вот, же вы при, приходит и бац, ко мне на колени... А лето... жарыща... мануфактуры на ней чуть-чуть ... без лифчика она... тело колышется, горячее такое тело. Сдуреть можно!

Когда-то я в Монголии служил. Интересная страна, но я о другом сейчас. Командир полка — батя — фантастический нам достался. Понимаете? Кто-нибудь пилотирует в зоне, да? Крючки кидает, ну-у, себя, можно сказать, показывает. А он, батя, с земли смотрит и три слова про ту мать... вам ясно? ... повторяет. Но главное — как эти слова он выговаривает... с угрозой, с одобрением, бывало, и с удивлением... Верите? Талант у человека был... Артист по некоторой части в нем жил.

Помню, помню с чего начал. Поток — под контролем, не сомневайтесь.

Так вот, когда она ко мне на колени всем своим возбужденным телом ляпнулась, я, конечно, опешил — не ждал! — и, как монгольский мой батя, царствие ему небесное, «очередь в три его универсальных слова» с акцентом предельного удивления дал... Ясно?

— Для чего же так грубо? — это она.

— Или ты свихнулась? — это я. — Твой муж мой приятель...

— И что? Муж тут совершенно ни при чем... Твоя жена тоже моя подруга.

— Вот и не будем путать карты, — говорю

Не возражаете, позволю себе еще глоточек... Потом выяснилось, у нее было аномальное сердце... Да, что толковать...

очень я сегодня расстроился и вспомнилось все — лето, жаррища, ее такое живое раскаленное тело... Что было, чего не было тогда — не суть... Мысли о времени наползают.

Да, же ву засюр, ведь не так уж много лет минуло, а время совершенно другое наступило... Сегодня в телевизоре запросто показывают «Про это». И какие-то люди буквально лезут в студию, чтобы только мелькнуть в такой замечательной по их представлению передаче! А для чего эти откровения, кто мне толком объяснит? Для просвещения? Не похоже... Хотят нас раскрепостить? Странный способ... Когда еще Мопассан, а он толк «про это» знал, будьте уверены, так говорил: историей не зарегистрированную ни одного случая, чтобы двое молодых, оставшись наедине, не знали, что и как им делать. Природа на сей счет позаботилась... Думайте, как хотите, но я сам считаю... тормоза надо не только у «Жигулей» регулировать... Согласны? Неуправляемый человек, человек без тормозов превращается, извините, в неразумную скотину... Или я устарел? Вот словечко изобрели — групповуха... ничего себе? Вроде... расчлененки... Смысл улавливаю, а для чего это рекламировать? Для чего популяризировать онанистов, педерастов, лесбиянок и пр., и пр. Разрешено все, что не запрещено — правильно и даже замечательно... Да! Но... но... если что-то и разрешено, разве это означает будто оно обязательно?

Когда в ящике только-только замелькали порнопередачи... ну, плейбойские всякие постельные развлечения стали показывать, скажу откровенно — смотрел с интересом... Говорят: запретный плод сладок, но никакой особой сладости не нашел... и нового для себя почти ничего не обнаружил, а потом вдруг подумал — какое же убожество показывают... Три позиции в замедленной и ускоренной съемке, сопровождаемые стандартными завываниями, символизирующими якобы оргазм, а еще что? Да — что еще? Голой задницей крутят вправо, крутят влево, трясут нарощенными грудями и тупо улыбаются. Вот ведь и все... Пардон, дамы и господа, леди и джентльмены, согласитесь — убогие люди снимают эти ролики, убогие души в них представляют пародии на

интимную жизнь, но самые убогие смотрят, роняя слюни от сомнительного удовольствия.

Извините, такой уж получился всплеск... если бы не при- нял сегодня, пожалуй, и не стал бы... нет — точно не стал от- кровенничать, уй, уй, же ву засюр. Анкор эн фуа пардон.

22

Ненавижу старость и не столько потому, что это — дряблая кожа, затрудняющая бритье, морщины, не вселяющие опти- мизма, стоит заглянуть в зеркало, это потускневшие глаза и еще не потому, что лестницы становятся вроде длиннее и ступеньки круче. К этому еще можно как-то приспособить- ся и смириться, раз уж оно так положено изначально. А вот, что доводит меня до отчаяния, до безысходной серой тос- ки — в ускоренном темпе исчезают сверстники, растворяет- ся привычное окружение, гибнет прошлое и... медленно, по- пластунски наползает одиночество. Это, так сказать, по большому счету. Если ж глянуть обывательским взглядом — истончившиеся простыни, ставшие полупрозрачными наво- лочки, утратившие изначальноный колер обои, растрескавши- еся потолки, стесанные ножи на кухне, расшатавшиеся сту- лья... Оказывается, вещи старятся быстрее хозяев, а хозяева в большинстве своем не в силах бывают ни на ремонт, ни тем более на замену старья. Мое поколение росло в постоянных нехватках, еда — по карточкам, одежда — по талонам, что- то солидное так просто было не купить, сперва — копили, залезали в долги, как говорила моя мама: «придется перекру- титься...» Не скажу, будто жадность заложена в нас от при- роды, это система прививала своим гражданам скарედность, если граждане не входили в ограниченный круг избранных, который сегодня именуют совершенно незаслуженно элит- ным. Элита — это лучшее, со знаком качества товар, а не косноязычные деятели с бритыми затылками, очень далекие от таких понятий, как честь, достоинство, порядочность... Остановливаясь сегодня перед раскрытым шкафом, на три четверти заполненным ну, совершенно, ну, абсолютно не-

нужными поношенными вещами, буквально закипаю от ненависти к самому себе! Выкинь, отдай, если не можешь никак иначе реализовать лишнее, избавься же, черт тебя возьми... И что? А ничего, махнув рукой, закрываю шкаф и погружаюсь в состояние, именуемое в семье «у него плохое настроение» Да-да, — «плохое настроение, не обращайте внимания».

Это тоже признак ненавистной старости.

Так вот, плохое настроение началось с утра без какой-либо серьезной причины, с пустяка и, кажется, грозило перейти в наступление по всему фронту. Но раздался звонок в двери. Нежданно-негаданно, пролетом из Америки появился мой сын. Сын, с которым мы прожили под одной крышей не полных десять лет. Надо ли говорить, что при таком раскладе, как любит говорить другой сын, особо теплых, доверительных отношений, хотя мы постоянно встречались, насколько это было возможно, при жизни в разных городах, не получалось.

И вот: «Здравствуй, батя...» Он подрастал в авиационном гарнизоне, отсюда — батя. Два слова для ясности: мальчик вырос, рано женился, закончил инженерный институт, перепробовал себя в самых разных ампула, женился, развелся, снова женился и развелся... Мой сын — дедушка. И вот мы, два дедушки, садимся за общий стол и чокаемся:

— Со свиданием... и — за тебя, батя!

— И за тебя!

Он рассказывает о своей командировке в Штаты, незаметно разговор сползает на детей. И у него и у меня свой опыт на этот счет. Не помню, почему вспоминается мне Евгений Шварц, талантливейший драматург и, на мой взгляд, заслуженный остряк России, это его слова: детей надо баловать, баловать, баловать, иначе *из* них не вырастут настоящие разбойники. Сын посмеивается:

— Мудро. За светлую память...

— И за детей, в которых Шварц знал толк, — это я.

В Москве сын задержался, как обычно, совсем недолго. Встреча получилась укороченной, он уже стал собираться на вокзал, когда вспомнил:

— Забыл, я же тебе кое-что привез из Америки. — И он протянул мне маленький колокольчик с малюсенькой пятиконечной звездочкой на вершине. — Поясняю: такой сувенир выдается каждому, посетившему пещеру Тома Сойера и Гекельбери Финна. Услыхав об этом, я съездил в эту пещеру и вот... Я же помню, как ты рассказывал о своих взаимоотношениях с Марком Твенном...

К великому моему изумлению я узнал, что переваливший на шестой десяток, мой сын помнит из своего раннего детства кучу всяких подробностей. Не гадал и не думал! меньше всего я мог ожидать его запоздалого признания в уважении и, пожалуй, даже затаенной любви ко мне. Как никак, а жизнь в основном прошла на параллельных курсах, только изредка пересекаясь...

— Ты знаешь, за что я тебе больше всего благодарен? Ты меня никогда не воспитывал, ну-у, в том смысле, что не травил словами. Как плавать учил, как на лыжи ставил, как двенадцатилетнего за руль «москвича» посадил — вот, что было настоящим воспитанием, и, конечно, ты сам собой — летающий. Теперь я своим ребятам пытаюсь внушить — меньше слов, делайте, что надо, старайтесь делать вместе со своими детьми, то есть с твоими правнуками. Ей-ей, надо стать дедом, чтобы кое-что понять всерьез. Дед — заслуживающее уважения звание!

— Забавно рассказываешь, — говорю я и вспоминаю, — Наталья Ильина, хорошая писательница, человек с чувством юмора, была как-то на даче Корнея Ивановича Чуковского. В комнату вошла его правнучка с письмом в руках и доложила: «Прадед, а тебе почта!» Ильина, удивившись обращением ребенка, спросила у Корнея Ивановича, неужели ему деда мало? Чуковский отреагировал мгновенно: «Но почему надо генерал-майора разжаловать в подполковники?»

Сын уехал. Позваниваю в колокольчик Тома Сойера, разгоняю плохое настроение и слезу, как разветвляется поток моих беспокойных мыслей... Воспитание едва ли не первая после пропитания проблема. Почему же мы так легкомысленно, так безответственно к ней относимся? Наверное, сто про-

центров родителей убеждены — мы умней наших детей. Но так ли это на самом деле? Большинство пап и мам свято верят — нет ничего важнее, чем сказать, дать команду, одернуть, поправить... и говорят и говорят... и говорят... А дети? Не слушают, не слушают, не слушают и исподволь вырабатывают привычку в одно ухо впускать, в другое выпускать родительские слова. Избыточная информация не проникает в сознание, именно в силу того, что слов слишком много! Но это еще не худшее. Обратите внимание, как мамы общаются со своими малышами: «Ну, что ты там лопочешь, говори... не тяни... да говори толком... Давай быстрее, маме некогда... Громче... Тише... Перестань орать...» Понимаете ли, что происходит в головенке вашего малыша, когда вы не стремитесь или не умеете его выслушать? Раз они, взрослые, меня не слушают, то и мне не обязательно их слушать. Трудно отказать в логике ребенку, рассуждающему так.

