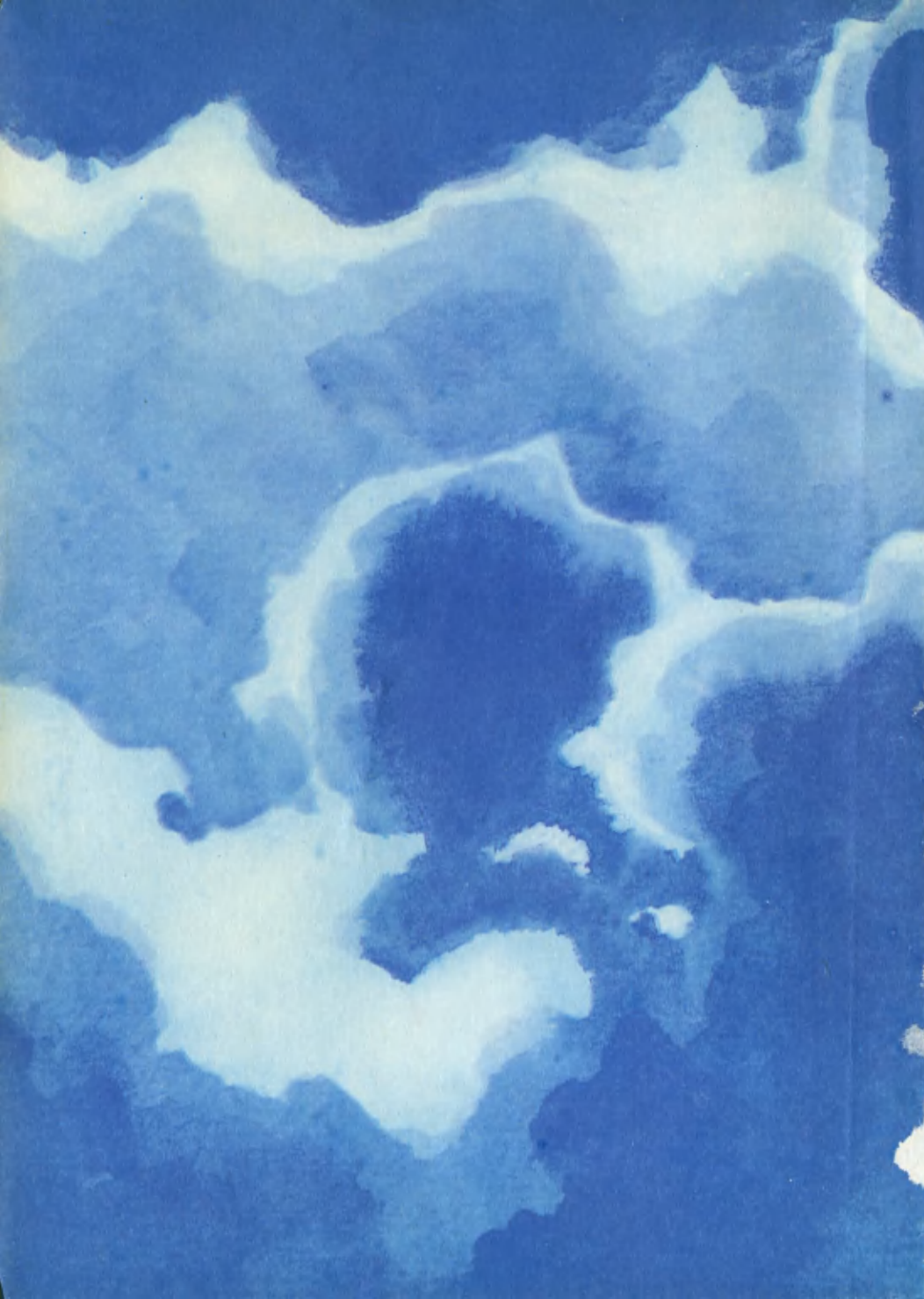




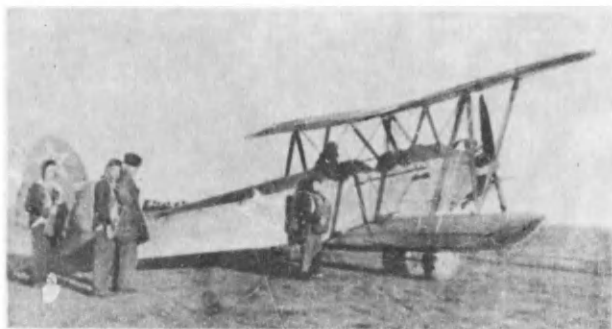
ГЕННАДИЙ ГОНЧАРЕНКО

Крылья аэроклуба



ГЕННАДИЙ ГОНЧАРЕНКО

Крылья аэроклуба



Рецензент Ю. И. Кириленко

Гончаренко Г. И.

Г57 Крылья аэроклуба: Докум. повесть.— М.: ДОСААФ, 1982.— 144 с., 8 л. ил.

65 к.

Книга посвящена воспитанникам Новосибирского аэроклуба ДОСААФ. Главная героиня повести Марина Васильева (Попович) — одна из немногих летчиц-испытателей, освоивших десятки новых типов самолетов различных классов. Заслуженный мастер спорта Марина Попович установила немало мировых рекордов по дальности, скорости полета и грузоподъемности.

Рассказывая о судьбе прославленной летчицы, автор затрагивает вопросы, связанные с развитием и совершенствованием отечественной авиации.

Для широкого круга читателей.

4702010200—092
Г **53-82**
072(02)—82

ББК 83.3(2)7
350 С

Часть первая

РОЖДЕНИЕ МЕЧТЫ

Глава первая

1

В тот год июль на Смоленщине выдался небывало жарким. Окрестные хутора обезлюдели: крестьяне все в поле — разгар уборочной страды...

В один из дней, к вечеру с запада наплыла тяжелая туча и закрыла освежающей тенью поля, стремительно раскустилась огненным древом молния, угрожающе прогрохотал гром, и дождь стеной обрушился на землю.

Ливень так же внезапно, как и начался, прошел. Потянуло запахом земли, медовым настоем разнотравья. На дороге из хутора Леоненки показался всадник. Крестьяне в поле смотрели, пытаясь угадать, кто такой и чего так шибко гонит лошадь. «Не иначе как что-то случилось!.. Уж верно, не к добру...» — наперебой галдели хуторяне.

— Так это же дед Коровкин... Чего там у них стряслось?

— Не иначе бабку свою Татьяну потерял...

Федос круто остановил лохмоногого коня-крепыша, не по годам молодцевато спрыгнул, искал глазами сына, осветившись улыбкой, крикнул:

— Лаврентий, разрешилась Ксенья... С дочкой тебя! — и, подойдя, обнял. Односельчане бросились поздравлять Лаврентия, и только сосед его Петька, по прозвищу Пушка, пришедший с войны по причине контузии, оставался иного мнения. Обидел Лаврентия жестокими словами:

— Подумаешь событие, девка родилась! Какой от них прок? Кабы парень — для Родины защитник, а баба — она завсегда баба и есть: стряпуха да нянька. С мужиком неровня она ни в каком важном деле.

...20 июля 1931 года в семье крестьян Васильевых на хуторе Леоненки Велижского района, неподалеку от Смоленска,

родилась первая дочь. Назвали ее Мариной. В тот же год переехали Васильевы жить в Самусенки, в колхоз имени РККА.

Раннее детство Марины Васильевой не было чем-либо примечательным, как и у большинства крестьянских детей начала 30-х годов. Взрослые с зарей уходили работать на колхозные поля. С пяти лет Мариша уже сама оставалась в доме за няньку: ее младшей сестренке, Зое, тогда было всего три года.

С раннего утра до темноты Мариша и Зоя с подружками пропадали на реке Шахинке. Мальчишки ловили пескарей, а девочки играли в любимые игры: в «дочки-матери» и «школу».

Но бывало, что увлекательные игры девочек на берегу Шахинки омрачались дерзкими набегами босоногих разбойников. Они разрушали «домашние очаги», а непокорным нередко доставалось от драчунов.

В один из таких налетов, когда мальчишки с гиком и свистом вспугнули стайку девчонок, Мариша осталась одна на берегу и продолжала играть. Девочки, спрятавшись в прибрежных кустах, с любопытством наблюдали: а что же будет дальше? И только ватага вихрастых налетчиков добежала до места, где сидела Мариша, как она тут же вскочила, схватила в руки суковатую палку.

— Не трожь!— угрожающе замахнулась.

И несмотря на то что предводитель ватаги соседский Колька был старше нее, уже ходил в школу, он не наступил на Маришин песочный дом. Остальные ребята набросились на «дома» убежавших девочек и стали их разрушать. И тогда Мариша кинулась на обидчиков. Один из них увернулся, а другому попало, и он кинулся на нее с кулаками, но его остановил Колька.

— Ладноть, Семка. Что нам с девками воевать? Айда в налет на леоновские сады.

Ватага мальчишек со свистом умчалась по берегу, а Мариша, гневно и гордо поджав губы, стояла с палкой в руках. К ней уже бежали весело щебетавшие подружки.

— А ты смелая, Маришенька...

— Гляди их сколько! А ведь не забоялась.

И тогда вдруг Мариша расплакалась и погрозила убегающим мальчишкам кулаком.

Подружки стали ее обнимать, успокаивать.

— Айда, Мариша, домой. Я так хочу есть,— попросила Зоя.— Нам мамка хлеба и молока оставила.

С тех пор — неизвестно, кто первым придумал, мальчишки или подружки,— за Маришей установилось прозвище Атаманша.

Вечером в тот же день, когда произошла у Марины стычка с ребятами, она сидела на коленях у отца. Мать управлялась по хозяйству, Зоя играла с куклами во дворе, а отец, отдыхая, разговаривал со старшей дочерью. Через год ей предстояло идти в школу.

— А ну Расскажи, Аника-воин, как это ты с хлопцами по-дралась?

Мариша тяжело вздохнула и настороженно поглядела на отца: «Кто же это сказал ему?»

— Давно они забирают нас, пап. Мы домики строим, строим, а они набегут, все истопчут и изломают.

— Драться нехорошо. Особо младших обижать. Молодец, Мариша,— погладил он ее по голове.— Не давай себя и друзей в обиду...

Прижалась Мариша русской головкой к груди отца, приятна отцовская похвала. Ей всегда хорошо с отцом. Особенно любила, когда он играл на скрипке.

— Пап, а пап,— смотрит она пристально в глаза отцу,— сыг-рай, а? Мамкину, любимую...

Лицо отца добреет от чуть заметной улыбки. Отца не надо упрашивать: он всегда охотно выполняет просьбу дочери. И хотя сегодня и ноги, и руки сковала усталость, он не может отказать любимой дочери. Это не прихоть и не каприз. В просьбе Мариши он угадывал ее душевную потребность в музыке.

Для Мариши это праздник. Она любила слушать, когда, нарушая тишину деревенского вечера, заливисто, с переборами, лихо играл гармонист или просто пели девчата. И сама Мариша, еще не понимая значения некоторых слов песен, пела, подражая взрослым, коверкая на свой лад строки песен, а то и просто мурлыча полюбившийся ей мотив.

Отец приносил черный футляр, бережно доставал скрипку. Он щиплет большим заскорузлым пальцем струны, проверяя настрой.

— Что споем, доченька? Какую?

— Ясный.

— «Месяц ясный»?

Заиграл отец, заблестели глаза у Мариши, подхватила она слова знакомой песни. И вот уже слился басовитый голос отца с тоненьким и звонким голоском Мариши. Вбежала Зоя. В каждой руке у нее по кукле. Она пытается тоже петь, но не поспевает за отцом и сестрой, лишь выкрикивает отдельные слова из песни.

Так нередко начинались «музыкальные концерты» в семье

Васильевых. Входила мать. Ее лицо озаряла счастливая улыбка. Она стояла у двери и глядела на детей и мужа. А мыслями была далеко. Глаза с тоской смотрели в окно. За рекой синюющий гребень лесов, а за ним — ее родная деревня. Мелькнуло перед глазами босоное, голодное детство. Одежки — платья из ряднины, обувка — лапти, и так вот до свадьбы. О грамоте и думать не думай. Одна забота в большой семье — о еде...

А песни не смолкают. Одна сменяет другую... Тут и русские, и украинские.

— Еще, папа, еще,— просит Мариша отца.— Она раскраснелась, отплясывая «камаринского» вместе с Зоей.

— Ну хватит, доченька,— вмешивается мать.— Устал папка. Да и вам пора ко сну.

Зоя трет кулачком глаза и зевает. Она забирает куклы и идет за матерью. За ними не особенно охотно уходит и Мариша. С задумчивой улыбкой глядит на отца: слушать музыку она готова хоть всю ночь.

Как-то Лаврентий Федосович был приглашен на свадьбу. Он взял с собой Маришу. С ним вместе играли еще двое его товарищей: баянист и цимбалист. Мариша заинтересовалась цимбалами. В перерыве, когда музыканты отдыхали, она с любопытством осмотрела цимбалы и попросила разрешения «поиграть». Надо было видеть большие, округлившиеся глаза Марины, блестевшие от радости, когда она выбивала звонкие звуки деревянными молоточками.

«Самый по ней инструмент,— решил отец.— Прост и для слабых ее пальцев подходящий. Захочет учиться — буду учить». В тот же вечер, возвращаясь домой, он спросил Марину:

— Ну как, доченька, играть на цимбалах хочешь?

Мариша обняла отца за шею, прижалась к его щеке.

— Хочу, папа, очень хочу. А ты у дяди цимбалы почему не взял?

— Так то ж дядины цимбалы. У тебя будут свои.

Лаврентий Федосович понимал, что в городе купить цимбалы не так-то просто, да и денег лишних у него не было. Он обратился с просьбой к двоюродному брату Антону Васильевичу Коровкину. Тот был знатным мастером-столяром, чинил и музыкальные инструменты, сам любил музыку, играл на гармонии.

И вот в день рождения дочери, 20 июля, отец подарил ей отличные цимбалы. Совсем как в магазине. Они пахли лаком и звучали так же, как у того цимбалиста, что играл на свадьбе. Мариша была в восторге от подарка. Ложась спать, она клала цимбалы под подушку. Так и спала с неделю. Она до-

вольно быстро освоила инструмент. Вначале отец учил ее играть на слух.

Мариша исполняла любимые песни и сама, и вместе с отцом.

— Ничего, доченька, освоишь первую музыкальную азбуку, отдам тебя учиться к Ивану Ивановичу. Сама ведь слыхала, как он играет на цимбалах?

С каждым месяцем пополнялся новыми песнями и танцами Маришин репертуар. Много домашних концертов дали отец и дочь вдвоем. На них присутствовали не только родные, но и соседи, и даже люди из ближних сел. Как известно, особенно быстро полнится земля слухом в деревне. Слух о юной цимбалистке из Самусенок доброй вестью разлетался по округе.

...В клуб сельсовета до отказа набилось людей из соседних деревень. Учитель, ведущий концерт самодеятельности, объявил:

— Первым номером нашей программы выступят перед вами отец и дочь Васильевы. Вы услышите в их исполнении русские и украинские народные песни...

Открылся занавес. Марина стояла рядом с ведущим программ. Она была одета в любимое белое платье в горошек, в косички вплетены яркие банты. Девочка волновалась. Столько народу! От волнения перед глазами расплывались лица. Тут она поглядела на первый ряд, встретила улыбки своих бабушек и успокоилась.

...Об этом, первом, потрясшем ее волнении артистки и растерянности вспомнила Марина Лаврентьевна многие годы спустя: по ощущению оно напоминало ей состояние, с каким она впервые собиралась прыгнуть с парашютом, стоя на крыле самолета. Это был обычный страх человека перед неизвестным, и его надо было преодолеть. Иначе...

Иначе, думала юная артистка, она подведет отца и всех, кто ее знал и был уверен в ней. Она поджала губы, поглядела в зал и поклонилась зрителям. Неподалеку от Марины стоял столик с ее цимбалами. Отец едва заметно улыбнулся дочке и подал знак смычком. Она решительно ударила палочками по цимбальным пластинчатым «струнам». Притихший зал слушал их игру. В короткие паузы, совладав с собой, Мариша глядела на зрителей, и теперь ей уже не было страшно. К концу концерта, счастливая, она улыбалась всем. Юную артистку щедро одали аплодисментами. Родные затискали ее в объятиях от радости, целовали, угощали конфетами и конечно же предсказывали будущее знаменитой артистки...

В те предвоенные годы нередко поздним вечером возвращались к себе домой «самусенковские музыканты» — отец и дочь.

Лаврентий Федосович на одном плече нес «музыку» — скрипку в футляре и цимбалы, а на другом спящую дочурку.

Глава вторая

1

В Самусенках школы не было, и Марину отправили учиться в Чепли. Стала жить на хуторе у родных отца. От дома, где они жили, школа находилась километрах в пяти-шести. Дорога петляла через подлесок с кустарником, а дальше за Велижским большаком начинался глухой и старый бор. Там водились волки.

Идет Мариша в первую свою школьную осень, любитесь лесом. Погрустневший стоит он, притихший, расцвеченный в багрянец и золото берез и осин. Смолкли птичьи голоса, и тишина стоит такая, что слышно, как шурша падает лист.

Через плечо у Марины сумка. В ней книги и тетрадки, а главное, цветные карандаши — подарок отца. Таких нет ни у кого. Провожал Марину обычно до школы дедушка Федос. Не сводит он, бывало, с внучки глаз, глядит, не налюбуется.

Дед Федос был известным деревенским силачом. По праздникам он нередко удивлял односельчан своей необычной силой. Легко, словно в мяч, играл двухпудовыми гирями или ложился на землю, на него клали деревянный помост, и по нему переезжала груженная подвода. Любил он охоту и часто рассказывал Марише про жизнь птиц, какие животные водятся в лесу, в поле, как растет дерево, про полезные травы. Он очень хорошо понимал и любил природу...

— Ну, беги, беги, коза, — шутливо подталкивал дед внучку, — набирайся ума-разума. — Улыбаясь, он махал ей вслед рукой, а она бежала с пригорка к школе и все время нетерпеливо оглядывалась.

Наступила зима. В новом зимнем пальто, купленном с запасом на два-три года, в валенках, подпоясанная кушачком, Мариша выглядела будто разрисованная кукла... Румянец во всю щеку. Дедушка Федос шутливо называл Марину купчихой. А бабушка Татьяна сердилась на него:

— И чего, старый, надумал дитя обзывать всякими прозвищами? Она у нас Снегурочка...

— Снегурочка? — удивленно спрашивал дед. — Г-м... Ну пусть будет матрешкой, коль купчихой не желает.

Мариша стояла уже одетая, с сумкой через плечо и сердито поглядывала на озорующего деда.

— Да собирайся же ты, старый, попроворней. Не видишь, дите тебя заждалось.

Мариша поглядывала на деда, неторопливо пьющего чай. Ей не терпелось хотя бы в чем-то показать свою самостоятельность.

— Бабуся, я пойду, тут жарко. Дедушка меня догонит...

Зимой дед сопровождал Марину на лыжах и прихватывал с собой ружье. На всякий случай. Глядишь, зайчишку можно подстрелить на жаркое, а случится встреча с волком, будет чем обороняться. Ружье у деда было добротное. Новая двустволка. Недаром за нее он отдал телку.

Как опытный охотник, дед знал, что волки редко сами нападают на людей. Но в том году их что-то уж много развелось в смоленских лесах. Часто жаловались окрестные жители: то в одной, то в другой деревне серые разбойники резали скот. В Велижском и Демидовском районах провели на волков несколько групповых облав. Побили много волков, но много их и попряталось по оврагам, в зарослях кустарника, куда зимой редко ступала нога человека.

Вышел из избы дед Федос, встал на лыжи, ловко выбросил вперед лыжные палки и пошел ходко, споро, только снег со свистом шипит под ногами. Вот он скатился с бугра и увидел Марину. Она уже шла подлеском. И тут он заметил, что навстречу внучке бежит волк! Дед снял ружье и выстрелил вверх. Но зверь продолжал приближаться к Марише. Дед Федос изо всех сил рванулся навстречу волку, стал на одно колено и крикнул внучке: «Ложись! Ложись!» Она упала в снег, и тут же прозвучал выстрел. Недаром дед снискал себе славу одного из лучших охотников Велижского района. И на этот раз не подвели его ни годы, ни слезы, затуманившие глаза. Дед Федос тут же подскочил ловко на лыжах, поднял Марину. Они подошли к убитому волку.

— Матерый волчище... Никак, вожак,— ткнул дед лыжной палкой в ощерившиеся зубы хищника.

— Дедушка, а я думала, это собака,— спокойно сказала Марина.

— Эта собака могла наделать людям много беды,— начал он головой.— Ну ничего, внучка, мы покончили со злодеем. За шкуру деньги получим. Гостинцев тебе куплю... Чего желаешь?

— Самолет, дедушка!

— Самолет? Это какой же? Самолеты, внучка, не продаются...

— Не правдашний, а такой, как мальчишки в школе запускали... Из тоненьких-тоненьких палочек, бумагой оклеенный. Будто стрекоза. Высоко летает, под самые облака.

Глаза у Мариши светились радостью.

— Вот бы на таком, дедушка, полететь.

— Ты же девочка, внучка... Зачем тебе самолеты? Ты музыкантша у нас. Выучишься в городе, людям будешь играть. Большое это дело...

Бабушка Арина, узнав о случившемся, переполошилась:

— Что вы, с ума спятили?— набросилась она на родителей Мариши.— Дитя так лишиться недолго. Далась ей та грамота...

Но Мариша никак не хотела уезжать от деда и бабки и пыталась уговорить мать:

— Мапочка, мне совсем не страшно тех волков. У дедушки ружье. Он меня стрелять научит. Я уже патроны заряжать умею, он мне показывал.

Но мать настояла на своем, и Марина переехала с хутора домой в Самусенки.

2

Последнюю неделю перед троицыным днем смоленские крестьяне обычно называют, кто «русальной», а кто «зелеными святами». Она самая свободная и самая веселая за все лето: яровые уже посеяны, а до озимой пахоты далеко. Все колхозники в ту пору домашними делами заняты. Мужики чинят сараи, телеги, ухаживают за садами, а у кого забота — пчелы на пасеке, бабы белят холсты, расстелив их дорожками вдоль берега реки. И день-деньской стучат они вальками.

На Шахинке белит холсты и Ксения Логиновна, торопится: скоро из школы возвратится Марина. Вчера она вернулась вечером и долго расспрашивала мать, зачем собираются в хоровады девушки-невесты и играют с парнями в горелки, а расходясь по домам, сговариваются, где на троицу завивать венки и кто будет с кем кумиться.

— Мам, а мне можно с кем кумиться?— спрашивает Мариша.

Дотошная, все ей хочется знать. Ответила с насмешкой:

— Что-то рано ты, девка, невеститься засобиралась. Грамоту не одолела, о женихах задумалась.

Покраснела, убежала Маринка. Совестно ей перед матерью, «Неужели и впрямь подумала, что есть жених у меня?..» Она возвращается, припоминая вчерашний разговор с матерью. Идет полевой дорогой. Яровые еще не выровнялись одноцветным изумрудным ковром и то тут, то там пестрят желтовато-

белесыми плешинами. А на межинах и обочинах дороги голубые брызги васильков и ее любимая яично-желтая, как солнышко, ромашка с белыми зубчиками-лучиками. Нарвала букет Мариша. Любит она одаривать цветами мать.

Мариша не ходит, а скачет вприпрыжку, словно мяч. А дед Федос за это называет ее козой. Не сдержат ей чувства радости, если похвалит учитель за ответ на уроке или удастся ей сделать что-то доброе лучше других, будто выплескивается из нее через край неумная, буйная сила жизни.

— Мам, а мам, а меня Нина Александровна старшей в пионерский лагерь назначила.— Мариша вращает колесом сумку с книгами.— В четвертый я, мам, перешла.

— За что она тебя в такой почет? Давеча отцу жаловалась, с ребятами подралась...

— А чего они обидными кличками обзываются? Фросю Шапикову Теткой дразнят.

Фрося, дочь бригадира, была подругой Мариши. Круглолицая, плотная девочка, с широкими плечами и голубыми печальными глазами.

— Так то Фроську, не тебя же.

— И меня тоже...

— А тебя-то как?— любопытствовала мать. Лицо ее тронула едва заметная улыбка. Знала она, что Маришу, когда она жила на хуторе, дразнили Манька-Танька. Она была похожа на бабушку, мать отца — Татьяну Константиновну. И не только схожа лицом, но и характером. Такая же шустрая, подвижная.

— Меня?— насупила брови Мариша, будто раздумывала, говорить ей или нет.— Меня обзывают Манькой-Танькой. И еще Артисткой. И Совой Колька зовет.

У Мариши были большие, красивые глаза. Она как бы удивленно смотрела на мир.

— А что тут плохого? Артистка! Ты и есть артистка. На музыке играешь. И Сова — хорошо. Ночью все разглядишь, пригодится.

— Не хочу артисткой. Не буду,— обидчиво надула губы дочь.— Не буду на артистку учиться.

Мариша подошла, обняла мать, прижалась к ней русой головкой, ласкаясь:

— Мам, а мам, а чего тебя Летчицей дразнят? Ты что, на самолете правдашнем летала?

Ксения Логиновна легонько отстранила дочь, подшлепнула ее широкой ладонью:

— Ладноть, ни к чему тебе все это. Много знать будешь — скоро состаришься. Давай иди быстрее ешь да садись за уроки. Вечером, отец сказывал, поедете в Чепли. Концерт давать призывникам.

В Чеплях в сельсоветском клубе — бывшей церкви — собралось в тот день много народу. Молодые парни — призывники, девушки, а в сторонке, поодаль, пожилые мужики, бабы, отцы и матери тех, кого провожают сегодня в армию.

Рокочущий гул голосов бьется о высокие церковные стены, и его, как в трубу, несет кверху, под купол, и отдается он многоголосым эхом. Смех, песни. Хватая за душу, с лукавинкой, залиристо, выговаривает гармонь. В кругу пляшут двое: девушка и парень. Она в цветастом платье. Он в черном шевиотовом костюме и вышитой сорочке. Все знают: они помолвлены, и на осень назначена свадьба. Дробно стуча каблуками друг перед другом, лихо поют:

Встало солнце золотое
Из тумана белого,
Мое сердце молодое
Любит парня смелого.

Парень чуть тронул девушку за талию, пошел вприсядку вокруг нее и тут же изловчился, схватил за руку, обкрутил над головой.

У Наташи у моей
Триста сорок трудодней,
А не будь тех трудодней,
Не женился б я на ней.

Припевки подхватили хором девушки, парни, и эхо заметалось под куполом старой церкви.

То была пятница 20 июня 1941 года. За два дня до войны. Райвоенкома вызвали на совещание еще в четверг. А почему он не вернулся в пятницу, никто не знал.

Глава третья

1

Солнечный, щедрый теплом и цветами день 22 июня 1941 года. Он принес на рассвете на крыльях самолетов с черными крестами бомбы и смерть советским людям. О нападении фашистской Германии на нашу страну и начавшейся войне в городах извещало радио. В деревни весть о вспыхнувшей войне приходила с большим запозданием...

К вечеру в склад, где работал весовщик Лаврентий Федосович Васильев, прибежала запыхавшаяся Марина и с порога выпалила:

— Пап, война!

— Какая там еще война?— не веря дочери, переспросил отец.

— По радио объявили. В городе... Дядько Петро сказывал. Он из Велижа вернулся, к нам забегал, тебя спрашивал.

Петр был соседом Васильевых, с ним Лаврентий Федосович учился вместе еще в школе.

Отец собрал со стола накладные, книги учета, сунул в ящик, закрыл склад и торопливо направился домой. Всю дорогу отец и дочь молчали. Васильев вспоминал, что вчера многие односельчане получили повестки на призывной пункт. А ему почему-то не прислали.

С волнением приближался он к своему дому. У дома— запряженный в возок Медовушка. «Куда это собрался ехать отец?» Во дворе мать, отец, жена Лаврентия Ксения. Она в положении. За юбку держится трехлетняя дочь Валя. Мать бросилась ему на грудь, заголосила:

— Сыночек, родимый, на кого ты нас покидаешь?

Заплакали жена, дочери.

Лаврентий растерялся, не понимая, по какому случаю собралась родня. И тут все разом прояснилось. Подошел отец и дрожащей рукой протянул бумажку. То была повестка. В тот же день отец с сыном уехали на призывной пункт в Чепли.

2

Война... Опустели деревни. Все мужчины, кроме стариков, ушли по призыву в армию, на фронт в первую же неделю. Ксения особенно тяжело переживала призыв мужа в армию. Она ждала появления третьего ребенка. Старшей, Марише, было десять лет, младшей, Вале, шел четвертый год.

Мариша за несколько недель, как проводили отца в армию, заметно повзрослела. Отец отдал ей ключи от колхозных амбаров: «Снеси, доченька, самому председателю». А когда прощался, наказывал: «Ты теперь, Маришенька, самая старшая, а мама, видишь, какая хворая».

Мариша и раньше помогала матери по дому. Кормила кур, цыплят, пасла телка, отгоняла в стадо корову. Воды принесет, приберет в доме. Сейчас мать стала учить ее варить щи, кашу, поручала смотреть за младшей сестренкой.

С каждым днем матери тяжелее было ходить, и она чаще лежала в постели. Мариша не только часто оставалась за хозяйку в доме, но и ходила со школьными подругами помогать женщинам убирать сено на лугах.

В один из июльских дней докатился и до Самусенок гром

артиллерийской канонады. А вскоре фашистские самолеты обстреляли колхозников, работающих в поле. Люди разбежались. Прятались во ржи и кустарниках. Мариша побежала со всеми. Впервые она услышала свист вражеских пуль, от которого мороз пробежал по спине. После налета немцев никто уже работать не решился, стали расходиться по домам. Возвращалась с подругами и Мариша. И тут они увидели, как над лесом закрутились в смертельной карусели фашистские «мессершмитты» и два наших тупоносых «ястребка».

Дети, как завороченные, наблюдали за воздушной схваткой. Вот один фашистский самолет, распутив черный шлейф дыма, стремительно пошел к земле.

Раздался взрыв. Из-за темной зубчатой стены леса выплеснулось пламя. За первым вскоре закувыркался и второй вражеский самолет, объятый пламенем.

— Молодцы, красные соколы! Молодцы, летчики! Так их!— кричали, радуясь, женщины-колхозницы.

— Так их! Бейте фашистов!— хлопали в ладоши дети и грозили кулачками. Еще один самолет врага взорвался в воздухе. Но радость всех вскоре была омрачена. Фашистских самолетов было много, и они сбили наши «ястребки».

Ребята бросились бежать через поле к ближнему лесу, за которым, как им казалось, совсем близко упал один из сбитых наших «ястребков». Поиски оказались напрасными. Самолета они не нашли.

Поздно вечером Марина вернулась домой заплаканная. Мать, обеспокоенная, стала ее расспрашивать. Та рассказала о сбитых самолетах и о том, как они их искали и не нашли.

3

Война с каждым днем приближалась к Самусенкам... Теперь уже нередко обстреливали и бомбили и их деревню. Деревенские ребята умели различать, чьи самолеты, не только по звездам и крестам, а по гулу мотора.

Воздушные бои велись теперь почти каждый день, и дети, как и взрослые, наблюдая за воздушными схватками, переживали. У них невольно появлялась жалость к нашим летчикам, погибавшим в этих неравных поединках с немцами. И у Марины впервые в те дни зародилась мысль, которую не раз высказывала подружкам: «Вот бы мне научиться летать, бить фашистов!» Она стала проявлять интерес к самолетам, обращалась с вопросами к взрослым: деду, к дяде Пете — их соседу, бывшему артиллеристу, инвалиду войны.

Он как-то встретил мать Марины, спросил в шутку:

— А чегой-то, Ксения, Маришка твоя самолетами больно интересуется? Никак, в тебя пошла?.. Сказывала мне, что, вырастет, на летчицу пойдет учиться.

Ксения только махнула рукой. Их разговор прервал гул вражеских самолетов.

— Тикай, Логиновна!— крикнул сосед.— Видишь, немец гостинцы везет.

На окраине деревни после обстрела фашистских самолетов загорелись дома. Черные густые кудри дыма вихрились в голубом небе.

Мать вбежала в дом, схватила за руку Валю, крикнула Марине, и они втроем побежали через огороды к погребку. Там было их «бомбоубежище». И тут Мариша вспомнила, что она в доме оставила любимую кошку Мурку. «Ей там одной страшно»,— подумала она и кинулась обратно в дом. Мать высочила след за дочкой.

— Куда ты, убьют!— кричала она.— Вернись!

От угрожающего, резкого свиста обе свалились на землю. Совсем близко что-то глухо ударило. Возле дома упала бомба. Но почему-то не разорвалась. Из земли торчал ее «хвост»— стабилизатор.

Когда налет закончился, жители села собрались возле дома Васильевых. Они с любопытством и опаской осматривали фашистский «подарок». Пришел и сосед дядя Петя.

— Товарищи, прошу всех от греха подальше,— уговаривал он односельчан.— Дело не шутейное, может, и того...