Позванивая в колокольчик, прилетевший неожиданно-негаданно аж из Соединенных Штатов, размышляя над прожитым, убеждаюсь — это правильное решение — написать завешание, хотя в общепринятом представлении подобного рода документ мне нечем наполнить.

И вот еще о чем думаю — неужели для *большинства* людей сегодня ничего, кроме денег, накопления имущества, кроме желания разбогатеть не представляет серьезного интереса?

У меня была замечательная мама, обыкновенная женщина, не испорченная большим образованием, она тем не менее всегда умела ответить на любой мой вопрос. Когда я, четырехлетний, поинтересовался, а что все-таки такое деньги, мама сказала:

— Деньги — это любые вещи, удовольствия и все такое, чего у тебя нет, но ты можешь купить.

Едва ли я оценил мудрость маминых слов в то время, но теперь понимаю — ни верность в дружбе, ни самоотверженность в ремесле, ни восторг чувств не имеют долларового эквивалента. Деньги — штука нужная, привлекательная, но далеко не всесильная. Как ни странно, я решительно не в

состоянии объяснить, что есть душа, а вот звон колокольчика воспринимаю не столько слуховым аппаратом, сколько именно душой.

23

Наверное, человека невозможно понять, хотя бы чуть-чуть не прикоснувшись к его ремеслу, — слишком многое мы вкладываем в свою работу, какой бы эта работа ни была. Мне думается, большинство не летающих профессионально людей все еще по старинке полагают, будто наипервейшее качество летчика, особенно военного и тем более — испытателя — смелость. Почему? Так ведь падать-то страшно... Позвольте, а цирковым, работающим под куполом, а высотникам-монтажникам, а альпинистам, берущимся наводить блеск на Кремлевских звездах или церковных куполах... им ведь вполне «хватает» высоты, что бы, сорвавшись, разбиться насмерть. Если искать в чем *неповторимость* нашего ремесла, начинать надо не с высоты полета.

Отвлекусь малость. Антуан де Сент-Экзюпери, прославленный француз, прежде всего в литературе, сделал имя Дидье Дора известным всему миру. Дора был асом первой мировой войны, а позже блистательным организатором гражданской авиации. Ему, выдающемуся деятелю своего времени, принадлежат слова: летчика делают небо и самолет. Чувствуете, чтобы научиться плавать, надо лезть в воду, чтобы стать Летчиком с большой буквы, надо летать, летать и летать. И никакие политзанятия, которыми каждый понедельник — на свежую голову — деятельные политотдельские чины годами запудривали нам мозги, повышению пилотского мастерства не способствуют. Знаю из собственного опыта, из опыта моих старших товарищей — больше летаешь, шансы прожить дольше возрастают. Что же надо, необходимо понять и почувствовать, чтобы выжить?

Полет — это *скорость*. Пока есть скорость, небо тебя держит, потерял скорость — кончается полет и начинается свободное падение, и еще даже не при самом значительном ОТ-

казе материальной части — это и мотор, и сам самолет, и оборудование, где попало не приткнешься, чтобы задрал капот, как в автомобиле, покопаться в движке, устранить неисправность... Увы, удобных обочин в небе нет.

Вот почему смелость, отвага, патриотизм, готовность к подвигу и даже, а может быть — тем более жажда славы, хотя бы и собранные все вместе, так сказать, в один кулак, не гарантируют благополучную жизнь в авиации.

Что же способствует авиационному долголетию?

На первое место я бы поставил умение сдавать зачеты. Каждую весну и в предзимний период, при переходе с одного летательного аппарата на другой тип машины планово и внепланово летчика *всю* его жизнь подвергают экзаменам, инспекторским проверкам, не говоря уже о повышении класса, о допуске к полетам в усложненных условиях. Когда создавалась такая контролирующая система, намерение было и благое и разумное — чтобы головой работали, чтобы постоянно и на земле, и в полете думали, чтобы вынашивали загодя *образ* предстоящего полета... Другое дело — все можно довести до абсурда, не зря же — «от великого до смешного — один шаг». Кто летает, на собственной шкуре испытал каторгу липовых проверок, формальных зачетов, откровенного очковтирательства. Но это, я бы сказал, другая сторона медали. Замысел, повторяю, был правильный — надо думать, надо рассуждать, надо трезво оценивать обстановку. Летчик не слепой, тем более не тупой исполнитель инструкций, наставлений, уставов и кодексов, он, не будем забывать этого, мыслящий, разумный, homo sapiens.

Когда я впервые валился на вынужденную, не очень еще сознавая, что же происходит, помню, вслух спросил у машины: «Как скорость, не мала?» И сам, понятно, себе ответил: нормальная скорость. «Эй, парень, ты чего это кренишь?» И выправил крен ручкой управления. Хотите верьте, хотите нет, я вел диалог с машиной. И когда до земли оставалось совсем уже мало, я с опаской спросил: «Попадаем на край летного поля, а?» И даю честное слово, мне послышалось: «Попадаем, только не дергай меня». И тут я услышал как тра-

ва под колесами тихо и мягко зашелестела. Никогда прежде никому я не рассказывал об этой посадке, боялся, засмеют, задразнят, теперь могу себе позволить: то что я пишу, требует полной откровенности, иначе не стоило и начинать.

Будешь думать до полета, будешь *знать*, чего можно ожидать в воздухе, как действовать в таком или таком, или третьем случае, шанс принять правильное решение, может быть даже спасительное, будет возрастать от полета к полету.

За долгие годы службы в авиации меня достаточно часто наказывали и еще чаще ругали, сколь справедливо — не суть. Но вот что удивительно: при каждой выволочке рефреном звучала одна и та же фраза — «Больно грамотный!» Говорили с осуждением. И только теперь я отваживаюсь прокомментировать этот феномен — как можно быть в любом деле *слишком* грамотным? Конечно, я никакой особой образованностью не блистал, дело было не во мне, грамотности не хватало тем, от кого исходили упреки. Полагаю, авиация — составная часть общей культуры, а не окрыленный род войск, не просто еще один вид транспорта, не только вид спорта. Авиация развивалась в муках и борьбе не только технических противоречий, друг друга поедом жрали создатели летательных аппаратов, рвали на части и претенденты на чины и звания, увенчанные тяжелым золотом погон. На мой взгляд, мы, пилотяги, рядовые подкаблучники, на общем фоне выглядели, хоть и не безгрешными, но все же куда лучше — ведь нас карала сама матушка Земля, а возвысить могло только небо.

Пожалуйста, не обвиняйте меня в чванстве, в чем угодно другом — сколько угодное стоял, стою и всегда буду стоять на защите летающего народа, нас делают небо и самолет, и мы в силу вещей должны непременно быть друг за друга, мы — члены единого воздушного братства.

Еще раз — о смелости. Вы замечали, смелость бывает двух сортов. Одна — от глупости, другая — от ума. Дурак прет на рожон вовсе не из лучших патриотических, допустим, побуждений, а потому, что не может оценить меры риска, а значит и вероятности своего успеха. Ума не хватает.

Другое дело, когда человек, трезво оценив ситуацию и свои возможности, решает: «Вероятность успеха не ниже пятидесяти процентов, рискну». Так действует смелый от ума, а не по дури, человек.

В начале войны все газеты захлебывались по поводу героических таранов, выполнявшихся нашими отважными летчиками. Золотые геройские звезды посыпались на ребят, многим золотые геройские звезды достались посмертно. В какой-то момент посчитали и прослезились: большинство таранов заканчивались гибелью обоих летчиков — экипажей — то есть счет получался — 1:), выходило — ничья! А нам нужна была победа. Спихватились, издали приказ, запрещающий тараны без самой крайней необходимости. Подумать страшно, сколько отличных мальчишек мы потеряли — ведь многие лезли на таран за Звездами... им бы летать и летать еще...

Вдова легендарного истребителя Александра Ивановича Покрышкина показала мне подлинные собственноручные его дневники военного времени. Господи, что ж это за личность была — он не просто вел счет сбитым машинам противника, он анализировал каждую победу, как и всякое поражение, стремясь найти истинную цену решения, принятого на земле и в воздухе.

Скорее всего не так уж много сегодня сыщется любознательных, всерьез заинтересованных событиями военного времени. Да, когда это было — воздушные бои, тараны, разведка... древняя история, можно сказать, без особой натяжки! И все-таки я возвращаюсь вспять, хотя и понимаю — не ходовой товар предлагаю. В чем же тогда дело? Согласитесь, дураки, глупость, как ни крути, и сегодня в силе. Факт! и безумное честолюбие серых людей, как гнало так и гонит вверх по лестницам власти несметное число современников. Боюсь, сегодня таких стало даже больше — рынок, конкуренция, охранные органы вроде перенацелены и не так страшно отваживаться на риск... Не разумно ли, тем, кто родился после войны, поинтересоваться, раз нет возможности приобщиться к минувшим сражениям, познать, если не страте-

гию, то хоть тактику борьбы не на жизнь, а на смерть, чтобы увереннее чувствовать себя в нынешней драке монополий, фирм, олигархов, дилеров, брокеров, килеров и чего и кого там еще наплодило наше смутное время?

Мой главный друг не сомневался — силком никого ничему научить нельзя. Человек может только сам набирать знания, опыт, развивать собственный мозг. Он был прав. И мне очень бы хотелось заинтересовать вас нашим прошлым, хотя бы характером людей, которые это прошлое творили, чтобы вы не повторяли ошибок в будущем, которого нам уже не видеть.

24

Все-таки странный мир — наша авиация: самолетному летанию скоро сто лет, и в моей голове едва укладывается, что отец не только знал по Одессе самого Сергея Исаевича Уточкина, второго по счету пилота России, но и, случалось, перекидывался с ним в картишки. Такому общению многие откровенно завидовали, ведь на первых летчиков готовы были молиться, ими восхищались, их жалели — смертники! Летательные аппараты, собранные из жалких планочек, обтянутые полотном и расчлененные проволокой, человеку далекому от неба никакого доверия не внушали. К тому же и летали тогда без парашютов. И обыватель думал, случись какая неисправность, откажи мотор — верный гроб.

А между тем Джон Барбазон, первый пилот Великобритании, скончался естественной смертью, отжив полных 80 лет; обладатель первого пилотского свидетельства Германии Август Эйлер умер в 89 лет; знаменитый французский пионер авиации Анри Фарман — в 84, Орвилл Райт, первейший из первых — в 77; Константин Арцеулов, покоритель штопора, прожил почти 90... Не правда ли, этот список выглядит несколько неожиданно? И еще интересный вопрос: кем были пионеры летного дела до того, как они пришли в авиацию?

Обладатель первого пилотского свидетельства Франции Луи Блерио — инженер по образованию, предприниматель,

Габриель Вуазен — великолепный механик — универсал, Анри Фарман — отчаянный автогонщик, Михаил Ефимов, первый русский летчик, — телеграфист, Леон Деллагранж — признанный художник, Николай Попов — популярный журналист. Август Эйлер — немецкое пилотское свидетельство № I — опытный инженер, Джон Барбазон — английское пилотское свидетельство №1 — просто лорд... Видите, люди очень разные, объединенные одержимостью — летать! И *каждый* был вооружен каким-то вполне дельным умением, собственным опытом, готовностью рисковать. Пожалуй, я бы отважился сказать — не только они выбирали авиацию, но и авиация выбирала их! Как жаль, что я ничего этого не знал в молодые годы и вынужден был молча принимать обиду: «Молчи, больно грамотный!» А знал бы, то хоть бы огрызнулся со ссылкой на историю.

Попробуйте вообразить часы с циферблатом, вмещающим всю человеческую жизнь. По таким часам мое «время» без десяти или может быть без пяти десять. Не дико ли отвлекаться от главного и спрашивать, как в ранней юности, в чем же все-таки смысл жизни? Тем более я не философ, а всего лишь рядовой пилотяга... Однако шестьдесят лет причастности к авиации кое-чему научили, поэтому смею утверждать — смысл жизни заключается в самой жизни, в ритме каждого ее дня и часа. И тот, кто живет по-умному рискуя, получает величайшее удовольствие от пребывания на этом свете, испытывает великолепие душевного покоя (именно, покоя!), его не терзают злые сомнения, а для чего, мол, вся эта суета во мне и вокруг? Понятие вечность не могу осмыслить, но интуитивно ощущаю — полет приближает к вечности...

Изо всех человеческих качеств, едва ли не самым гнусным, всегда считал и сегодня считаю жадность — источник множества пороков, и все-таки один вид жадности признаю заслуживающим самого высокого, откровенного и безоговорочного уважения — жадность на полеты! Всякий взлет — на планере-парителе ли, на спортивном легком самолете, на боевом истребителе или мирном пассажирском лайнере — возвеличивает в летчике человека. И не абы как формирует лич-

ностью, а по наивысшим меркам. Управляя самолетом, вы непременно без всякой демагогии ощущаете — нельзя одновременно думать, например, о Кремлевских звездах и о приготовлении маринада для грибов. Полет организует и четко направляет поток ваших мыслей, всего вашего сознания к строго определенной цели. Пусть вы ничего даже не слышали о философской мудрости Карлейля, небо на практике познакомит вас с его заветом: «Наша главная задача — не заглядывать в туманную даль будущего, а действовать сейчас в направлении, которое вам видно...» А коль кругом сплошная облачность и ничего дальше приборной доски разглядеть не удастся, навык слепого полета, в котором доверять можно только индикаторам, подавляя свои такие привычные ощущения, отшлифует ваш ум, подчинит вашей воле органы координации, повысит качество вашей личности. Ни одна птица на свете не может летать вслепую, завяжите глаза хоть орлу, хоть воробью, непременно рухнут на землю. Только человек в состоянии пилотировать по приборам, вот ведь, что с нами сделало небо — научило, приучило, вынудило найти пути преодоления собственного несовершенства.

Летательный аппарат, давая нам больше, чем много, требует в свою очередь высочайшего к себе уважения. Заметьте, никакой летчик не позволит залезть в кабину, не вытерев предварительно ног; в жизни не встречал пилота, пинающего сапогом колесо, как это запросто делают темные шоферюги. И не такие уж это мелочи. Авиация женского рода, и требуют деликатного обращения. Не зря все мы ведем предельно почтительные тайные диалоги с нашими машинами, можете считать это пережитком, суеверием, да хоть мракобесием. Слова — мусор. А суть-то вот в чем — машина в моих руках, правильно, но сам я — в ее власти.

Испытав в полетах везенье и невезенье, наравдавшись и натерпевшись страха, в конце концов понял — не стоит подсчитывать, чего досталось больше — плюсов или минусов, нет никакой необходимости подбивать балы, а вот, что порекомендовал бы всем молодым коллегам — везет, так не стесняйтесь улыбаться, ловите мгновение!

Авиация тем и замечательна — она много берет у человека, но еще больше дает взамен. Коль нет цели, личность исчезает, расплывается, тает. По мере того, как цели усложняются, достигать их делается, понятно, труднее — а в авиации всегда так — но вы не отступаете, и вас ждет награда — вы ощущаете уверенность — живу не зря!

Есть такое жаргонное понятие — «сложняк», кроется за ним, ох, много чего — полеты в облаках, пилотирование вне видимости земли исключительно по приборам, путь в сплошной черноте — к звездам и, понятно, возвращение домой после свидания с ними. Если попробовать очень коротко характеризовать суть «сложняка», то все сведется к тому, что человек, не наблюдающий естественного горизонта, очень быстро теряет всякое пространственное представление. Слепой полет поэтому возможен лишь при помощи специальных приборов и не прост: судя по авиагоризонту, например, ваша машина накренилась, допустим, вправо, а природный сигнал, исходящий, уж извините, от задницы сообщает — ты валишь влево! Преодолеть себя, довериться самолетным стрелочкам, действовать в строгом согласии с ними — единственная возможность сохраниться в «сложняке».

Более или менее научившись летать в облаках днем, я приступил к освоению ночи. Сперва пилотировал в простых метеорологических условиях и в не самые темные ночи, потом, как полагается в авиации, шаг за шагом начал приближаться к настоящему ночному «сложняку». И вот взлетаю, почти сразу теряю из виду световые ориентиры на земле, ползу вверх в сплошной чернотище, стараясь не отвлекать взгляд от приборов, хотя кончики крыльев, озаряемые бортовыми огоньками — левым красным и правым зеленым — так и тянут к себе, так и влекут — глянь! Знаю: отвлекаться нельзя. Но кажется, я уже говорил: знать — одно, уметь — совсем другое...

На трех тысячах восьмистах метрах меня встречают звезды. Об удивительной красоте и коварстве ночного неба и стихами и прозой поведано более, чем достаточно — по черному бархату неба стелется золотая россыпь звезд и манящая даль неведомых миров зовет в свои объятия... но мне не до

красивостей истинных и мнимых, звезды, стоит заглядеться, завертят и сбросят с высоты, только посмей усомниться, не поверить правде приборных стрелочек.

Постепенно замечаю — звезд стало вроде бы меньше, чернота за остеклением кабины сгущается, по фонарю побежали поблескивающие дорожки. Та-а-ак! На моем пути встал грозовой фронт — я вижу, как ночную черноту разрывают электрические светящиеся потоки, машину побалтывает все сильнее. Лезть в центр грозы и рискованно, и запрещено. Запрашиваю по радио командный пункт, прошу разрешения сменить эшелон. Но ряды такие, что кроме треска я ничего в наушниках шлемофона различить не могу. Надо принимать решение. Самому. Взгляд в сторону — с консолей стекают голубыми затейливыми нитями статические заряды. Красиво. Но засматриваться нельзя...

Разворачиваюсь влево и начинаю осторожное снижение. Попытаюсь выйти в район видимости Волги. Запрошу снова основной, следом запасной аэродромы... Они же должны следить за мной локаторами и наверняка беспокоятся и готовы помочь, но пока — одна чернота и никакого просвета кругом, а горячее расходует на малой высоте так быстро... И связи все нет.

Высота, можно сказать, катастрофически тает. Осталось тысяча метров. Ползти ниже без радиосвязи запрещено.

А связи, как не было, так и нет. Выходит — катапультироваться? Бросить исправную машину, не представляя куда она может завалиться, и жалко, и глупо... Снижаюсь по одному метру в секунду и уговариваю себя: катапультироваться успешешь и с пятисот метров. Не паникуй... А крутом чернотища, и секундная стрелка бортовых часов бежит, бежит, бежит...

Томительно мне? Нет. Может, мучительно? Тоже нет. Так как же мне было тогда, только честно? Страшно? Нет. Скорее всего — противно и грустно. Всегда огорчительно ощущать себя беспомощным, вроде выключенным из игры. С высоты трехсот метров удалось разглядеть очертания волжского берега, одинокий огонек, плывший на юг. Река вывела к городу, освещенному богато и празднично, и сразу аэродром сам собой расстелился под ногами.

И что? Сел, подумал: повезло и тут же похвалил себя: — решение принял правильные. Наверное, в том и состоит секрет долголетия: принимай наилучшие из возможных решения, четко исполняй их, и тогда, я думаю, непременно придет к тебе это ощущение — повезло!

25

Это я знал всегда — придет время и начнет слабеть память, стану забывать нужные фамилии, путать телефонные номера, утрачивать, так сказать, оперативную информацию. Знал. И все равно воспринял болезненно, а вот что удивило и оказалось неожиданным — в это же время из глубин сознания поплыли картины прошлого, стали вырисовываться незначительные события, малознакомые лица, происшествия, о которых, казалось, я не вспоминал двадцать, тридцать и даже больше лет. Говорят— такое нормально. Тем лучше.

Под самый конец войны мы получили довольно странный приказ. Дивизии предписывалось разыскать неисправные самолеты, разбросанные по аэродромам Севера, собрать их в районе Мурманска, срочно подлатать, разрешалось, если потребуется из двух или даже трех машин собрать одну, способную держаться в воздухе, и... перегнать своим ходом в Пензу. Представляете размах замысла? Мурманск — Пенза, не ближний свет, а машины без серьезного радионавигационного оборудования, одноместные истребители, ко всему— конец зимы, неустойчивая погода... Но приказы, как известно, обсуждать не полагается.