Он принес лопату и стал неторопливо откапывать «подарок». Откопал, с помощью плоскогубцев отвернул головку бомбы и, к удивлению всех, извлек из нее... опилки и стружки.

— Да, есть, видать, и там, в Германии, честные люди,— сказал Петр,— которые не желают нам смерти.

Первые три недели война как бы обходила стороной Самуsenки и Леоненки. Несколько дней грохотала артиллерийская канонада севернее и южнее, а потом громкие ее раскаты покатались на восток. С каждым днем они становились все глуше и глуше... Перестали обстреливать деревни и самолеты с черными крестами на крыльях. Забегали изредка раненые красноармейцы и то ненадолго. Напьются воды, поедят и, не задерживаясь, уходят догонять своих.

Покинув родную деревню, с пятью детьми—тремя своими и двумя сестры—в бесконечном потоке беженцев ухо-

дила на восток колхозница Ксения Логиновна Васильева.

...Спасти из семейного имущества ничего не удалось. Но испытания этим только начинались. В первый же день пути Ксения Логиновна с ребяташками попала под сильный артиллерийский обстрел. Отсидевшись в придорожной канаве, они вновь тронулись в путь. К вечеру измученная и обессиленная женщина упала на землю и тут же уснула. Все дети — Валя, Лида, и Егорка — спали рядом. Одна только Марина нянчила грудного братишку Колю. Было жарко, он капризничал и просил пить. В поисках воды Марина бродила по лесу у дороги. Вот тут и произошла у нее встреча с молодой женщиной — инженером авиационного полка Тамарой Богдановной Кожевниковой.

Небольшого роста красивая молодая женщина в военной форме отдала флягу с водой. Дети не пили более суток и, измученные жаждой, накинулись на воду. Когда они напились, между военной «тетенькой» и Маришей завязался разговор.

— А что это у тебя, девочка?

В руках у Марины был гриф от скрипки с остатками струн.

Она взглянула на него большими глазами. В них таилась обида и печаль.

— Скрипка,— ответила девочка.

— Какая же это скрипка?— недоумевающая, спросила тетя в военном.

— Да, скрипка это,— решительно и упрямо настаивала Марина.— Скрипка! На ней играл мой папа. Он любил играть. Я сохранию папину скрипку.— Помолчала, спросила:— Тетенька, а как вас зовут?

— Тамара. А тебя как, милая?

— Маришей... А это мой братик Коля,— погладила она присмившего на руках ребенка.— А вы что ж, тетенька, воюете?

— Да, воюю, девочка,— нахмутив брови, ответила та и, прищурившись, посмотрела на небо.

— А до войны вы кем были? Учительницей?— спросила Марина.

— Нет, я инженер. Служу в авиации.

— Так вы, тетенька Тамара, на самолетах летаете?

Впервые Марине пришлось увидеть так близко человека, который жил в ее детских мечтах, женщину-летчика. Даже не верилось. Вот бы и ей так. Марина взяла тетеньку Тамару за руку и стала спрашивать:

— Пойдемте к маме. Я вас с ней познакомлю. Она у нас хорошая. Заря никого ругать не станет. Ну пойдемте, тетенька Тамара. Она тут совсем рядом...

Мать с потемневшим, усталым лицом спала, скорчившись,

под березой, подложив под голову руку. Прижавшись к ней со всех сторон, спали дети. Тамара стала уговаривать Маришу не будить мать, дать ей подольше отдохнуть. Взглянув на эту спящую женщину и детей, она поняла, какое горе ждало их еще впереди, выброшенных войной из родного дома...

Машина на дороге уже сигналила, и женщина в военной форме заторопилась.

— Мне, Маришенька, надо самолеты готовить к полетам. Они будут защищать вас от фашистов. Вот кончится война,— сказала она с грустью,— и я тебя найду. Как твоя фамилия?

— Васильева,— ответила Марина и подумала: «Попроситься бы с ней...» Но посмотрела на спящую мать, братишек, сестренку, и ей стало их всех очень жаль. Закусив губу, чтобы не расплакаться, она добавила:

— А я, тетенька Тамара, уже окончила четыре класса.

Тамара вскоре вернулась, принесла продуктов, посадила мать с детьми в попутную машину, которая везла раненых.

Глава четвертая

1

В теплушке товарного эшелона, как и все эвакуированные, три месяца и еще несколько дней ехала Ксения Логиновна Васильева с пятью детьми. А начался этот неимоверно длинный, тяжелый и опасный путь от станции Торопец. И казалось, что ему не будет конца. Первые недели нередко были налеты фашистских самолетов на эшелон. Погибали дети, женщины и старики под вражескими бомбежками и обстрелом, умирали от ран и болезней. И на каждом полустанке, разъезде порой день и два стоял эшелон, пропуская встречные поезда, торопящиеся к фронту.

В ноябре 1941 года эшелон с эвакуированными из Смоленской области и Ленинграда наконец прибыл в Новосибирск. Тут же приезжих распределили по районам области. Семья Васильевых попала в город Ояш.

В Сибири в ноябре стояла уже лютая зима с сильными ветрами и морозами, доходящими до минус 40 градусов. Почти каждый день приходили эшелоны. Все дома и здания в городе, которые можно использовать под жилье, тесно были забиты и местными жителями, и теми, кто приехал. И семью Васильевых с несколькими прибывшими разместили в домишке сто-

рожа кладбища. В ветхом жилище одолевал холод, но больше всего все же мучил людей голод. Не было хлеба. На детей его выдавали по карточкам, и то раз в неделю. А хлеб взрослым заменяли лепешками из картофельных очисток. Находили в поле мерзлую картошку, свеклу, подмешивали к ней отрубей или кукурузной муки. Люди рады были и такому «хлебу», любой горячей похлебке. Дети твердили одно и то же: «Мам, хлеба!» В каждом доме свое горе, принесенное войной, а живет у всех и общее: голод и холод, тоска по родным местам и близким людям, которых разметала по белу свету лихая година.

Труженица земли, Ксения Логиновна знала и верила в мудрость и щедрость души простых трудовых людей. Знала, что люди помогут детям и старикам, тем, кого война забросила в Сибирь из Минска, Смоленска, Ленинграда и других городов. И пошла она с заплечным мешком по ближним деревням... Ходила и убеждала колхозников, что надо поддержать эвакуированных. И, как говорит народная пословица, «мир не без добрых людей». Ее и тех, кто с ней ходил, поддерживали, делились, кто чем мог. Почти каждый день все жильцы сторожки ждали с нетерпением возвращения Ксении Логиновны и ее товаров. Они приносили из ближних сел кое-какие продукты: картошку, свеклу, режу — хлеб. Все делилось поровну до малейшей крошки. В сторожке стихийно возникла своя «коммуна» женщин, стариков и детей. Нередко женщины уговаривали Ксению Логиновну, когда она приносила продукты, накормить прежде своего сыночка Колю. Ему тогда был всего годик. Но мать никогда не выделяла его из всех; и малыш получал свою порцию наравне со всеми.

Кое-как Васильевы перезимовали в Ояше до весны, а как только спали морозы, решили уехать из города в какое-либо село. Они переехали жить в деревню Пушкаревку. Мать с Мариной пошли работать в колхоз. Сама Ксения Логиновна трудилась круглосуточно. Днем на полевых работах — сеяла, вязала снопы, полола лен, ухаживала за скотом на животноводческой ферме, а ночью сторожила колхозную технику — комбайны, тракторы, сеялки.

Марина помогала матери пропалывать лен, ухаживать за скотиной, а весной определилась пастушкой. Пасла колхозных телят и овец.

Очень любила ездить Марина на уборку сена. Обмеряла стога, высчитывала их вес. Математика со школьных лет давалась ей легко. А вечерами в поле у костра как было хорошо! Пели песни, танцевали под гармонь.

В льноводческой бригаде Марина не отставала от взрослых. Бывало, и опережала опытных женщин-колхозниц. Как-то за два дня она выдернула 43 сотки льна-долгунца. Бригадир не поверила, и председатель колхоза усомнился. Это обидело девочку до слез. Но когда вновь проверили, то все удивились и лишь руками развели. Действительно, в первый день Марина убрала 23 сотки, во второй — 20. О том, что она любила убирать лен и относилась с душой к этой работе, говорит и такой факт. О красавце льне — стройном, голубоглазом — Марина написала стихи, которые были опубликованы в районной газете.

Трудились Васильевы добросовестно, за что в колхозе их все уважали. А жили по-прежнему тяжело, неустроенно, как и большинство эвакуированных.

В августе 1943 года Ксения Логиновна собрала свой «выводок» и переселилась в колхозную «шорную», где хранились сбруи и хомуты для лошадей. Ими были увешаны стены, а свободная площадь стала жилищем семьи Васильевых.

В этой бревенчатой избе с маленьким оконцем соорудили топчан из струганых жердей. Ночью на нем спали, а днем играли малыши. Топчан имел самое различное назначение. Он был и кроватью для всех, и гардеробом, и буфетом, под которым хранился домашний скарб, и столом, на котором ели и готовила уроки Марина.

На стене у топчана висел гриф скрипки — единственная вещь, напоминавшая об отце. Прошло два года, а о нем семья не имела никаких вестей.

И все же жить в «хомутальне» было полегче. Хотя весной и особенно осенью, когда шли проливные дожди и колхозники бесконечно несли мокрую и грязную сбрую, начиналась безрадостно-тяжелая пора для ее жильцов. Ночью было тяжело дышать от спертого и сырого воздуха, пропитанного конским потом.

Так прожила семья Васильевых около года. За это время колхоз выстроил рубленый дом и поселил в нем всех эвакуированных.

2

Зимой Марина ходила в школу, которая находилась в пяти километрах от села. Но девочка не только училась, а и продолжала помогать матери: ухаживала за скотом, убирала помещения фермы, кормила и поила телят. Научилась и вязать варежки и носки. Мечтала Маринка отослать теплые красивые варежки военной тетеньке — Тамаре. И конечно, отцу. Был бы только жив...

Училась Марина хорошо, хотя время было трудное, голодное. Ходила в школу до заморозков босиком, в плохоньком, легком пальтишке. Любовь к математике, привитая учительницей Екатериной Карповной Смирновой, сохранилась у нее на всю жизнь. Отметки ниже «хор» у Марины никогда не было.

Школьных подруг у Марины было немного, и дружба с ними была короткой. Девочки не нравились ей за то, что вечно киснут, плачут, жалуются, а, чтобы за себя постоять, того нет. С ребятами куда интересней. Особенно привлекал ее внимание Володя Сергеев. Учился он отлично, любил, как и она, математику и физику. Это был начитанный и умный юноша, интересный собеседник. Часто они с ним спорили. Вместе увлекались музыкой.

Учиться в те военные годы было нелегко. Книг и тетрадей у школьников мало. Особенно тетрадей. Они их делали сами — из газет и старых брошюр. Ручки тоже были самодельные: к палочке ниткой привязывали перо. И портфелей не было. Мать сшила Марише холщовую сумку. В ней же она носила тогда самую большую свою драгоценность — портрет летчицы Марины Расковой. Узнала о ней Марина в пятом классе, когда жила в Пушкиревке. Случайно попал к ней в руки тонкий журнал с портретом Расковой. Там же была помещена о ней статья. Она прочла и навсегда полюбила свою тезку, как самого родного человека.

Учеба для Мариши была невероятно тяжким трудом. Ежедневно она преодолевала десять километров пути в любые морозы зимой и в непролазную грязь осенью и весной. Полуголодная, легко одетая, она нередко выбивалась из сил, рискуя замерзнуть в пути. И тогда ей на помощь приходила... Марина Раскова. В трудные минуты она доставала из своей холщовой сумки ее портрет, как спасительный талисман. Доставала и когда мучил голод, и когда постигали какие неудачи. Вглядывалась в дорогие черты любимой летчицы и будто советовалась с ней: как же поступить? Гладкая прическа с пробором, решительные, волевые глаза и мягкая, едва заметная улыбка придавали Марине Расковой особое обаяние и женственность, а две майорские «шпалы» и Золотая Звезда на груди говорили о силе и мужестве ее натуры.

Летчица-героиня как бы экзаменовала Маришу, задавала ей вопросы, а Мариша отвечала на них. «Ты собираешься, девочка, стать летчицей? Тогда должна все перетерпеть и преодолеть, даже невозможное. Небо не терпит слабых». И порой Марише казалось, что, если она сделает что-то хорошее, чего-то добьется, Марина Раскова улыбнется ей и скажет: «Молодец, Маришка! Молодец, тезка!»

Так в трудную минуту жизни юная Марина как бы «заряжалась» ее волей и оптимизмом и старалась выдержать характер, добиться хотя бы маленького успеха, победить в себе неуверенность...

В стихотворении, которое она посвятила Марине Расковой, став уже летчицей, видно, что именно тогда, в те далекие детские и юные годы, ее мечта о полетах в небе постепенно перерастала в осознанную цель...

На портрете — молодая женщина,
Шлемофон расстегнут меховой,
Улыбалась ласково, застенчиво,
Так, как будто только мне одной...
И сегодня грусть мне сердце жала.
Вас люблю, как старшую сестру:
Вырезку из старого журнала
Я носила в школу поутру...

3

Три года Лаврентий Федосович Васильев — отец Мариши — не знал ничего о своей семье. Иногда ему казалось, что он никого больше никогда не увидит, что жена и дети погибли. Особенно мысль эта укрепилась в нем, когда он, контуженный под Ржевом, лежал в госпитале в Балашихе. Там ему встретился земляк, который рассказал, что Самусенки, как и многие деревни, разрушены и сожжены. Вскоре Васильев опять ушел на фронт. Он и верил земляку, и сомневался...

В 1943 году родная Смоленщина была освобождена. Васильеву дали краткосрочный отпуск. Приехал в родное село. Страшная картина предстала перед бывалым фронтовиком. На том месте, где стоял дом и жила семья, раскинулся пустырь, заросший бурьяном. От редких жителей, живущих в землянках, все же он узнал обнадеживающую весть: «Семью эвакуировали в Сибирь». Почти год вел он переписку с разными ведомствами. После многочисленных и настойчивых запросов наконец-то удалось узнать адрес. А вскоре он приехал в Пушкинскую Новосибирской области.

Хотя и гостил Лаврентий Федосович в семье неделю, но она промелькнула для него и родных, будто бы один праздничный день.

Приезд отца был самым счастливым событием в семье Васильевых за все годы войны... Особо знаменательным он стал для старшей дочери Мариши. Она поделилась с отцом давней, заветной мечтой пойти учиться на летчицу. Понял отец, почему в самодельной рамке висел на стене портрет прославленной летчицы Марины Расковой. И, убедившись в самых серьезных намерениях старшей дочери, Лаврентий Федосович раскрыл

ей одну семейную тайну: почему его жена получила в деревне прозвище Летчица. Так он и сделал, когда Марина провожала отца до Варламовского сельсовета (оттуда он на попутных машинах должен был добираться до станции). Отец вспоминал:

— Весной в аккурат дело было... Как сейчас помню. Вокруг расцвело все, голова от цветочного духа кружилась. Отчаянная девка была твоя маманя. Молодые силы в ней играли. Заспорилась она как-то с подружками: кто прыгнет с большей высоты? А тут и ребята встряли в спор, давай подзадоривать. Прыгали они и с забора, и с деревьев. Дошла очередь и до обрыва над рекой. Обрыв крутой, метров пять — семь. Не все ребята решились прыгать, а она поперед всех. Храбрая была девка...

Письма от отца с фронта в Пушкаревку приходили редко. Одно письмо в два-три месяца.

Особенно тосковала по отцовским письмам Марина. Как-то она поделилась и с матерью своей мечтой — научиться летать. Мать о мечте дочери высказала неопределенное мнение: «Ученому человеку всяко дело с руки... И людей он может от болезней лечить, и ребятишек в школе уму-разуму, а кому и летать...»

И поняла она, что матери хотелось бы видеть ее скорее врачом или учителем, чем летчицей. «Нет, не понимает она меня, как отец... А мне бы летать — вся жизнь в этом...»

Отец — другое дело... Когда она с ним прощалась, погладил ласково по голове и сказал: «А что, Мариша, коль задумала на летчицу учиться, верю, выучишься. На фронте, я слыхал, из летчиков-женщин целый полк воюет». И Марина, раздумывая над словами отца, невольно вспоминала о военной тетеньке — Тамаре. Она такая молоденькая, а летчик. В такие минуты раздумий она сожалела, что не спросила у нее фамилию. Написала бы, попросилась бы к ней на фронт.

4

Счастливая весть о Победе 9 мая 1945 года пришла в Пушкаревку, где жила в те годы семья Васильевых, с запозданием почти на полсутки. Для Марины Васильевой, как и для многих эвакуированных, Праздник Победы был радостным вдвойне.

Молодым колхозникам, парням и девушкам выдали праздничные подарки, присланные из района. Мариша получила защитное военное обмундирование: юбку, гимнастерку, черные чулки и туфли. «Теперь я почти военная, — с гордостью думала она. — Будто кто подслушал мою давнюю мечту».

Наступили мирные дни. Возвращались с фронта демобилизованные. Они приносили праздник тем, кто ожидал их, и вновь посещало горе тех, кто получил в войну похоронную...

Послевоенная жизнь в колхозе налаживалась. В мае прошла посевная, в июне наступил сенокос. На неделю уезжали на косовицу со взрослыми и подростки. В субботу обычно молодежь покидала свой «шалашный город» и въезжала в Пушкинскую с песнями. Каждый парнишка-возница старался подобрать к себе на телегу девчат поголосистей. Певцы особенно старались при въезде в село. К вечеру улицы заполнялись молодежью.

Главные музыканты села — баянисты братья Селезевы, Яша и Николай, а самые голосистые певуны и отменные плясуны Клава Вербовская и Ира Сергеева. Они обычно и начинали вечеринки своими выступлениями и приглашали всех на четырехпарный танец «Сибирская подгорна».

Музыку Марина любила по-прежнему, но не было ни цимбала, ни отцовской скрипки. С танцами же и пением у нее не особенно ладилось. Но сожалений в этом не было. Ведь шестнадцать лет — время выбора своего пути в жизни... Какой дорогой пойдешь ты, Марина? Кем будешь?

С каждым послевоенным месяцем она все более нетерпеливо ждала возвращения отца, чтобы сказать ему о своем твердом решении учиться летать. Ей хотелось посоветоваться с ним...

Но она так и не дождалась его приезда. И летом 1947 года вместе со своей подругой Машенькой поехала поступать в авиационный техникум в Новосибирск.

Часть вторая

ОКРЫЛЕННОСТЬ

Глава первая

1

В авиационном техникуме ее встретили первые радости... Она сдала вступительные экзамены и была зачислена. Во дворе техникума увидела самолеты. Она с подругами часами любовалась ими. Марина была уверена, что их будут учить летать на таких вот крылатых красавцах. А что может быть радостней, когда сбывается заветная мечта юности?

Но за первыми радостями пришли огорчения... Не сдала один из экзаменов приехавшая с нею подруга Маша и уехала в слезах домой, в деревню. Марина даже чувствовала себя чем-то виноватой перед подругой. Она приняла близко к сердцу ее неудачу, ходила к директору хлопотать, чтобы разрешили переэкзаменовку. Но кто же мог сделать такое исключение для Машеньки?

После окончания экзаменов директор техникума Мансуров собрал новых студентов на собеседование, объяснив им, что их будущие специальности связаны со строительством самолетов. Марина поняла, что ни о каких полетах ей и нечего мечтать. Ведь техникум не готовил летчиков. «А где же тогда можно учиться летать?» Директор ответил, что летать не поздно выучиться и после техникума. «Значит, ждать еще четыре года?» — мелькнула мысль у Марины. Нет, она не могла смириться с этим. Ее мечта, казалось бы, уже достигнутая, отодвигалась на неопределенное время. «Что же делать? У кого узнать, где учат летать?»

...Начались занятия в авиационном техникуме, а с ними возникли студенческие заботы: посещение лекций и классно-групповые занятия. Надо было выполнять учебные задания, готовиться к зачетам. Но, пожалуй, самой большой и сложной проблемой для студентов послевоенного времени была про-

блема питания. Страна, разоренная войной, испытывала острую нужду во всем.

На первом курсе техникума Марина, не имея материальной поддержки из дома, столкнулась с трудностями жизни... Небольшая стипендия и послевоенная карточная система заставили ее искать выход самостоятельно. Правда, в комнате общежития, где она жила, подобралась дружные девчата. Не брезговали никакой черновой работой: разгружали уголь и кирпич на железной дороге, трудились в овощехранилищах, выполняли работу подсобных на торгбазах. И все же юность брала свое: покупали билеты в театр, ходили в кино и на танцы, не обходила их и забота о нарядах, которые мастерили сами.

Когда Марине исполнилось семнадцать, она подала заявление с просьбой зачислить ее в Новосибирский аэроклуб, но тут же получила отказ. Брели только восемнадцатилетних. Начались долгие хлопоты, и она добилась своего. Ее приняли на парашютное отделение, но при этом строго предупредили: будешь плохо учиться в техникуме — отчислим.

Теперь она днем училась в техникуме, а вечером занималась в аэроклубе. Эти занятия проводились три раза в неделю по четыре часа. Апрель у курсантов ушел на наземную подготовку, то есть занятия проходили у самолета.

Их знакомили с укладкой парашюта, учили подгонять и надевать подвесную систему, поправлять ножные обхваты. Перед приземлением отрабатывались развороты по ветру и умение держать ноги вместе. Все это делалось на специальных приспособлениях, похожих на качели. Одновременно совершались прыжки с парашютной вышки. Будущего парашютиста учили занимать место с парашютом в передней кабине По-2, выходить по команде на плоскость и отделяться от самолета.

С середины мая стали ездить на аэродром, где проводилась летная подготовка. Летали с инструктором. Курсантам-парашютистам надо было запомнить положение капота самолета по отношению к горизонту в различных режимах полета: в наборе высоты, горизонтальном полете и при планировании.

Летный день начинался обычно с парашютных прыжков. После парашютистов летное поле занимали планеристы, а за ними — учебные полеты с будущими летчиками.

2

Пожалуй, не найти летчика, который бы не помнил свой первый полет, не найти парашютиста, не помнящего свой пер-

вый прыжок с парашютом, ну а что касается инструктора, то и летчик, и парашютист с особым благоговением вспоминают учителей, давших им путевку в небо.

Так было и с Мариной...

До поступления в аэроклуб она не только не летала, но даже никогда не сидела в самолете, не видела парашюта. Ее первым инструктором был Александр Тимофеевич Лейбенко, известный в стране мастер парашютного спорта. На его счету свыше 1200 прыжков. Он и поныне живет в Новосибирске и работает на заводе.

...Занятия в аэроклубе начались, как положено по программе изучения теории. В классе осваивали парашют, тренировались в его укладке. Но все это время, пока шла теоретическая подготовка, всех одолевало нетерпение: «Когда же на аэродром?»

И вот один из ясных июньских дней...

Бегут курсанты к старенькому самолету По-2. С него им прыгать. Скольким поколениям летчиков и парашютистов открыл путь в небо этот воздушный рабочий конек? Его создателем является конструктор Поликарпов. Самолет прост в управлении, надежен в эксплуатации, обладает высокими летными качествами, но главное — снисходителен к ошибкам пилота. Он «прощал» летчикам-новичкам такие ошибки и промахи, за какие на другом самолете они поплатились бы жизнью.

Курсанты бегут, обгоняют друг друга, словно играют впергонки. Каждому хочется прибежать к самолету первым. И тут строгий, командирский голос инструктора Александра Лейбенко остановил бегущих. Он построил курсантов и напомнил им первую заповедь авиации тем, кто мечтает в будущем порхать небо:

— Личная дисциплина должна быть в крови человека, мечтающего об авиации, товарищи курсанты.— Он обвел неторопливым взглядом строй.— В полете вы обязаны быть всегда внутренне собранны, чтобы уметь мгновенно принимать правильные решения.

Инструктор Лейбенко провел на аэродроме наземную подготовку с курсантами своей учебной группы. А на другой день они совершили свой первый прыжок. Чуть забрезжил над горизонтом рассвет, когда курсанты учебной группы Лейбенко пришли на аэродром для выполнения первого парашютного прыжка. У всех торжественно-приподнятое настроение. Сегодня и Марину впервые поднимет самолет, а опуститься на землю она должна на белом, как облачко, парашюте. Как все это захватывающе интересно... Где-то предательски-коварно шевелится сомнение: «А что, если у меня ничего не

получится? Тогда прощай мечта об авиации». Она отгоняет его.. «Все могут, а почему же я не смогу?»

Самолет вырулил на старт. С нескрываемой завистью смотрели курсанты на высокого, красивого паренька. Он счастливчик — прыгает первым. Уверенным шагом он направился к самолету. Самолет взлетел, набрал высоту, сделал круг над аэродромом, над группой стоящих курсантов. У всех задраны головы кверху. Сейчас последует прыжок. Но прошли одна за другой долгожданные секунды, самолет терял высоту, а курсант не прыгал. Его даже нет на крыле. Что же случилось?

Самолет приземлился. Курсанты прибежали к нему. Из передней кабины медленно вылез Володя. Он старается не встречаться взглядом с товарищами. Молча снял парашют и, нагнув голову, пошел от самолета. Курсанты кинулись за ним.

— Пусть пока останется один,— сказал вполголоса инструктор Лейбенко. И, когда тот ушел, добавил:— Не решился прыгнуть. Переживает. Ничего, и такое бывает... Кто в таблице на очереди?

Очередь прыгать Марине. Она сделала шаг вперед. К группе подошел командир авиазвена Куропатников.

— Что же это, полет прошел впустую?— спросил он.— А с вами полечу я. Садитесь,— обратился он к Васильевой.

Она уже настроилась лететь со своим инструктором, но что сделаешь? Приказ...

Марина села в кабину. Товарищи смотрели на нее с сочувствием. «Почему мне стало так холодно?»— подумала она.— На мне же теплая фуфайка, стеганные брюки, сапоги с портянками. Неужто от страха?»

Тот, кто убеждает вас, что к страху можно привыкнуть, не прав. Не верьте этому человеку...

Самолет взлетел, набрал высоту. Марина тем временем вспоминала все, что надо ей делать и в какой последовательности. «Когда же подадут команду?»

— Приготовиться!— слышится отчетливо, и она собирается, чтобы вылезти на крыло. И тут слышит, как Куропатников убрал газ. Самолет терял скорость. Марина ждала и не слышала команды: «Пошел!» Самолет медленно снижался, а команды все не было. «Неужели меня так же, как Володю... И на этом все?»

Марина запомнила, что ей надо делать... Она сидела в кабине и напряженно ждала вторую команду — «Пошел». А инструктор не мог подать ее до тех пор, пока курсант не готовится к прыжку, стоя на крыле самолета. И тут Марину осенило... Ее, словно пружиной, выбросило из кабины на крыло. «Буду прыгать сейчас же, не откладывая»,— решила она.

— Куда? Назад!— закричал командир звена, встретив решительный взгляд курсантки.

Марина увидела мельком, как недалеко от аэродрома шел поезд. Он маленький, будто игрушечный. Она думала только о прыжке, вся напряжена и собрана.

— Пошел!— наконец-то громко подал команду командир звена.

И она прыгнула, словно в бездну... Впечатление было такое, будто тело падало само по себе, а сердце... Сердце осталось там... на крыле самолета. Марина невольно закрыла глаза, дыхание замерло, последовал резкий толчок. «Это открылся парашют»,— мгновенно поняла она и тогда увидела аэродром, кустарник и стоящую группу курсантов. Земля приближалась сначала медленно, затем все быстрее...

Марина приготовилась к приземлению: чуть согнула ноги, мышцы напряжены. «Но почему это земля так бежит от меня и несет куда-то назад?— подумала она.— Надо бы развернуться...» Но она не успела этого сделать, упала на бок. Первое, что увидела,— ее любимые ромашки, как маленькие солнышки с белоснежными лучиками-лепестками. Не вставая, Марина потянулась к ним и услышала голоса и близкий топот. К ней бежали.

— Что случилось? Почему лежишь?..

На газике подъехал командир звена Куропатников. Марина доложила ему по форме:

— Товарищ командир, первый прыжок выполнен!

И посыпались нескончаемые «почему?»

— Почему не вылезла после команды на крыло? Почему собиралась прыгнуть без команды? Почему открыла парашют с затяжкой?..

А товарищи из ее группы, как только отъехал командир, с восторгом поздравляли Марину, протягивали ей букетики ромашек.

— За первый твой прыжок, Марина!

Подошел инструктор Лейбенко, покачал сокрушенно головой, поздравил Васильеву с первым прыжком, но, как показалось Марине, поглядел на нее осуждающе.

— Ну и отчаянная вы, товарищ Васильева. Удачно еще сошло...

...Так и прижилось к ней с легкой руки инструктора прозвище: Отчаянная Марина.

Радость знакомства с небом была непередаваемой. От избытка пережитого у Марины кружилась голова. От мысли: «Я совершила прыжок с неба»—сладко замирало сердце и наворачивались слезы.

А между тем Марина Васильева получила взыскание. Ее отстранили от прыжков на пять дней. И сделали строгое внушение за нечеткое выполнение команды, а главное — за воздушное лихачество. Оно могло быть роковым. Но первый шаг в небо был сделан...

А небо неумолимо влекло Марину. За первым последовало еще несколько прыжков. И с каждым прыжком приходило все настойчивее желание не прыгать, а летать, быть крылатой. Начались новые хлопоты. И тут возникла вдруг совершенно ошеломившая ее неожиданная неприятность. Когда уже, казалось, все барьеры для поступления на летное отделение были преодолены, обнаружилось, что у нее не хватает несколько сантиметров роста. «Ноги коротки...» Не достать ей до педалей. «Что же делать, чтобы подрасти на три сантиметра?» — мучительно думала она.

По совету врачей и физкультурных методистов начались ежедневные изнурительные тренировки. Со стороны они походили на самоистязание. Марина висела подолгу на турнике вниз головой, пока не темнело в глазах от прилива крови, проводила «растяжку» ног, сидя на стуле, резкими движениями корпуса, отчего все тело болело, будто избито.

Иногда в общежитие заходил приехавший к дочери на побывку отец. Часами он наблюдал за упорными упражнениями дочери. И не выдерживали у него нервы, когда она в изнеможении падала на койку. Он уходил молча, боясь ее потревожить.

А Марина продолжала настойчиво тренировки и буквально вытягивала из себя недостающие миллиметры. И так продолжалось недели и месяцы изо дня в день.

Инструктор Лейбенко и другие товарищи все же сумели убедить начальника аэроклуба, и тот, в конце концов, разрешил ей учиться летать. Началась новая жизнь, более трудная, более насыщенная сложными делами. Надо было изучать конструкции самолета, двигателя и приборов, их назначение, принцип работы, постигать штурманскую науку. Все это требовало много времени и сил. К счастью, учеба в техникуме подходила к концу, оставался лишь дипломный проект.

Прощаясь с Мариной Васильевой, инструктор Лейбенко подарил ей брошюру известного летчика М. Беляева «25 советов пилотам гражданской авиации».

— Вам как будущему летчику, — сказал он, — эта умная книжница пригодится.

Дома Марина с нетерпением открыла ее, перелистала и улыбнулась. Некоторые из советов инструктор подчеркнул красным карандашом. Среди них были и такие: «Вылет на

авось — верный путь к аварии», «Никогда не допускай лихачества. Твоя жизнь стоит дороже...»

Народная мудрость гласит: «Терпение и труд все перетрут». И жизнь повседневно убеждает нас, что настойчивое стремление к поставленной цели, подкрепленное трудолюбием, всегда вознаграждает человека.

Осуществилась заветная мечта Марины Васильевой, и вот она уже курсант летного отделения...

Однажды она случайно узнала, что ее наставник инструктор Н. Н. Кунгуров ведет дневник полетов курсантов. В него он заносил свои наблюдения и заметки о каждом подопечном. Николай Николаевич посоветовал:

— Неплохо было бы, если б и вы, Васильева, записывали свои впечатления при полетах... Особенно ошибки... Чтобы быстрее научиться летать, необходим постоянный самоконтроль.

Марина сшила себе из отдельных листков карманный блокнотик, переплела картонной обложкой и написала на лицевой стороне крупными печатными буквами: «Дневник курсантки летного отделения Новосибирского аэроклуба М. В.», «зашифровав» свое имя и фамилию на всякий случай. А вдруг попадет кому в руки по случайности?

А вскоре появилась в дневнике первая запись:

«Ура! Я — курсант летного отделения Новосибирского аэроклуба... Нет большего для меня счастья на земле! По вечерам изучаю теорию полета. Программа обучения довольно сложная. Но пока идут занятия только по теории... «Самолет планирует и садится на три точки...» Обо всем в авиации пока узнаю из учебников. Добросовестно читаю заданное и веду конспект.

С нетерпением ожидаю, когда начнем изучать материальную часть самолета. Возле моторного корпуса, во дворе техникума, стоит старенький зеленый По-2. Он отлетал свое и теперь превратился в учебное пособие для будущих пилотов. Мы, курсанты, с чувством уважения ощупываем его крылья, некогда парившие в поднебесье.