Мне достался вполне приличный с виду агрегат, правда, с одним весьма неприятным дефектом — мотор перерасходовал, а проще сказать, дико жрал масло. Поэтому было решено— запикиваю в кабину канистру масла, лечу, так сказать рядом со строем, чтобы меньше шуровать газом и не перегружать движок. Если давление начнет падать, сажусь на промежуточное летное поле, не выключая мотора, доливаю масло в бак и топаю дальше. Так было задумано и утверждено. Подобное решение сегодня было бы невозможно.

Предложи такое, меня бы послали на обследование к невропатологу. Но тогда была война.

Перед самым вылетом почему-то сменился ведущий группы. Почему — мне понятно неизвестно. Вместо нашего командира эскадрилий, который знал, какая мне досталась машина и сам определил, как мне себя вести, группу повел инспектор воздушной армии. Не удивительно, что он начал меня честить еще до выруливания на взлетную полосу:

— Хрен ли чикаешься... Запускай!

Но я не торопился, мне надо было экономить масло...

Впрочем, худшее было впереди.

Группа успела собраться над аэродромом, я взлетел, когда она ложилась на курс, и пошел следом. Почти сразу заметил — они отклоняются вправо. Первым делом возникло сомнение в собственном компасе — не врет ли? А то получалось — все не в ногу, один я в ногу... Передать ведущему ничего не мог: передатчик не работал, только приемник кое-как действовал. Смотрю вниз и отчетливо вижу — строго под мной железная дорога. Она — единственная и ведет в Петрозаводск. Рельсы врать не могут... Выходит, я на пути к цели.

А группа уклоняется, дальше — больше. Что делать? Принимаю решение экономить масло и тянуть в пункт назначения. Держусь за железку, стараюсь не обращать внимания на радиопроклятия.

— Или этот остолоп оглох?.. Повторяю... займите свое место в строю...

Тут, как часто случается на Севере, почти мгновенно портится погода — снежный заряд сглатывает горизонт, закрывает все окрест, снижаюсь до уровня телеграфных столбов. Понимаю: никакой промежуточной посадки мне не будет, надо хоть зубами держаться за железку: шаг влево, шаг вправо — хана.

Уговариваю мотор: не жадничай, побереги маслице... А то упадем, старичок, да-да... Потерпи малость... И он терпит.

Мне повезло! До Петрозаводска я долетел, мотор заглохло в конце пробега.

И не повезло! Группа под водительством высокого инспектирующего в полном составе села на вынужденную, хо-рошо, хоть озеро подвернулось, приземлялись в снег, не выпускающая шасси, благодаря этому все уцелели. Пока выяснялась обстановка — куда девалась группа? — меня порол лично командующий:

— Почему своих бросил?

Как я ни старался объяснить, что никого не бросал, он не давал мне ничего сказать:

— Молчи, красавчик, вижу — больно грамотный! — Теперь я не в обиде на командующего, понимаю, он тревожился за своих летчиков, сильно тревожился и ему надо было на ком-то отвести душу, тем более, что когда ему доложили — все живы, он сменил гнев на милость.

— Мудаки, в двух соснах заблудились... — и еще выматерился, после чего пригласил меня отобедать с ним за отдельным столом, в его персональном кабинете. Выходит — опять повезло?! Пожалуй.

В ту перегонку долететь до Пензы мне не пришлось. Добрался в следующий раз. И что ж вы думаете делали ремонтники с нашими калеченными и кое-как, на скорую руку подлатанными «лавочкиными»? Не поверите! Они преспокойно их списывали по «статье» — за непригодностью и эксплуатации. И ведь, скорее всего, они правильно делали. Законно. Обозревая прошлое, должен признать, никогда больше мне не довелось исполнять более, извините за откровенность, идиотского приказа, что погнало нас с Севера в Пензу. Но с начальством не спорят, и любой приказ, спущенный сверху, — закон для подчиненных.

Мораль? В армии давно живет такая присказка: не спеши исполнять приказ, ибо последуют дополнения и изменения. Но уж коль начал действовать, старайся исполнить предписанное наилучшим образом, и не забывай — согласно Суворовской науке побеждать инициатива и находчивость должны поощряться.

И еще один маршрутный полет засел в памяти. Этот случился уже после войны. Предстояло лететь на самом безо-

бидном самолете — на По-2. Ну, да, на кукурузнике, старшине, рус-фанере, как окрестили эту машину во время войны. Командир сказал:

— Пилотирую я, ты ведешь детальную ориентировку, когда дам команду: «Бери управление», — возьмешь и чеши на аэродром. Ясно?

Он велел показать ему планшет с картой, глянул и заметил: хватит! Наверное, это следовало понимать в том смысле, что наш маршрут не выйдет за пределы земли, изображенной под целлулоидом моего планшета. Не люблю я летать по планшету, неловко с ним возиться в кабине, то ли дело, когда карта заткнута за голенищем... но спорить не приходилось. Полет именовался проверкой на восстановление ориентировки в усложненных условиях. А так как ни дождя, ни града, ни низких облаков в этот день не было, командир усложнил условия ориентировки собственноручно — лег на курс едва поднявшись над землей. Записав курс и время, я старался не упускать деталей местности, как говорят штурмана, читал землю. Первый поворотный пункт мы прошли метрах на тридцати и я был уверен — населенный пункт опознан правильно.

Маршрутные полеты всегда были моим коньком, и летать на малых высотах я всегда любил и летал при всякой возможности, а бывало и при полной невозможности.

Как случилось, что на сорок второй минуте полета я засомневался в точности ориентировки, помню и сейчас. В деревеньке должна была быть, по моим соображениям, церковь. И не просто церковь — а кирпичная, красная. Подлетели — церкви нет. Не скажу, что я сильно расстроился. Общее направление я себе представлял, значит восстановлюсь. Впереди должна быть заметная железная дорога и правее линии пути — большое озеро. Так во всяком случае мне представлялась обстановка.

Но вместо железной дороги командир пересек речку, там, где я надеялся увидеть озеро, зеленел лесной массив. И тут я услышал в переговорном устройстве:

— Бери управление. Высоту держи пятьдесят.

Прикинув в какой стороне должен находиться аэродром, я развернулся на шестьдесят с лишним градусов вправо, занял названую высоту и полетел... честно сказать, не зная куда лечу. И сразу почувствовал — впадаю в легкую панику. Обругал себя. Главное было не подавать вида, что меня колотит нервная дрожь и потеют от напряжения руки. Из авиационной литературы, из историй, что не раз слышал во время аэродромного банка, знал, когда летчик теряет ориентировку, в голове у него все идет кругом — север сползает на восток, юг поворачивается на север и тогда караул...

Минут через пять я попытался чуть приподнять машину, чтобы расширить обзор, но командир моментально заметил мою хитрость и молча прижал ручку управления в своей кабине.

Признаться? Сказать... Командир, так мол и так... «Подожди!» — велел я себе суконным голосом. Впереди был смешанный лес и никаких решительно ориентиров. Все происходит, — сказал еще и глупо уточнил — и все кончается... Вот кончится этот лес, если я не соображу где мы находимся — признаюсь. И правда, лес кончился. Впереди к полному своему недоумению я увидел бетонированную взлетно-посадочную полосу, ангар, штабного типа постройку, двухэтажный командный пункт. «Интересно, — подумал, — куда нас занесло?» и туг увидел на самолетной стоянке, прижавшись крылом к крылу, расположились три кроваво-красных «яка». Это было пилотажное звено, поражавшее москвичей в Тушино, оно было *одно* и базировалось на *нашем* аэродроме. Не может быть... Но все-таки пошел на посадку. Не спрашивать же, а куда мы, командир, прилетели.

Сел, зарулил и, как полагается, козырнул:

— Разрешите получить замечания, товарищ командир?

— Замечаний нет. Нормально. — И он пошел прочь со стоянки. А я долго не мог очухаться. Такой везухи и вообразить невозможно. И что-то тревожило — почему не признался, почему сделал вид, что все шло, как должно было идти?

Вечером зашел к командиру домой: разрешите по личному вопросу.

Он меня выслушал, засмеялся и сказал:

— Цыгана не купишь, нашел кого разыгрывать, ты же врубился на центр поля без единого доворота...

Трудно представить, о чем вы могли подумать, прочитав про два таких разных маршрутных полета, выполненных в совершенно несхожих условиях, мне же, стоит только вспомнить, как готовишь карту, снимаешь с нее курсы, вносишь поправки на магнитное склонение, на девиацию, а потом, уже в полете, — еще и на ветер, как «читаешь» землю, сличая карту с пролетаемой местностью, как плывешь над землей, если высота большая, либо несешься, словно угорелый, коль высоты нет, а скорость при этом может быть и не очень значительной, непременно приходит в голову — вот так бы старательно прокладывать а потом выдерживать наши жизненные маршруты, принимать во внимание сопротивление среды, недоброжелательство одних людей и надежную поддержку — других. Скорее всего — это утопия: слишком много переменных влияют на наше земное существование, все — не учесть, но это же, наверное, не грех — стремиться к ясности?!

Мой покойный друг сердился, находя в книгах слова, произносимые автором за героя. Прочтет что-нибудь в таком роде: «Тут Сталин подумал: так ли прост этот мерзавец, каким кажется при первом разговоре...» — и возмущается: «Откуда и кому может быть известно, о чем подумал Сталин, тем более — в какие слова облек свою мысль? Халтура!»

Не разделяя такой категоричности моего друга, я бы все-таки заметил — в мыслях своих и, тем более, чужих, коль берешься их пересказывать, надо соблюдать величайшую осторожность. С чем тут сравнить задачу? Снимая курс с карты, ты ошибся на каких-нибудь два градуса, вроде мелочь, совершеннейшая ерунда, но пролетев километров пятьсот с двухградусной ошибкой, ты едва ли сообразишь, куда забуровился. И это пример не только из уроков воздушной навигации.

Мы познакомились очень давно. Она пришла к моему другу брать интервью. Юная психологиня, как он ее моментально окрестил, оказалась девицей вызывающе независимой, в отличие от большинства женщин, с которыми мы контактировали в ту пору, по-настоящему умной, к тому же и внешне — не крокодил. Наше сближение шло медленно, порой казалось — все, хватит, но в конце концов мы сдружились, именно — мы. Мы — трое! Она занималась проблемами профессий повышенного риска, новым разделом психологии, кроме всего прочего, мы были ей интересны и нужны, как подопытные кролики. Случалась, и довольно часто, она буквально терроризировала нас нелепейшими вроде бы вопросами, но несерьезность этих ее «почему» и «как» мой друг воспринимал более чем терпимо: сама не летает, хочет всю авиацию на пальцах превзойти... тухлый номер.

Но сматывалось с бобин время, и подруга наша делала заметные успехи. Она уже могла на самолетной модельке продемонстрировать не только полет по кругу, но без затруднений исполнить все фигуры пилотажа, она больше не путала высоту выравнивания с высотой выдерживания, научилась бойко переводить истинный курс полета в компасный.

Она мечтала слетать па пилотаж и так одолела свое и наше начальство, что в конце концов, пройдя медицинскую комиссию, разрешение получила. Мой друг бережно провез ее на спортивном самолете, показав порядок выполнения стандартного полета по кругу, дал придти в себя и полетел с ней в пилотажную зону. Он выполнил все фигуры пилотажа, заботясь о том, чтобы не создавать слишком большие перегрузки, чтобы вращения исполнялись плавно. Судя по его словам, испытание настоящим полетом она выдержала на твердую четверку и теперь не давала ему житья все новыми и новыми невырыстыми вопросами. «Придется тебе подключиться, — сказал он, — меня уже не хватает, серьезно — не выдерживаю».

Во всю мою авиационную бытность я летал преимущественно ведомым и считался в этом качестве надежным пи-

лотягой. Ведущий сказал: «Подключайся, значит, никаких вопросов — ведомый — щит героя — принимает огонь на себя».

Самым сложным оказалось выдавать ей «точную и достоверную информацию об ощущениях и переживаниях — это ее точные слова — на пилотаже».

— Ты можешь объяснить, что *чувствуешь*, когда заставляешь самолет переворачиваться вверх ногами, идти свечкой вверх и следом падать в крутом пикировании... Как можно получать удовольствие в таком мельтешении земли и неба, именно — *как*? Я хочу понять — благодаря чему. Мне важно представить себе эмоциональную картину смены состояний...

Начал отвечать, стараясь быть точным и объективным, но не очень-то преуспел. Она деликатно остановила меня.

— Ты очень интересно рассказываешь, но не совсем на тему. Попробуй по такой схеме выстроить свои мысли: на плечи тебе взвалили мешок. Тяжеленный. Тащишь, выбиваясь из сил. Потеешь. Представляешь себе такую ситуацию? В какой-то момент начинаешь клясть судьбу, мешок, всех на свете... так? Но все-таки дотащил, сбросил... вздохнул полной грудью. Донес! Смог! Радуетесь, да? Понял? Давай, теперь ты.

— Знаешь, я сперва попробую описать одну фигуру, для конкретности. Не возражаешь? Выполняю глубокий вираж с креном семьдесят градусов. Устанавливаю заданную скорость, энергичным отклонением ручки управления и педалей создаю крен... Координацию проверяю. Давит, стерва, как полагается... Кто? Перегрузка... Если, к примеру — шесть — это почти полтонны меня втискивают в сиденье, глаза закрываются... Крен, крен сохраняй постоянный... помогай ногой, верхней педалью, чтобы не зарывался аппарат... Со-обака... Еще немного остается... ни ... — ну это самое, понимаешь? — дотягиваю... Хорошо крутимся... Терпи, чуть прибавь. И вот подходит самое-самое-самое решающее мгновение, самое... из-за чего старался, напрягался, вылезал из собственной шкуры — тряхнет или не тряхнет на выводе? Ты не поняла? Если глубокий вираж сработан идеально, на выходе ты должен влететь в собственную воздушную

струю, возбужденную на вводе... И тогда наступает мгновение полнейшего раскрепощения, и зрение возвращается в норму, и задохаться перестаешь, и груз с плеч спадает... Только, когда я говорю, слова к словам приходится привязывать, они растягиваются в цепочку, занимают какое-то время, а на пилотаже все эти ощущения схватывают и отпускают тебя одновременно, *сразу*, как взрыв, наверное. Хочешь, назови такое состояние взрывом предельного наслаждения что ли... Но вообще-то — тут никакие слова не подходят... Восторг, после которого остается только сдохнуть...

— Это очень похоже на оргазм. Тебе никогда не приходило такое в голову?

— Нет, не приходило, — смутился я. В те годы сексуальная проблематика еще не сделалась достоянием широких средств массовой информации, на экранах не мельтешили голые задницы, и обмирающие в приступах кинострастей девицы не обозначали состояние оргазма унылыми завываниями.

— Наверное, женщины иначе ощущают это состояние, — сказал я, чтобы сказать что-то и скрыть смущение.

— Естественно — иначе, — сказала подруга, — для меня лично звуковое сопровождение совершенно не обязательно, а вот мгновенное, взрывное раскрепощение, приносящее полнейший восторг, облегчение и свободу — это ты очень впечатляюще описал. Теперь, кажется, начинаю верить — вы и вправду не притворяетесь, вы на самом деле *можете* любить свою убийственную работу, рваться на пилотаж...

Минули годы. Три месяца прошли, как мы навсегда расстались с нашим дорогим другом. Она поседела, несет груз званий, степеней должностей и популярности. Мы встречаемся реже, чем раньше. На этот раз говорили все больше о нем, ушедшем. Хотел спросить, но так и не спросил, то были лишь сплетни о ее более чем дружеских отношениях с ним или... Впрочем и хорошо, что не спросил. Нет, не в стеснении теперь дело, стеснение давно прошло... Просто, если сперва больно, а потом — восторг, так слава богу, а коль после взрыва восторга — боль?! Ни-ни, ворошить не надо.

Когда-то очень давно, скорее всего в «Вечерке» появилось такое сообщение: «Сегодня утром, когда служители зоопарка переводили со старой территории на новую горного козла — приводилась его кличка, но я запомнил — он, испугавшись трамвая, вырвался из рук служителей и пустился бежать вдоль Большой Грузинской. Домчавшись до Тишинского рынка, не меняя курса следования, козел ворвался в открытые двери парикмахерской и с размаху вонзил рога в зеркало, видимо приняв собственное отражение за врага». Дочитав заметку до конца, отец хмыкнул — могу себе представить реакцию намыленных клиентов, добродушная мама тоже улыбнулась — вот переполоху-то было...

Той же ночью мне приснился разъяренный козел, несущийся вдоль Большой Грузинской улицы, голова опущена едва не до самой земли, рога, во сне они оказались почему-то металлическими и напоминали остро оточенные кухонные ножи, налитые кровью глаза... Еще не проснувшись, я заорал так, что родители повыскакивали из постели... И началось — кошмарный сон повторялся из месяца в месяц, из года в год, какие-то детали, отдельные подробности сценария менялись, но сюжет сохранялся — атакующий козел, так сказать, центральная фигура — живое воплощение ужаса продолжал преследовать меня, грозя изуродовать, покалечить, может быть даже убить. Как расшифровал бы это наваждение профессионал -психоаналитик, понятия не имею, сам же я заметил удивительную, как мне кажется, вещь — по мере взросления, а затем и старения, ожидая в очередной раз «козлиного сна», я не только и даже не столько уже холодел от страха, сколько внутренне усмехался... Сон с годами стал восприниматься, как символ возвращения в детство, во-первых; во-вторых я помнил, чем должен закончиться весь переполох.

Детство мое было заполнено страхами — родители не били, но в любой момент могли побить, как, случалось, драли моих сверстников их отцы. Я много и тяжело болел в начале жизни и никогда не знал, выздоровлю или уже нет...

Меня силком принуждали читать, а потом пошли школьные тревоги и огорчения — вызовут не вызовут, влепят или не влепят... Где-то в подсознании, наверное, страхи и опасения концентрировались и воплощались в образе разъяренного козла с металлическими, напоминающими кухонные ножи, рогами... И вот в какой-то момент, уже после первого парашютного прыжка, после лыжных «подвигов» на крутых спусках, после стычек — так школьные драки именовались — до первой крови, я вдруг сообразил — а козел-то, вогнав рога в зеркало, переставал вызывать ужас, опасность мгновенно испарялась, он сдавался на милость служителей и те уводили его из парикмахерской домой, в зоопарк, в привычную сытую неволю. Теперь я «смотрел» этот сои не столько со страхом, сколько со снисходительным любопытством — куда только не заносит поток бессознательных мыслей?!

И еще одно незапланированное возвращение в детство сильно помогло выжить в затруднительных обстоятельствах. Уволенный из армии, лишенный, громко говоря, неба, а проще — отстраненный от летной работы, потерявший первую жену и разошедшийся со второй, я оказался на исходных рубежах. Меня принял мой город, откуда все начиналось, я жил в старой квартире нашего старого дома, с его мрачными тенями расстрелянных и естественной смертью унесенных соседей; я стал лицом без определенных занятий, соответственно — и без обеспеченных средств существования. Что говорить, обстоятельства складывались не в мою пользу.

И вот случилось прохладное, тихое утро. Выхожу из дому. Иду даже не куда глаза глядят, а куда ноги несут. Не пробовали? Рекомендую: в таком марш-броске расслабляешься, с тебя шелухой слетают самые паскудные мысли, что давили, словно броня... Шагай и не спрашивай — куда это меня несет? зачем?.. Доверься ногам! В то утро ноги привели меня в тихий переулок, где старилась наша школа. Были летние каникулы, двор пустовал. Без какой-либо определенной цели я ступил на школьную землю и первое что заметил — яркий некогда кирпич новостройки потемнел, перестал приветливо светиться. Впрочем, ничего удивительного — время дело знает; Следом

мое внимание привлекли тополя, ветви этих сильных деревьев прикрыли солнце и часть неба над моей головой. Встревожился. Будто пузырьки воздуха в газированной воде поднимались какие-то даже еще не мысли, а так — намеки... Женька была в зеленой вязаной безрукавке... Кирюха выпендривался на кособоком, самодельном турнике... Ленка визгливым голосом дразнила тихую Галю... Почему мы все сразу оказались перед школой, почему все ждали, а-а... мы ждали лопат... И лопаты появились. Мы стали копать ямы, потом сажали в эти ямы молоденькие тополечки, их привезли вместе с лопатами, мы присыпали деревца землей и торфом....потом — поливали.