Наша подготовка к полетам проходит по небольшой уставной книжке в голубом переплете. Это КУЛП — «Курс учебно-летной подготовки школ ВВС РККА». В нем говорится: «Постоянно воспитывать в себе: воинскую дисциплинированность как на земле, так и в полете; организованность, культуру в работе и в быту; постоянную внимательность даже к мелочам, аккуратность, точность, быстроту в действиях и особенно разумную инициативность при выполнении поставленной задачи.

Не падать духом при временных неудачах: наоборот, при неудачах проявлять еще больше настойчивости, упорства и воли, еще больше работать над преодолением трудностей. При успехе же не зазнаваться, не допускать ослабления внимания, расхлябанности, насмешек над товарищами.

Помнить, что в летной работе серьезное, осмысленное, внимательное отношение к каждому полету, к занятию, к каждой мелочи необходимо каждому летчику, независимо от его качеств, летного умения и стажа. На-

рушение этого правила обязательно кончается поломкой или аварией; соблюдение его обеспечивает постоянную безаварийную, высококачественную работу».

Вчитываюсь в эти пункты и чувствую, если строго буду придерживаться мудрых этих советов, у меня пойдет дело, летать научусь...

...Ну вот, наконец-то долгожданный полет... Его цель, как записано в КУЛП: «Ознакомить курсанта с ощущением полета; ознакомить его с воздухом с аэродромом и главными ориентирами, определяющими положение аэродрома; ознакомить с характером движения рулей для управления самолетом».

Глава вторая

1

Первым человеком, который учил летать Марину Васильеву, был инструктор Николай Николаевич Кунгуров. Небольшого роста, очень подвижный, быстрый в решениях и действиях летчик. Для каждого курсанта он находил доброе, теплое слово, которое они воспринимали как доверие. Курсанты чувствовали глубину души этого человека и всегда старались быть достойными его доверия, очень им дорожили.

Кунгуров провел с курсантами своего отделения наземную подготовку, после чего начались шумные сборы его питомцев. Затем последовал выезд в лагеря.

Летная группа Кунгурова состояла из девяти человек. Все они были товарищами Марины Васильевой по авиационному техникуму. Высокие, стройные красивые юноши, и только одна девушка-малышка — Марина — нарушала их строй, заметно уступая ростом. Но зато уж бурной энергии хоть отбавляй.

Где ни появлялись учлеты — в классах ли аэроклуба, на аэродроме, всюду вспыхивал их задорный смех, возникали споры, сыпались шутки, и редко когда обходилось без песен. Не пели только в полетах, так как запрещалось отвлекаться. А петь любили все.

В свободное от полетов время, когда приводили самолет в порядок, инструктор не запрещал курсантам «пробу» голосов, даже поощрял вокальные таланты.

Как-то Кунгуров сказал откровенно курсантам:

— Учиться летать, как и петь, надо в юные годы. Чем раньше — тем лучше. Скорее поймешь, по тебе ли это дело. Чтоб не занимать чужого места.

...Летом курсанты приехали вместе со своим инструктором Кунгуровым на аэродром в Мочищи. Радость охватила Марину. Все же добилась своего... И теперь она — курсант не пара-

шютного, а летного отделения и будет учиться летать, к чему стремилась всей душой. Хотелось поскорее влезть в кабину самолета и услышать заветную команду. Она жадно вдыхала ни с чем не сравнимые запахи аэродрома и, широко открыв глаза, глядела с замиранием сердца в бездонную даль голубого неба. Инструктор обратил внимание, как любовно она примеряла летные очки.

— Курсант Васильева, не портите без нужды глаза очками. Марина не поняла его шутки, сняла очки и посмотрела на инструктора с удивлением, будто бы она и впрямь сделала что-то недозволенное.

— Через полчаса начнем полеты. Пока все свободны,— сказал Кунгуров, с улыбкой осматривая каждого курсанта. Всякое начало трудно. Он пытался по лицам прочесть их мысли в эти последние минуты перед полетом.

У Марины удивительно большие глаза. Они как бы отражают каждый всплеск ее души.

— Маринка, тебе ночью, как сове, видно, наверное?— спросил курсант Саша Балоганский.— Завидую, можно и ночью летать. Надо же, повезло человеку иметь такие фары...

— Не случайно же она в нашем техникуме всех парней сглазила,— вздохнув, заметил Парнов.

— И тебя в их числе,— добавил Саша.— Как часовой, у ее общежития дежуришь.

Каждый с нетерпением и надеждой ожидал полета, и это видел опытный глаз инструктора. Все курсанты выстроились на аэродроме. Строгий план доведен до мельчайших подробностей, установлена очередность полетов. Застыли все в неподвижном, торжественном ожидании. Первый ознакомительный полет. Во многом успех его будет зависеть от инструктора. Он обязан познакомить курсантов с плавным полетом без излишних перегрузок, а затем выполнить сложный пилотаж, показать в воздухе летные возможности самолета.

Группа курсантов стояла неподалеку от опустевшей стоянки самолета. Инструктор Кунгуров с первым счастливым подруливал к старту. Курсанты понимали, что состояние их товарища, хотя этот полет и ознакомительный, особенное. Весь он — внимание: уши прослушивают работу мотора, взгляд направлен левее от самолета, вперед, чтобы точно вырулить на линию старта. Левая рука лежит на рукоятке сектора газа, правая крепко сжимает ручку управления самолетом, ступни ног — под ремешками педалей. КУЛП требует от курсанта периодически осматривать пространство...

Гул мотора заглушал голоса курсантов, делящихся своими первыми впечатлениями. В них — и радость за товарища,

и желание самому скорее оторваться от матери-земли, уйти в голубые просторы неба...

Инструктор требовал от курсантов на полетах обращаться друг к другу не иначе, как «товарищ курсант», добавляя фамилию. Но к такому официальному, почти военному обращению никто еще не привык.

Возбужденные ребята, пытаясь успокоиться, торопливо закуривали, но никто не мог докурить папиросу до конца. Все волновались. Марина не принимала участия в разговоре. Она сидела в сторонке и в который раз мысленно повторяла предстоящий полет. Команда: «Курсант Васильева, на самолет!» — подбросила ее, словно пружина...

И вот она в кабине УТ-2. Волнуется. Руки никак не могут найти пряжку привязных ремней, а затем присоединить к «уху» трубку переговорного устройства. А ведь при наземной подготовке Марина проделывала все это быстро и безошибочно.

До Марины доносится глухой голос инструктора в наушниках самолетно-переговорного устройства (СПУ). Его особенность заключается в том, что оно не имеет обратной связи.

Кунгуров смотрит на Васильеву в зеркало-отражатель почему-то строго, пристально.

Наконец, все сделано, и Марина докладывает о готовности к полету. Взмахнул флажком стартер — и самолет побежал. Под крылом замелькала земля. Вот самолет оторвался. Марину охватило чувство радости. «Летим! Летим!» — хотелось крикнуть ей.

Марину так и подмывает желание потянуть ручку на себя и стрелой устремиться в небо... Она ловит себя на мысли: «Глупо!» И с досадой ругает за ребячество.

Инструктор Кунгуров обращает внимание Васильевой на отдельные, особенно характерные ориентиры и требует их запомнить. Они в последующих полетах будут ей помогать отыскивать те места, где находится самолет. Это необходимо для построения маршрута по кругу, так называемой «коробочке».

Кунгуров накреняет самолет, показывает рукой, Марина увидела посадочное «Т». Они планируют, делают последний разворот... Касание земли колесами произошло мягко и плавно.

Чувство радости, переполнившее Марину, сменяется сожалением и досадой: так быстро и так мало длился полет... Она оглянулась на Кунгурова, увидела его сосредоточенное лицо и одернула себя: «Не одна ты здесь. И другие ждут своей счастливой минуты». Вон и курсант Павел Недзелюк, ее товарищ по летному отделению, ожидает полета. Марина вздохнула украдкой и тут же сказала себе: «Ничего не поделаешь, нужно уступить место товарищу».

...Вечерами, после отбоя, Марина все чаще ловила себя на мысли, что Павел ей нравится. Ночью, лежа в палатке и слушая щелканье соловья, она вспоминала большие серые глаза Павла, густые вьющиеся волосы и крепко сложенную фигуру штангиста.

Не могла она никак согласиться с одним: почему он закончил текстильный техникум, а не авиационный, как она? И еще ее волновал вопрос: неужели Павел будет только летчиком-спортсменом, а не стремиться всю свою жизнь посвятить этой профессии? Другой, пусть даже самой прекрасной, профессии в то время она себе не мыслила...

О том, что она влюблена, Марина под большим секретом рассказала новой подруге по летному отделению — Валерии Чебаковой. Это была красивая девушка высокого роста с черными цыганскими глазами. Она училась в институте аэрофото съемки и картографии. Выслушав Маринино доверительное признание, Валерия посмотрела на нее сверху строго:

— У тебя, Марина, есть главная цель: учиться летать. Остальное ты все отбрось. И потом, фу-ты ну-ты, ножки гнуты, кавалер нашелся! Да разве он тебе пара, тряпичный техникум окончил.

— Он же летает, как и мы,— пыталась защищать его Марина.

Валерия махнула рукой:

— Давно поступил бы в военное училище. Любовь не хлеб... Без нее жить можно,— продолжала убеждать она.— Все это, Марина, глупые причуды. Не о любви мы должны думать, а о будущем.

...А вскоре Марина узнала, что Павел Недзелюк одним из первых сдал экзамены по технике пилотирования с оценкой «отлично» и был направлен в военное училище летчиков-истребителей. Она некоторое время вздыхала о своей несостоявшейся любви, а ее подруга Валерия с твердой решимостью продолжала убеждать:

— Ну вот, Маринка, и отпали твои прежние помехи на пути в авиацию. Теперь для тебя должны быть три кита, на которых будет держаться твоя жизнь: аэродром, самолет и небо.

Из дневника Марины Васильевой:

«...За первым «небесным крещением» началась моя постоянная летная курсантская жизнь. Вначале летали по кругу, «коробочке». В нескольких полетах отработывали порядок осматрительности и способы ведения ориентировки.

Самое сложное, что дается всем с большими трудностями, это — посадка...

Не случайно отчисляют курсантов из аэроклуба с суровым приговором: «Нет чувства земли».

В курсантской летной книжке записываю каждый день: дату полета, номер предстоящего упражнения, сколько за день сделано посадок и продолжительность полета. В примечании перечисляю основные ошибки и замечания, полученные в полете от инструктора.

Ох уж мне эти ошибки! Порой они бывают очень горькими на вкус, и досада одолевает за пустяковые, на первый взгляд, промахи. Листаю свои пометки и ругаю себя: «Неправильно строю маршрут». Снова замечания: «Правый крен», «Поздно разворачиваюсь», «Не слежу за высотой полета»...

2

Бывает так, что иная мимолетная встреча вдруг обернется дружбой на долгие годы.

Надя Гаврилова была курсанткой парашютного отделения Новосибирского аэроклуба. Как-то она возвращалась с занятий в аэроклубе и на остановке трамвая встретила девушку чуть ниже среднего роста, скуластую, с большими красивыми глазами. Они были особо привлекательны, когда она улыбалась. Одежда девушка была в старенькую авиационную курточку, на голове фетровый берет, а на ногах, хотя лето в разгаре, — ботинки. Они оказались попутчиками. Пока ехали в трамвае, разговорились, познакомились. Это была Марина Васильева.

Надя узнала, что девушка приезжая, живет в общежитии, учится в авиационном техникуме, что родители ее далеко отсюда, на Смоленщине. Наде стало почему-то жалко эту девушку. Одна в чужом городе, наверно, голодает...

Они стали встречаться. С каждой встречей Надя все больше убеждалась в том, что ей мало встречаться, она нуждается в дружбе с Мариной.

Надя пригласила Марину к себе домой, познакомила со своей семьей — родителями, братьями и сестрами.

Семья у Гавриловых была большая — восемь человек. Родители Нади — рабочие люди. Мать Татьяна Михайловна — бригадир животноводческой фермы. Отец Матвей Михайлович работал на авиационном заводе рабочим более двадцати лет. Трудовая семья Гавриловых пришлась Марине по душе. Она стала часто бывать у них. И как-то незаметно вошла в нее на правах члена семьи. Татьяна Михайловна уже нередко наказывала девочкам готовить обед или ужин. Ну и конечно же тут не обходилось без традиционных сибирских пельменей...

Надя с Мариной месили тесто, делали фарш и дружно лепили пельмени. В один из них, «счастливый», закладывали перец или монету.

И вот вкусные пельмени, дышащие пахучим паром, в большой глиняной миске на столе. Вокруг все семейство. Едят быстро. Особенно стараются молодые. Каждому из них хочется, что-

бы достался «счастливый» пельмень. Попадал он и Марине...

У Гавриловых за городом был участок земли. На нем сажали главным образом картошку. На посадку и уборку урожая ездила и Марина. Ей не привыкать к полевым работам. За плечами солидный стаж колхозницы в годы военной и послевоенной юности. Она любила, натрудившись до боли в мышцах, победать в поле испеченной на костре хрустящей картошкой, а потом отдохнуть на соломе...

Летом Надя и Марина спали в кладовке: там было тихо и прохладно. О чем только не говорили подруги в те летние ночи!

С каждой встречей Надя все больше тянулась к новой подруге, охотно проводила свободное время с ней. Поначалу Надю настораживали категоричность суждений Марины, а иногда и резкость в обращении с товарищами. Ей казалось, что Марина гордячка, поэтому и разговаривает со всеми с чувством превосходства или непререкаемым тоном командирского приказа. Однако, когда девушки сблизились, Надя заметила, что в настойчивом тоне подруги проявляются искренняя озабоченность и чувство ответственности рано повзрослевшего человека и стала прислушиваться к ее высказываниям, советам. Особенно часто Марина выговаривала Наде за то, что та бросила учиться, окончив всего семь классов, и настаивала, чтобы она непременно продолжала учебу. И настояла-таки на своем. Прошло время, и вот Надя, уже имея двоих детей, закончила десятилетку, а затем и Новосибирский юридический институт.

По характеру Марина была порывистой, делала все с налета, не терпела медлительных людей — копуш, как называла она таких. Сама она была всегда быстрой, решительной. Не любила она безвольных людей, особенно презирала трусов. Всем, кто учился в аэроклубе, запомнился такой случай.

Полеты были закончены. У курсантов приподнятое настроение. С заданием справились успешно, и инструктор Кунгуров многих похвалил за отличные полеты. Устали все от полетной нагрузки, но на душе радостно у молодых летчиков, а в радости не обойтись без песни:

Дождливым вечером, вечером, вечером,
Когда пилотам, скажем прямо, делать нечего,
Мы приземлимся за столом,
Поговорим о том о сем
И нашу песенку любимую споем.

Построившись в колонну по два, они шли и пели, направляясь на стоянку самолетов. Жаркий летний день в разгаре. Мимо курсантов проезжал Мишка, по аэродромной должности водовоз. Ни одна встреча с ним не обходилась без шуточной пе-

репалки. По характеру Мишка занозистый парень. Он был отчислен из авиационного техникума за неуспеваемость и драку, но, как шутили над ним, «пристроился боком к авиации».

Возил Мишка воду на рыжем старом мерине по кличке Сват, упрямым не уступавшем ослу. Сват мог неожиданно остановиться, где угодно. Особенно частые остановки он делал у домов с узорчатыми ставнями и крыльцом. Ни побои, ни словесные угрозы тогда на мерина не действовали. Хоть за хвост тащи, а он стоит себе как вкопанный. Это все видели, и многие жалели Мишу. Марина же подметила другое: парень не унывал, а значит, и надеялся на лучшее.

...Марина увидела как-то, что Мишка крутится возле подружки — Нади Гавриловой. Зная скромный и застенчивый ее характер, Марина решительно вмешалась.

— Ты вот что, Миша,— сказала она,— поворачивай-ка оглобли, неотразимый кавалер. Не липни к девушке. Гони, Надюша, от себя хвастуна и недоучку. Здоровый детина, а пристроился на стариковскую должность. Дурака валяет, вместо того чтобы учиться. Разве это мужик? Разгильдяй!

Беспощадная справедливость Марины хоть кого бы взяла за живое. Подействовал ее резкий «приговор» и на Мишку. Тот призадумался. Его будто подменили. Никто из курсантов позднее не узнавал в серьезном парне прежнего беспечного водовоза.

И тут помогла Марина. Порывистая, нередко резкая по характеру, она имела доброе, отзывчивое сердце. Всегда была готова прийти на помощь товарищу. Месяц спустя после неприятного разговора с Мариной Мишка Водовоз подошел к ней и попросил ее замолвить слово о нем инструктору аэроклуба, дал слово Марине, что намерен серьезно учиться летному делу.

Марина убедила инструктора, и Мишку зачислили на летное отделение. Через год о нем говорили в аэроклубе как об одном из лучших курсантов, а по окончании оставили инструктором. Марина шутила, рассказывая подругам: «Это, девчата, был мой первый крылатый воспитанник! — И добавляла: — Думаете, я не рисковала? Ошибаетесь, девочки... Подумайте только, с водовозной бочки пересел парень на самолет! То управляя одной лошадиной силой, а теперь же стал управлять сотней...»

Из дневника Марины Васильевой:

«До самостоятельного вылета еще далеко... Стала замечать, что ко мне придирается Кунгуров. Постоянно ругает за правый крен. В графе ошибок записала сегодня его замечание: «Задираешь нос при развороте». И еще: «Резко работаешь газом». А, по-моему, я спокойно переключаю. Рывок был только однажды, поторопилась.

Сколько еще ожидает меня трудностей и неприятностей впереди? Пред-

стоит скоро тщательно отрабатывать каждую фигуру и постоянно внимательно изучать каждую задачу.

На 17 августа у меня налет шесть часов двадцать одна минута. Вот уже сколько времени провела я в воздухе с инструктором.

Товарищи по летному отделению говорят мне, что налет у меня завидный. А мне кажется, это не часы, а всего лишь несколько счастливых мгновений...»

...Лишь забрезжил рассвет, машина с ароклубовцами мчится по городу. Еще все спят. Не спится только аэроклубовской молодежи. Мечется по улицам города песня, подхваченная крепкими, звонкими голосами.

Приехали на аэродром. Курсанты быстро покинули машину. Раздаются команды инструктора, и курсанты бегут по полю. Надо расстелить и укрепить полотнища. А потом жди команду: «По самолетам!» И начнутся очередные прыжки... И так три-четыре раза в неделю.

После прыжков Наде иногда удавалось встретиться с Мариной. Прибежит, обнимет, целует, будто они годы не виделись...

— Ну как у тебя, Надюшенька? Растет боевой счет? Сколько прыжков?

— Сорок четвертый,— скромно отвечает Надя.

— О, да ты у меня герой... Есть хочешь?

Марина лезет в карман комбинезона и протягивает подружке бублик.

— Награждаю за успехи!

— А ты, Марина?

— Ешь, ешь, я уже один слопала. На танцы сегодня пойдем? Приходи в клуб пораньше, Наденька. Только не подведи... Слышишь?

— Скоро, Мариночка, у меня последние прыжки, а там...— Она обняла ее.— А там и выпуск. А у вас?

— Первый самостоятельный полет,— ответила она. И снова задумалась.

Из дневника Марины Васильевой:

«Теперь ежедневно поднимаюсь с инструктором в воздух... И каждый раз получаю все новые и новые задания. Часто ухожу в зону. Там выполняю первые фигуры высшего пилотажа. Но одновременно продолжается самое главное — шлифовка посадки. «Чувство земли» наконец-то пришло ко мне прочно... Сейчас я быстро и четко определяю расстояние до заданных ориентиров».

...Первые месяцы Марина вела свой дневник охотно и регулярно. Она старалась записывать в нем все, что касалось новых ее успехов, как и промахов в освоении летного курса обучения. Но постепенно в дневниковые записи стали непрошенно врываться и другие впечатления бурной, переполнившей ее до

краев юности. Дневнику она доверяла сокровенные мысли о друзьях и товарищах по техникуму и общежитию, откровенно делилась самыми сокровенными чувствами...

3

Вывозные полеты заканчивались. Инструктор Кунгуров сказал Марине: «По-моему, вас возить хватит. Полетите самостоятельно». Он уже прикинул, кто в какой очередности будет выполнять полеты. Курсанты слушали его указания с замиранием сердца. Каждый ждал, когда назовут его фамилию...

— Васильева, вы летите третьей!

Она вздрогнула. «Как бы по какой причине не отменили полет. Ни мама, ни папа не знают, что их дочь получила разрешение на самостоятельный полет. Может, написать им об этом? Нет! Не буду торопиться».

И вот настал долгожданный день. Тот же аэродром, те же товарищи рядом, все знакомое и привычное, а все же волнуешься!

Марина быстро заняла место в кабине, осмотрелась, запустила мотор. Вырулив на старт, подняла руку, прося разрешение на взлет. Стартер взмахнул белым флажком. Марина плавно переставила сектор газа вперед, и самолет побежал по взлетной дорожке, набирая скорость. Последний легкий толчок, и она летит. Не верилось... Неужели сама! От переполнивших сердце чувств хотелось петь. Под крылом железнодорожная платформа с людьми — ориентир первого разворота. Марина плавно накренила самолет, стараясь выполнить поточнее эволюцию. Все в порядке: шарик на месте, точно в середине трубки указателя скольжения, скорость — заданная... Пора выводить из разворота. Слева внизу хорошо просматривалось посадочное «Т». Второй разворот... Третий... Газ убран, самолет планирует. Марина вся внимание, ей кажется, что самолет приземлится с недолетом. Она прибавляет чуть газа. Теперь полный порядок. Самолет плавно теряет высоту. Движения рук и ног Марины по-прежнему плавны, но энергичны. Она делает все так, как учил инструктор. Высота семь-восемь метров — начинает выравнивание до одного метра. Самолет несется над землей, теряя скорость. И вот наконец колеса чиркнули о землю. Коротким движением ручки Марина «притирает» самолет к земле. Вот и все...

Полет прошел успешно. Марина доложила:

— Товарищ инструктор, курсант Васильева полет закончила.

Инструктор, видно, доволен воспитанницей. Он улыбался, пожимая ей руку:

— Свободны, курсант Васильева! Для начала неплохо.

Товарищи бросились ее поздравлять, обнимать. Прибежала Надя и стала целовать ее.

До чего же радостно жить на свете, когда видишь, что твоя мечта сбылась, ты достиг желанной цели и с тобой рядом живут такие замечательные товарищи и друзья!

— Пойдем, Маринка, к нам домой. Мама приготовила обед, все тебя ждут. У нас с тобой такой большой праздник. У тебя первый самостоятельный полет на самолете, а я зачетный прыжок выполнила на отлично.

Из дневника Марины Васильевой:

«29 августа 1951 года. Сегодня голубое, безоблачное небо. Пересохшая земля с выгоревшей травой так хорошо знакомого и родного аэродромного поля».

Залезла в кабину самолета. Инструктор Кунгуров влез за мной. Посмотрел в зеркало, отстегнул привязные ремни и вылез на крыло.

— Давай одна, Васильева!— Услышала — и не верится... Неужто одной лететь? Ура! Наконец-то мой первый самостоятельный полет, такой долгожданный...

Делаю разбег, набираю высоту, разворачиваюсь по «коробочке». Не спускаю взгляда с приборов. Как будто бы все в порядке...

Лечу сама! Страшно подумать — одна в небе. Распирает грудь от прилива радости, хочется запеть. Крикнула в беспредельную синь: «Здравствуй, небо!»

...Через десятки лет после этого первого самостоятельного полета Марина Лаврентьевна, вспоминая о нем, пишет стихотворение «Первый взлет».

Тогда еще Марина Васильева делала первые шаги к своему высокому летному призванию...

Мы привыкаем ко всему,
И сложное уже не сложно,
Но твердо знаю — невозможно
Никак привыкнуть к одному:

К минутам высшей красоты,
К накалу чувств, страстей вершине,
Когда на старенькой машине
В свой первый взлет уходишь ты...

4

Теперь, после первого самостоятельного полета, Марина летала ежедневно. Ни один из полетов не был похож на предыдущий. С каждым полетом накапливался опыт, отработывались взлеты и посадки и наиболее сложные элементы техники пилотирования, приобретались необходимые летные навыки. Скоро предстояли самостоятельные полеты в зону. По инструкции курсанты хорошо изучили, как выполняются бочки, иммельманы, ранверсмань, а вот что получится в воздухе, когда начнешь выполнять эти фигуры, предвидеть было невозможно.

...Первый пилотаж в зоне у Васильевой. Она медленно на-

бирает высоту. Инструктор ничем не проявляет своего присутствия. Над головой простерлось бескрайнее голубое небо с мелкими перистыми облаками. Стрелка высотомера постепенно приближалась к двум тысячам метров. Это рубеж начала пилотажа в зоне.

— Показываю штопор,— услышала она в наушниках голос инструктора.— Смотрите и считайте витки!

Теоретически и на моделях Марина была подготовлена к выполнению штопора, но сейчас ей предстояло увидеть и испытать выполнение этой фигуры на практике. А это всегда сложнее. Марина без перчаток. Ладонью ощущает влажную резину набалдашника ручки управления. Внимание сосредоточено до предела. Надо запомнить все, что делает инструктор, и уяснить практически: в какой последовательности производит он то или иное движение рулями.

Марина выбирает ориентир. Инструктор убрал газ и подбирает ручку на себя. Стало тихо, и ей показалось, что она слышит, как бьется сердце. Самолет стал парашютировать, просяживаться, все более теряя скорость. И тут левая педаль резко пошла полностью вперед, до отказа. Самолет слегка вздрагивает. Он как будто сбрасывает со своих крыльев тяжесть и начинает вращаться в левую сторону. Мелькает в круговороте поле, а вот и ориентир — дорога,— который выбрала она, затем поле... опять дорога... Еще и еще раз мелькают те же ориентиры перед глазами. Вращение самолета убыстряется. Марина докладывает громко:

— Четыре витка!

— Выводи!— отвечает инструктор, с силой толкает ручку от себя и жмет правую педаль до отказа.

Набирают высоту.

Еще четыре витка влево. Теперь Марина выводит машину из штопора сама. Затем штопор вправо...

Иммельман оказался сложнее штопора. Он выполнялся на максимальных скоростях. Потом инструктор показал Васильевой, как выполняются роверсманы и бочки. Эти фигуры высшего пилотажа они повторили совместно.

«Но что со мной случилось?»— с испугом подумала Марина. Вернувшись из зоны с полетов и посадив самолет, она почувствовала головокружение и подташнивание. Если бы сейчас инструктор приказал ей в воздухе выполнить любую из фигур высшего пилотажа, она бы не смогла. Небо потеряло свою привлекательную голубизну. Все вокруг потускнело и стало серым. «Только бы не заметил инструктор и не увидели товарищи, что мне плохо»,— подумала она. Кунгуров что-то ей громко объяснял, но Марина слушала его рассеянно. Самолет зарулил на

стоянку. Она выпрыгнула из кабины, пытаясь делать вид, что с ней ничего не случилось.

К ней тут же подбежали товарищи из группы, увидели ее бледное, бескровное лицо.

— Что с тобой, Марина? Тебе плохо? Что случилось?— забрасывали они ее вопросами.

Подошла дежурная «аэродромная докторша», как курсанты называли медсестру, голубоглазую блондинку Миру. Она взглянула на Марину и поняла: признаки расстройства вестибулярного аппарата.

— Ничего особенного, девушка,— мягким, ласковым голосом сказала она.— Со временем все пройдет. Вам надо больше тренироваться.— И она рассказала Васильевой, что и как надо делать.

Ежедневные утренние и вечерние тренировки по совету Миры принесли пользу. Теперь Васильева летала, не зная усталости. Встречая на аэродроме Миру, Марина издали махала ей приветливо рукой. С той поры она подружилась с Мирой Сметовой.

Из дневника Марины Васильевой:

«Неделя, как ничего не пишу в дневнике. Не хватает времени. Готовлюсь к экзаменам. И от жизни не хочется отставать. Вчера были с девчонками на танцах в летном училище. Кавалеры-курсанты стоящие ребята: чистенькие, подтянутые, вежливые и обходительные. Любо-дорого на них глядеть. Вот что значит — будущие военные летчики... Не то что наши ребята-однокурсники. Большинство лохматые, скучные и неуклюжие, как медведи.

12 сентября. Три дня летаю без инструктора. Вдали от аэродрома летаю над лесом, полями, над домами поселка, бесчисленно раз пересекаю дороги. Выполняю задание инструктора.

Сажая сама самолет довольно точно у посадочного «Т».

— Хороши посадки, Васильева,— похвалил Кунгуров.— Так держать!

13 сентября. Сегодня по моей вине произошло ЧП. Увлеклась очень фигурами высшего пилотажа... и потеряла аэродром.

Вечерело, и быстро надвигались сумерки. С большим трудом отыскала ориентиры. Еле различаю ползущие по аэродрому самолеты. Они рулят на «красную черту».

Все курсанты давно уже отлетались. Посадила свой самолет вполне нормально. Ребята рассказывали мне, что Кунгуров очень беспокоился. Подбегал к каждому приземлившемуся курсанту и спрашивал: «Где самолет Марины?»

И хотя он меня выругал за нарушение графика, но не было обидно... По существу, первое мое нарушение летной дисциплины. Легко отделалась: пожурил инструктор, но справедливо. А мог отстранить от полетов на несколько дней... Есть ли более суровое наказание?»

С каждым днем неотвратимо приближались выпускные полеты. С нетерпением ожидали курсанты приезда инспекторов. Они будут принимать выпускные экзамены и определять, кто из курсантов годен для работы в большой авиации: военной и гражданской.

В общем, выпускные полеты прошли успешно. Многих курсантов инспектора рекомендовали для дальнейшей учебы в военные училища летчиков-истребителей. Им особенно завидовала Марина. «Вот бы мне попасть туда!»— мечтала она. Марина сдала экзамен на отлично. Но девушек в военные училища не принимали, и это ее сильно огорчало.

Марину Васильеву оставили в Новосибирском аэроклубе летчицей-спортсменкой.

5

Командование Новосибирского аэроклуба решило торжественно отметить успешное окончание летной программы курсантами и устроить вечер. На него были приглашены бывшие воспитанники аэроклуба, которые теперь учились в Новосибирском военном училище летчиков.

Для таких ответственных торжеств нашли вместительное помещение, где можно было повеселиться и принять гостей. Для танцев и самодеятельности приспособили просторный спортивный зал. В одном конце сделали сцену для выступления участников самодеятельности.

И вот наступил долгожданный вечер. Спортзал заполнили подтянутые молодые ребята — курсанты летного училища, гости, выпускники аэроклуба, принаряженные девушки, недавно обучавшиеся в аэроклубе.

На сцену вышел плотный паренек среднего роста с пышной русой шевелюрой, курсант военного училища. Его красивый сочный голос сразу овладел слушателями. Он пел песню, и она звучала, как исповедь: «Дывлюсь я на небо, тай думку гадаю». И хотя песня исполнялась на украинском языке, все хорошо понимали, что она о крыльях, о тоске по небу...

Никто тогда из тех, кто слушал солиста, как и сам он, не мог предположить, что через десяток лет, в 1962 году, этот украинский паренек станет летчиком-космонавтом, полетит на космическом корабле, и эту же песню он будет петь на корабле-спутнике «Восток-4»...

Во время первого вальса Марина Васильева познакомилась с понравившимся ей солистом.

— Павел,— представился он.

Девушка дружелюбно поглядела на него и назвала себя: — Марина.

...То был Павел Романович Попович — будущий ее муж и друг.

Так выпускной вечер положил начало их дружбе. Они стали встречаться. Павел рассказал ей о себе и своих родителях...

Родился Павел Романович Попович в 1930 году в селе Узин, недалеко от Киева, в семье рабочего-кочегара. Отец его Роман Порфирьевич был стахановцем. Мать Федосья Касьяновна занималась домашним хозяйством. Родители у Павла Романовича были веселые, жизнерадостные люди и очень любили песню. Эта любовь передалась и сыну. Учился Павел отлично и по окончании каждого года приносил похвальную грамоту.

Началась война... Возвращавшийся с задания наш штурмовик был подбит фашистами и потерпел аварию недалеко от места работы отца Павла. Роман Порфирьевич позвал нескольких рабочих, и они отправились к самолету. Тут обнаружилось, что летчик погиб. Когда освобождали его тело из-под обломков, произошел взрыв. Отца тяжело ранило. Теперь все заботы о хлебе для семьи легли на плечи одиннадцатилетнего Павла. Ему пришлось идти работать на молотилку. Там однажды немецкий комендант заподозрил подвох и натравил на хлопчика овчарку. Искусанного Павла привезли рабочие вечером домой. Мать и соседи выкопали в хлеву яму и спрятали туда его, а потом и тяжело раненного отца. Немцы почему-то приняли Романа Порфирьевича за партизана. Больше года пролежал отец, не поднимаясь с постели. Долго не выздоравливал и Павлик.

Когда освободили Узин, Павел решил приобрести какую-либо специальность, чтобы работать и помогать родителям, по возможности продолжать учиться.

В это время из Белой Церкви приехал друг детства Павла — Алеша Компанеец. Он рассказал ему о ремесленном училище. И Павел уехал вместе с другом учиться.