С трудом доходит — я стою под бывшими тополечками, они выросли, прикрыли солнце и значительную часть неба своими пышными кронами, они глядят на меня и не узнают, как я не узнал их. Пытаюсь вспомнить, какой же из тополей я посадил своими, вот этими руками... кажется, этот. Разглядываю ствол, покрытый шершавой темной корой, оглядываюсь — никто за мной не наблюдает? — и прижимаюсь лицом к коре. Глаза закрыл. Чего-то жду. Читал, слышал — растения лечат, растения реагируют на музыку, они живые... ну, не совсем, как мы, а все-таки... Увы, я не верю в эти разговоры, не то воспитание получил.

Но так или иначе, тополь ориентирует меня на минувшее. И перед глазами проявляется вдруг размалеванная физиономия клоуна.

В детстве цирк был моей страстью. Как я рвался к манежу! Теперь манеж не тот. Синтетическое покрытие, наверное, имеет свои преимущества перед старым, покрытым опилками манежем. Но вместе с опилками цирк лишился неповторимого, специфического запаха арены — острого и возбуждающего. Мальчишкой я мог долго стоять перед зеркалом и корчить рожи, орать немислимую чушь, полагая, что веселю незримую публику. За эти упражнения мне здорово влетало — прекрати кривляться! Ты что, сдаешь зачет на обезьяну?! Хватит, тебе говорю... Займись делом.

Артист во мне умер, не родившись. Почему, не знаю. Но страсть к цирку не умерла — притаилась.



Затрудняюсь объяснить, как и почему возвращение в детство всегда помогало мне выходить из полосы неприятностей, перегибать кривую судьбы на подъем, душить отчаяние. Может и серьезно — злой козел не просто так застревал в зеркале, и нежные подростки-тополечки возвращались ко мне тенистыми тополями... Выходит, не умирающая детская память помогала ощущать себя клоуном... Что, серьезно? Доброе может торжествовать над злым... во всяком случае, я очень хочу в это верить.

Бессмысленно говорить: к сожалению, я человек неверующий. К сожалению — пустое кокетство, сегодня оно в ходу. Какими нас вырастили, такими нам доживать. Меня раздражают люди, навешавшие на себя в одночасье кресты и норовящие их выставить напоказ — вот, мол, глядите все, какой я религиозный. Срамота это! Крест не зря зовется нательным, и не публике истинно верующий должен его показывать, а прятать у собственного сердца. Много толкуют нынче о духовности. Только я думаю, не с церкви, не с попов начинается духовность, как армия не начиналась с комиссаров. Духовность живет в человеке, она производная от совести, от способности стыдиться за себя и за других... Духовность преумножается там, где погибает жадность, где растет любознательность и исчезает равнодушие.

В мальчишеские годы мне, как и моим детям, когда пришло их время, казалось — родители не *могут* меня понять: они люди прошедшего времени, они рабы понятий устаревших, отошедших... Я рвался для начала прыгнуть с парашютной вышки и был уверен, отец скажет: ноги тебе поломать надо, да? Отец был бухгалтером, я не мог понять, как это можно просидеть всю жизнь в конторе, составляя и подписывая пускай даже очень-очень важные бумаги. Всякое слово взрослого, будь то учитель, отец, посторонний человек, вызывало неприятие, казалось подвохом. Странно получается — теперь, став взрослым, состарившись, я отлично могу понять соображения моих сменщиков, что не значит непременно с ними согласиться. Но понять могу, потому что примерно те же самые чувства, ощущения, сомнения давно испытал и пережил. Как только убедить ребят в этом?

Впрочем, мне повезло. Основу воспитания закладывала в меня мама. Она была человеком из ряда вон выходящим, хоть и не увенчана никакими формальными званиями. Идем мы с ней как-то по Кузнецкому мосту. У меня в руках по сумке с красками, кистями и какой-то еще маминой харахурой — она расписывает настенные коврики по трафаретам, делает батиковые платки, ей хочется жить лучше, нужны деньги.

Свою деятельность мама не изображает художественной, хотя состоит сотрудницей ХОТа — это «Художественное Оформление Тканей», в маминой расшифровке название ее артели звучит так: — халтурное объединение тунеядцев... Тунеядцы, пожалуй, для красного словца подверстаны — халтура у мамы тяжелая. Идем мы, значит, по Кузнецкому мосту, мама несет рулон ватмана, прислонив его к плечу, как винтовку, и упрекает меня в нерешительности, дескать, трусоват ты, братец, когда дело доходит до главного, когда действовать надо... Так звучат, *а точнее так до меня доходят* мамины слова. Понятно, я лезу в бутылку и имею неосторожность вякнуть: а сама ты чем лучше?

И тут случается. Почти поравнявшись с долговязым дядькой, накрытым соломенной шляпой канотье, мама вроде оступается, рулон ватмана слетает с ее плеча, и шляпа — фью-ю, летит по ветру. Мужчина оборачивается и выговаривает к моему великому изумлению:

— Извините, мадам, я, кажется, толкнул вас.

— Ничего, ничего. Бывает, — с достоинством говорит мама, водружая рулон ватмана на прежнее место. На меня она даже не смотрит, и ни одного слова ко мне не обращает.

Кто-то, пожалуй, заключит — ничего себе мамаша! Это же хулиганство чистой воды — ватманом по башке... Безобразие!

А другой, поумнее, просто улыбнется — воспитывают не слова, поступки.

Было в жизни и такое.

Возвращаться в детство, думаю, не только полезно, забавно, целесообразно и прочее и прочее, но и *необходимо*, именно необходимо, как дышать.

День за днем исчез год, как умер мой главный друг. Накануне я изрядно подергался — ехать на кладбище, не ехать... Очень не хотелось встретиться там со скорбящими и сделаться невольным участником обычного ритуала. Наверное, это нехорошо, но я плохо переношу всякое скопление народа, всякое коллективное выражение чувств. В конце концов решил: поеду рано утром, когда наверняка там еще никого не будет. Где-то на ближних подступах к погосту подумал — а не закрыто ли еще это заведение, — восьми нет... и сразу сообразил — но такого быть не может, чтобы в двух- или даже трехкилометровом ограждении не нашлось дырки, сколько помню, в любом российском заборе непременно найдется лаз. *И не ошибся.*

На кладбище было пустынно. Слышались только птицы. Что-то за год изменилось, но общую ориентировку я восстановил без труда, что касается ориентировки детальной, полагался на могильные надписи. Шел и считывал даты, мельком замечал фамилии и не сразу обратил внимание — тесно прижатые друг к другу покоятся Буслаев, Окуленко, Чимишкян, Гаприндашвили, Орленков, Гершкович, Ахава, Зильберштейн, Сурков, Симаков — интернационал... И тут я увидел могилу моего друга. Надгробие бетонное, предельно лаконичное возвышалось над лоскутом яркого зеленого газона. Фамилия, имя, дата рождения и дата смерти, никаких упоминаний заслуг, никакого перечня наград. Молодец вдова. Мне всегда бывает неловко видеть помпезный мрамор, дорогой гранит, витиеватые эпитафии. Волей или не волей на ум приходит — живые не столько чтут своих усопших, сколько пускают пыль в глаза другим живым — знай, де, наших, мы не то, что вы!

Понятия не имею, о чем полагается думать над могилой друга — у нас ведь все в правилах приличия расписано, мне же лезло в голову нечто совершенно непотребное. Вспомнилось — видел женщину, склонившуюся над могилой и методично обламывающую тяжелые головки красных гвоздик с

шикарного букета. Очевидно, я слишком откровенно установился на нее, потому что вовсе незнакомый мне человек сказал: «Иначе украдут... прошлый раз через двадцать минут украли». И сразу увиделась милая моему сердцу Эстония, там на городском кладбище в маленьком городке Вырц я впервые в жизни увидел хрустальные вазы на могилах — с цветами и без цветов, и никому в мыслях не приходило покуситься на могильное имущество, А мы так любим толковать о величии русской души, об особенностях характера и наших исключительных достоинствах... Над могилой друга вспомнилось: я хочу быть понят родной страной, а не буду понят, так что ж, пройду над родной страной стороной, как проходит косой дождь. Мой друг, не читавший «агитатора, горлана, главаря», эти его строки признавал поэзией первого класса...

Поток мыслей переносит меня в Сухуми. Красавица-грузинка, чей сын был женат, к слову сказать, на абхазке, объясняла: «Что ты спрашиваешь, могу не могу по-абхазски говорить? Нет проблемы! Набей рот горячей картошкой, да-а? Заговори на любом языке — получится по-абхазски». Она засмеялась, я промолчал...

А еще эта совсем не глупая женщина изрекла в другой раз: — Ты же понимаешь, лучше уж эврей, чем армянин.

С красавицы спрос какой? Ее дело блистать... Но вот мой добрый приятель народный артист Советского Союза армянский интеллигент с характерным окончанием фамилии на «ян» увел жену у другого народного с фамилией на — «ов» и страшно гордился не женщиной, а тем, что она, русская дворянка по крови, предпочла его, армянина, русскому.

Не странно ли, что эти мысли пришли ко мне на кладбище?

И еще: однажды центральное телевидение показало мордастого мужика, он торговал фашистской литературой у самого входа в музей Ленина. Никто его бизнесу не препятствовал, правда, и очередь к мужику не выстраивалась — мимо шли и шли совершенно равнодушные москвичи. В кадре появился пацан, на вид лет двенадцати, мордастый остановил мальчика и спросил: «Скажи, если в доме нет

воды, воду выпили жиды? Правильно?» Парнишка пустился наутек... Неужели ж нам надо всем передохнуть, переместиться на кладбище, залечь бортом к борту, как Буслаев, Окуленко, Чимишкин, Гаприндашвили и прочие соседи моего друга, чтобы успокоиться, отрешиться, забыть о проклятой проблеме «крови»?

Национальная рознь и нетерпимость, которую мы старательно скрывали десятилетиями, ханжески разглаговльствуя о единой семье народов, о нерушимой дружбе и прочая, сегодня душит мою Россию, эта эпидемия ненависти пострашнее наступающего СПИДа.

Снова и снова пытаюсь понять — почему все-таки пришли ко мне эти горькие мысли на кладбище, где по раннему времени царили тишь, гладь и божья благодать, пожалуй, закономерно: не найдем спасения от этой заразы, так ведь и земли может не хватить для новых захоронений.

Однажды в такой же светлый дачный день в нашей постоянной компании зашел разговор на избитую тему — отменят ли когда-нибудь пятый пункт в паспортах, доживем или не доживем до такого дня, что станем эсэсэсэровцами?

— Допустим, отменят и доживем, — без особого энтузиазма сказал мой друг, — и что? Что изменится? Пятый пункт не с бумаги убрать надо, а вытравить из мозгов...

— И как это возможно вытравить?

Тут загалдели все разом, но кроме общих слов, признаться, я ничего не услышал, пока мой друг еще раз не вмешался в этот весьма эмоциональный, но маловразумительный галдеж:

— Надо платить премии русскому, когда он женится на японке, например, украинке, — выходящей замуж за турка. И грузинке, вступающей в брак с эстонцем и так далее. Не пройдет каких-нибудь пятисот лет и необратимый процесс ассимиляции смоеет все национальные предрассудки...

Пятьсот лет еще не прошли, ассимиляция идет, наблюдаю это в собственном окружении, хочется верить, что мой друг в своем прогнозе не ошибся, только жалко, что ни он, ни я не узнаем — получилось или не получилось?

В нашем российском представлении американец — национальность, представляющая народ, населяющий Соединенные Штаты Америки, но это только в нашем понимании. Сами американцы мыслят далеко не так. Они крепко хватаются за свои «исторические корни»... Но все равно я думаю, что скандал на строительстве Вавилонской башни, разноязыкость людей, разметанных по всему свету, многоверие — не случайность. Тут имела место своя хитрость — был создан резервный генофонд! И может быть именно теперь пришло время использовать его скрытые возможности, чтобы не сгинуть бесследно.

Не скажу, будто покидаю кладбище просветленным, испытывая тишину и мир в душе. Чего нет, того нет. Ухожу, однако, уверенный, чтобы выжить, надо непременно что-то делать: бездействие, даже самое сладостное, — вступление в небытие.

29

Мой давний друг где-то вычитал и любил повторять: «Если ко дню вашей смерти у вас сохранится хотя бы пять настоящих друзей, ваша жизнь была счастливой». Выдав в очередной раз эту сентенцию, он обычно добавлял:

— Обзаводись друзьями помоложе, старикашка, чтобы они не присоединились к большинству раньше тебя. Понял?

С его ли подачи или это просто совпадение, за последние годы в моем окружении и на самом деле появились люди и на пятнадцать, и даже на все двадцать лет моложе меня.

Вот с одним из таких новых приятелей мы возвращались с автодрома. Автомобилей иностранного происхождения было в России тогда совсем мало, и нет ничего удивительного, что наша мощная, спортивного образца машина — мечта, а не автомобиль — привлекала к себе общее внимание. Машина принадлежала столичному автозаводу, она была куплена, как гласило соответствующее распоряжение, «для детального ознакомления с новейшими технологиями». Но не о машине пойдет речь — о ее испытателе. На автодро-

ме он проводил скоростные пробы. Я увязался за ним и получил кучу удовольствия, пока мы волчком носились скоростному кольцу, легко перешагивая за двести километров в час по спидометру!

Приятель мой, вне сомнения, умница, природа наградила его не только многими техническими талантами, но и взрывным, сокрушающим чувством юмора.

Возвращаясь в город, мы остановились перед светофором, стоим и ждем стрелочки, разрешающей начинать правый поворот. Засветилась. И тут на нас наваливается дикая какофония сигналов, это, словно с цепи сорвавшись, нас торопит стоящий сзади москвич. Реакция моего приятеля оказалась неожиданной — он неторопливо вылез из-за руля и пошел к москвичу. О чем он там разговаривал с нетерпеливым водителем, мне не было понятно. Когда же приятель вернулся и неторопливо уселся на свое водительское место, нам засветил красный свет.

— О чем ты с ним так мило беседовал? — спрашиваю я.

— Подошел и спросил, не нужна ли помощь?

— И он тебя не послал?

— Точно! Послал.

— А ты?

— Попросил повторить, если можно по буквам: Павел, Ольга... и так далее, а то я глуховат, — сказал, — и могу по ошибке не туда поехать,

— И на черта тебе было связываться...

— Как на черта? Хамов надо учить.

Он и на самом деле был ярким противником невмешательства, он не терпел лозунговых призывов к борьбе с... и за... не цитировал классиков, осуждающих равнодушие, он просто вмешивался, используя, как говорил сам, подручные средства. Не всегда его действия отличались изысканностью, но запоминались непременно.

Случайно я узнал — он самбист, разрядник, победитель и чемпион чего-то, но любопытно *как* мне стало это известно. Тихо, мирно мы выгружались с ним из троллейбуса, когда навстречу нам попер здоровенный парнище, растал-

кивая женщин, расшвыривая ребятишек, он пер, что бульдозер. Мой приятель остановился, загородив собой троллейбусную дверь и спросил:

— Куда ты так спешишь, малыш?

А дальше... я даже не сразу понял, что произошло — сначала над головой приятеля мелькнули чужие ноги, потом от земли понеслись самые отборнейшие ругательства и здоровенная туша егозила ногами, пытаясь встать.

— Пожалуйста, затихни, — сказал мой приятель, — дай троллейбусу спокойно отъехать и смолкни, иначе придется сделать тебе больно.

Величайшим достоинством моего покойного друга была не просто фантастическая работоспособность, а ярко выраженное стремление любое дело исполнить возможно лучше. И неважно о чем шла речь — о заправке тяжелого корабля в полете, об испытании новых бустеров или о какой-то домашней работе — ремонте кранов, замене замков. В весьма почтенном возрасте он приобрел, можно сказать, детский фотоаппарат и принялся рьяно снимать окружающий мир. Побудительной причиной к этому занятию была выставка фоторабот Сергея Владимировича Образцова, приобщившегося к художественной фотографии тоже в весьма пожилом возрасте.

— Не удосужился в свое время, — сказал он мне, — теперь наверстываю. Весь мир, можно сказать, на фотографиях помешался.

— А чего ты пожадничал?

— Не понял, как — пожадничал?

— Мог бы, наверное, камеру посолидней купить, что-нибудь из Японии отхватить?

— Это потом! Сначала надо освоится... Ты видел, какие чудеса творит Образцов точно таким же «Пионером?» От простого — к сложному. Или ты не на У-2 начал, а потом на И-5 перешел, на И-16 добрался до реактивных машин. Жадность тут, старикашка, ни при чем. Тут дело принципа!

Жаль, не хватило ему жизни, не успел он подняться до уровня Образцова, а мог бы, уверен.

В каком-то смысле время — наш враг. Враг коварный! И как глубоко мы все заблуждаемся, когда не ценим минуту, пренебрегаем часом... Кажется, еще Чехов заметил: без копейки рубля не бывает. О копеечках, наполняющих рубль, собственно и делающих его рублем — чуть позже.

30

Однажды мой друг сказал то ли с усмешкой, то ли совершенно серьезно: "Обнаженная женщина, даже если она не Афродита и не Мэрлин Монро, — это все равно зрелище достойное вдохновения, но она же полураздетая или полуодетая — брр!" — предполагаю, что он имел в виду собственную супругу, хотя и не назвал ее. Но по упоминанию некоторых деталей, мне кажется, я не ошибся. Ключки ваты, измазанные губной помадой, разбросанные где попало предметы дамского туалета, очесы волос даже мне попадались на глаза, когда я бывал в их квартире. И еще он говорил: «Когда дамочка, можно считать, и не второй свежести называет свои конечности ручками, ножками — ох, ручки мои болят, ой, бедненькие мои ножки устали», — это тоже противно. Конечно, всякую мелочь не стоит принимать близко к сердцу, а вот не получается...» Теперь понимаю — мой друг находился тогда в предразводном состоянии и мучил себя сомнениями. Понятно, я ни о чем его не спросил: сочтет нужным, сам скажет, я же странным образом сосредоточился на употребленном им мимоходом слове — мелочь.

Курсантом летной школы я увидел, как пилотировал на «заблудившемся» в России акробатическим самолете «Бюккер» заместитель начальника нашей школы. Выходя из отвесного пикирования, полковник проносился совсем низко над землей, опрокидывался на спину, едва не цепляя крылом траву, и так вверх колесами чесал через весь аэродром. У меня аж дыхание пропадало от смешанного чувства восхищения и ужаса, меня трясло, руки холодели, я не чувствовал пальцев и отпустило только тогда, когда полковник в последний раз опрокидывался на спину и завершал переворот посадкой у самого «Т».

Неужели мне никогда так не спилотировать? Неужели не вертеть машину над самой землей и пусть она, матушка, рас- судит — летчик я или обыкновенный лопух, случайно заблу- дившийся в авиации?.. Мне и в голову не приходило тогда — это догнал меня и атакует азарт, нашептывает и подбивает: рискни или слаб?..

Впрочем, к счастью я оказался не настолько безрассудным, чтобы дерзнуть в курсантские годы на лодражанье знаменито- му пилотажику. Прошло порядочно времени, нас обкатала война, когда ранней весной я пробил облака и на высоте в две с половиной тысячи метров выскочил к ослепительно голубо- му небу, к ласковому солнышку, огляделся — подо мной лежа- ло гладкое, словно чертежная доска, белое поле. Мелькнула мысль — вот она, условная земля... Я попробовал пронестись над облаками точно так, как пролетал над зеленой землей наш полковник. Все во мне дрожало от нетерпения. Ну!

Первый пролет удался. Давай еще... Мною распоряжа- лась неведомая, посторонняя сила. Стоило на очередном пролете скрутить бочку, как я зацепил крылом за условную землю. Раз — покойник! И не успокоился, а повторял фигу- ру за фигурой, сатанея, теряя голову... Два — покойник! И — три... И — пять... Я уже сбился со счета, пытаюсь подбить итог, сколько ж раз побывал в «покойниках». Да-а, хочу — *одно*, а могу — *совсем другое!*

Урок, полученный над условной землей, не прошел да- ром. Теперь я знал точно: чтобы азарт, догнавший меня, не убил, случаем, надо тренироваться, надо осторожно шаг за шагом подходить к намеченной цели.