Вскоре он получил ремесленную форму: шинель, ремень с блестящей бляхой, темно-серую гимнастерку, брюки, ботинки и фуражку с рабочей эмблемой. Так начались годы учебы и труда.

Закончив училище, Павел захотел учиться дальше. Сдал экзамены в Магнитогорский индустриальный техникум. Учился он в техникуме с увлечением, активно занимался общественной и комсомольской работой, принимал участие в художественной самодеятельности. Преподаватели-вокалисты поставили ему голос, научили грамотно петь. Павел стал одним из ведущих солистов и старостой хора. Увлекался он и спортом, особенно тяжелой атлетикой.

В те годы неотвязно преследовала его мечта летать, стать летчиком. И он поступил в аэроклуб.

Весной 1951 года он закончил обучение в Магнитогорском аэроклубе и защитил диплом в индустриальном техникуме. Ныне этот аэроклуб носит имя Космонавта-4 — Павла Романовича Поповича.

И для Марины Васильевой 1951 год был годом становления. Окончив Новосибирский авиатехникум, она получила направление на завод. Там в отделе кадров ее встретила женщина средних лет с приветливой улыбкой.

— Давайте знакомиться. Альбина Петровна, — представилась она, — начальник отдела кадров завода. Присаживайтесь, Марина Лаврентьевна.

Для Марины было непривычно такое «взрослое» обращение.

— А что, если назначим вас на должность инженера-конструктора? — спросила она.

А Васильевой показалось, что она ослышалась: «инженера» да еще «конструктора»! Инженеров выпускают институты, а она окончила только техникум.

— Отдаю вас приказом — инженером-конструктором. Будете работать под руководством главного инженера-конструктора Михаила Ивановича. Он — душа человек, замечательный специалист и очень любит молодежь. Он вам поможет.

Так началась трудовая деятельность Марины Васильевой на заводе.

Все свободное время она отдавала любимому делу, своей прочной мечте — авиации. Пропадала на аэродроме, с увлечением отдаваясь полетам.

А вскоре проводила Павла. Он уезжал на Дальний Восток. «А может, это и последняя встреча наша?» — подумала она, и навернулись слезы.

Вот и расстались... Может, навсегда? Павлу почему-то стало досадно и грустно... Поезд увозил Поповича на Дальний Восток. Ничего не поделаешь, у всех военных людей одна судьба: не принадлежать себе, а исполнять приказы и часто менять местожительство.

«Сам выбрал себе такую беспокойную жизнь, крепись, Павло!» Но почему Марина тоже была печальной в последние минуты их расставания? Куда девались ее шутки и смех? Сразу будто что-то оборвалось в ней, как надтреснутая струна. Ее большие печальные глаза запомнились ему.

...Год, как познакомились они на выпускном вечере Новосибирского аэроклуба. «Неужто что-то серьезное между нами?»

Теперь только письма могут поддерживать начавшуюся между ними дружбу. Хотя как-то в разговоре Марина сказала: «Не верю я разным амурным письмам. Скольких девчат они обманули... Не люблю писать письма».

«А букет нарциссов принесла все же...» Никто еще никог-

да в жизни не дарил ему цветов. Этот подарок был для него необычным и дорогим. «Неужели я ей по-настоящему нравлюсь?» Не верилось, но хотелось, чтобы это было так. Он глядел на белые звездочки нарциссов, на душе было так тепло и хорошо...

Однажды Марина и Надя Гаврилова прогуливались, Марина рассказывала подруге о том, как она работает на заводе. С особой теплотой говорила она о своем начальнике — главном инженере Михаиле Ивановиче.

Вдруг воздух взревел от стремительного пролета самолета, промчавшегося над головой. Марина остановилась и залюбовалась реактивным красавцем. С грустью проводила она глазами машину и сказала:

— Вот бы на таком, Надюша, подняться в воздух... Вот это настоящие летчики! Летишь, небось, и дух захватывает. Не то что я, ползаю по небу...

— Ну ты же отлично летаешь, Марина. Не прибедняйся. До полетов ты жадная, тренируешься много. Ты станешь известной авиационной спортсменкой. Чего тебе еще надо?

— Учиться хочу, Надюша, сердце разрывается от желания — хочу летать на истребителях. На таких вот, реактивных... А нас, женщин, дальше спорта в авиацию не пускают... Но что делать, Надюша? Превратить себя в мужика, натянуть штаны и приклеить усы? На войне все было проще. И женщины воевали... А разве героизм Расковой, Осипенко, Чечневой, Ямшиковой, Гризодубовой и многих других не убедительное доказательство летной способности женщин?

— То была война, Мариночка. Тогда все были равны в правах защищать Родину. А сейчас решили нас, женщин, побережь. Кому ты чего докажешь? На спортивных летать нам не запрещают. И будь тем довольна, летай...

— А я недовольна. Я хочу стать настоящим летчиком. Понимаешь?!—громко и возмущенно ответила подруге Марина, будто она была виновна в ее горе.

Надя поглядела на ее решительное лицо и поняла, что она определенно что-то надумала. Разве ее остановят какие-либо доводы?

— Поеду-ка я, Надя, в Москву правду искать,—сказала она.—Я должна быть не спортсменкой, а профессиональным летчиком.

...Летом 1953 года Марине исполнилось двадцать два года, когда она окончательно решила приложить все силы и попасть в большую авиацию.

Множество непредвиденных трудностей и преград встало на ее пути. Говорили, что авиация — не женская профессия. Раз-

ные должностные лица ее пытались убедить не терять понапрасну время. К кому она только не обращалась за помощью и советом, но результат оставался один: если не прямой, то косвенный отказ со ссылкой на многие причины. Марина просила разрешить сдавать вступительные экзамены в любое летное училище, и неизменно получала один и тот же короткий ответ: «Отказать!»

Но несмотря ни на что она продолжала бороться за право летать.

Вскоре после разговора с Надеждой Гавриловой Марина уехала в Москву...

В Приемной Президиума Верховного Совета Васильева записалась на прием к К. Е. Ворошилову. Истомилась Марина в ожидании... Чего только не передумала за это время... В списке она оказалась последней.

Ворошилов поднял на нее усталый взгляд и спросил неожиданно:

— Летать, значит, хотите?

Васильева четко доложила по-военному:

— Так точно, товарищ Маршал Советского Союза! Летать!..

— Ну что ж, летайте, только хорошо летайте, прославляйте нашу Родину!

— Буду стараться, Климент Ефремович!

На заявлении Васильевой Ворошилов написал:

«Председателю ДОСААФ. Рассмотреть заявление и, если есть соответствующие данные, направить на учебу».

На следующий день Марина уехала в Новосибирск. Товарищи по заводу были рады ее успеху: «Молодец, Марина, добилась своего! Будешь учиться в летной школе!» Она снялась с комсомольского учета и уволилась с завода.

...Провожать Марину пришли все ее подруги по аэроклубу: Люба Черепанова, Мира Смехова — «аэродромная докторша», Зина Хатюшина и конечно самая близкая из них — Надя Гаврилова.

Напутствия, советы, пожелания сыпались со всех сторон. Марина упрашивала подруг:

— Девочки, милые, родные мои, да не говорите хором. Хочу услышать каждую из вас.

А тем временем, пока подруги вели прощальные разговоры, озабоченная мать Нади, Татьяна Михайловна, рассовывала продукты в чемодан и авоську. Сама же Надя щеголяла в подаренном Мариной летнем костюме и модной шляпке.

— Женихов своих, девочки, оставляю вам, — кричит Марина из окна отходящего поезда. У нее блестят глаза от слез. Плачут и провожающие ее подруги.

Поезд уходил в Москву. Там, на Тушинском аэродроме, Марине предстояло подняться в небо и держать ответственный экзамен по технике пилотирования.

От этого экзамена зависело, учиться ей в Центральной летной школе или остаться в начальном классе авиации — аэроклубе.

Глава третья

1

Проверка техники пилотирования на Тушинском аэродроме для Марины прошла успешно. Она уверенно и легко подняла самолет в воздух, доложила по радио, что заняла зону, и, получив разрешение, приступила к выполнению задания.

Штопоры, бочки, боевые развороты, виражи... Все было сделано ею безукоризненно и точно.

На следующий день утром поезд увозил ее в летную школу в Саранск.

Саранск... О нем она знала лишь, что это столица Мордовской автономной республики.

В пути ее знания пополнились. Ехавший с ней в одном купе ветхий старичок, бывший учитель литературы, уроженец города, рассказал ей о его истории. И она узнала, что Саранск как поселение появился в первой половине XVII столетия. Название свое он получил от небольшой речки Саранки. И поскольку это был древний город, то имел свой герб: в серебряном поле красная лисица и три стрелы. Означало это, что в далекие времена в прилегающей к городу местности преобладал охотничий промысел.

Первоначально город был военной крепостью, а позже превратился в административный и торговый центр. Застройка его началась в 1641 году.

— Наш древний город славой не обойден, — рассказывал старичок, поглаживая скудную рыжеватую бородку. — Великие люди бывали в нем. Его имя тесно связано с великой историей государства Российского. Сам Степан Разин бывал в Саранске. Емельян Пугачев дважды заходил с войсками в наш город.

Юношеские годы поэта Полежаева тоже прошли в этом городе. Правда, не очень почитал он его. Слишком много произвола испытал Полежаев от местных властей и потому назвал Саранск «несносным городишком». Это он в поэме «Сашка» отозвался так о городе.

Поэт Николай Платонович Огарев часто бывал в Саранске.

Сам-то он проживал в Старом Акишине и на Тальской фабрике, а после эмигрировал в Англию. Лев Николаевич Толстой также почитл город своим вниманием. Проездом останавливался в Саранске. В общем, в нашем городе много неувековеченных домов-памятников и замечательных исторических мест.— Он помолчал в печальном раздумье и спросил:— Кстати, а вы в каком нашем институте собираетесь учиться?

— Я? Я не в институт еду. Я в Центральную летную школу. Слышали?

— А как же, знаю,— ответил старичок.— Аэроклубом называется. Он в старом двухэтажном купеческом доме помещается. Я почти рядом с ним живу. Могу показать вам, если хотите.

Марина была обрадована такому случайному совпадению. «Мне повезло, не надо искать»,— думала она.

2

Старичок-старожил Саранска, знавший историю родного города, явно заблуждался. В бывшем купеческом доме, где прежде размещался аэроклуб, теперь находилось новое летное учебное заведение — Центральная объединенная летно-техническая школа (ЦОЛТШ). Она была создана для подготовки авиационных кадров высокой квалификации: летчиков-инструкторов, инструкторов-парашютистов и авиационных техников различных профилей. Школу открыли в 1950 году. Она была развернута на базе аэроклуба.

В августе 1950 года в Саранск приехали в школу ее начальник полковник Никита Семенович Старков и начальник штаба подполковник Иван Яковлевич Бабаков. Чуть позже прибыл в школу и заместитель начальника школы по политчасти Павел Федорович Полутин.

Командование школы приступило к комплектованию ее курсантами и к организации учебного процесса.

Шел октябрь 1953 года. Набор уже давно закончился, а курсанты продолжали прибывать. Среди них была и Марина Васильева. Документы, представленные ею, и отличная летная характеристика давали право учиться в школе, но группа девушек-курсантов была уже укомплектована. Васильевой, как и другим, прибывшим позже, отказали в приеме.

Расстроенная такой неожиданной неудачей, Марина снова едет в Москву в ЦК ДОСААФ и добивается положительного решения. Ее все-таки зачисляют курсантом ЦОЛТШ.

Когда Марина вернулась в Саранск, шел третий месяц занятий в школе. Ничего не поделаешь, надо догонять.

За один день она сдала все вступительные экзамены. Ее неотступно мучила мысль: «А что, если опять подведет рост?»

И все же среди девушек своей группы она была самой малорослой, и старшина курса Грицюк называл ее: «Курсант метр с кепкой».

Днем, до обеда, обычно проводились теоретические занятия в классе, а с трех часов курсанты отправлялись на строительство трехэтажного учебного корпуса школы.

Инструкторам-летчикам в ЦОЛТШ давали серьезную теоретическую подготовку и основательную летную практику. На первом курсе Марина вместе с товарищами сначала освоила несколько общеобразовательных предметов, но глубже, чем пришлось в школе. После этого ведущие специальные: по конструкции самолетов и работе двигателей, теории полетов, метеорологии, штурманскому делу и другие. Ведущее место в подготовке летчиков-инструкторов занял курс аэродинамики, теории и техники полета.

Училась Марина легко, но к учебе относилась серьезно, не делая себе поблажек, даже когда ее хвалили преподаватели и инструкторы.

Вечерами в свободные минуты у каждого курсанта много личных забот. Кто пришивал подворотнички или пуговицы, кто писал письма домой или друзьям... Многие девушки сидели за вышивкой, а четверо подружек: Саша Рябина, Римма Кириллова, Саша Захарова и Марина нередко пели. Голоса у них разные, но звучали они слаженно и приятно. Особенно любили они петь русские народные песни.

Во время таких самодеятельных концертов зрителями нередко были и курсанты-ребята. Они заглядывали в окна девичьего общежития.

Иногда «концерты» внезапно прерывал строгий старшина Грицюк, приходивший проверить, как несет службу наряд. Но только он уходил, как девчонки вполголоса допевали песню и ложились спать, нередко и в двенадцать ночи.

А подъем зимой делали еще затемно, в 6 часов. Курсанты выбегали на зарядку, умывались, завтракали и отправлялись на классные занятия. И так изо дня в день. Незаметно прошли осень, зима. Настала весна.

Заканчивались теоретические занятия.

Жизнь и учеба курсантов ЦОЛТШ были предметом забот не только руководства школы. Ее навещали и начальники из Москвы. В школе много раз бывал Н. П. Каманин и знакомился с учебным процессом, бытом курсантов и часто вел с ними задушевные беседы.

Как-то в одно из посещений Каманиным школы дежурила

по подразделению Марина. Она доложила и представилась: «Дневальная курсант Васильева!» Николай Петрович поздоровался за руку, стал расспрашивать о том, как идут ее летные дела, довольна ли она, какие есть пожелания.

— Побольше бы летать, товарищ генерал... Других нет!

— Всею свое время... Нагрузки увеличатся...

В апреле стали готовиться к выезду в летние лагерь. Сколько было радости, когда командир роты майор Рыжов объявил:

— Завтра выезжаем в лагерь. Собирайтесь!

После длительного, всем надоевшего сидения за столами в душевой аудитории не терпелось поскорее на простор аэродрома.

Состоялось общее построение школы. Начальник ее Старков познакомил курсантов с лагерной программой обучения.

После общего построения девушки-курсантки собрались в своем общежитии. В хорошо сшитых кителях, в подогнанных по ногам хромовых сапогах, в ухарски набок надетых пилотках они были очень красивы.

Марина Васильева — старшина группы — внимательно и придирчиво осматривала каждую девушку. Учеба, общие интересы, жизнь под одной крышей сроднили их. Были среди девушек-курсанток представительницы разных национальностей: русские, украинки, латышки, узбечки, белоруски, мордовки... Одни учатся на летчиков, другие — на радистов, механиков или парашютистов.

Васильева обратилась к ним с вопросом:

— У кого, девушки, будут вопросы, просьбы, пожелания?

Надя Зиборова спросила первой:

— А свет электрический будет в палатках?

— Возможно, будет,— неуверенно ответила старшина.— А зачем летом свет?

— Как это зачем?— хором запротестовали сразу несколько девичьих голосов.— А как же мы будем в темноте брови и ресницы подкрашивать?

3

К вечеру того же дня, как приехали в лагерь, закончили его оборудование. На опушке леса, будто солдаты, выстроенные в строю, в двух шеренгах расположились палатки курсантов-летчиков. Чуть поодаль от них стояли палатки курсантов-техников. А неподалеку от столовой, в километре от мужского «бивуака», раскинулся палаточный городок девушек.

Женщины повсюду, где бы ни появлялись, тут же прояв-

ляют свои способности по наведению порядка и созданию житейского уюта.

В лагере, где жили курсантки, заметна женская рука и больше порядка. Дорожки посыпаны песком, столы, сколоченные из досок, покрыты газетными «скатерками», в банках полевые цветы.

Распорядок дня в летних лагерях ЦОЛТШ почти такой же, как в военных лагерях. В 6.00 горнист играл подъем, а нередко он был «авиационным подъемом»: кто-либо из командиров пролетал над лагерем на брейющем и будил курсантов. Физзарядка, утренний туалет, уборка в палатках, завтрак. И тогда уж приступали к классным занятиям или полетам по расписанию. После занятий обед, небольшой отдых и самоподготовка курсантов.

Наступила первая ночь в лагере. Лес тихо шумел, пьянил голову свежим смоляным настоем молодых сосен. Солнце еще не взошло, и только на горизонте обозначился подсветленный участок, откуда оно скоро появится. Что может быть прекраснее полетов в такое раннее, нарождающееся утро!

...Наконец наступили полеты. Марина выполнила первую фигуру — штопор. Больше она любит петли и иммельманы. Величественное зрелище, когда послушный самолет скользит, словно крылатый конь, по бескрайнему небу, оставляя за собой невидимый след. А тебя, неугомонного седока, то вдавит с силой в сиденье, то ты вдруг теряешь ощущение собственного веса. В таких случаях инструктор делал строгое замечание:

— Зависание у вас получилось, товарищ курсант... Нулевая перегрузка... Это же явление в науке ученые называют невесомостью.

Полеты с каждым днем становятся сложнее и сложнее. Усложняют их с целью выявить в каждом полете, на что способен курсант, чтобы научить его не только летать отлично самого, а и уметь обучать потом других, ведь школа эта инструкторская.

Из дневника летчика-инструктора
Георгия Александровича Иванова:

«10 октября 1953 г. Сегодня закончился третий набор курсантов ЦОЛТШ. Моя группа из пяти ребят укомплектована полностью. Через пять дней начинаем теоретические занятия. Приступаю к изучению личности и характера каждого курсанта.

13 октября. Сюрприз. Сегодня в мою группу включили двух девушек: Александру Рябинину и Марину Васильеву. Признаться откровенно, я растерялся. Что я буду делать с ними? До сих пор мне никогда не приходилось обучать женский пол. Начнутся всякие капризы, а то и слезы. Слез я не выношу.

29 ноября. К счастью, мои опасения оказались напрасными. В первые

же недели теоретической учебы курсантов обе девушки оставили далеко позади товарищей мужчин. Марина Васильева оказалась особенно одаренной и всесторонне развитой девушкой. Почти по всем теоретическим дисциплинам у нее только отличные оценки.

18 апреля 1954 г. С первых же дней летного обучения Марина Васильева с какой-то необъяснимой страстью и любовью тянется к полетам. Она легко переносит большие летные перегрузки, уверенно усваивает новые и новые сложные упражнения. В то же время она не ведет себя белоручкой, как другие. Никогда не отказывается убрать самолет после полетов и делает эту черновую работу с желанием и добросовестно. Все товарищи подметили ее удивительную жизнерадостность. Она никогда не унывает.

27 июня 1954 г. С каждым днем техника пилотирования у Васильевой становится все лучше и лучше. Приятно вспоминать и ее выступление перед курсантами группы с разбором полетов. С какой откровенной самокритикой относится она к своим ошибкам, допущенным в полете, и мастерски анализирует порой очень сложные элементы фигурного пилотажа, групповых полетов и особенно полетов по приборам.

21 июля 1954 г. Стартовый осмотр — короткий по времени, но очень ответственный по своему значению... В воздухе и особенно при посадке могла возникнуть неисправность, да такая, которую и заметить трудно. Ее надо обязательно найти и устранить. Как найти? Поставьте себя в роль разведчика: «Где, вероятнее всего, может затаиться противник? Где твое самое уязвимое место?» Марина всегда тщательно проверяла ответственные узлы самолета, замечала малейшие отклонения от нормы. Этим она выделялась среди курсантов группы.

17 августа 1954 г. Я убедился, что Васильевой нравятся методические полеты, т.е. когда она летает в качестве летчика-инструктора. Тут ее мастерство выделяется среди остальных курсантов. Она доходчиво и грамотно объясняет причины ошибок своего курсанта (роль которого исполняю я). Тяжело порой приходится этому «курсанту». Ничего не поделаешь, надо терпеть...

По характеру она удивительно общительна и охотно помогает отстающим курсантам. Правильно, что ее назначили старшиной общешкольного женского клуба. Среди них она пользуется исключительным авторитетом. Они все ее любят и побаиваются.

В лагерях жизнь строго регламентировалась уставами, наставлениями, распорядком дня, и курсанты вырабатывали в себе будущие черты и характер летчика: точность, исполнительность, любовь к авиационной технике и ответственность. Здесь Марине за время ее учебы пришлось летать на самолетах Як-18, Як-18У, сначала на спарке вместе с инструктором, затем и самостоятельно. Каждый полет заканчивался разбором в методическом городке. На нем аэродром в миниатюре с макетами самолетов и учебные схемы.

Курсанты также обучались полетам по маршруту и строем, технике «слепых» полетов, или, как их называли, «под колпаком». Овладевали и комплексом фигур высшего пилотажа. Для Марины особое удовольствие доставляло выполнять летные упражнения петли и иммельманы.

На втором году занятий курсанты обучались по инструк-

торской программе. Теперь во время полетов они находились во второй кабине — инструктора. Во время разбора курсант уже в роли инструктора оценивал полет своих инструкторов.

В ЦОЛТШ была введена дополнительная программа обучения на учебном истребителе Як-11. Девушек запрещено было на нем обучать. Но упорная Марина запросом в Москву добилась своего. Ей и подруге Александре Рябиной разрешили освоить пилотирование этого самолета.

В летних лагерях постоянно выпускался стартовый боевой листок. Марина и здесь была одной из ведущих, хитроумных затейников-шутников и поэтов. С того дня, когда ее стихи о голубоглазом льне появились в районной газете, она осталась верна поэзии и в минуты грусти, и веселого настроения.

4

Как неумолимо быстро бежит время! Будто бы совсем недавно Марина Васильева приехала учиться в Саранск, в летное училище, а прошло два года...

Два года, а кажется, еще вчера так трудно было вставать утром, затемно по команде «Подъем!» Спросонок не попадешь ногой в сапог. Неумело и наскоро намотанные портянки нередко растирали ноги до крови.

А строевая подготовка? Ох уж эта строевая... Запомнилась она на всю жизнь — шагистика, от которой прошибал пот. И до оскомины надоевший голос придирчивого старшины курса Васягина: «Не слышу ножку... Что, уснули в строю? Ногу, ногу выше!» И курсанты старались угодить старшине. Они радовали его, и он распыливался в улыбке.

А строительные работы?... Строили и жилые, и служебные помещения собственными руками, как заправские рабочие-строители... И трехэтажный учебный корпус, в котором занимались, тоже сами сложили. Вернешься со стройки, натаскавшись кирпичей и щебня, как будто руки кто выкрутил, так болят. Котелок каши съел бы с буханкой хлеба, а тебе порция — несколько ложек и кусочек черняшки. Оно и понятно: ведь война кончилась совсем недавно.

А легко было вставать ежедневно в два ночи на полеты? За нарушение дисциплины жди самого тяжелого наказания для «летающего» курсанта — отстранение от полетов.

Без наказания не обходилось... Однако Чирков — командир эскадрильи — очень многое умел прощать курсантам. Главное, он ценил в людях честность и умение летать. Как-то командир батальона Куликов наложил взыскание на Васильеву — трое суток с содержанием на гауптвахте за то, что

она на построение явилась в белых спортивных тапочках и тем нарушила форму одежды. Чирков настоял, чтобы Васильева закончила летную программу ночных полетов, а уже после этого ее можно будет отправить на «губу».

И вот Марина летчик-инструктор. Воспитатель. Наставник. Теперь она сама решает: быть ли кому из курсантов летчиком-инструктором или он способен отвечать лишь сам за себя и собственные полеты. Начала она службу в первом звене первой авиаэскадрильи. Командиром эскадрильи был Георгий Николаевич Чирков, а командиром первого звена Николай Иванович Кравченко — бывший ее инструктор. Кроме Васильевой в звене было еще три инструктора-летчика.

В начале первого учебного года курсанты распределялись по летным группам. Первая, Васильевой, состояла из шести курсантов: Э. Ведмеденко, В. Данилова, К. Кугая, А. Поддо, А. Ступиной и В. Шишова.

Первое знакомство с глазу на глаз с инструктором и впечатление о нем, по словам курсанта А. Поддо, «честно признаться, обескуражило. В других группах были инструкторы-мужчины». Оно и понятно, ибо для каждого курсанта инструктор не только летчик с высоким профессиональным мастерством, но и педагог.

Марина проявляла всестороннюю заботу о своих воспитанниках. Ее интересовало не только, как они учатся и что мешает им овладеть летным мастерством, но и как и где они отдыхают, каковы их интересы, чем огорчены. И по-товарищески приходила им на помощь.

В летнее время Марина занималась с курсантами в лагерьях. В ходе летной подготовки она планировала полеты и давала каждому летное задание. После полетов проводила индивидуальные разборы и советовала, как устранить недостатки. Курсантов, отлично справившихся с заданием, со счастливой улыбкой хвалила: «Молодец, умница!» Тех, кто не справлялся с заданием, укоряла шутя: «Ты же мульон раз обещал! Ладно, еще раз поверю!.. Учти, подведешь не меня, а себя! За тебя никто этого не сделает! В воздухе нет поводырей!»

Кропотливой и повседневной работой Васильевой удалось одной из первых в школе подготовить свою группу к самостоятельным полетам на самолетах Як-18.

...С тех пор, с начала 50-х, когда Марина Лаврентьевна обучала своих питомцев, прошло много лет. Все они стали опытными мастерами и теперь работают во многих уголках нашей великой страны... Анатолий Поддо, который сомневался в своем инструкторе, молодой тогда девушке, нынче летает на самолете

те Ил-18 на Камчатке. Аза Ступина — пилот самолета Ан-24 в Молдавии. Эдуард Ведмеденко — летчик гражданской авиации служит в республике Коми. Виктор Шишов — пилот-инструктор в Узбекистане. Валентин Данилов летает в Литве командиром отряда самолетов Ту-134.

5

С семьей Сахно, проживавшей в Саранске по улице Васенко дом 10, новая квартирантка Марина Васильева быстро сроднилась. Лидия Михайловна — хозяйка дома, работавшая в то время начальником управления городского радиовещания Саранска, приняла ее, как родную дочь, и ласково называла Маришенькой. Незадолго до этого дочь хозяйки вышла замуж за летчика Колтунова, который знал Марину по летной школе. По окончании школы он был назначен на работу в Астрахань. И скучавшей по уехавшей дочери матери Марина пришлось по душе.

По вечерам в семье все в сборе. Каждый занят своим делом. Младший сын Сережа сидит за уроками. Хозяин Иван Константинович читает газеты. Лидия Михайловна, если не готовится к выступлению, хлопочет по хозяйству. Марина проводила вечера за вышивкой или чтением.

В семейном кругу вечерами обычно завязывались непринужденные разговоры. Марина рассказывала о себе или родителях, о том, как учит летать. Лидия Михайловна знакомила ее со своей семьей или с тем, как она работает на радио. Иногда к Марине заходили молодые люди, но хозяйка ревниво оберегала свою «дочь-квартирантку» от случайных встреч. Особенно после того, когда Марина открыла ей свою девичью тайну о дружбе с Павлом Поповичем. Он по-прежнему присылал ей большие письма, интересовался ее жизнью и работой летчика-инструктора. Передавал приветы семье Сахно, и особенно Лидии Михайловне, ставшей для Марины добрым старшим товарищем.

Изо дня в день крепла дружба Марины с Лидией Михайловной.

Старшая по возрасту, она уже не стеснялась, как прежде, высказывать ей свое откровенное мнение, советовать, а иногда и журить. Очень уж не нравились хозяйке молодые парни — визитеры, как она называла их. Как-то появился один навеселе... И когда он пришел на следующий вечер, она проводила его довольно решительно.

В тот вечер Марина пришла опечаленная и болезненно бледная. Лидии Михайловне не терпелось разузнать, что случилось с ней. Но она постеснялась.

«Может быть, обиделась на меня из-за молодого человека, которого я не пригласила в дом?»— подумала она. Хозяйка собралась ужин на стол.

— Маришенька, садись с нами.

Марина поблагодарила, но стала отказываться. Хозяйка настоятельно приглашала, и ей пришлось уступить.

— Лидия Михайловна, миленькая, не могу я... Понимаете...

— Почему? Что с тобой случилось, Маришенька?

— Не знаю... Почему-то в последние дни чувствую себя плохо... Во время полета на днях у меня вдруг закружилась голова. И вот теперь часто тошнит... Такого со мной еще не бывало.

В разговор вступил Иван Константинович:

— Ты, барышня, не должна стесняться нас... Ты плохо ешь. От недоедания у тебя слабость. Так и до малокровия можешь дойти.

— Может, показаться к врачу?— спросила хозяйка.

— Если я обращусь, меня тут же отстранят от полетов. А мне так хочется летать. Я же совсем недавно стала самостоятельной в полетах. Это главное сейчас в моей жизни. Поймите меня, Лидия Михайловна...

И тогда хозяйка принялась сама ее лечить. У нее в запасе был сахар. Каждое утро и вечер она разводила по полстакана сахара, добавляла туда настойки шиповника и заставляла Марину пить. Теперь вечерами она отбирала у нее вышивку или книгу и приглашала на прогулки по воздуху.

Прошло дней десять, и Марину уже не тошнило, исчезли головокружение и прежняя слабость.

— Лидия Михайловна, а я сегодня летала без «бобо»,— с радостью сообщила Марина.— Все нормально.— И тут же достала письмо от Поповича.— Вот, прислал ваш любимец... Приветы всем, а вам особенный за заботу обо мне.

Видя, что у Марины сейчас хорошее настроение, Лидия Михайловна решила сказать ей то, что собиралась сказать уже давно.

— Я, Маришенька, еще не видела этого парня, но думаю, что тебе надо чаще писать ему письма.

— Чего это ему такая привилегия?— удивленно спросила Марина.

— По письмам вижу, серьезный он и душевный... А что, как этот человек — твоя судьба?— И уже настойчиво добавила:— Сегодня ты напишешь, Мариша, ему обязательно письмо. Марина заколебалась...

— Скажете такое, Лидия Михайловна. Так уж и судьба... Будто один он на белом свете,— усмехнулась она.

Несколько дней после этого разговора Марина раздумывала и все же послушалась совета, написала. Ответ ожидали вдвоем, и неизвестно, кто ожидал его с большим нетерпением. Вскоре пришло ответное письмо.

— Гляди, Маришенька, какой у него почерк ровный, красивый. И письмо дружеское, светлое. Садись-ка, милая, пиши ему немедленно ответ. Не томи человека...

Она взяла Марину за руку, подвела к столу.

— Я завтра ему напишу,— сказала она,— подумаю и напишу...

— Никаких «завтра», и нечего тут думать да раздумывать,— возразила хозяйка.— Садись и пиши. Ждет человек... Понимаешь? Ждет...

Письмо Марина написала в тот же вечер, а вот отправить не отправила. Через неделю письмо ее обнаружила Лидия Михайловна в книге. И только вечером Марина появилась с работы, хозяйка протянула ей забытое письмо.

— Ну как же так, милая? Ну чего же стоят твои обещания?.. Иди немедленно на почту и отправляй «авиа». Ну куда это годится? Человек-то ждет, о тебе беспокоится, а ты?

Марина ушла. Ивану Константиновичу пришлось не по душе настойчивость жены.

— Зачем ты, Лидия, вмешиваешься не в свое дело? Зачем толкаешь девчонку на замужество?

— Пойми, Ваня, если будет хороший спутник в жизни, у девушки сложится все удачно и счастливо. К тому же Павел, как и она, летчик. Они быстро поймут друг друга. А в семейной жизни это главное...

— Никогда, Лидия, не замечал я что-то у тебя замашек свахи. Как бы ты не поссорила их со своей настойчивостью.

Марина стала случайным свидетелем этого разговора. Она не писала Павлу месяца четыре. Ей было неудобно, что она поддавалась чьей-то воле. Павел присылал ей письма по-прежнему часто. В конце одного из писем была такая приписка: «Лидия Михайловна, прошу Вас, если уж Маришенька не хочет мне писать, ответьте хотя бы вы: что с ней случилось?» Она ответила и сослалась на болезнь Марины...

— Ох, Маришенька, в какой ты грех ввела меня... Из-за тебя я была вынуждена соврать такому хорошему человеку.

— Если любит, простит и вас, и меня...

Наконец-то проездные документы в кармане. Марина топорится за билетом на поезд. Завтра она уезжает в отпуск, навестит родных, отдохнет. Почти четыре года не видела мать,

отца, сестер и брата. Только редкие письма поддерживали связь с родным домом.

И главное, чего она ожидала с особым нетерпением,— к родным обещал приехать Павел. С ним она переписывалась все эти четыре года... Последний раз они виделись перед отъездом Марины из Новосибирска. Встреча была короткой, вокзальной. А встретиться им надо...

Родители Марины Васильевой в те годы жили в Барсуках. Небольшое село в пяти километрах от железнодорожной станции Жарковская, недалеко от родных велижских мест.

Лаврентий Федосович и Ксения Логиновна по приезду в Барсуки устроились в леспромхозе. Отец стал работать мотористом, был награжден почетным знаком «Отличник лесной промышленности». Все эти годы вместе с ним работала в леспромхозе и жена.

...Ехала Марина в поезде домой, с болью в сердце смотрела в окно на опаленные войной места. Следы войны еще видны повсюду, куда ни погляди: разрушенные полустанки, обгорелые здания, воронки от бомб и снарядов. Все это напоминало ей пережитые военные годы...

Вот и родной дом. Марина вихрем ворвалась в дверь, бросила у порога чемодан и, обняв мать и отца, спросила:

— Летчик приезжал?

— Какой летчик?— в недоумении переглянулись родители?— Никого у нас не было. Да ты чего? Раздевайся, проходи.

Она сразу помрачнела и сказала совсем тихо:

— Значит, обманул...

В тот мартовский весенний месяц 1955 года Павел Попович получил очередной отпуск и поехал на Украину, к родителям в Узин. Он, как и Марина, не виделся с родными давно. Погостил две недели в родительском доме и заторопился к невесте...

В пути он часто вынимал из кармана фотографию Марины и вспоминал о встречах в Новосибирске.

В день приезда к Васильевым в Барсуки, как только Павел познакомился с родными Марины, он сказал им: «Собирайте родственников и кого пожелаете... Будемо робить свадьбу!»

За несколько дней до свадьбы невеста проявила характер и сказала жениху: «Если, Павел, не разрешишь мне летать, за тебя замуж не пойду!»

На четвертый день его приезда они отправились в загс в Жарки...

— Летчица выходит замуж за летчика. Это что-то впервые

встречается в практике моей работы,— сказала молодоженам молоденькая регистраторша браков. И с улыбкой поздравила их:— Живите счастливо, поскольку так удачно слетались!

На улице Павел обратился к Марине с шуткой:

— Ну вот и отвасилилась ты, дорогая женушка... Теперь будешь Попович!

Так они поженились. Их приданым был чемодан писем, которые накопились за долгие годы разлуки и два диплома летчиков.

...Марина вернулась из отпуска в Саранск, поцеловалась с хозяйкой, у которой квартировала.

— Поздравьте меня, Лидия Михайловна, я вышла замуж...

— Замуж? Чего это ты поторопилась? За кого же?

— За вашего любимца, Лидия Михайловна! Сами же меня просватали... За Павла!

Хозяйка кинулась ее обнимать и целовать.

— Ну, Маришенька, ты меня так напугала... А я думала... Это хорошо... Павел — правильный человек. Рада я за тебя, буд-то самой мне счастье выпало...

Глава четвертая

1

В 1954 году Павел Попович окончил авиационное училище военных летчиков. На стадионе училища замерли в торжественном строю бывшие курсанты, ныне выпускники. Зачитан приказ Министра обороны, вручены дипломы вместе с золотыми погонами лейтенантов.

Об этом важном в своей жизни событии рассказал Павел в письме Марине. Он писал, что уезжает на Север, поближе, как он шутил, к белым медведям.

Радовало Павла то, что с ним приехали служить в одну часть его друзья по курсу. Они поселились вчетвером в одной комнате и назвали ее «каютой». У каждого из них свои увлечения: Володя Нечай художничал, и неплохо, Ваня Леоненков увлекался боксом, Виль Бояковский отдавал предпочтение гимнастике, а Павел замечательно пел.

Это были добродушные, веселые парни, и общение друг с другом всегда приносило им радость. Но теперь на одного холостяка в компании стало меньше.

Отпуск молодоженов Поповичей промчался быстро, и встал тут же неотвратимый вопрос: «Куда кому ехать?» Павел обязан был возвратиться в свою часть на Север, а Ма-

рина — на работу в летную школу в Саранск.

После долгих прикидок, как сделать лучше, все же решили, что поедут они вместе на Север, а потом уж она вернется к себе на работу.

«Каюта» холостяков пустовала, друзья еще находились в отпусках, но, уезжая, позаботились о сердечной встрече молодоженов. На стену друзья вывесили плакат: «Отныне это ваше жилище! Приветствуем супругов Поповичей! Желаем обоим высокого неба и взвод деток! Ваши друзья». «Это дело рук Володи Нечая», — понял сразу Павел. На столе им написана записка: «Паша, располагайся, как дома. Комнату оставляем вам. Поздравляем тебя и Марину с бракосочетанием. Примите наши скромные подарки». В коробке набор духов, а в тумбочке множество плиток шоколада.

Марину до глубины души тронули эти знаки внимания друзей, и у нее невольно заблестели глаза.

— Летчики всегда остаются верными искренней дружбе, — сказала она. — Паша, надо будет нам подумать, как принять ребят.

2

Павлу Романовичу Поповичу повезло... Он был назначен в эскадрилью «мигов». Ею командовал опытный летчик майор Владимир Иванович Юшко. После первого полета на «спарке» комэска ему сказал:

— Вот, что, товарищ Попович, чувствуется, летать вы любите, машину пилотируете неплохо. Но характер у вас горячий. Надо действовать поспокойней да поточней.

...Холодной, вьюжной была зима 1956 года. В такую непогоду не до полетов. Но вот в один из январских дней погода улучшилась, дали разрешение на полеты.

Павел вновь полетел на «спарке», на этот раз вместе с комполка Павлом Петровичем Ивановым.

Полет прошел удачно, и видно, что командир доволен молодым летчиком. Возвращаются от стоянки вдвоем, Иванов говорит:

— В общем, дела у вас идут неплохо. С людьми работать умеете... А как на семейном фронте?

— Неважно, товарищ полковник... Я здесь, а жена за тысячу километров.

— А чего же не берете ее сюда?

— Она рада бы приехать, да начальство против. К тому же негде ей у нас тут работать. А без полетов она себе жизни не мыслит...

— Подумаю, товарищ Попович. Может быть, удастся перевести вас...

Так и тянулось бесконечно долгое время, после того как Павел и Марина расстались. Он служил на Севере, а она работала в летной школе в Саранске. То она вырвется навестить мужа, то он на пару дней приедет погостить к ней. Павел попытался было ее упросить, чтобы она уехала к нему, но Марина напомнила:

— А уговор наш забыл? Бросить полеты я не могу...

И тогда порешили надеяться и ждать его перевода. Но тут вскоре сама жизнь внесла свои коррективы в их семейные планы. В апреле 1956 года у Марины и Павла родилась дочка.

Легко быть добрым, когда ты здоров, богат, счастлив в жизни, а дом твой, как говорится, полная чаша... Не виден тогда человек изнутри: кто он, что у него на душе?

...Воинская часть, где служил старший лейтенант Павел Попович, ничем особенным не отличалась от многих других, что дислоцировались здесь, на Севере. И внешне многие воинские авиагородки чем-то похожи друг на друга. Он был невелик, но по-своему уютен... С трех сторон лес. Золототельные сосны окружали коттеджи, где жили летчики и техники с семьями и вся обслуга аэродрома. В летние дни в городке бродили смолистые запахи сосны, а чуть углубишься в лес, грибов хоть косой коси, а малины, ежевики — бери ведрами. Травы вымахивают в пояс, и от духовитого запаха цветов кружится голова. Зимой лес перечерчен десятками лыжных следов: и взрослые, и дети здесь заядлые лыжники.

Не всегда после ночи, проведенной по тревоге, Павлу удается сразу попасть домой. В такие ночи Марина тоже не спит. Она сама летчик и знает многое из того, чего не знают жены летчиков. Но вот учебно-боевые полеты окончились.

После таких тревожных ночей Павел возвращался с аэродрома и чувствовал, что в нем зарождалось щемящее душу чувство радости. И Марина светлела вся лицом, будто от невидимых лучей. Маленькая Наташка встречала его с криком радости: «Папка пришел!» — и тянулась к нему ручонками. И снова на душе становится тепло и хорошо, будто и не было у тебя всего каких-нибудь час назад ни тревог, ни волнений, ни тяжелых мыслей. Павел глядел на белостовльную березу под окном и вспоминал: так же было и в другом полку, где он начинал службу, и в других уголках России с такими же березами под окном. А вот нет-нет и заносит сердце щемящей болью по ридной Украине с серебристыми тополями, билзсенькими хатками, певучим голосам дивчаток и красавцем Днепром...

Для военных летчиков каждый день, а точнее, утро, как и положено, начинался с полетов. Их отменяли только в нелетные дни. На Севере их много, особенно зимой. Но и в нелетные дни у летчика-офицера дел и работы предостаточно. Не командирская учеба, так штабные тренировки, дежурство на аэродроме или в части, гарнизоне, а то и самостоятельная работа над наставлениями, инструкциями, изучение новых типов самолетов.

Мужское население военного городка — на службе, а женщины в семейных заботах.

Марина первые недели, как приехала к мужу, долго и трудно приживалась на новом месте. Главное, что ее постоянно угнетало, мысль, что она не летает и неизвестно, будет ли вообще когда-либо летать. Утром, когда Павел уходил на службу, на нее нападала такая тоска по небу, что Марина не могла усидеть дома, заниматься домашним хозяйством, даже читать не могла, что всегда любила. Накормив Наташу и уложив ее спать, уходила из дома, покидала городок и отправлялась на лыжах к сопкам. Там дышалось легче, там, за сопками, знала, раскинулась площадка аэродрома и счастливики мужа взлетали в небо. Когда Марина видела взмывающие в небо самолеты, она готова была молить любых богов, чтобы ей дали снова прежние крылья. Ее желания теперь были несбыточной фантазией. Реальностью же — этот маленький военный городок среди заснеженных сопкок, грудная дочь и разные домашние заботы.

Она стояла на окраине городка и, сама того не замечая, плакала.

Слезы текли по щекам, шее и собирались где-то у воротника свитера, образуя вокруг горла холодный ошейник. И не заметила, как к ней подошла жена замполита полка.

— Ты чего плачешь, Марина? Обидел кто? Или что случилось с мужем?

Марина услышала ее хриловатый голос, очнулась, оттянула холодящий воротник свитера.

— Нет, ничего! Просто так...

— А у Зины Синевой, знаешь, молоко пропало. Вторые сутки кричит ребенок. Пробовали сладким чаем поить. Пока пьет, молчит, а потом опять в голос. Душу разрывает. Голодный ребенок. Ну что тут можно придумать? Чем помочь?

Марина с испугом бросила взгляд на замполитшу и кинулась бежать. Та поглядела ей вслед: «Что с ней?» Ходили по городку слухи среди жен офицеров, что у недавно прибывшего в часть молодого летчика Поповича жена со странностями. Бежит, как заводная, на лыжах по сопкам, а то станет как вкопанная и часами глядит в небо. Ходил слух, что была она авиа-

ционной спортсменкой. Никто из женщин не верил в ее увлеченность серьезно. Может, и прыгнула когда с парашютом, может, и летала в аэроклубе, но кого этим удивишь? Таких сейчас у нас много. И некоторые хихикали: «Долеталась!» И приходили к неизбежному житейскому выводу: «У всех баб один путь в жизни. Пока в девках, и летают, и любые мужские профессии осваивают, и дипломы о высшем образовании, и диссертации защищают... А вышла замуж, и, глядишь, приземлилась...» Так думали многие.

...Марина, запыхавшаяся, ворвалась в квартиру Синевых. Охрипшим голосом, задыхаясь, кричал ребенок. Заплаканная Зина с испугом поглядела на нее.

— Что случилось... с моим?— Она схватила Марину за руки.— Ну, говори. Не тяни душу! Что с Петей, разбился?

— Нет! Давай покормлю мальчонку.

На лице блеснула счастливая улыбка. Она кинулась к люльке и доверчиво протянула Марине своего сынишку.

Авиагородок всегда полон волнующих звуков. Они идут волнами от аэродрома. К непрерывному гулу турбин привыкли и взрослые, и дети. Все знают, что их мужья и отцы заняты привычной, а потому обычной для них работой. Но стоит только наступить тишине, и все настораживаются: уж не случилось ли чего?

Однажды Павел пришел домой очень грустный. Бросил фуражку, лег на диван. Марина восприняла не совсем обычное поведение мужа как усталость. Он лежал с открытыми глазами, и она обратила внимание, что это было непохоже на него. Обычно он тут же засыпал, как только принимал горизонтальное положение. Марина осторожно спросила его:

— Паша, что-нибудь случилось?

— Да вроде ничего,— тихо ответил он.— Выключился двигатель... Но потом все-таки запустился... У самой земли.

От этих убийственных спокойных слов у нее задрожали колени и по спине пробежали холодные мурашки.

— Надо было прыгать!— строго сказала она.— Прыгать. Что же ты?..

— Успокойся, Марина, и послушай. О прыжке думать было некогда, старался сделать все, чтобы запустить двигатель.

Она ничего не ответила ему и смолкла.

В тот вечер они больше ни о чем не говорили. Каждый был погружен в свои мысли. Для Марины Павел вдруг открылся совершенно с новой стороны. Одно дело читать, слышать о воле

и мужестве летчика, другое — сопережить эти понятия и почувствовать их на себе.

Летом 1957 года Павел вернулся со Всемирного фестиваля молодежи в Москве. И тут же вскоре пришел приказ о его переводе по службе. В новом гарнизоне его принял командир полка полковник Масленников. Через несколько дней к нему приехала Марина с дочкой Наташей.

Вот что писала о том периоде жизни Марина своей подруге Наде:

«Живем с Павликом хорошо, даже люди завидуют. Дали нам очень светлую комнату 20 кв. метров на три окна, кухня, коридор и разные кладовки вместе с соседями по квартире. Живем мы в военном городке, в центре. Рядом клуб и библиотека. Мебели и обстановки особой у нас нет. Кровать, стол, стулья, кушетка, большой цветок, приемник «Урал» — вот и все... Да еще гардероб Павликовой конструкции».

Подходил к концу 1957 год... Подростала Наташа, и только появлялся в дверях отец, она тянулась ручонками к нему. Целыми днями мать и дочь одни, пока отец на аэродроме.

Небо по-прежнему манит Марину, и от мысли, что летать ей не скоро, на глаза навертываются слезы.

Единственная для ее души отрада, когда Павел приходил домой усталый, но довольный и на вопрос ее: «Ну, как, Паша, леталось сегодня?» — отвечал: «Нормально, Мариночка». Целовал ее и брал на руки дочь.

Но как-то он пришел хмурый и озабоченный. Марина сразу поняла, что с ним что-то произошло.

Павел рассказал ей о довольно странном поведении в полете его самолета — «семерки», на которой он летал. Машина порой выходила из-под его управления и вела себя норовисто и непонятно... А на земле ее проверили тщательно инженеры, но ничего не обнаружили. И вышло так, будто он возводил поклев на исправную машину. Павла этот случай расстроил и в то же время озадачил. Что это за капризы появились в так называемой исправной машине?

Марина внимательно выслушала мужа и посоветовала ему просить командира произвести полет на той же самой машине. Она понимала, как никто, что летчику потерять авторитет легко, а вернуть его не так-то просто.

После полета командир полка сказал ему:

— Вас, старший лейтенант Попович, надо и хвалить, и ругать... Да, не удивляйтесь... На сверхзвуковой скорости автоматика шалит. Тут вы правы. А ругать — что до сих пор не ра-

зобрались, почему. Ну что ж, дело сложное. Давайте-ка попытаемся определить вместе...

Павел, придя домой, положил ладонь на плечо Марине, похвалил:

— А все-таки какая же ты умница, Маринка!

Глава пятая

1

Эти годы были для Марины самыми тяжелыми в жизни. Она не летала, и неотступно тревожная мысль преследовала ее: «Неужели я не вернусь больше в авиацию? Неужели на этом для меня все будет кончено: семья, ребенок, муж и обычные женские домашние заботы?» И при встрече кое-кто из тех, кто знал ее, подумает с нескрываемой усмешкой: «Отлеталась, милая, отлеталась...»

И вот наконец-то после стольких сумрачных дней и мучительных раздумий пробились, как тоненький золотой лучик солнца сквозь плотные тучи, надежда... Мужа направили служить в одну из подмосковных авиационных частей. Тогда и зародилась у нее мысль: «А что, если предложить свои услуги Центральному аэроклубу имени Чкалова?» Ведь она окончила отлично не только аэроклуб, но и Центральную летную школу и имеет почти двухлетний опыт работы летчиком-инструктором. «А не подойду в летные учителя, буду просто летать для себя, для души»,—решила она.

Марина поделилась с мужем своей задумкой. Он с радостью поддержал, ободрил:

— Давай дерзай, Марина! Пора расправлять крылья... Засиделась ты, как птица в клетке.

Собиралась она в Центральный аэроклуб, как на большой праздник. Долго выбирала в шифоньере платье, не зная, на каком остановиться, какие лучше надеть туфли.

И муж обратил внимание на то, как она старательно принаряжается.

— Ты, мать, собираешься не как на работу, а как на банкет. Может, бальное наденешь? — пошутил он. Проводив жену до электрички, он расцеловал ее и пожелал:— Ни пуха ни пера!

В Центральном аэроклубе начальство приняло ее без тяжелых ожиданий и проволочек, приветливо и по-деловому.

Что же, летчики-инструкторы им нужны... Только хорошие. Центральный аэроклуб — не какой-то там клуб. К тому же имя самого Чкалова носит. А главное... В авиации к документам и

характеристикам относиться следует не формально. Главное — покажи, на что ты способен в небе.

— Идите к Анне Ивановне Бодрягиной... Пусть она примет от вас вступительные экзамены,— сказали Марине Лаврентьевне в заключение беседы.— А там будет видно...

2

С трепетным чувством радости подходила Марина Попович к аэродрому в Тушине. Знаком он ей, с него она уже совершала полеты. И вот снова здесь. То же ровное взлетное поле. Слева, ближе к каналу имени Москвы, ряды ангаров, и повсюду, куда ни взгляни, стоят самолеты... Каких тут только марок нет!

«Где же отыскать Бодрягину? Отыскать и договориться, когда она сможет проверить у меня технику пилотирования. Может, назначит на завтра или какой другой день?»— думала Марина.

На лестнице она увидела быстро сбегающую вниз женщину в летном комбинезоне.

Марина Попович уже многое знала о Бодрягиной. О том, как Анна Ивановна блестяще летает, что за плечами у нее суровая школа инструкторской работы в войну, а в послевоенные годы десятки людей обучила она первоклассно летать.

— Не меня ли вы ищете?— остановившись, спросила женщина в комбинезоне.

— Нет! Не вас... Я ищу Анну Ивановну.

— Я вас слушаю...

От столь неожиданной встречи Попович растерялась.

— Меня послали к вам проверить технику пилотирования.

— Ну что ж... Мне говорили о вас. Идите переодевайтесь и приходите на аэродром к стоянке самолетов.

Ее внезапное и быстрое деловое решение привело Марину в замешательство.

Не завтра и не на другой день, а сегодня, сейчас предстояло подняться в воздух. Спohватившись, Марина кинулась бежать к зданию Центрального аэроклуба. Там, на втором этаже, помнит она, летная комната. В эти минуты она беспощадно ругала себя. «Вырядилась... Правильно Паша сказал, как на банкет. В туфлях на высоких каблучках!»

Марина вбежала в летную комнату и остановилась на пороге. Сняла, бросила туфли под топчан и взмолилась, обращаясь к летчикам:

— Ребята, дайте мне, пожалуйста, комбинезон и ботинки. Мне надо лететь.

Слово «лететь» на летчиков подействовало магически, как

заклинание. Тут же появились комбинезон и чьи-то весьма модные туфли сорок второго размера.

Марина быстро натянула комбинезон поверх платья и мужские туфли. Они сваливались у нее с ног. Все поспешно снимали свои туфли и предлагали примерить. Даже командир отряда предложил ей сапоги. Марина взяла чьи-то туфли самого малого размера, перетянула их бинтом, чтобы не упали с ног, схватила шлемофон и кинулась бегом на аэродром.

— Садитесь, полетим,— сказала Анна Ивановна, сдержанно улыбаясь. Голос ее звучал мягче, а взгляд был теплее.— Задание получите в воздухе.

Взлетели быстро, оставив где-то далеко аэродром с его тревогами, заботами и радостями. Набрана необходимая высота. Марина получила задание и уверенно приступила к его выполнению: боевой разворот, вираж, петля, иммельман, штопор, бочка, спираль, скольжение...

Наконец получена команда на посадку... Словом, все обошлось нормально. Марине, безусловно, помог опыт инструктора. Посадка сделана нормально. Анна Ивановна вылезла из кабины, присела на плоскости крыла и спокойным голосом стала разбирать отдельные неточности в полете. В конце разбора она дала несколько советов, как устранить недостатки в выполнении фигур высшего пилотажа.

— Учтите, это особенно важно в групповом полете.

Она помолчала и добавила:

— Думаю, что будем вместе работать...

Радостное чувство охватило Марину: «Вступительный экзамен сдала, сдала... Значит, буду летать!»

...В 1958 году Марина Попович была зачислена в основной состав группы парадного расчета. Звеном, в которое она попала, командовала прославленная летчица Анна Ивановна Бодрягина.

В звене Бодрягиной были три летчицы-спортсменки: Алла Шихина, Галя Корчуганова, Нина Казанцева и пятеро юношей: Юрий Абрамович, Юрий Швачко, Валентин Перов, Владислав Громов, Юрий Пономарев и Николай Казин. И вот через несколько дней после зачетного полета Анна Ивановна пришла к девушкам с Мариной и сказала:

— Ну, девушки, в вашем полку прибыло, принимайте, вот вам новый летчик-инструктор. И представила Марину Попович.

3

Марина не ожидала, что ее дальнейшая судьба летчика решится так быстро. Вскоре был назначен ее первый учебно-тре-

нировочный полет как летчика-инструктора Центрального аэроклуба с летчиками-спортсменами Ниной Казанцевой, Аллой Шихиной, Юрой Абрамовичем и Николаем Казиным.

Полеты в звеньях парадного расчета на Тушинском аэродроме проводились ежедневно. Тренировались летчики-спортсмены и ночью. Несмотря на большие летные нагрузки, Марина была счастлива от сознания того, что ее мечта много летать, выполнять сложные фигуры пилотажа, не ограничиваться рамками учебных заданий наконец-то сбылась.

Почти всю светлую часть суток Попович летала. Она жила в голубом бескрайнем поднебесье, как птица, вырвавшаяся на волю после долгих и томительных дней ожиданий и житейских неурядиц.

20 мая 1958 года звенья парадного расчета уехали на сборы в подмосковный лагерь готовиться к празднику Воздушного Флота.

Каждый год, обычно в середине лета, проводится традиционный воздушный парад. Не был исключением и 1958 год. Воскресный день 20 июля выдался душным и жарким. Вылет парадной группы летчиц-спортсменок был назначен на 11 часов. Группой командовала Анна Ивановна Бодрягина. Ее ведомыми летели Лидия Лебедь (заместитель командира), Алла Шихина, Марина Попович, Ида Знаменская, Антонина Блинова, Рита Кирсанова, Леся Лебедева, Мира Хазанова. В запасе оставались Людмила Попова и Галина Корчуганова.

В воздушном параде того года принимали участие и летчики-спортсмены социалистических стран.

Да, это был великолепный праздник авиации, захватывающий дух и приводивший в восхищение зрителей, но за всеми этими прекрасными, праздничными мгновениями стояли годы и месяцы подготовки и будничной, трудной работы летчиков...

И вот первый полет на параде завершен. Приятная усталость расслабила Марину, когда она только приземлилась на своем «яке» с цифрой «3». Она сидела какое-то время отрешенная, отдыхая в промокшем от пота комбинезоне. И тут увидела, что к ее самолету бегут по полю товарищи с букетами цветов.

— С днем рождения тебя, дорогая Маринка! Высокого тебе неба!

20 июля 1958 года был дважды праздничным днем для Марины Попович. За выступление на воздушном параде группа Бодрягиной получила отличную оценку и была приглашена на прием в Кремль.

Шел 1959 год. Военный летчик капитан Павел Попович служил в воинской части в Подмоскowie. В один из будничных дней, когда он шел по аэродрому, направляясь к самолету для очередных тренировочных полетов, газик начальника штаба полка обогнал его у стоянки. Дверца открылась:

— Товарищ Попович, вас вызывает замполит.

В кабинете заместителя командира части по политчасти сидел неизвестный Поповичу полковник медицинской службы.

Капитан Попович доложил о прибытии. Начальник политотдела познакомил его с полковником-медиком. Тот отрекомендовался и назвал свое имя и отчество:

— Николай Николаевич...

Поповича пригласили присесть, и завязалась обычная беседа служебного порядка. Спрашивал его медик о здоровье, о полетах, о настроении. Отвечая на них, Павел Романович догадывался, что вопросы были больше ознакомительного характера, и вдруг:

— На новой технике летать желаете?

Кто же из настоящих летчиков, одержимых любовью к авиации, не желал того? Это же именно та цель, к которой он стремился. Это же высшее летное счастье, когда тебе предлагают освоить более совершенный самолет.

— А у нас в полку, товарищ полковник, техника не старая... сверхзвуковые самолеты.

— Ну, а еще на более новой, скажем, на космической?

От этих слов у Павла Романовича перехватило дыхание. Подумал с недоверием: «Не шутит ли полковник?» О такой технике миру известно только из области научной фантастики. Правда, летали спутники, собаки... Неужели пришло время для полета человека?

— Какой же летчик откажется летать на новой технике?— ответил Попович.— Конечно, согласен, хоть сейчас!

— Мы говорим с вами в принципе. Вопрос о приеме решит соответствующая комиссия. Вызовут, ждите...

Павел Романович, еще не веря происшедшему с ним, прибежал домой, выпалил с порога:

— Марина!— и смолк. Глаза у него блеснули, и весь он радостно-возбужденный кинулся обнимать жену.

— Паш, что с тобой? Что стряслось?

Он рассказал о полковнике-медики и о беседе с ним.

— Космической?— удивилась она.— Да это же чудесно, Паша! Космической!— в раздумье медленно повторила она. И сама невольно представила себя в будущей авиации...

А авиация набирала в те годы такие стремительные темпы! В спортивной аэроклубовской и то уже в те годы отжили свой век поршневые, и она переходила на реактивную. «За ними, за военными, разве угонишься? — подумала она о муже. — Недавно освоил сверхзвуковые, и вот уже новая ступень — космическую технику предлагают... А я?»

— Ты чего загрустила, Марина? — улыбаясь, спросил Павел. — Завидуешь?

— Завидую, Паша...

Особенно памятной для Марины была подготовка к воздушному параду. Она встретила в Москве со многими подругами-летчицами по ЦОЛТШ. Об этом вспоминает Лидия Лебедь: «Жили в лагерях, в палатках по три-четыре человека. Летали первые недели помногу. Мужчины и те после трех-четырех групповых вылетов вылезали из кабин с мокрыми на спине кожаными куртками. Худели в первые две недели на пять-шесть килограммов, хотя кормили отлично. Вставали в 4 часа утра, завтракали, занимались предполетной подготовкой и начинали летать до 10—11 часов утра. Вначале отрабатывали качество пилотажа индивидуально каждый летчик. Затем в паре. И так постепенно до полетов в составе полной группы, «семерки» и «девятки». К концу тренировок, ближе к параду, нагрузка немного уменьшилась, а волнение увеличилось».

За день до парада состоялась генеральная репетиция над Тушином. Парад проходил в очень сложных метеорологических условиях. И все же опытные, слетанные летчицы выполнили все фигуры уверенно и точно.

Женщины-летчицы — участницы парада были награждены орденом «Знак Почета». Этот орден был первым в семье Поповичей.

...Павел Попович терпеливо ждал многие месяцы. Ждал и не верил, что ему выпало такое счастливое предложение. И вот, когда он уже стал сомневаться, поздней осенью 1959 года пришел вызов на комиссию.

Новая «кают-компания», в которую попал Павел Попович, была представлена ныне всемирно известными героями-космонавтами. А тогда они были лишь молодыми, жизнерадостными старшими лейтенантами и капитанами, летчиками истребительной авиации: Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Алексей Леонов, Валерий Быковский, Павел Беляев, Владимир Комаров.

Во время медицинской комиссии и жизни в общежитии все они перезнакомились, поближе узнали друг друга. Оказалось,

что из всех лишь Павлу Поповичу довелось летать на сверхзвуковых. После комиссии им сказали:

— Езжайте в части и ждите вызова.

А вскоре их вызвали в Москву.

Павла Поповича назначили командиром зарождающегося отряда космонавтов, а на партийном собрании выбрали секретарем «космической» партийной организации.

Главной заботой командира отряда и секретаря стало устройство людей на новом месте.

Через несколько дней приступили к оборудованию учебных классов, новых лабораторий, спортивных площадок, к монтажу тренировочной аппаратуры.

Так, шаг за шагом, в обычных будничных делах и земных трудах начал складываться коллектив будущих космонавтов.

В казарме, где разместились будущие космонавты, всегда было весело и шумно. Казарма стала их семейным общежитием. Кто-то в шутку назвал ее «наш космический ковчег». В каждой комнате — семья. Молодоженам повезло. Поповичам выделили щедрую жилплощадь — спортзал. Единственной их «мебелью» были кровать, тумбочка и три стула. Да, был еще и стол, его соорудили из чемоданов.

Вечерами, когда приходили мужья, семьи собирались в просторных апартаментах молодоженов. Шло бурное знакомство, рассказывали о себе, пели песни под аккомпанемент старенькой гитары и... ложек. И хотя в этом временном жилище не было никаких коммунальных удобств, это никого не огорчало.

Вечерами общежитие гудело, как растревоженный улей. Юрий Гагарин поочередно с женой Валею наняли дочь Алёнку. Герман Титов устраивал литературные вечера для жены Тамары и читал ей вдохновенно отрывки из «Тихого Дона». В одной из комнат разучивали танец «чарльстон». В кино обычно ходили по очереди. Дети требовали внимания, а самому старшему в «ковчеге» Жене Комарову было всего десять лет. Не прожили и месяца, как однажды появилась и самая младшая жительница «ковчег». На общем совете общежития ее единогласно решили назвать Маринкой. Летчики шутили:

— Готовьтесь, Марина Лаврентьевна, на пенсию, пришло вам на смену новое космическое племя. Да и родная дочь, которой пошел шестой год, на вопрос родных, кем она хочет быть, с гордостью заявляла:

— Буду летать, как мама и папа...

Чуть позже, когда Павел Романович совершал первый в мире групповой полет в космосе, Наташа, вместе с мамой наблюдавшая за полетом по телевизору, сочинила стихи:

Летает папа на орбите,
От нас сейчас он далеко,
Ему в полете нелегко...

Так восприняла космический полет отца Наташа, а Марина Лаврентьевна откровенно призналась, вспоминая те незабываемые минуты:

— Вот тут-то, может быть, впервые в жизни я по-настоящему испугалась. Сердце заглохло. Смотрю на экран телевизора, затаив дыхание, и не замечаю, как слезы текут по щекам...

Часть третья

МЫ УЧИМ ЛЕТАТЬ САМОЛЕТЫ

Глава первая

1

В семью Поповичей, хотели они того или нет, с тех пор, как Павел и Марина поженились, незримо вошел зазорный дух соревнования... Он порождал нередко споры. Они возникали стихийно, как бытовые разговоры в любой семье. Вечерами, уложив дочь спать, с увлечением говорили о новых успехах авиации, обсуждали удачу и неудачу друзей, товарищей и просто неизвестных летчиков.

Если к тому же напомнить, что Марина и Павел учились, овладевали новыми науками, то, само собой разумеется, споры эти были полезными для обоих. Павел Романович постигал в те годы космическую науку. Марина Лаврентьевна училась в Академии Гражданской авиации. Но они не только спорили. Они помогали часто друг другу. Ей легко давались самые сложные расчеты в высшей математике. У него накопился большой опыт военного летчика-истребителя. У Марины — опыт летчика-инструктора, спортсмена высшего класса. Да и сама летная жизнь наших героев была такой необычной — на перекрестии эпох авиации и космонавтики.

XX век — время бурного развития авиации. В 1906 году был установлен рекорд скорости полета самолета — 40 километров в час. А спустя 40 лет, в послевоенные годы, самолеты с поршневыми двигателями и со скоростью 600—700 километров в час уже никого не удовлетворяли.

В 1946 году в воздух поднялись два советских реактивных самолета Як-15 и МиГ-9. Их скорость достигла 800—900 километров в час. Еще через десять лет Павел Попович летал на сверхзвуковых истребителях со скоростью 1400 километров в час. А спустя четыре года и Марина стала овладевать техникой пилотирования на реактивных спортивных самолетах.

В начале 30-х годов, когда Павел и Марина появились на свет, группа изучения реактивного движения (ГИРД) при Центральном совете Осоавиахима запускала первые опытные ракеты на высоту всего лишь четырехсот метров... А через четверть века — 4 октября 1957 года ракета, созданная умом и руками советских людей, вынесла на космическую орбиту первый искусственный спутник Земли, а 12 апреля 1961 года советский человек Юрий Гагарин первым шагнул в космос. Скорость корабля была около 30 000 километров в час. Космос из отвлеченного понятия стал реальным фактом в жизни каждого.