Прошел не год и не два, прежде чем оно случилось. Сни- жаясь метр за метром, я подпускал мой умный, мой послуш- ный, мой храбрый мигарек к воде. Смотреть только вперед и чуть влево, приказал себе. Так!

Мы несемся над водной гладью, несемся чуть ниже па- лубы белого теплохода. Так! Снизаться довольно — велю себе и следом: давай! Тяну ручку управления на себя, тяну плавно и энергично, пока машина не устремляется строго в зенит. Правую бочку крутим, — говорю умнице машине, —

хорошо, теперь — левую... и еще правую и сразу — левую... Оказывается, азарт, кроме всего прочего, еще источник счастья. Это подтвердила на днях моя внучка, совершив свой первый в жизни парашютный прыжок, она не уставала повторять, делясь своими впечатлениями, «Ну, я теперь такая счастливая... не могу даже выразить!» И, наверное, никто в нашем доме не мог ее понять лучше меня.

Извилисто вьются мысли, спущенные с цепи, и как же празднует душа, когда тебя выносит даже к недолгому счастью, это похлеще всех виртуальных радостей интернета, набирающих нынче непомерную, мне кажется, силу.

31

Было время, жил вовсе не задумываясь о старости, с нетерпением ждал, когда получу паспорт — вот дадут и сделаюсь законно взрослым. Дождался? И что? А ничего, как вставал по будильнику и тащился в опостылевшую школу, как отбывал ненавистную повинность в душном, пропахшем потом, мелом и еще чем-то гадостным классе, так все и продолжалось. Наконец, вывалившись из школы, начал работать вскоре решил — надо жениться, вот уж тогда никто не сможет усомниться в моей взрослости, самостоятельности и независимости. И женился! Об этом уже рассказал. И все-таки ощущения солидности не испытывал. Хотя... хотя по мелочам ума все-таки набирался. Ну, например, давать по любому поводу и даже без особого повода «честное слово», как делал это совсем недавно, перестал. Заметил, без подсказки со стороны, «честное слово» в речевом обороте охотнее всего употребляют проходимцы и жулики... Или такое еще «открытие» сделал — хочешь, чтобы тебя выслушивали, научись не перебивать других. Это давалось с трудом. И хорошо, что с трудом: *трудное не есть невозможное*, я понял на практике!

Кто-то из записных остроумцев заметил однажды: «Вам пятьдесят? Вы проснулись и обнаружили — ничего не болит, не беспокоит и не мешает, значит, скорее всего вы умерли». Пятьдесят мне исполнилось уже давно, просыпаюсь и думаю: болит? не болит, беспокоит? не беспокоит и не мешает, а жизнь



тем не менее продолжается, и совершенно неожиданно возникает желание пойти в цирк. Почему — именно в цирк, сказать затрудняюсь. Цирк моя давняя любовь, цирк — это непрерывающаяся связь времен. Когда-то на заре жизни мама везла меня в Крым. Не знаю с чего и почему мы ехали в спальном вагоне — кругом красный плюш, полированное дерево, одним словом, шик явно нам не по средствам. Но было! И вот я вышел в коридор поглазеть в окошко и обнаружил — место занято. Около окна стоит седой человек в странной бархатной куртке, но куртка — что! На плече у него сидит здоровенная серая крыса. Такого я еще не видывал и естественно разинул рот. Он заметил мое восторженно удивленное состояние и ласково заговорил со мной. Оказалось, что в купе с ним едут еще кое-какие зверушки, и я был приглашен познакомиться. Короче, так состоялось мое знакомство с гениальным дрессировщиком и клоуном Владимиром Леонидовичем Дуровым. Не могу понять, чем я мог ему приглянуться, но после Крыма мне случилось бывать у него в московском доме, где бок о бок соседствовали люди и звери. Никто и никогда уже не смог преподать мне более доходчивый урок дружелюбия, взаимопонимания и терпимости. Наверное, с той поры и началась моя слепая привязанность к цирку. Мне колоссально повезло: я видел на манеже блистательного Виталия Лазаренко, отважного Бориса Эдера... нет, я просто не в состоянии перечислить здесь всех замечательных цирковых, что вошли в мою жизнь, одарили счастливейшими минутами детства и оставили неизгладимый след в душе. Цирк — это праздник. А еще — кураж! Могучий и заразительный! Кураж словечко цирковое, оно вбирает в себя очень многое. Пока есть неистребимое желание блистать на манеже, пока гимнаста манит сумеречная высота купола, пока дрессировщика тянет к его послушным диким ли питомцам или к красавицам лошадям, все это и есть — *кураж*, — он, не зная сомнений ступает на проволоку, треплет за уши бенгальского тигра, балансирует на шестах и вообще творит такое, чего обыкновенный человек творить не может.

Цирк с малолетства дарил мне радость, цирк заражал этим неопишуемым ощущением, что зовется кураж, и когда

пришло мое время позволил отважиться на пилотаж в непосредственной близости от земли. Не считите за нескромность, согласитесь — дразнить матушку Землю, пилотируя с таким расчетом, что аэродромная трава склоняется в спутной струе твоей машины, и класть голову в тигриную пасть — явления, если и не родственные, то весьма близкие по нервному напряжению, по волевым усилиям, по чистому ощущению победы над собой — *смог* и еще *смогу!*

И вот проснувшись, я подумал о цирке. Давно не был. Хочу в цирк. Не странно ли — стоило клочку бумаги — цирковому билету в шестой ряд партера, попасть в карман и помимо воли в моей старой голове пошел отсчет времени: до начала представления осталось восемь часов... семь часов... пять с половиной... четыре часа. За три часа я начал собираться «на выход». Глупо? Смешно? Не знаю...

У входных ступеней первое, что я увидел, была белая лошадь под седлом, потом обнаружил и черную лошадь, тоже под седлом, и еще — пони. Не сразу понял — это цирк зарабатывает себе на пропитание. Гони денежку, возносись в седло, хочешь, фотографируйся в таком авантажном виде, а можешь просто покрасоваться на коне. Позже, уже внутри цирка, открылась возможность запечатлеться на фоне слона, сделать в антракте круг по арене на тех самых лошадях, что встречали у цирка; а в фойе шла оживленная торговля всяческой мишурой, какими-то электрифицированными сердечками, звездочками, змейками... Правда, никто не кричал зазывно: "А ну налетай, торопись, хватай, пока не подорожало..." Но все равно дух убогого торжища, проникший в праздничность цирка, казалось, нашептывал: «Пожалей нас, трудно живем... Звери впроголодь работать не могут... Да и людям — тяжело».

Увидев все это, я душевно дрогнул — а надо было идти? Того ли ожидал от встречи с цирком? Но оглушительно грянул оркестр, преувеличенно громко ударил по ушам — жив, мол, курилка! Есть еще порох в пороховницах! И вынеслись на манеж верные кони. Лихие вольтижеры, может быть, наследники самого волшебного Труцини, смыли налет печали, хотя что-то еще мешало радостно дышать на полную грудь.

В моем цирке зрителя никогда не дразнили сверхобнаженностью женского тела, а сегодня цирк хоть и обходится без стриптиза, вполне намеренно не так одевает своих актрис, что они *кажутся* голыми... и музыка в моем цирке была громкой, бравурной, но никогда не звучала исступленно.

А представление шло своей чередой. Были номера более и менее удачные, бездарные клоуны не смогли испортить впечатление от дрессированных медведей, казалось, таких ласковых, работавших на манеже не просто здорово, а с удовольствием и задором. И конная группа на странной масти лошадаках — белых в мелком черном крапе — показывала кураж высшей марки. До меня не сразу, но все-таки дошло: конечно, цирк нынче не тот, каким он был в годы моего детства, это естественно и закономерно: сегодня открыт сто семнадцатый сезон на обновленной арене, но в еще большей степени «не тот» я сам. Как это говорится: нельзя войти дважды в одну реку? До самого последнего времени я толком не ощущал мудрости этих слов. В цирке — ощутил. Жалею? Спрашивать так, по меньшей мере, не разумно. Знать, понимать, чувствовать, переживать надо стремиться, естественно, больше, ведь жизнь прекрасна своим многообразием, а иначе она превращается в жалкое существование.

Кажется, я сказал все, что готов был сказать, повторю — завещание грустного клоуна преследует единственную цель — поделиться с читателем нажитым и пережитым.

Вполне допускаю, что кто-то спросит: «А почему клоун назван грустным? Разве это правильно? Клоун должен быть веселым, развлекать и смешить всех...» Должен, наверное, и впрямь, веселить и развлекать публику любой ценой. Согласен. Но... «тот, кто постоянно ясен, — помните Маяковского? — тот, по-моему, просто глуп». Прикиньте, какое время досталось прожить *этому* клоуну? Через что он прошел вместе со своими сверстниками, сколько горя видел. Не стоит ли сказать ему спасибо за то, что сохранил кураж?! И позвольте пожелать вам на прощание: куража.

1999 г., Москва.

Содержание

Перелетные птицы.....	5
Самолеты нашей судьбы.....	91
Умру лейтенантом. <i>Повесть</i>	157
Последний <i>парад</i>	243
Рассказы.....	343
От винта! <i>Часть 1</i>	345
От винта! <i>Часть 2</i>	421
Завещание грустного клоуна.....	487

Анатолий Маркович Маркуша
14 тысяч метров и выше
Собрание сочинений
Том 3

Редактор
А. Воинов
Художественный редактор
Ю. Петрунин

ОАО «Издательский Дом «Вестник Воздушною Флота». Москва.
Ленинградский проспект, 68
Лицензия ИД №02482 от 31.07.2000

Подписано в печать 10.07.02 г.
Бумага офсетная № 1. Формат 84x108 1/32.
Гарнитура Тайме, Печ. л. 19,0. Тираж 3000 экз. Заказ № 6560

Отпечатано в полном соответствии
с качеством предоставленных диапозитивов
в ОАО «Можайский полиграфический комбинат».
143200, г. Можайск, ул. Мира, 93.