Пришло время сказать свое слово и Поповичам. Павел готовился к полетам в космос, а Марина к установлению мирового рекорда скорости на реактивном самолете.

Отнюдь не честолюбие направляло устремления Марины. Радость и гордость вызывали у нее мировые рекорды по парашютному и планерному спорту, достигнутые советскими женщинами — Пряхиной, Селиверстовой, Скопиновой, Солюдушеновой, Раценской. Их имена были широко известны международному авиационному миру. Огорчало то, что самолетные мировые рекорды принадлежали в основном зарубежным спортсменкам. Может быть, именно в эти годы Марина твердо решила: все свои силы, знания и талант без остатка отдать штурму мировых рекордов. Новый прилив сил ей дала и бесконечно радостная новость: 12 августа 1962 года Павел Романович Попович стал четвертым советским человеком, которому довелось побывать в космосе!..

В начале 1964 года Марина стала готовиться к установлению нового мирового рекорда. С ней готовилась к полетам и ее подруга по группе парадного звена спортивных самолетов Алла Шихина.

Подготовка двух известных уже своим высоким спортивным мастерством летчиц-спортсменок началась с теоретической учебы. Попович и Шихину направили в конструкторское бюро, которым руководил Генеральный конструктор Александр Сергеевич Яковлев.

В КБ Яковлева создавались самолеты «легкой авиации»: спортивной, учебно-спортивной и истребительной. В этом КБ обрели жизнь такие марки самолетов, как Ут-2, Як-18, и другие. Свое дальнейшее развитие и совершенствование Як-18 получил в схеме Як-18у, созданной в 1954 году. Затем появился Як-18а с новым, более сильным мотором и современным оборудованием. Он построен по решению Международной федерации авиационного спорта (ФАИ). И последняя его модель Як-18пм создана в 1966 году.

В КБ Яковлева Попович и Шихина увидели модели и фото-

графии легких планеров и самолетов, начиная от первых марок до последних конструкций наших дней.

Генеральный конструктор шел рядом с летчицами-спортсменками от стенда к стенду и знакомил их с историей отечественного самолетостроения.

Затем они познакомились с людьми и оборудованием КБ, размещенным в многоэтажном здании. Для изучения необходимых описаний и руководств им выделили отдельную комнату, а консультантами по различным вопросам самолетостроения были назначены заместители Генерального конструктора. Он предупредил Марину и Аллу, что будет сам принимать у них экзамены.

Теоретическая подготовка летчиц-спортсменок длилась около двух месяцев. Обе они сдали экзамен на отлично.

В летной жизни Марины Лаврентьевны был и первый реактивный самолет — Л-29 «Дельфин» чехословацкого производства. В то время он только проходил государственные испытания.

Двухместный моноплан с одним двигателем и высоко расположенным хвостовым оперением. Передняя часть фюзеляжа Л-29 напоминала голову дельфина, отчего он и получил такое название.

В сравнении с другими конструкциями он имел преимущества. В нем удачно сочетались большая скорость и относительно малый вес.

«Дельфин» удивлял Марину непривычными звуками реактивного двигателя и, в отличие от поршневых самолетов, отсутствием вращающегося воздушного винта, а это давало возможность для отличного обзора передней полусферы в полете. На взлете самолет был устойчив, быстро набирал скорость, не ощущалось разворота.

На самолете «Дельфин» Марина должна была побить мировой рекорд скорости на стокилометровом замкнутом треугольном маршруте. После того как самолет и особенности полета на нем были изучены, она получила у командования разрешение на тренировку. Инструктором назначили опытного летчика-испытателя. Он выполнил с ней несколько пробных полетов. После этого они поменялись местами на самолете-спарке. Она села в переднюю кабину, а он занял заднюю. Под строгим контролем Николаева Марина отрабатывала технику пилотирования. Тренировалась ежедневно и успешно освоила технику пилотирования. Пилотаж был сложным и физически тяжелым. Он требовал много сил и основательно выматывал пилота. После

этих тренировок стало ясно, что Попович подготовлена к установлению рекорда, но главное... Главное условие ее полета заключалось в том, чтобы выжать из двигателя максимальную тягу и выдержать ее на всем расчетном маршруте. По условиям также требовалось пролететь точно над поворотными пунктами маршрута, чтобы кинофотодеодолиты с земли четко зафиксировали элементы полета.

Еще одно условие — не потерять секунды на разворотах, чтобы не «растянуть» треугольник полета. Для этого надо было пройти поворотные пункты маршрута на предельно малом радиусе, но не потерять высоту и скорость. Все это требовало от летчика высокого искусства в пилотировании и самолетовождении.

Полет был назначен на 11 августа 1964 года.

Приборы, регистрирующие полет, установлены. «Дельфин» взвесили и опломбировали. Задана высота полета — пять тысяч метров. Маршрут полета был рассчитан, проложен, подготовлен накануне.

Врачи обследовали состояние здоровья Марины, проверили ее летную экипировку.

Ведущий инженер-испытатель Ольга Николаевна Ямщикова руководит подготовкой к полету. На плечах ее погоны полковника-инженера ВВС, а грудь украшает множество орденских планок. Она знакома почти всем летчикам-испытателям и, конечно, тем, кто сейчас снаряжал и готовил в полет Марину.

Ямщикова чем-то недовольна, волнуется. В руках ее бюллетень погоды. Прогноз не в пользу готовящегося полета.

Из тяжелой, черной тучи вдруг вынырнуло солнце. Ямщикова подмигивает летчице: «Не тужи, милая, полет состоится».

Марина была одета в зеленый высотный костюм. От ее едва обозначившейся улыбки на миловидном лице, от больших серых глаз веяло спокойствием и уверенностью. Попович напряжена перед взлетом, словно сжатая пружина: нельзя расслаблять себя ни на миг. Нет, это не напускное спокойствие, а закон. Это она усвоила, еще когда сама училась в ЦОЛТШ. Этому она учила, когда была инструктором: «Не делать холостых выстрелов и держать палец на курке». Полет в какой-то момент требует напряжения всех сил: моральных и физических. Предстояло очень ответственное дело...

Пора. Она застегнула шлемофон... Грозным ревом взорвали воздух турбины, и Марина ринулась в полет, вкладывая в него всю свою волю, помноженную на летное мастерство. А он, этот полет, оказался «холостым выстрелом», сделанным, по су-

ществу, впустую. И виновником неудачи было... безобидное с виду облачко. С какой нежностью о нем мечтают поэты и пишут стихи. А тут в полете облачко оказалось виновником ее неудачи. Оно, как бы шутя, заслонило кинофототеодолитные установки, и они с земли не зарегистрировали пролет самолета.

В тот же день Марина совершила второй полет, но под впечатлением неудачи она разволновалась, не сумела мобилизоваться. Этот полет оказался также неудачным.

И тогда, в тот же день, Попович, собрав всю свою волю, решила на третий полет. Ее отговаривали, советовали перенести, но она осталась непреклонной: «Лететь сегодня, только сегодня!»

После совершенного третьего полета Марина шла по аэродрому и не чувствовала земли, ноги ей не повиновались, пот слепил глаза. Ее окружили друзья. Тут были и те, кто готовил ее к полету, и родные. Она попала в их объятия.

И хотя еще ничего не расшифровали регистрационные приборы, Марина подсознательно верила: «Все будет нормально».

Свои чувства об этом полете она выразила спустя многие годы в стихотворении:

Пред тобой — полоса,
Как дорога в простор необъятный,
Над тобой — небеса...
Остаются секунды до старта.
Рассердили зверей —
Грозным ревом взревели турбины,
Им бы в небо скорей,
Но пилот не пускает машину.
Так из лука стрелу
Раньше срока стрелок не пускает,
Натянув тетиву.
На мгновенье стрела замирает...
И живой самолет,
Вздрогнув телом своим многотонным,
Вдруг рванулся вперед
И помчался по плитам бетонным...

Мировой рекорд!.. Для непосвященных в секреты летного дела это выглядит зрелищно увлекательно, захватывающе... Но тем, кто летает, понятен этот необычайный по сложности, по ответственности и смелости полет, в который вкладывает все силы тела и души рискнувший идти на побитие рекорда...

Павел Романович Попович, о смелости которого говорит его славная летная биография, наблюдавший за полетом жены на «Дельфине», и тот не сдержался... Внешне спокойный, он замер от напряжения, с тревогой провожая взглядом стремительно пронесшуюся в воздухе машину. Он первым встретил Марину,

вылезшую из кабины самолета, преподнес ей букет роз и сказал: «Больше не пушу!»

И тогда она напомнила ему о разговоре перед свадьбой: «Крылья друг другу не подрезать!.. Помнишь, Паша, наш уговор?»

Когда сидели за праздничным столом в кругу родных и друзей, внезапно появился штурман Марины — Виктор Абрамичев и сообщил: «Приборы зарегистрировали скорость полета Марины Попович почти на 100 километров в час превышающую прежний мировой рекорд...»

В конце 1964 года из Парижа пришло сообщение: ФАИ официально утвердила новый мировой рекорд скорости полета Марины на спортивном самолете Л-29 «Дельфин». Ей была присуждена золотая медаль и присвоено звание мастера спорта СССР.

Марине Лаврентьевне была приятна трудная спортивная победа, но не это считала она главным... Главное, перед ней открылся новый путь — в летчики-испытатели, она мечтала об этом более пятнадцати лет.

Глава вторая

1

Летчик-испытатель... Что это за специальность? Кому она по силам? Какими чертами характера должен обладать человек, выбирающий эту профессию? Об этом написано немало... Любые испытатели, и в их числе летчики-испытатели, — это прежде всего люди мужественные, прекрасно знающие технику, неистощимо изобретательные, способные пойти на разумный риск, обладающие железной волей, владеющие собой в самой сложной обстановке. Конечно, испытатель должен иметь глубокую теоретическую подготовку и богатый летный опыт. Что же является главным в испытательной работе? Один из видных летчиков-испытателей и сам руководитель группы испытателей сказал так: «Не люблю безрассудно смелых. Испытание самолета — не самоцель в интересах подвига, а тяжелая и сложная работа... Мне больше по душе летчик-испытатель — «чернорабочий», не гнушающийся никакими рабочими, «черновыми» испытаниями, уверенный, а не самоуверенный... Несмотря на индивидуальность, присущую каждому летчику-испытателю, у меня тоже сложилось собственное мнение об этой профессии. Это люди отважного сердца и упорного характера; они наделены разумом ученого, способны оценить научно-технические преимущества и недостатки самолета, который испытывают; они фи-

зически сильны и наделены страстью влюбленного в авиацию и потому всегда верно служат ей, преданы раз и навсегда избранному делу.

Летчик-испытатель является самым строгим экзаменатором коллективного труда как Генерального конструктора и возглавляемого им КБ, так и коллектива опытного завода и всех, кто принимал участие в строительстве нового самолета. Но в тоже время летчик-испытатель не беспристрастный фиксатор недостатков, он является и первым помощником Генерального конструктора в создании нового образца самолета».

Генеральный конструктор А. С. Яковлев так оценил труд летчика-испытателя: «Нет среди авиаторов более благородной, возвышенной и героической профессии, чем профессия летчика-испытателя... Первые полеты новой машины таят в себе много неожиданного. И задача летчика-испытателя — выявить все то, что не поддается расчетам конструктора и научным экспериментам при проектировании. Опасен не столько первый вылет, сколько последующие испытания: проверка максимальной скорости, высоты, проверка машины на прочность, вибрацию, штопор... И каждый раз в заоблачных высотах в поединке со сложнейшей современной машиной в конце концов выходит победителем скромный, отважный человек, герой в полном смысле этого слова». Это авторитетное мнение принадлежит человеку, которому довелось долгую жизнь работать с такими людьми.

Вот о такой сложной и тяжелой профессии с увлечением мечтала Марина.

Сколько же испытаний проходит самолет? Множество... И что может удивить — испытания будут продолжаться и тогда, когда самолет станет рабочей, летающей машиной в народном хозяйстве или военно-воздушных силах. И испытания эти не окончатся для самолета до тех пор, пока не придет ему на смену новый, более совершенный образец машины...

Но до того как новый серийный самолет получит право на свое широкое использование в гражданской и в военной авиации, он должен пройти обязательную программу летных испытаний.

Первые летные испытания новые серийные самолеты проходят на заводских аэродромах, так называемые заводские летные испытания. Вот тут-то в роли первого экзаменатора и выступает летчик-испытатель. В полете он должен проверить скорость и маневренность машины, ее возможности в выполнении фигур высшего пилотажа, убедиться в ее прочности, надежности и быстроходности.

А каждый новый опытный самолет после заводских летных испытаний проходит еще и государственные испытания. Самолеты, предназначенные для Вооруженных Сил, проходят войсковые испытания. Теперь уже боевая машина летает не с бетонных дорожек аэродрома, а с полевого. Она не имеет «уютного дома» в виде ангара, а находится под открытым небом. На войсковых испытаниях летчики ведут показательные воздушные бои, штурмовку объектов, полеты на предельную высоту, перелеты на различные расстояния. Обнаруженные «погрешности» отмечаются в полетных листах. Конструктор изучает их и принимает меры по устранению недостатков.

И роль летчика-испытателя, экзаменатора всех заложенных возможностей в созданном образце самолета, при проведении испытаний является главной. Недаром же говорят: он «учит летать самолеты».

2

Однажды Марина, еще будучи курсанткой аэроклуба в Новосибирске, увидела стремительный взлет истребителя с одного из аэродромов и поделилась мечтой со своей подругой: «Вот бы на таком полетать, Надюша... Как хотелось бы мне стать летчиком-испытателем...»

И вот с того времени прошло четырнадцать лет, много утекло воды... За плечами годы учебы в Центральной летно-технической школе, годы работы летчиком-инструктором в Саранске, Москве и Подмосковье награда за мужество и высокое летное мастерство, проявленные при выполнении полетов на воздушных парадах в 1958—1961 годах,— орден «Знак Почета» и, наконец, мировой рекорд на «Дельфине»... У нее есть и воинское звание — старший лейтенант. Учится на третьем курсе академии. Теперь-то она уже имеет право проситься на летно-испытательную работу! Кто усомнится, что в авиации она случайный человек и профессия летчика не ее призвание?

Ох уж это право... Как трудно бывает его утвердить за собой.

Она вспомнила, как впервые пришла на испытательную работу. В кабине начальника летно-испытательной службы на диване сидели три летчика с озабоченными, хмурыми лицами. Со стороны казалось, им только что крепко досталось от начальства и каждый обдумывал свои невеселые дела.

Среднего роста, широкобровый полковник, сидевший за столом, поднялся ей навстречу и протянул руку.

— Сергей Григорьевич Бровцев,— представился он.

— Я летчик-инструктор...— сказала Попович.— Хочу стать,

товарищ начальник, летчиком-испытателем. Хочу летать и испытывать новые самолеты...

— Простите, хотелось бы вас спросить,— а что вы окончили кроме аэроклуба?

— Центральную объединенную... ЦОЛТШ в Саранске, готовила летчиков-инструкторов, летчиков парадных расчетов Центрального аэроклуба имени Чкалова, летаю на реактивных спортивных самолетах.

Трое молодых летчиков, сидевших на диване, переглянулись между собой с коварной ухмылкой и встали как по команде в шеренгу.

Это были друзья из одной летной части: Александр Кузнецов, Виталий Жуков и Николай Стогов, как позже узнает Попович.

— Она хочет летать! Я не ослышался, хлопцы. Она хочет испытывать самолеты! А мы будто бы сидим здесь в очереди на пошивку модных костюмов,— сказал Жуков.

Но Попович, не глядя на троих и будто бы не слыша реплики, продолжала:

— Я хочу служить летчиком-испытателем...— Она строго и решительно смотрела в глаза начальнику. До нее донесся сдержанный смех троих.

— Девушка, а ведь есть более простые способы покончить с собой,— сказал Кузнецов.— Ну зачем же такой красивой торопиться расставаться с жизнью. Надеюсь, вы слышали: «Она дается человеку один раз...»

— Прекратите, товарищи, свои шуточки! Пойдите покурите. Дайте мне поговорить с человеком, разобраться, что к чему...

Летчики неохотно покинули кабинет начальника.

Никто из них — ни Кузнецов, ни Жуков, ни Стогов, ни Попович — не мог предполагать, что летная судьба вскоре сведет их в одно место — испытательной работы под руководством летчика-испытателя В. Г. Иванова. А с двумя шутниками Кузнецовым и Жуковым, так неблагоприятно встретившим ее в кабинете Бровцева, Марину свяжет большая и настоящая летная дружба, долгие годы службы в семье летчиков-испытателей.

Попович рассказала Бровцеву о своем долгом и трудном пути в авиацию... он не перебивал ее, не задавал вопросов. Когда она закончила, он некоторое время сидел в задумчивости, подперев рукой подбородок. Потом встал и сказал:

— Не собираюсь вас отговаривать. Вижу, вы не из тех, кто легко принимает советы... Но все же хочу предостеречь. Вы не совсем ясно представляете себе дело, за которое хотите взяться. А надо знать одно золотое правило нашей работы: учить летать самолет может лишь тот, кто сможет подчинить

его своей воле. Но сделать это не так-то легко и просто... На пути летчика-испытателя много неведомого... И скажу прямо: риск здесь стопроцентный... Если вы сегодня счастливо покори-те какую-либо машину, не думайте, что завтра она же не преподнесет вам сногшибательного сюрприза... Подумайте обо всем хорошенько, и о чисто женских возможностях, и о дальнейшей судьбе... Чисто женского счастья...

— Я обо всем давно подумала, товарищ полковник. Это не случайно... Вот уже почти пятнадцать лет, как я думаю об этом. Бровцев встретил решительный взгляд Марины.

— Ну хорошо. Идите к генералу Тереньеву. Кандидатуру вашу я поддерживаю.

...О, как это важно, когда на твоём пути в жизни встречается человек, который верит тебе, понимает, что твои желания не прихоть, ты не только хочешь, а и сможешь сделать то, к чему стремишься...

Таким первым человеком на пути к лётно-испытательной работе Марины Попович был полковник Сергей Григорьевич Бровцев.

И вот начались для Марины Лаврентьевны хождения по вышестоящим инстанциям. Сколько и кому только не писала она заявления, рапорты, письма. Ей не отказывали, но и не хотели брать на себя ответственность, нарушать законы и инструкции, не разрешающие женщине заниматься столь опасным трудом.

И вот, наконец, пришла очередь аудиенции к самому генерал-майору авиации. Андрей Григорьевич Тереньев принял ее приветливо, прочел рапорт Марины Попович.

«Командиру в/ч РАПОРТ

Прошу Вашего ходатайства перед вышестоящим командованием о переводе меня на должность летчика-испытателя, так как я имею большое желание принимать участие в испытаниях нового авиационного оборудования и авиационной техники.

8 декабря 1964 г.

Летчик транспортного звена
ст. лейтенант Попович».

...Да и как могла не дрогнуть у настоящего летчика душа от искренней боли, излитой молодой женщиной, вопреки всем запретам и препятствиям стремящейся в большую авиацию, многие годы доказывавшей свое право на это.

— Докажи им всем, летчикам-мужикам, дочка, что и самолеты ты испытывать сможешь. Пусть они позавидуют твоей

отчаянной профессии... Ну а муж-то как? Разрешает? Не боится?

— Боится, бывает, и ругает за горячность, товарищ генерал. Но он понимает, что мне нельзя не летать. И потому поддерживает.

«Можно ли разлучить ее с аэродромом, самолетом, небом?— подумал генерал.— Отними у нее все это, и жизнь потеряет для нее смысл».

После посещения генерала Терентьева Марина неделю спустя добилась приема у заместителя главнокомандующего ВВС генерал-полковника инженерно-технической службы А. Н. Пономарева. Он выслушал ее и спросил:

— Сумеете ли вы, старший лейтенант, быстро анализировать поведение машины, как летчик-испытатель? В испытательном полете надо с хваткой научного работника уметь раскрывать и оценивать все дефекты самолета. Как говорят, обладать гибким инженерным мышлением. Вы что окончили?

— Я учусь, товарищ генерал, на третьем курсе Киевского авиационного института.

— На каком факультете?

— Эксплуатация самолетов и двигателей.

— Как у вас идет учеба?

— Троек пока нет...

— Хорошо, товарищ Попович. Желание ваше посвятить себя лётно-испытательной работе похвально... А кстати, знаете ли вы, какие тяжелые физические перегрузки вас ожидают во время испытаний? Не все летчики-мужчины их выдерживают. А летная оценка—научно грамотный отчет о работе в воздухе. Многие только из-за этого были отчислены из лётно-испытательной работы...

— Выдержу, товарищ генерал,— поднялась и стала по стойке «смирно» Марина.

— Ну что ж, если вы на все согласны, остается пожелать вам успеха.

Последней в многоступенчатой лестнице воинской субординации предстояла встреча с главнокомандующим ВВС. У него надо было получить официальное разрешение на испытательную работу. Но главным в то время находился в отпуске, и ее принял первый его заместитель маршал авиации С. И. Руденко.

— Спортом занимаетесь?

— Спорт люблю, товарищ маршал.

— А какие виды спорта особенно любите?

— Мотоциклетный, по стрелковому имею первый разряд.

— А бег? На какую дистанцию бегаеете каждый день, утром во время физзарядки?

— С километр, а может, чуть больше,— сказала она неуверенно.

— Мало, товарищ Попович. Надо бегать не меньше семи километров. Бег для летчика необходим, как воздух. Я вот сам сейчас не часто летаю, а без бега не живу. Какой у вас налет?

— Полторы тысячи часов.

— Это хорошо, солидный налет. А на каких самолетах летали?

Она перечислила, начиная от первого, на который села в Новосибирском аэроклубе.

— А что, товарищ Попович, если вам еще полетать на последних, реактивных, а тогда и на испытательную пойти? Испытывать придется самую последнюю, новую технику. Я за то, чтобы поддержать вас, но не могу решить вопрос в вашу пользу, пока не освоите современные реактивные самолеты. Ну как?

— Я готова, товарищ маршал!

— Приходите завтра в штаб ВВС за направлением в войсковую часть.

3

Полковник, командир летной войсковой части, не просто прочел предписание Попович—в нем-то и было семь слов: «Направляется в ваше распоряжение для прохождения дальнейшей службы»,—а долго его изучал, как изучают сложную и запутанную схему. При этом он нервно постукивал пальцами по столу и повторял одну и ту же фразу: «Н-н-да, вот дела!..» Потом вызвал к себе начальника штаба, подполковника, отдал предписание и спросил:

— Так что же нам делать, товарищ подполковник, со старшим лейтенантом?—И так посмотрел на своего начальника штаба, будто тот был виноват, что Марина появилась в части.

— Ясно, товарищ полковник! Будем учить летать на новых, реактивных!

Но полковник перебил его:

— Ни в коем случае! Какие могут быть полеты? Вы что?

Попович понимала, что к ней с первых дней ее службы в части не могут относиться так же, как к тем, кто служил здесь многие годы. Никто еще не знал, на что она способна как летчик. И к тому же летчик-женщина. На спортивных летают многие и неплохо летают, а это—военная боевая авиация. Вполне понятно, что командование вправе смотреть на нее недо-

верчиво, как смотрят на каждого новичка, прибывающего в часть. И все же Марина не понимала, почему командир категорически запретил допускать ее к полетам. Они были ей необходимы, как и каждому летчику. Кто летал, в шутку говорил: летать надо, чтобы «не отвыкнуть». Вон муж ее летчик-космонавт и все космонавты, она знала, летают на самолетах не только при подготовке к полетам в космос, а по обязательной программе, и довольно часто.

Много раз Марина собиралась обратиться к командиру за разъяснением, почему тот не допускает ее к полетам. Товарищи-однополчане отговаривали ее: «Наберись терпения, пусть пройдет немного времени, еще успеешь, налетаешься». И она верила им и надеялась на лучшие времена. Бесполетный для нее месяц не был потерян напрасно. За это время она изучила новый тип самолета, познакомилась с руководствами и наставлениями. Одни летчики делились с ней опытом, другие помогали в изучении новой техники. И главное — появились настоящие товарищи, с которыми ее сдружила служба и то общее дело, которому они служили. «Мир,— говорит пословица,— без добрых людей». И в части, где она служила, нашлись такие...

Однажды подполковник В. С. Серегин, ее непосредственный начальник, в беседе с ней открыл тайну и подсказал, как получить у строгого командира части разрешение на полеты.

Попович обратила внимание, что на аэродроме стояли тупоносые истребители с необычно коротким крылом и высоким хвостовым оперением.

— Расскажите мне, пожалуйста, Владимир Сергеевич, про истребители,— попросила она. Он охотно дал ей летно-техническую характеристику истребителю и посоветовал присмотреться поближе к этой машине.

Она недели три изучала истребитель по руководствам и описаниям. Авиатехники показали ей, как надо готовить его к полетам, в чем состоят особенности машины.

— А для того, чтобы вы полетели на нем, Марина Лаврентьевна, вам придется перевоплощаться в артистку...

— В артистку?— удивилась она.— Давненько не занималась этой профессией. Помню еще в детстве... И она рассказала Серегину о концертах в родном селе, о песнях, какие любила петь в юности в деревне на сенокосах.

— Тогда вам не надо осваивать театрального искусства, опыт есть,— сказал он.— Но перевоплощаться все же придется.

И вскоре на аэродроме части состоялась импровизированная «премьера» Попович.

...Как-то Марина дежурила по аэродрому, и ей пришлось

сопровождать командира части, когда он «обходил владенья свои». Впереди, как и положено, шел полковник. Чуть поодаль — Серегин, а позади всех она.

На ровном, как стол, аэродроме видны стартовый командный пункт, рулежная дорожка, взлетно-посадочная полоса. Марина всегда восхищается аэродромом. Он ей нравится своим простором, геометрической четкостью расчерченных линий, строгой продуманностью всех сооружений. Он, как слова в песне,—ничего лишнего! А самолеты... Они наполняют аэродром и небо неповторимой музыкой. Может, поэтому многие летчики в душе поэты. И поэзия полета тоже начинается с аэродрома. Об этом думала сейчас Марина, сопровождая начальство. Они шли к стоянке тупоносых истребителей. Попович остановилась и, широко открыв большие от удивления глаза, спросила:

— Боже мой, товарищ полковник, а это что еще за тупоносые валенки? Из каких это допотопных времен? В жизни бы на таких не согласилась летать...

Полковник, услышав ее вопрос, остановился, вытянув погусиному шею, лихо сбил набекрень папаху и приказал:

— Товарищ Серегин, через неделю доложите о готовности к полету старшего лейтенанта Попович на спарке. Гм-м... допотопных времен... Приказываю вам, товарищ Попович, изучать эти «валенки». Экзамен буду принимать лично!

От радости Попович чуть было не бросилась обнимать строгого командира части и благодарно улыбнулась Серегину.

Как же умно он придумал! Как здорово выручил, помог ей!

4

Большинство летчиков, служивших в летной части под командованием полковника В.Г. Иванова, знали его как мастера высшего летного класса, Героя Советского Союза, летчика-испытателя, очень строгого, но в то же время честного и справедливого человека.

В.Г.—так обычно по инициалам называли полковника Василия Гавриловича Иванова все летчики и подчиненные его части. Так называли его и старшие военачальники и даже их жены.

К летчикам В.Г. подходил со своей меркой: полезен или бесполезен для летно-испытательной службы. Если полезен, то для него такой летчик был лучшим другом, и за него он стоял горой. Если бесполезен, то считал, что на такого не стоило тратить понапрасну времени, растить, воспитывать.

Он был категорическим противником каких-либо компромиссов в человеческих взаимоотношениях. Иванов оценивал сло-

во «компромисс» как беспринципную уступку чьим-либо убеждениям. Такой человек сразу терял в его глазах «вес» и уважение. Особенно, если это касалось летной службы. Он часто спрашивал у Марины Лаврентьевны, когда она завоевала авторитет летчика-испытателя: «Почему я, летчик-испытатель, должен говорить кому бы то ни было не то, что думаю, и как мыслю сам? Разве только потому, что кому-то не понравится?» И всегда любил повторять убежденно: «Летчик-испытатель — это человек особого склада, кристально честного характера. Он обязан во всех случаях говорить только правду, всю правду и ничего, кроме правды...»

Редкие творческие особенности летчика, острота технического мышления, природный ум и сметка позволяли ему разбираться в сложнейших летно-испытательных вопросах. И поэтому он не терпел ремесленнического отношения к работе летчика-испытателя.

В.Г. считал работу летчика-испытателя высшим летным искусством, требующим от человека такого таланта и вдохновения, как и творчество писателя, художника или композитора. И сам обладал безошибочным чутьем на талантливых летчиков, способных загореться и целиком, без остатка отдаваться любимому делу.

Василий Гаврилович сам ездил по воинским частям и беседовал с полюбившимися ему в небе летчиками, читал их личные дела, летал с ними на проверку техники пилотирования и только после тщательного анализа летных, психологических и морально-волевых качеств предлагал командирам частей направить личное дело пилота в летно-испытательное подразделение для проверки окончательной годности на должность летчика-испытателя.

Ежедневно проезжая через военный городок, командир летно-испытательного подразделения часто видел у проходной на аэродром кучерявую русоволосую девочку с васильковыми глазами, чем-то похожую на его дочь. Однажды полковник остановил машину и подошел к ней. Она сидела на поперечных брусках загородки, болтала ногами и бросала изредка взгляды в небо.

— Ты чья будешь, дочка? Как зовут тебя?

— Наташа...

«Да это же дочь космонавта Поповича», — вспомнил он вдруг. Полковник хорошо знал всех космонавтов. Они проходили летные тренировки в его полку, и однажды в городке видел, как капитан Попович прогуливался с этой девчушкой, взяв ее за руку.

— А в каком ты классе, Наташа?

— В первом.

— А кого ждешь? Папу? Он скоро вернется с полетов.

— И маму, и папу,— ответила она, и на лице девочки полковник прочел тоску.

— Мама в город уехала?— допытывался он.— Ничего, Наташа, она привезет тебе игрушек, гостинцев.

— Не в городе она, дяденька. Она летает.— И Наташа показала пальцем на летящий над аэродромом самолет, поджала губы, готовая вот-вот расплакаться. Полковник погладил ее по голове и протянул ей шоколадку.

— Летает?— с удивлением спросил он.— Разве твоя мама тоже летчик?

А вот этого-то, что Марина Попович — жена космонавта, полковник не знал.

— Вон, вон она летит,— снова показала пальцем девочка. Ей казалось, что отец и мать летали с одного и того же аэродрома и на одних и тех же самолетах.

— И давно ты, Наташа, ждешь маму?

— Давно. Каждый день, как приду из школы... И жду.

Марина Лаврентьевна не знала о встрече дочери с полковником, об их разговоре и конечно же не могла предположить, что это случайное знакомство послужит началом «тайной войны» командира части против нее.

А «тайная война», начатая против нее полковником, велась довольно искусно и упорно. Он долго делал все, чтобы отбить у нее желание летать, заставить бросить службу и вернуться только к обязанностям матери и жены.

— Неужели вам недостаточно летной романтики в юности? Вы блестяще доказали свое высокое спортивное мастерство, награждены орденом! Вы установили мировой рекорд! Чего еще надо? Славы летчика-испытателя? Но вы же блестящий военный летчик, а это почти равнозначные понятия... Чего вы еще хотите?

— Хочу летать, товарищ полковник. Без полетов я уже не мыслю своей жизни... Поймите меня как летчик, а не как начальник.

Многое повидал полковник за тридцать с лишним лет летной жизни. Знал летчиков-асов, товарищей-однопольчан, друзей, у которых иногда наступал критический момент летной жизни. Чаше это случалось при неудачах и авариях. Но как разубедить Марину Лаврентьевну?

Командир части задумал вернуть Наташе мать, надеясь, что ему с его авторитетом и опытом это удастся. Но благородные устремления полковника не привели к желаемым результатам... Его попытки разуверить Марину Попович в своих силах натолкнулись на ее стойкое сопротивление. В ней неистребимо жила

тяга к полетам, она настойчиво и последовательно осваивала все новые и новые типы самолетов и обошла, как он убедился, в технике пилотирования даже тех, кто еще вчера сам учил ее этому сложному искусству. Убедить ее или отговорить было уже невозможно.

Есть полеты групповые и одиночные, по маршруту и на боевое применение, есть много и других видов полетов, более или менее сложных, но нет полетов легких. А какой сюрприз приготовит тебе погода? Поди узнай... Идешь ты на аэродром и радуешься, а невеста откуда вдруг надвигается и закрывает небо густая и плотная облачность.

В нелетные дни аэродром тих и кажется задумчивым. Пустуют рулежные дорожки, взлетно-посадочная полоса... Но наступает летная погода, и аэродром пробуждается и оживает, вот забурлил уже с нарастающим ритмом в своей повседневной работе. Первыми у самолетов появляются техники. По аэродрому разносятся команды громкоговорящей связи, медленно ползут тяжело груженные топливозаправщики, рычат автотягачи, буксирующие самолеты со стоянок на старт. И все шумы враз перекрывает мощный, раскатистый, нарастающий гром. Небо вспороли разведчики неба — истребители. Они поднимаются одиночно, парами или звеньями одновременно и уходят на учебно-боевые задания.

Вот к линии старта направился и самолет Марины Попович. От него струятся запахи разогретого металла, бетона и бензина. Короткий разбег — и «МиГ» свечой уходит в синеву бездонного неба. Потом еще полет и еще...

Истребители поочередно подруливали к заправочной колонке и, будто вежливо поклонившись, останавливались, зажатые надежными тормозами.

У летчика небольшой отдых, а потом вновь на задание. Для техников и механиков наступала самая тяжелая и ответственная работа — подготовка самолета к очередному вылету. Но вот приходит вечер. Отдыхает и взлетно-посадочная полоса. От самолетов падают синеватые тени. И только теперь Марина согласна — летный день окончен. Она с грустью покидала аэродром. И хочется помахать рукой, как самому дорожному другу, стальному коню, возносившему так послушно ее в небо: «До завтра, Мигушка, до нового полета в рассветный час...»

5

В жизни бытует мудрая русская поговорка: «Скажи мне, кто твой друг, и я скажу кто ты».

В середине 60-х годов летной судьбе угодно было свести на одном аэродроме и крепко подружить трех крылатых сверстников — М. Л. Попович, А. В. Кузнецова и В. Д. Жукова.

У всех троих в биографии было одно общее начало пути в небо — через аэроклуб. Именно там они обрели крылья...

Аэроклуб был первой их школой мужества и летного мастерства.

Аэроклуб вдохновил их и увлек на долгие годы жизни летной романтикой...

Аэроклуб стал для них стартовой площадкой к высшему летному мастерству и привел к профессии летчиков-испытателей самолетов и различной авиационной техники.

Александр Владимирович Кузнецов начал свой путь в небо, будучи студентом Московского автодорожного института (МАДИ).

Двадцатилетний юноша, курсант 4-го Московского аэроклуба ДОСААФ, в сложной борьбе с известными уже мастерами парашютного спорта завоевал титул абсолютного чемпиона Москвы 1954 года.

На следующий год на празднике Дня Воздушного Флота он устанавливает мировой рекорд на точность приземления с высоты 600 метров, и ему присваивается звание «Мастер спорта СССР». Свободное время он проводит на аэродроме, тренируется в прыжках с парашютом. Через два года заканчивает летное отделение аэроклуба, а затем и училище военных летчиков.

Виталий Дмитриевич Жуков, классный спортсмен по вольной борьбе, после средней школы закончил летное отделение Днепропетровского аэроклуба ДОСААФ и пошел учиться в Ейское училище военных летчиков, долгое время служил в войсках ПВО.

Оба они, по признанию Марины Попович, сыграли немало важную роль в ее становлении как летчика-испытателя: личным примером мужества и летного мастерства, товарищеской поддержки и советами при подготовке к выполнению заданий по испытанию самолетов-истребителей.

Между ними троими завязалась настоящая большая дружба на многие годы, а в профессии летчика-испытателя она имеет особое значение.

Впервые встретилась Марина Попович с Александром Кузнецовым в один из майских дней 1965 года. Он вернулся с задания, выполнял очень сложное испытание, и оно прошло успешно. Серо-голубые глаза его искрились радостью. Одет он был в высотный костюм цвета весенней молодой травы. В

правой руке, как рыцарский стальной шлем,— белый гермошлем. Стройный, выше среднего роста. Загорелое лицо, у глаз веером морщинки, белозубая, счастливая улыбка. Из автобуса он не вышел, а выпрыгнул по-мальчишески легко. Увидел Марину Лаврентьевну в окружении товарищей-летчиков, поприветствовал поднятой кверху рукой:

— Привет пилотессе и поэтессе!— И тут же добавил:— Надеюсь, вы знаете, откуда мы приехали? Из страны летания... Здесь двадцать четыре звонка, и все на обед... Верно, потомки Икара?— обратился он ко всем. И тут же кинулся бежать, как озорной мальчишка, к комнате высотников, где обычно летчики сдавали высотное обмундирование.

Через несколько минут летчики, как одна семья, ехали в автобусе в столовую на обед.

Кузнецов сидел рядом с Попович и, верный своему веселому характеру, затеял словесную дуэль с другом Виталием Жуковым, который выглядел богатырем из былинных сказок. Он наделен был большой физической силой и наверняка бы согнул подкову. Смеялся Виталий редко. У него медленная медвежковатая походка и пронзительно синие глаза.

Жуков с Кузнецовым и внешне и по характеру полная противоположность, но, несмотря на это, были они друзья душевные. И, конечно, довольно часто между ними возникали яростные споры на главную тему жизни — авиация, ее сегодня и завтра, которое каждый из них приближал своим самоотверженным трудом летчика-испытателя. Спорили и о любимом Сашей самолете МиГ-21. Кузнецову нравилась эта машина за маневренность и легкость управления, и он часто грозился другу «сбить» его в учебном бою или, как говорил образно, обещал ему «надрать хвоста». На это Виталий снисходительно улыбался и упрекал Сашу в дремучей отсталости. Подытоживал: «Не кажи кума гоп, пока не пэрэстрибнешь!»

Друзья привлекали многих, как и Марину Лаврентьевну, своим мужественным оптимизмом уверенных в себе летчиков и какой-то особенной, увлекающей летной талантливостью, заставляющей им подражать и нуждаться в их бескорыстных и дельных советах.

Буквально на следующий день после знакомства Марины Попович с Александром Кузнецовым он получил очень сложное задание — лететь и установить причины возникновения остановки и запуска двигателя и снятия других его характеристик.

Всякий испытательный полет складывается из взаимодействия многих факторов... Три из них являются основными: сам самолет как летательный аппарат и его оборудование; условия

полета (метеорологические); летчик-испытатель с его морально-волевыми, физическими и психологическими возможностями. В отдельности эти факторы могут быть стабильными, а вот во взаимосвязи часто меняются. И эти изменения в условиях испытательного полета почти невозможно предвидеть заранее. Любая неожиданность может подстергать летчика-испытателя в полете, и он обязан встретить ее хладнокровно, без паники и суметь выйти победителем из самых сложных и, казалось бы, безнадёжных ситуаций.

И вот Кузнецов в воздухе... В летной комнате дежурная Марина Попович. В углу напротив окна — пульт с громкоговорящей связью. Он подключен на волну руководителя испытательных полетов.

Это позволяет слышать все, что происходит с самолетом и летчиком в полете.

В то время Марина Лаврентьевна готовилась к побитию мирового рекорда скорости и дальности полета. Она изучала аэродром, оценивая его подходы, зоны и все, что связано с полетами в различных метеоусловиях. Вот она выполнит рекордные полеты — и командование наверняка допустит ее к лётно-испытательной работе... И тогда осуществится мечта юности — испытывать реактивные истребители. Мечта, к которой она шла упорно, долго, с того времени, как окончила аэроклуб в Новосибирске.

Ее размышления прервал встревоженный голос руководителя полетов:

— Всем прекратить разговоры! Обеспечиваю вынужденную посадку. Сто двадцать пятый, что случилось?

Голос Кузнецова спокойный, уверенный, но тоже несколько взволнованный:

— После многократных попыток двигатель не запускается... Делаю еще одну попытку.

Затем последовали многократные вопросы руководителя полетов, но связь с землей прервалась... Все, кто входил в летную комнату, спрашивал тихим голосом:

— Ну как? Молчит Кузнецов?

Затем, как по боевой тревоге, выскочили из летной комнаты и побежали на аэродром. Глядят пристально в небо и с тревогой пытаются отыскать самолет. И вот она, радость:

— Вон, кажется, там!

— Где?

— У тающего облачка, чуть ниже...

И тут увидели все, кто был на аэродроме. Самолет шел между третьим и четвертым разворотами. У него была необычайно крутая траектория планирования.

Все понимали, чем это грозило Кузнецову, и волновались, в душе желая ему счастливой посадки.

Самолет вышел на посадочную прямую и стремительно приближался к земле. На высоте метров двести пятьдесят вышли шасси.

Кузнецов выравнивает самолет, и вот он касается колесами взлетно-посадочной полосы. Все наблюдавшие застыли, не шелохнутся. Самолет делает пробег, летчик выпускает тормозной парашют и вот «МиГ» останавливается у кромки взлетной полосы: при посадке лопнула камера колеса.

...Самолет, будто уставшая, подраненная птица, накренился и замер у бетонки. Кузнецов попытался сам открыть фонарь. Тот не поддавался... Подбежали техники, помогли. В кабину летчика ворвалась свежая струя горько-полынного воздуха родной земли.

Кузнецов привычно отстегнул привязные ремни, вылез на крыло, спрыгнул на землю, снял перчатки и тут же доложил о случившемся подошедшему генерал-майору С. А. Микояну. В конце доклада, будто бы извиняясь, добавил:

— А ведь эти самолеты, товарищ генерал, можно, оказывается, сажать без двигателя!

Да, это была далеко не обычная посадка даже для очень опытного летчика-испытателя... Он обязан был катапультироваться. Так требовал жесткий закон инструкции, но летчик выбрал смертельно опасный вариант и вышел победителем.

...Обычно после каждого лётно-испытательного ЧП проводится тщательное расследование. И самолет Кузнецова тут же закатали в ангар, сняли с него всю записывающую аппаратуру, слили остатки топлива, опечатали пломбами кабину летчика.

Кузнецов пришел в лётную комнату немножко смущенный, но в глазах светятся искорки радости. Его окружили товарищи и начали тискать, поздравлять. Он поднял руку вверх.

— Братцы, давайте обойдемся без почестей!— взмолился Александр.— Помогите лучше снять гермошлем и унты.— И сел, обессиленный.

А лицо светится радостью, и улыбка широкая, счастливая. Кто-то сострил:

— Признайся, струхнул, мушкетер? Простим, свои люди...

— Не успел!

— Ну, тогда с тебя причитается бочонок вина!

— Не возражаю... Бочки не обещаю. Погребка нет, поэтому и бочек не держу, но все равно прошу всех ко мне на ужин. Посидим, посудачим.

— А кстати, хлопцы, куда девался Жуков?

И тут же в «лётную» торопливо вбежал Виталий. С размаху

бросил гермошлем и высотную маску на диван и стал тискать Кузнецова в объятиях, приговаривая:

— Ай да Носорог! (Так они шутливо называли друг друга за острые носы своих истребителей.) Ну, умница, Носорог! Возьми с моей полочки пирожок... А где же наш Коля Строгов?

— Он еще на задании,— сказал кто-то.

— Только ты, Сашок,— продолжал Жуков,— скажу тебе, сплеховал малость... Выскочил на посадочную и колесо попортил. Придется самому чинить. Признайся, дрожь тебя пробила? Кузнецов поднял кверху большой палец, отвечал:

— Не дрожал, Виталий, а вибрировал, как биоклетка.

— На вибробио долго не проживешь,— улыбался Жуков.— Вот послушай, дорогой Носорог. Пока живут на земле пилоты с опытом, запомни три заповеди летчика... Первая — не оставляй торможение при посадке на конец взлетной полосы! Вторая — не отказывайся от еды перед полетом. Может, питаешься в последний раз... И третья — не откладывай любовь до пенсионного возраста.

Все летчики шутили, весело подтрунивали друг над другом, а Кузнецов нет-нет да и подумает: «А что, если вдруг что-то упустил из виду или нарушил последовательность при запуске двигателя? Тогда один вывод: виноват во всем только летчик».

Долго еще будет преследовать беспокойство Кузнецова, пока самописцы, немые и быстрые, но справедливые свидетели его испытательной работы, не расскажут о действиях летчика в небе.

И все же самым главным судьей и вершителем судьбы летчика-испытателя всегда оставался начальник службы летных испытаний полковник Василий Гаврилович Иванов...

Отправляя летчика-испытателя на очередное задание, В. Г. на аэродроме сам все осматривает и проверит. И подчиненного он никогда и никому не даст в обиду, если он не виноват... Даже самому наивысшему авиационному начальнику. Ну а уж если виноват...

На следующий день после происшествия с отказом к запуску двигателя все выяснилось. И причина была установлена.

Виталий Жуков, переживая за друга, несколько раз звонил ночью на квартиру В. Г., но его не было дома. Летчики-друзья Кузнецова, в их числе и Марина Попович,— находились на квартире Жукова и с тревогой ожидали результатов работы комиссии. Комиссия разбиралась со всеми документами непосредственно в ангаре. А когда было выяснено все, специалисты собрались в кабинете Степана Анастасовича Микояна. И только в четыре часа утра Жуков наконец-то дозвонился до В. Г. и услышал в трубке его усталый бас:

— Кузнецов не виноват... Но завтра я ему покажу, где раки зимуют.

— Сегодня,— поспешил поправить своего начальника Жуков.

— Пусть будет сегодня. Но покажу...

Однажды полковник Иванов вызвал к себе троих друзей — Марину Попович, Александра Кузнецова, Виталия Жукова — и поставил им задачу на групповой полет. Попович должна была лететь на самолете Як, а Кузнецов и Жуков обязаны были атаковать ее самолет. Самолеты их наводили с земли, а Попович разрешалось выполнять любые маневры, лишь бы уйти из-под удара.

В высотных костюмах, которые, кстати, испытывала и Попович, шли они вдвоем к своим самолетам. Впереди — Марина. Ее сопровождали, как рыцари-телохранители, Жуков и Кузнецов.

Больше часа длился полет на перехват воздушной цели. В нем победа осталась за Мариной. Кузнецов и Жуков атаковали самолет-цель поочередно, но Марина энергично и умело маневрировала, уходя от стремительных атак перехватчиков.

После безуспешных попыток сбить «цель» истребителям дали команду с земли возвращаться на свой аэродром. А Марина после этого продолжала полет на дальность.

Долго после тех полетов шутили летчики-испытатели над Жуковым и Кузнецовым.

— Хвастались, рыцари неба: нам мол, все доступно, нам все по плечу! Что ж вы, рыцари, вдвоем тетю не смогли перехватить?

На эти и другие шутки товарищей Кузнецов отвечал за двоих:

— Да, мы рыцари и к тому же галантные кавалеры... Рука не поднималась губить такую красоту.

Начальник лётно-испытательной службы дважды перечитал служебную характеристику на старшего лейтенанта М. Л. Попович, прибывшую к нему для дальнейшей службы.

«...За время службы в Н-ской войсковой части старший лейтенант Попович освоила несколько типов самолетов и показала при этом не только отличное знание боевой техники, но и отличное владение ею при пилотировании.

При выполнении учебно-боевых заданий М. Л. Попович свои смелые решения, быстрота в действиях и необычайная находчивость, необходимая для летчика-истребителя. Несмотря на чрезмерное физическое напряжение и тяжелые перегрузки при выполнении высшего пилотажа, она переносит полеты вполне нормально. Практически здорова.

Выводы. Техника пилотирования отличная, летать любит.

**Марина Васильева —
курсант
Центральной
Объединенной
Летно-технической
школы в Саранске.
1953 г.**



**Родители
М. Л. Попович —
Васильевы:
Ксения Логиновна и
Лаврентий Федосович.
В центре —
младшая дочь
Людмила.**



Курсант
военного училища
летчиков в Новосибирске
Павел Попович.
1951 г.



На концерте
самодеятельности в
Звездном городке.
Выступает М. Попович
с подругой Н. Варламовой.
1963 г.





**Летчик-инструктор
Новосибирского
аэроклуба
Александр Лейбенко
дает
последние советы
Марине Васильевой
перед вылетом.
1950 г.**



**Прием экзаменов
по матчасти
и укладке парашюта
от курсантов
летного отделения
Новосибирского
аэроклуба.
В центре —
Марина Васильева.
1949 г.**



Путь в
 большую авиацию у
 Марины Попович
 сопровождался
 непрерывной учебной...
 Аэроклуб, ЦОЛТШ,
 авиационный институт
 и наконец —
 слушательница Академии
 Гражданской авиации
 в Ленинграде.
 1969 г.



Перед испытательным
 полетом на
 сверхзвуковом...
 Заместитель
 начальника по летным
 испытаниям
 полковник П. Ф. Кабрелев
 проводит
 предполетный инструктаж
 М. Л. Попович.
 1967 г.



Испытания достигают наивысшего напряжения. Счет времени идет на десятые доли секунды... Решается судьба новорожденного самолета.

Начальник Академии
Гражданской авиации А. Федоров
поздравляет капитана М. Попович
с получением диплома с отличием.
1965 г.





**Испытательный полет завершен успешно.
1970 г.**



**М. Л. Попович неоднократно избиралась в почетные пионеры.
На этот раз она почетная пионерка одной
из ленинградских школ. 1964 г.**



**Отец Марины
Лаврентий Федосович
через всю жизнь
пронес любовь
к музыке.**



**М. Л. Попович
в кабине «Антея».
1975 г.**



**Марина и
Павел Попович
в музее В. И. Ленина
слушают
запись речи
Владимира Ильича.
1974 г.**



**Встреча с
Генеральным
конструктором
Олегом
Константиновичем
Антоновым
после одного из
испытательных полетов.
Справа — наставник
и командир М. Л. Попович
генерал-майор авиации
С. Г. Дедух.
1972 г.**



Выполняя испытательное задание,
М. Л. Попович выжимала наивысшую скорость,
но самолет вел себя строптиво.
Летчица осталась недовольна полетом. 1972 г.



**М. Л. Попович есть чему радоваться:
она в кабине самолета «Антей»,
на котором ею установлено десять мировых рекордов
всего лишь за два февральских дня. 1973 г.**



Этот снимок был помещен в газете «Советская Мордовия». На фото — бывшие курсанты ЦОЛТШ, собравшиеся на 20-летие своего выпуска. Слева направо: М. А. Салюдушенкова, П. Ф. Мишичев, М. Л. Попович, В. С. Корунев, Н. В. Шихина. 1973 г.

У Марины Лаврентьевны много поклонников и поклонниц ее летного мастерства и поэтического таланта... На снимке юные пионеры получают автографы. 1975 г.





**«Экипаж машины боевой...»
После установления первых пяти мировых рекордов.
Февраль 1973 г.**



**Инженер-подполковник
заслуженный мастер спорта
М. Л. Попович
в гостях у курсантов
Саранского аэроклуба. 1973 г.**

**Встреча в Звездном городке
Павла Романовича Поповича
после успешного завершения
второго полета в космос. 1974 г.**





**Генеральный конструктор О. К. Антонов
приехал встретить на аэродроме
в Киеве приземлившийся «Ан».
Первые вопросы — летчику-испытателю.**



**Президент ФАИ
трижды Герой Советского Союза
генерал-полковник И. Н. Кожедуб
вручает М. Л. Попович награды ФАИ
за очередные рекорды. 1976 г.**

**Легендарный «Антей» на старте.
Командир экипажа полковник-инженер
М. Л. Попович опробывает могучие моторы.
Еще несколько минут —
и самолет-гигант, покинув
подмосковный аэродром, возьмет курс
на восток, чтобы через несколько часов
приземлиться на Камчатке. 1975 г.**



Решения при сложных ситуациях принимает смелые, полеты анализирует полно, обстоятельно, грамотно. В полете вынослива. Тов. Попович М. Л. как летчик-испытатель может быть использована на лётно-испытательной работе».

Глава третья

1

Новому летчику-испытателю Марине Лаврентьевне Попович и ее инструктору-испытателю Петру Филипповичу Кабрелеву было назначено испытательной комиссией лететь 21 июля 1965 года на сверхзвуковом самолете-спарке на большой высоте. Для Марины это был первый испытательный полет в стратосфере.

Инструктор не раз говорил ей, когда она изучала сверхзвуковую машину еще на земле:

— Самый сложный элемент полета на современных самолетах — это взлет... Он скоротечен, и время для принятия решения, в случае аварийной ситуации, измеряется несколькими секундами. Почему самое трудное — взлететь? При взлете двигатель работает на полную мощность, и самолет постепенно набирает скорость. Рули еще слабо обтекаются воздухом и малоэффективны. Тут летчику, как говорится, надо держать ухо востро!..

Попович одета в сковывающий тело высотный костюм, она поправляет ларингофоны и нажимает на кнопку радиопереговорного устройства:

— Прошу разрешения на взлет!

Ей отвечает спокойный голос руководителя полетов:

— Взлет разрешаю!

Она плавно дает газ. Тишину аэродрома разрывает рев реактивного двигателя. Марина постепенно увеличивает силу тяги, удерживая самолет на тормозах, и вот плавно отпускает тормозной рычаг. Самолет начинает разбег. Несколько секунд спустя Марина включает форсаж. Быстро взглянула на приборы — все нормально, но что-то не так... Почему скорость нарастает так медленно? Она дает полный форсаж, пытаясь выжать всю мощность из двигателя. Но самолет заупрямился, будто норовистый конь, скорость остается прежней. Еще секунда... Она увидела конец полосы... «Значит, летим», — пронеслась радостная мысль. Скорее бы уйти от земли. Марина убрала шасси. И тут почувствовала, что самолет начинает падать, просаживаться. Тяга двигателя все слабее. Марина быстро включила двигатель. Уже ничто не могло удержать самолет в возду-

хе, и он падал... Покинуть машину не позволяла высота. И оставалось одно — посадить самолет, выключив электросистему и перекрыв пожарный кран, чтобы избежать взрыва. Одно мгновение — и перед глазами замелькала земля. Самолет «пашет» ее острым носом. Сильные боковые толчки бросали Марину из стороны в сторону. Она бьется головой о фонарь. А самолет беспощадно сносит все на своем пути, будто разъярившись, пытается зарыться поглубже в землю.

Левой рукой Попович уперлась в приборную доску, а правой быстро выключила аккумулятор и генератор. И только когда самолет резко остановился, она вспомнила о ручке управления. Ее Марина выпустила из рук при ударе о землю. В этих случаях ручка, бывает, травмирует летчика. Но Марине повезло. Инструктор Кабрелев вовремя взял ручку управления «от себя».

Теперь — скорее вон из самолета! В крыльях, фюзеляже тонны керосина, баллоны с кислородом, а турбина горит. Еще несколько секунд, и последует взрыв...

Марина быстро освободилась от привязных ремней, рванула рукоятку сброса фонаря, пытаясь вылезти из кабины. Фонарь не поддался. «Заклинило!» Ручка аварийного сброса также не сработала. Что же делать? Как освободиться?!

Едкие пары керосина, дым, пыль резали глаза, и, как сквозь пелену тумана, она увидела у самолета Кабрелева. Инструктор бьет чем-то по фонарю, раскалывает его на куски. Она не помнит, как очутилась на земле.

К горящему самолету мчатся пожарные и санитарные машины, а Марина стоит, потрясенная случившимся, не в силах пошевелиться. Ей не верилось, что она жива и невредима. Кружилась голова, земля уходила из-под ног, как на палубе корабля во время качки. К ней молча подошел угрюмый командир части:

— Со вторым вас рождением, товарищ Попович!

Она не услышала, что он сказал, уши будто заткнуты ватой, от озноба пробивала дрожь. Он подошел вплотную и повторил.

— А вас, Петр Филиппович,— обратился он к Кабрелеву,— и не упомню, с каким рождением поздравлять...

Кабрелев молча пожал плечами.

...А через несколько дней заслуженный летчик-испытатель Кабрелев снова поднимал в воздух новый сверхзвуковой истребитель. И если кто-либо из его товарищей выражал удивление, он спокойно говорил:

— У каждого своя работа...

После случившейся аварии долгими бессонными ночами Марина лежала с открытыми глазами, терзаемая беспощадными раздумьями...

В авиации опасность подстерегает летчика ежеминутно, каждую секунду, а тем более летчика-испытателя. И потому для каждого, кто летает и кто обслуживает самолет технически, мало только специальных знаний. Знания знаниями, а тут на первом плане особая точность и добросовестность в том, что давно до надоедливости знакомо. Любая, казалось бы, мелочь незначительная и совсем не существенная, на первый взгляд, может привести к катастрофе.

Вспомнила Марина невольно первый неудачный прыжок с парашютом в Новосибирском аэроклубе и постигшую аварию на реактивном сверхзвуковом, чуть было не окончившуюся для нее трагедией. Кто виновен в этом? Необходимо было без снисхождения и скидок к себе во всем разобраться. Так делали обычно в ЦОЛТШ при разборе всех полетов. Тогда она впервые почувствовала и поняла, что честная самокритика и жесткое отношение к себе заставили и инструкторов, и товарищей по школе относиться к ней с особым уважением.

Сейчас она лежала и в мучительном раздумье переживала прерванный взлет. По всем полученным установкам для испытания ее действия были правильными... «Но почему же случилось такое?» И от этих тысяч безответных «почему» ей вдруг становилось очень страшно, чего она не ощутила днем. Страх решил напомнить о себе именно сейчас, хотя ей уже не угрожала опасность.

Страх возникает, когда ты не в силах ответить себе на вопросы там, в воздухе. Что случилось, что произошло с самолетом? Почему он вышел из повиновения? Размышления о происшедшем уводили ее в тупик и не давали ответа... «Ну а как же все-таки я справилась с неуправляемой машиной? Что подсказало мне, чтобы поступила именно так, сажая на грунт непослушную, неуправляемую тяжелую машину?»

Никто не упрекнул ее в нарушении предписаний инструкции: ни Кабрелев, ни летная комиссия. И все же она твердо знала одно: то, что с ней произошло, должно было дать ответ для тех сотен людей, которые завтра сядут за штурвал такого же самолета, чтобы летать уверенно, без риска.

А произошло вот что: во время разбега самолета выключился форсаж, и створки выходного сопла остались открытыми. Тяга резко упала, почти наполовину, тяжелый сверхзвуковой самолет не мог удержаться в воздухе и упал. Когда летная комиссия проанализировала все записи контрольной аппаратуры и доклад летчика, то пришла к выводу: если форсаж выключается во второй половине разбега, то даже самый опытный летчик может не заметить этого выключения и не примет надлежащих мер по прекращению взлета. Решение комиссии было единодушным —

продублировать систему управления створками выходного сопла. И полетели телеграммы Генеральному конструктору. На доработку несовершенной системы...

...Прошло недели две с того тяжелого в ее жизни дня. Постепенно страх отступил, и небо снова повлекло Марину. Надо было просто «облетаться» и окончательно обрести уверенность в себе. А потом... Потом продолжать по-прежнему главную работу — испытания.

Она заторопилась на стоянку, где ее ожидал самолет...

2

Петра Филипповича Кабрелева — известного аса летного дела, летчика первого класса, заслуженного летчика-испытателя СССР, за плечами которого почти тридцать лет летной жизни, впервые увидел я на фотографии. На ней он запечатлен в 1965 году у самолета в момент, когда давал последние советы Марине Попович перед полетом на установление нового мирового рекорда высоты, второго в ее послужном летном списке.

Вспоминая о своей первой встрече с П. Ф. Кабрелевым, Марина Лаврентьевна говорит:

— Когда я узнала от командира, что Петр Филиппович будет готовить меня к сложным полетам, я обрадовалась и чуточку испугалась. Его вид мне показался слишком суровым...

Встретившись с Кабрелевым, я попросил его прокомментировать аварийную ситуацию, происшедшую с Мариной и с ним в тот день, 21 июля 1965 года.

— Эта авария — случайность, но ей способствовало и стечение некоторых обстоятельств. День выдался необычайно жаркий, более 40 градусов. Взлет самолета был обычным, но полет предстоял испытательный и сложный. Он стал практически непредвиденным экзаменом для Марины Лаврентьевны.

— Как вы оцениваете действия своей воспитанницы?

— В этой аварийной ситуации она проявила подлинные волевые, я бы сказал, героические качества опытного летчика. Не растерялась, а такое случается и с более опытными летчиками. И что самое главное — после аварии она сумела в короткий срок преодолеть в себе чувство страха и неуверенности.

— А какие качества, по вашему мнению, прежде всего необходимы летчику-испытателю, Петр Филиппович? Как известно, нет таких школ и институтов, в которых готовили бы специалистов этой сложной летной профессии.

— Вы правы, летчик-испытатель — не совсем обычная летная профессия. По отдельным требованиям она чем-то даже сродни профессии летчика-космонавта. Но схожесть эту нельзя

понимать как равнозначность и равноценность. У каждой из этих профессий свои сложности и специфика. Но есть в их основе и что-то общее.

Первых летчиков-космонавтов, как известно, подбирали из летчиков-истребителей, летчиков-испытателей отбирают тоже из них.

— Такой подбор не случаен, конечно, Петр Филиппович?

— Не случаен... От всех летчиков летчика-истребителя отличает мгновенная реакция и быстрота мышления. А если он отлично пилотирует машину, обладает достаточным опытом и к тому же склонен к исследовательской работе, то ему открыта дорога в космонавты и в летчики-испытатели. Он стойко перенесет любые неблагоприятные условия полета, большие физические перегрузки, мужественно и хладнокровно будет бороться с психологическими травмами, смело и разумно действовать в опасных аварийных случаях. Сама специфика профессии летчика-истребителя формирует у него главные качества, необходимые для испытательной работы. Летая на современной сверхзвуковой машине, он обязан мастерски владеть техникой пилотирования и, будучи рядовым, одновременно быть для себя командиром. С годами приобретает опыт, который позволяет ему быстро и правильно ориентироваться, экономно расходовать время и управлять своими движениями, вести наблюдение одновременно за приборами и землей, по-научному грамотно оценивать сложившуюся обстановку и мгновенно принимать смелые и разумные решения.— Он помолчал в раздумье и продолжал:— Некоторые товарищи думают, что Марине Лаврентьевне просто повезло в жизни, что она стала летчиком-испытателем. А я вам скажу откровенно, что во всей ее летной биографии нет случайного везения. Летчики-испытатели полковник Николаев и Котлов, я бы сказал, академики летного дела. Они раньше меня встретились с Мариной Лаврентьевной и как инструкторы готовили ее к полетам. Они также убедились в ее склонности к испытательной работе, первыми открыли в ней это дарование. Я знал, что она участвовала в сложных полетах на воздушных парадах, проверил ее технику пилотирования, увидел, как действовала она в аварийной ситуации, и окончательно пришел к выводу: Марина Лаврентьевна располагает всеми качествами летчика и человека, необходимыми для испытательной работы. При первом знакомстве я понял: у нее нет пока опыта. Но опыт, как известно, дело наживное. При ее неутолимой жажде полетов, серьезном отношении к изучению самолетов, на которых ей предстояло летать, у меня не возникало сомнения в том, что это дело только времени.

— Нередко приходится слышать, что работа летчика-испы-

тателя сложная. В чем, по вашему мнению, заключается эта сложность?

Он задумался...

— В работе над новым самолетом участвует много людей: главный конструктор, ученые, инженеры разных специальностей, техники, рабочие. Создавая новый самолет, они до проведения испытаний в воздухе не всегда могут ответить, как будут работать его узлы и агрегаты в условиях полета.

— Совершенно не могут? Значит, вся работа по созданию самолета идет, если можно так выразиться, вслепую?

— Нет, почему же вслепую? Частично ответы будут получены при проведении наземных летно-лабораторных испытаний. Но вот на главный вопрос — почему машина ведет себя так в воздухе? — призван ответить основной ее экзаменатор — летчик-испытатель. Отсюда и повышенные требования к его инженерному образованию. Предварительный разговор о некоторых «неизвестных», заложенных в новом самолете, ведется обычно на методическом совете.

— Расскажите, Петр Филиппович, что представляет собой методсовет. Для чего он созывается и какова роль на нем летчика-испытателя?

— Методический совет чем-то напоминает заключительную фазу работы главного конструктора, его ответственных помощников и представителей заводов, принимавших участие в строительстве нового самолета. Заседание методсовета как рабочего совещательного органа собирается обычно непосредственно перед проведением испытаний самолета в воздухе. Вот тут-то важную роль играет инженерная эрудиция летчика-испытателя, знание им машины, которую предстоит испытывать. Доклады ведущих конструкторов различных самолетных систем дают ему возможность почувствовать, насколько они сами уверены в своих расчетах конструкций тех систем и агрегатов, которые предстоит испытать, проверить их работоспособность и надежность, выяснить, как работают дублирующие устройства в случае отказа основных. Методсовет — это и своеобразная психологическая подготовка летчика-испытателя. Здесь приходит к нему определенная уверенность и окончательно складывается испытательное задание.

После методсовета председатель испытательной комиссии принимает от летчика-испытателя или командира экипажа доклад о готовности к полету. Летчику вручается метеосводка, и присутствующие желают успеха в предстоящих испытаниях.

Я слушал Петра Филипповича, и меня не покидала тревожная мысль: «А дальше?..» Дальше весь груз тяжелых забот ложится на одного человека, которому доверяется подтвердить

правильность решений одних людей и найти ошибки других. А эти ошибки не так-то просто бываете подчас найти в полете, и еще несравненно сложнее их преодолевать, когда самолет перестает тебе повиноваться в воздухе. Даже обычные рабочие полеты двух летчиков на одном и том же типе самолета не бывают похожими и не всегда заканчиваются для них благополучно... А что же тогда можно сказать об испытательных полетах на «диком», «необъезженном» новом самолете, у которого десятки «неизвестных», множество загадок, и надо суметь выяснить все тонкости его железного характера.

3

Все, кажется, так просто... Сколько уже раз так начиналось и повторялось, как в прошлых полетах...

Пронзительный свист на взлетной полосе аэродрома переходит в угрожающее шипение и взрывается грохотом турбин. Техник закрыл фонарь. Марина загерметизировалась, надела маску. Техник был молодым, недавно прибыл из технического училища, и заметно волновался.

Марина произвела взлет, набрала заданную высоту. Можно начинать испытания. Сделала балансировку самолета по продольной и поперечной осям управления. Проверила руль поворота, выключила гидроусилители, выждала, пока установится режим, определила, как ведет себя машина, с какими усилиями можно отклонять руль поворота без гидроусилителя, при отказе бустеров. Хватит ли человеческих сил отклонить? И снова включила гидроусилители. Закончив, принялась за элероны, потом за руль высоты, проверила триммеры, закрылки, воздушные тормоза. Как будто все нормально. Теперь можно проверить работу всех рулей комплексно. Включила в работу все гидроусилители, выжала при нейтральном положении ручки. Как ведет себя самолет? Надо быть повнимательнее... А теперь несколько скольжений и разворотов влево, вправо. Дальше — полет на минимальной скорости.

Что же, самолет ведет себя вполне нормально, послушен в управлении. Теперь разгон. Марина включает форсаж, скорость быстро увеличивается. На разгоне надо еще выполнить «дачи», это значит, отклонив рули в ту или другую сторону, отметить изменения в характере полета. И здесь все нормально. Скорость продолжает расти... Но что это? Самолет слегка вздрагивает, а в следующую секунду начинается бешеная тряска. В глазах темнеет, Марина, с трудом удерживая ручку управления, дотянулась до сектора форсажа. Нужно немедленно убрать газ и идти на посадку. Повторять разгон самолета после тряски категори-

чески запрещено. Но зафиксировали ли коварный флаттер приборы? Сколько уже жизней летчиков он унес!

Липкий и холодный пот стекал по лицу. Самолет все же подчинился ей, и Марина вывела его в горизонтальный полет, но уже на потолке...

Небо вдруг становится темным. Надо выключить двигатели — и вниз, а затем, как указано инструкцией, запустить их и идти на посадку.

...Под машину как бы бросается земля, и она идет послушно на посадку, вздрагивая крыльями, как птица после долгого и утомительного перелета. Испытания закончены...

С тревогой ожидал молодой техник «свой» самолет. Но вот и Марина Лаврентьевна вернулась.

— Товарищ майор, какие у вас замечания по работе двигателя и вообще матчасти?

— Замечаний нет! Мотор работал как часы... Считайте, с этого дня мы с вами породнились... Молодец вы, товарищ лейтенант!

Подошел инженер авиационной части, по-отечески поздравил молодого техника:

— С первым вас успешным обеспечением ответственного испытательного полета!

...Марина Лаврентьевна, уставшая, но довольная испытательным полетом, приехала домой. Тишина. Наташа еще в школе. Павел уехал в командировку. Она села и почувствовала вдруг, что к ней пришла та прежняя уверенность, которая жила всегда, когда она летала. Теперь она сможет продолжать полеты, и не только летать, но и проводить новые испытания. Она посмотрела — на письменном столе лежала записка. Почерк Павла. Она прочла и улыбнулась — стало так легко и радостно на душе. Он писал:

«Пусть дух изведает страданье,
В борьбе пусть будет закален,
И из горнила испытанья
И чист, и крепок выйдет он.

Марина, эти стихи не мои, а Александра Плещеева. Мне кажется, он прав. А ты согласна, поэтесса?» И она мысленно ответила мужу: «Согласна!»

Марина, не без основания, считала, что все же ей везет, но окружающие, присматриваясь к ее полетам, понимали: она быстро овладевает высшим летным мастерством, еще не сознавая всего этого сама.

В юности она мечтала о подвигах, которые совершали лет-

чицы на войне. Она читала, слышала об их героических делах и мечтала подражать им.

Теперь уже и первый мировой рекорд на «Дельфине» не казался ей большим успехом. Она жила новой мечтой: побить на сверхзвуковом самолете мировой рекорд по высоте.

Стратосферные высоты и сверхзвуковые скорости... Они требуют от летчика особой подготовки, имеют свою специфику при выполнении полета. Не избежала, конечно, такой подготовки и Марина.

Полеты, полеты, полеты ежедневные, напряженные. Отдыхала она только четыре воскресных дня в месяц. И физически эти полеты очень тяжелые и изнурительные еще и потому, что их надо выполнять только в специальном снаряжении — высотном-компенсирующем костюме (ВКК). Мужские ВКК не подходят ни по каким размерам для женщины. И главное, чтобы такой специальный костюм был надежным в полете, он должен быть изготовлен индивидуально.

До того, как она стала счастливой обладательницей такого ВКК, ей пришлось набраться терпения всего... на две сотни при-меров.

Внешне костюм напоминал одежду людей, отправляющихся в межпланетные полеты, как рисуют художники в книгах фантастики, а скафандр был чем-то схож с водолазным. До Марины Попович в таком стратосферном костюме никто из женщин еще не летал, как и не испытывал его в барокамере в наземных условиях.

Испытания в барокамере имитировали последовательный подъем на высоту: пять, семь, восемь, десять, одиннадцать, двенадцать, шестнадцать, восемнадцать и более тысяч метров. Давление в костюме с повышением высоты нарастает и доводит испытуемого до такого состояния, что ему начинает казаться, что вот-вот наступит его последний вздох, а сердце... непременно остановится. Испытания эти проходили далеко не безболезненно.

После них ночь прошла для Марины в кошмарных сновидениях, ее мучили сильные боли в области сердца. Так продолжалось в течение суток. Как выяснилось позже, это болели мышцы сердца. Через неделю испытания костюма снова продолжались. Теперь уже предстояло испытание на обжатие. Надо было на большой высоте разгерметизировать кабину самолета и проверить защитные свойства костюма. К счастью, эти испытания закончились успешно, после чего комиссия дала «добро» на практическое использование женского ВКК в полете.

Глава четвертая

1

В любом деле, в любой профессии есть свои незримые тайны. Постигнуть их дано лишь тому, кто весь без остатка отдается призванию, кто до конца предан любимому делу. Есть они и в профессии летчика. В небе у каждого свой почерк.

Авиация требует полной отдачи человека, незыблемой верности.

За долгие годы Марина не изменяла своей любви к авиации, любила ее первой любовью.

Жесткие, подчас невыносимо изнурительные тренировки, входящие в комплексную летную подготовку, усложняющиеся с каждым днем и новым полетным заданием, воспринимались ею как должное, как неизбежная необходимость. Многому она научилась у «колдуна» и «мага» летного мастерства П. Ф. Кабрелева. Упорно готовилась Марина и училась основательно, не жалея ни себя, ни времени, к новому — третьему — мировому рекорду.

— Не помню, как это говорится в святцах, Марина Лаврентьевна? Бог любит троицу?— спросил Кабрелев.— Придется и вам проявить любовь к троице. Только у нас, летчиков, знаете, что означает троица? Скорость, высота и дальность! Совпадение ли, но в парадном расчете вы тоже, кажется, на тройке летали?

— На тройке, Петр Филиппович!

— Как сказал наш великий писатель Гоголь: «Какой же русский не любит быстрой езды!»

— Буду стараться ехать побыстрее...

— Надо изо всех сил постараться, Марина Лаврентьевна! Из этого самолета можно выжать еще одну, заложенную в нем конструкторами возможность... Дальность. Готовьтесь оседлать еще одного конька из этой тройки.

И она с первых недель весны готовилась упорно и добросовестно от зари до зари. А вечерами занималась, изучая сложную машину, сидела за книгами, разбиралась в схемах, нередко задерживаясь до поздней ночи. Не слишком такая самозабвенная увлеченность нравилась мужу. Дом, как говорится, без хозяйки — сирота.

И все же при всей служебной занятости и загруженности общественной работой Павел Романович находил всегда время помочь жене в ее ответственной подготовке. Он бывал на аэродроме, где она выполняла тренировочные полеты на истребителе, делился с ней опытом, поскольку освоил сверхзвуковые самолеты значительно раньше, подсказывал, как избавиться от оши-

бок, критиковал за промахи. Нашлись и у Марины товарищи, которые считали своим долгом помочь ей. Это были авиационные механики и специалисты: электронщики, радиотехники. Много помогали ей непосредственные наставники: летчик-испытатель П. Ф. Кабрелев и полковник-инженер авиации Ольга Николаевна Ямщикова, первой из женщин освоившая реактивный самолет.

Техники и механики проверили и наладили аппаратуру, двигатели, настроили систему управления. На самолете установили несколько десятков самописцев, следящих за работой испытателя в воздухе.

Подготовка к полету на рекорд длилась довольно долго.

И вот наступил долгожданный день полета... Жаркий августовский день 1967 года. Беспредельная синь неба раскинулась над аэродромом. Самолет выкатили из ангара, взвесили, запломбировали.

Марина по укоренившейся привычке внимательно осмотрела красавицу машину. Сегодня самолет и она должны будут показывать, на что они способны...

Марина в высотном снаряжении неторопливо поднялась по стремянке в кабину самолета. Техник присоединил объединенный разъем коммуникаций, помог пристегнуться к сиденью, закрыть смотровой щиток гермошлема. Теперь Марина дышала кислородом. До взлета оставалось еще несколько минут. Она вспомнила советы инструктора Кабрелева, рекомендации главного конструктора. Почему-то вспомнилась шутка товарищей, когда она вернулась из первого полета на сверхзвуковом: «Ну как, плакал звук?» И свой ответ шутникам: «Не один звук, а два плакали». Вспомнила и улыбнулась.

Запакованная с головы до ног в высотные доспехи, Марина закрыла фонарь, загерметизировалась, попросила разрешение на взлет.

Третий мировой рекорд был запланирован на дальность полета почти до полного израсходования топлива на дозвуковом самолете Як-15. Для сопровождения полета Марине выделили опытного летчика-испытателя Владимира Коковкина. В его задачу входило лететь на однопипном самолете в правом пеленге, на интервале десять километров и на дистанции пятнадцать километров. В случае каких-либо осложнений он должен был оказать ей помощь и дать квалифицированный совет.

Самолеты стартовали одновременно. Набрали высоту семнадцать километров, легли на курс. Пилотируя на больших высотах, надо очень четко, очень точно работать рулями. Самолет, как говорят летчики, «находится на острие ножа». На высоте

двадцати километров, если скорость превышает допустимую хотя бы на десять километров, самолет начинает трясти, как в лихорадке. Тут он «перешагивает» ограничение «по Маху». Если же скорость уменьшить на десять километров, самолет сорвется в штопор. Вот так, балансируя между тряской и сваливанием, надо было лететь две с половиной тысячи километров. Успех зависит и от правильности расчетов, и от искусства летчика.

Через пятнадцать минут полета Владимир Коковкин передал по радио Марине, что он сорвался в штопор... и вывел самолет из него только на высоте 8000 метров. Набрать высоту и сопроводить ее у него не хватит горючего. Он принял решение возвращаться на аэродром. Она услышала его дружеское пожелание: «Топай дальше, Марина!»

В начале 1968 года Международная федерация ФАИ зарегистрировала новый мировой рекорд дальности, установленный женщиной-летчиком, и наградила Марину дипломом.

В 1969 году за три мировых рекорда Генеральная конференция ФАИ присудила ей диплом Поля Тассандье...

2

Чем меньше дней оставалось до назначенных испытаний, тем беспокойнее было на душе у Марины. В дни предстоящего очередного испытательного полета противоречивые чувства одолевали ее: чувство долга летной службы и чувство матери. Она ожидала ребенка...

Уже, казалось, она уговорила себя: нельзя рисковать его жизнью. Размышляя об этом, она осуждала себя за легкомыслие. Десять лет тому назад она скрывала, что ожидала ребенка, и продолжала летать летчиком-инструктором в Саранске. Тогда она была уверена — самолет не подведет. Сейчас же ей предстояло совершать не обычные полеты, а испытательные. Тогда ее уверенность обеспечивали 95 процентов надежности освоенной техники пилотирования, 5 процентов оставалось на непредвиденные случайности. Сейчас же при испытательном полете 95 процентов были против нее... Эти прикидки и расчеты приводили ее к неизбежному выводу: «Надо идти к руководству полета и... отказываться от испытаний!»

Как только Марина пришла к такому решению, у нее тут же возникло сомнение: «А права ли я? Не слишком ли перестраховываюсь? У меня еще есть время подумать, не впадая в крайности...» И последующие четыре дня перед полетом она склонялась к мнению, что ошибается... Прежние ее расчеты неверны...

Самолет, который ей предстояло испытывать, уже прошел

заводские испытания. И летчик, проводивший их, хорошо отзывался о машине. А это уже немало...

Если же она доложит командованию, что ожидает ребенка, ей придется уйти с работы. А это приведет к самому неприятному для нее: более полугода она не будет летать. Как летчик она сохраняла законное право летать только с перерывом четыре месяца. Как же ей выиграть еще полтора-два месяца? Оставалось одно: «Участвовать в предстоящих испытаниях».

Никогда еще Марина так старательно не взвешивала возможные варианты предстоящего испытания, как в этот раз. Она знала, что ожидаются не только значительные перегрузки и немалое физическое напряжение, но и серьезные психические встряски, ибо придется задавать самолету различные сложные проверки, имитировать отказы его систем.

В день испытаний она была спокойной, взлетела нормально, набрала заданную в испытательных документах высоту и приступила к работе. Все шло, как положено по отработанной методике. Она создавала варианты отказов автопилота и переходила на ручное управление. Вдруг при имитации очередного отказа канала управления рулем высоты, когда самолет шел в наборе, машина резко увеличила угол кабрирования и стала быстро терять скорость, а затем и высоту. Это грозило срывом в штопор. У Марины же не хватило силы вывести самолет в горизонтальный полет. Случилось именно то, чего она опасалась. Что же делать? Бросить опытный самолет и прыгать с парашютом? Да какой же испытатель оставит машину, не испробовав все способы, чтобы ее спасти?

Марина сняла с педалей ноги, уперлась в уступ доски, а спиной в спинку кресла и нажала на штурвал, напрягая все силы, до потемнения в глазах. И... о счастье! Пересилила автопилот. «И откуда взялась такая огромная сила у этой с виду обычной женщины?»— удивлялись позже члены испытательной комиссии, когда она благополучно приземлила самолет.

3

И не только эту сложную загадку загадала тогда Марина Лаврентьевна многим товарищам по летной работе. После очень сложного и тяжелого испытательного полета она два месяца спустя преподнесла еще и сенсационный сюрприз... 8 октября 1969 года у нее родилась вторая дочь. На семейном совете решили назвать ее Оксаной.

Откуда было знать тогда новорожденной Оксане, что она, как и ее старшая сестра Наташа, еще задолго до своего рождения, не научившись ходить по земле, станет «летчицей».

Трудно было сдерживать улыбку, наблюдая за начальником Марины. Он встретил ее через четыре месяца после последнего полета. С удивлением смотрел то на нее, то на ребенка, которого она держала на руках.

— Как вы посмели скрывать такое?!— спросил рассерженный начальник.

— А что же мне оставалось делать? Вы хорошо знаете, не было у меня другого выхода. Но, чтобы не подвергать неприятностям наблюдавших ее врачей, Марина взяла всю вину на себя.

Жизнь, как и служба Марины, продолжалась. Оксана росла и настойчиво требовала от матери выполнения материнских обязанностей. А служба? А служба требовала своего: продолжать летать.

Не из легких выдался для Марины тот 1969 год. Но она знала — иного выхода нет и принимала жизнь такой, какой она сложилась, безропотно, во имя того, чтобы только не разлучиться с небом и продолжать летать.

Глава пятая

1

Испытания самолетов — повседневный труд, а рекорды... Рекорды требуют более длительной и разносторонней подготовки, которая ведется иногда годами. Иной читатель не согласится. «Ну а как же тут быть с Мариной Попович? В иные годы она устанавливала по рекорду. 1964 год — первый мировой рекорд. 1965 — второй, 1967 — третий. А в 1972 году выдала целую серию рекордов». Да, так было! Но это не счастливое везение и не случайность.

Три первых мировых рекорда Марина считала самыми ответственными экзаменами в ее летной жизни — экзаменами на призвание. Они — результат ее почти пятнадцатилетней непрерывной летной практики, начавшейся с первого самостоятельного взлета в Новосибирском аэроклубе.

Именно за третий мировой рекорд в 1969 году Международная авиационная федерация (ФАИ) в Лондоне присудила Марине одну из высших наград — диплом имени Поля Тассандье. Цветы... Цветы, отличия, ордена, спортивные награды и слава... Они ли только сопутствуют жизни человека, посвятившего себя летно-испытательной работе? Мало кто из нас задумывается над этим.

К сожалению, летчику не всегда удается укротить испытываемую машину, не всегда удается подчинить ее своему разуму и воле, и тогда... Тогда наступает в этом сложном единоборстве человека и техники трагическая развязка.

Вот одна из страничек дневника Марины... И не единственная.

«Да, что и говорить, после человеческих трагедий нелегко обрести душевное равновесие, даже самым храбрым. Храбрость тут ни при чем, если обстоятельства сильнее человека. Полетаешь вот так годик, другой, третий, окунешься в опасности и ситуации, которые непредвиденно бьют наотмашь, и невольно призадуматься...»

Задумывалась и Марина... А не пора ли ей жить более спокойной жизнью? Семья, дети, муж. Испытывать самолеты можно... Их еще будут многие испытывать. Но сколько еще можно испытывать судьбу? Насколько тебя хватит? Убежать от того, к чему стремилась всю жизнь, чем жила? Нет! Солдаты не убегают с поля боя. Стоят насмерть, раз уж выпала такая военная судьба...

А жизнь — она никогда не останавливается... Она идет своим чередом в обычных будничных делах у всех живущих на земле людей, занятых своей работой и заботами... И в дневнике Марины Лаврентьевны появились записи о днях прожитых и пережитых...

«11 февраля 1964 г. Сданы все экзамены в ордена Ленина Академии Гражданской авиации. Теперь — даешь диплом! Тема: «Управление ламинарным обтеканием крыла и хвостового оперения». Что можно сказать о теме? Новая, неизведанная, сложная. С чего начать? Эксперименты пока делать негде, и нет материала. Как буду летать? Просто в сердце, подъема нет. Что это? Усталость или апатия?»

Училась в те годы Марина на факультете аэродинамики. Жизнь требовала от нее не только постоянно учиться, чтобы знать любимое летное дело и «учить самолеты летать», но быть к тому же матерью...

«Кажется, совсем недавно дочь Наташа пошла в первый класс, а сейчас заканчивает четвертый. С русским у дочери что-то нелады. Надо разобраться и помочь ей. И по музыке она отставала. Раньше садилась с желанием за пианино, теперь ее больше интересовали книги. Увлекается чтением и не готовит домашние задания. Что-то рано в ней проснулась модница... Подолгу вертится у зеркала...»

И тут же Марина сама улыбнулась, вспомнив свои юные девичьи годы.

«Что-то мне в последнее время... не хватает суток. Хочется почитать что-либо для души. Собиралась перечитать русских и кое-кого из западных классиков. Приходится отложить до лучших времен... Хочется многое: и стихи писать, и послушать музыку, и в театр сходить, и просто почаще быть в кругу друзей, поговорить, отвести душу, спеть любимые песни. Дневник и тот не успеваю вести регулярно».

Никто не может пока помочь ей в обычных женских домашних делах: уборке по дому, стирке белья или освободить от кухни. Ну что же...

27 июня 1966 года Марина Лаврентьевна защитила дипломную работу в Ленинграде. Ей вручили диплом с отличием.

...Не многим из тех, кто служит, работает и обременен заботами о семье, особенно женщинам, удастся такое. Многие из друзей завидовали ее успеху, а родственники считали, что она достигла вершины знаний и «хватит себя мучить». А вот у нее самой было иное мнение. Зародилась сокровенная мечта: поступить учиться в аспирантуру при той же академии.

Марина Лаврентьевна как-то вспомнила о разговоре с бабушкой по матери — Ариной Григорьевной. В год окончания Мариной академии бабушке исполнилось 100 лет. Она спросила:

— Родная моя, Мариша, неужто у тебя не хватает ума? Двадцатый год учишься... Когда закончишь? Или так и будешь всю жизнь ходить в училищах?

Для человека, не умеющего даже расписаться, пришедшего в наше сегодня из XIX века, конечно, кажется странным, что люди так подолгу учатся, да еще без отрыва от основной работы.

13 марта 1967 г. в дневнике Марины появилась запись:

«Прошли многие годы в моей летной жизни, но успехов пока особых нет. Летаю на Ан-12. Мой спортивный комиссар подбадривает меня: «Гордись, Марина! На такой мощной и современной машине еще не летала ни одна женщина в мире!» Ну что ж из того, что не летала? Полетят, верю... Полетят еще на более мощных. И на другие планеты полетят.

Сдала два экзамена кандидатского минимума: философию и немецкий язык. Сажу на больничном второй день, а кажется — вечность. Скорей бы в полеты, скорей бы в небо...»

«18 февраля 1970 г. Получила на днях второй испытательный класс. Таков уровень моей летной квалификации. Многие завидуют. И снова аргумент: «Есть мужчины, которые летают больше тебя, а такого класса не имеют». Но есть еще у летчиков в авиации и первый класс.

Начинаю основательно изучать «Антей». Скоро надо сдавать экзамен, а вот летать пока не дают».

Многое еще предстоит сделать в жизни, многому научиться у наших крылатых богатырей.

Наш технический состав с любовью готовит стальную птицу к встрече с небом. Какой она будет для летчика: радостной или чем-то омрачит его? И все-таки постоянно живешь в ожидании чего-то неведомого и прекрасного.

Сегодня наш армейский праздник. Кто бы мог придумать для нас — летчиков лучшее поощрение: дать полетать в такой день на любимом самолете? Не отказалась бы от соблазна на МиГ-15, а можно и на такой машине, как Ан-12. Ну, а Ми-4 не машина — одно удовольствие. На нем летчик, что жонглер в цирке. Надо работать и ногами, и руками. И головой обязательно...

2

22 июня 1971 года. Исполнилось тридцать лет, как началась Великая Отечественная война. Многие летчики-ветераны невольно вспоминали, кто где и как встретил часы войны. В летной комнате идут оживленные разговоры. В комнату вошла Марина. Она в летном снаряжении, готовая к полету.

— Так ты мне, Марина, по возрасту дочка, — заметил ее командир. — В июне сорок первого эскадрильей командовал. Под Кобрином наш полк стоял. И тут же, оглядев ее летное снаряжение, он спросил, впервые так обращаясь к ней: — Ну как, дочка, готова к выполнению боевого задания?

— Так точно, товарищ полковник! Майор Попович готова к выполнению испытательного задания.

По пути к самолету она вспомнила, что командир назвал ее дочкой и печально улыбнулась. «Дочке» через месяц стукнет ни много ни мало, а сорок лет!» В тот день она впервые за время работы в летно-испытательной группе проводила испытания на «сброс тяжелых грузов».

Тем же вечером Марина записала в своем дневнике:

«Провела испытания на сброс тяжелых грузов. Перед полетом была, как никогда, спокойной, хотя командир предупредил, что будет проверять технику пилотирования.

Моя излишняя самоуверенность при выполнении задания привела к отрицательным результатам. Летала хуже, чем всегда. Стыдно перед командиром. А рапортовала по-пионерски бодро... Может подумать, что лучше летать не умею. На боевом курсе сжала штурвал, словно тисками. Нельзя было этого делать, ведь машина и без того тяжелая. При сбросе резко меняется центровка, и самолет «задирает нос». От неожиданности набираю высоту, выводю из кабрирования приходилось резче, чем обычно. Обливаюсь потом от растерянности и стыда. Сама себя подвела... Что ж, впрямь будет мне наука. Не зазнавайся... «Мне все нипочем, мне все доступно!»

«30 июня 1971 г. Тяжелая, как глыба камня, придавила душу скорбь... Погибли три летчика-космонавта. Георгий Добровольский — участник войны, человек с поэтической душой, писал стихи. Владислав Волков — умный, веселый собеседник, содержательный человек. В. Пацаев — большая умница! Каждый из них — настоящий герой. Провожаящие их в последний путь в глубокой скорби. Тихо звучит траурная музыка над Красной площадью».

Почти год, как Марина сдала все экзамены и получила право на пилотирование самолета-гиганта Ан-22. Его называли в печати «Антеем». Очень долго не получала она разрешения на самостоятельный полет. В чем причина? Машина новая, еще недостаточно облетанная. Управление «Антеем» тяжелое, и старший начальник Марины, оберегая ее от неприятностей, вычеркивал фамилию Попович из плановой таблицы полетов. А другой непосредственный начальник, не веря в ее физические силы, распорядился, чтобы врачи измерили у нее стантовую силу и силу руки. Ее возмущала такая «забота» начальства. Летала же она до этого на таких крупных транспортных «Анах», как Ан-12, и других... Летала, конечно... Но «Антея» несравним ни с одним из них. Он на любого человека, в том числе и на летчика, производил сильное впечатление. Чем? Прежде всего своими огромными размерами. Когдаходишь в фюзеляж, он чем-то напоминает ангар. Кабина у «Антея» просторная, обзор для летчика отличный. Поражало и обилие приборов, установочных в кабине, тумблеров, выключателей и кнопок. Их сотни... И хотя все они давно знакомы и расположены так же, как и на других типах транспортных самолетов, все же невольно теряешься. Много в «Антее» источников энергии. Ее бы хватило на освещение целого поселка. Да и сам Ан-22 можно без преувеличения назвать «летающим поселком». В него загружается, при необходимости, несколько сот пассажиров...

Июль 1971 года. Итак первый полет на самолете-гиганте Ан-22. Командир корабля Ю. А. Романов. Марина Лаврентьевна на правом пилотском сиденье. Она следит за работой двигателей, включает приборы, рулит на взлетную полосу. Машина разворачивается медленно. Ревут четыре двигателя тягой по пятнадцать тысяч эквивалентных лошадиных сил. Дрожит все кругом, и земля тоже. Отрываются очи легко. На первом развороте Романов отдал управление Марине. Первое ее впечатление — будто заклинило рули, не сдвинуть с места. Ужасно тяжелое управление. Она убеждается воочию, что командиры, ее начальники, не обманывали. Нажимать надо на штурвал с силой килограммов сорок, если не больше. Изо всех сил она давила на педали. Наконец-то самолет вошел в разворот, стало чуть полегче. Выводить «Антея» из разворота опять же тяжело... Летчики перед полетом шутили над ней: «Это тебе, сестричка, не на пчелках летать... Тут силищу надо Жаботинского». И она вкладывала всю силу, управляя «Антеем». Поткатился с нее градом, но она старалась не подавать виду, что

тяжело. В душе же ругала конструктора за то, что он так перегрузил управление. На четвертом часу полета Марина почти привыкла к странному подергиванию хвоста самолета при болтанке. Фюзеляж самолета скрипит и потрескивает, как корпус шхуны в девятибалльный шторм, консоли крыльев вибрируют.

Пятый час полета прошел особенно тревожно. Стали появляться неисправности. Их устранили. Все устали в этом полете. Напряженной всех работал штурман. То и дело следовали его доклады и команды: «Заход по КП-2, включая коррекцию, идем левее ЗЛП, открываю люки...»

Возвращались на «точку». Заход на аэродром сделали по автоматической системе посадки. Прошли дальний привод... Зазвонил маркер ближнего... Самолет снижается. Машина очень инертная на выравнивании. Вяло реагирует на движение рулей. Но посадка, к радости Марины, прошла мягко.

Зарулили на стоянку. Их встречала сотня людей. Марина отстегнула ларингофоны, сняла наушники, вытерла мокрый лоб и спустилась с пилотского кресла в проход. Поправила по пути прическу и — к выходу на трап. Первый пилот Юрий Романов направился докладывать начальству. Марина с ним. По дороге ее поздравляли инженеры и техники, выпускавшие в первый полет самолет-гигант. Подошла очередь докладывать и ей. Представилась генералу, а тот ее переадресовал к другому — старшему. Она невольно растерялась: не ожидала, что прибудет такое высокое авиационное начальство.

Одновременно Марина продолжала испытательные полеты и на Як-40.

Запись в дневнике Марины:

«2 августа 1971 г. Внезапное изменение задания. Полет на разгерметизацию. Очень сложный полет. Выполняю на самолете Як-40. Набираю высоту, как требует задание. Приступаю к открытию кранов аварийного сброса давления и крана разгерметизации. Кабина наполняется шумом. Воздух сильно бьет по барабанным перепонкам. Начинаю резкое снижение, почти отвесное пике. Полет закончился благополучно. На этих испытаниях немного оглохла. Несколько дней очень болели уши».

«13 августа 1971 г. Сегодня испытательные полеты ночью. Летать сложнее. Есть своя специфика и особенности. Надо распределить внимание так, чтобы хватило его на поддержание курса, скорости, высоты, оборотов двигателей, направления полета и не допускать кренов. Все эти операции уложить в 2—3 минуты. Сложно, но интересно».

...Над аэродромом непроглядная чернь неба в золотых накрапках звезд. Обычная ночь, какие были и тысячу лет назад, и вчера. Как будто и предстоящий полет ничем не отличается от предыдущих. В такие ночи она летала много раз. Ночью,

как известно, летать трудно и сложно. В то же время ночные полеты имеют свои плюсы: меньше отвлекаешься посторонним и острее сосредоточиваешься на задании...

Марина садится в кабину, подгоняет привязные ремни. Рядом на стремянке техник. Он помогает ей, иногда скажет бодрящее слово или пошутит. Она закрепляет кислородную маску. Техник включает тумблеры, и сразу по кабине разливается голубоватый свет: оживают приборы.

Один за другим начинают ровно гудеть двигатели. Слегка дрогнув, медленно уходят от нулевых делений стрелки тахометров, измеряющих обороты двигателей. Оба двигателя выведены на малые обороты. Марина кивает головой технику: «Все нормально!» Тот убирает стремянку и отходит в сторону. Закрывается фонарь кабины. Механики убирают из-под колес колодки. Марина увеличивает обороты, и самолет рулит к линии предварительного старта.

Еще несколько минут ожидания, и самолет стремительно взмывает в черную пропасть неба, только пламя форсажа горит за соплами красными фонариками и, удаляясь, тает, становится красной точкой, похожей на звездочку.

Труден полет в крошечной тьме. За облаками исчезали контрольные ориентиры, и только приборы да команда штурмана наведения поможет не отклоняться от заданного маршрута.

«Ничего, не впервой», — бодрит себя Марина. Было и трудней в первых ночных полетах. Теперь с каждым из них приходит опыт, а с ним и уверенность в себе и машине.

Тем же вечером она дописала в дневнике: «Посадка прошла нормально. Хорошо выполненный полет можно сравнить с интересным концертом. Какое непередаваемое наслаждение испытываешь после удачного полета. Так вот и хочется летать до бесконечности».

«20 августа 1971 г. Провожу полет на обжатию. Самолет Як-40. Полет на дозвуковом. Пробую на разных скоростях. «Переступаю» предел. Было неприятное ощущение перед разгоном...»

...За этими предельно лаконичными записями в ее дневнике, пестрящими техническими пометками, условными знаками, отдельными иностранными буквами и словами, как и скупыми откровениями Марины Попович, не видны долгие месяцы сложной и напряженной подготовки летчика-испытателя к предстоящим испытательным полетам. По ним еще невозможно полностью представить себе и тех неожиданных трудностей в ее работе испытателя, которые внезапно возникают в любую минуту и секунду. И конечно, невозможно предугадать тех непредвиденных аварийных ситуаций, из которых надо найти единственный правильный выход...

Глава шестая

1

И вот наступила осень 1973 года... Она летала на «Антее», выполняла другие испытательные задания, и постепенно рассеивался холодок прежнего недоверия у начальства.

В начале октября она узнала радостную новость: ее назначили командиром экипажа «Антея», которому предстояло совершить дальний трансконтинентальный перелет.

Полет планировался на середину октября, на вторую половину дня. К назначенному часу собрались провожать их экипаж многие.

Все системы и приборы проверены тщательно и опробованы в работе. Врачи провели медосмотр. Выдали снаряжение, спасательные принадлежности: плотики, лодки, спасательные жилеты. Обедать никто не пошел, хотя еще позволяло время. Волнуются... Приехал Павел Романович Попович проводить жену и знакомых ребят. Долго тянутся последние минуты перед взлетом. Наконец-то получено «добро». И тут пошел дождь, над стоянкой самолета повис туман. Но, несмотря на это, все заняли свои рабочие места.

От предстоящего полета «Антея» ждали ответа на многие вопросы. И главный из них — испытание надежности корабля в сложных и длительных условиях перелета, в неблагоприятной метеорологической обстановке. Необходимо было проверить работу модернизированной системы управления и определить работоспособность экипажа при дальних перелетах.

Командир экипажа Марина Попович застегнула ремни, проверила, чтобы они не мешали свободе движений. Бортинженер запустил левый, а затем и остальные двигатели. Минут десять он гонял их, поднимая пыль у кромки бетона. Потом запросили разрешение на выруливание.

— Разрешаю! — отозвался руководитель полетов.

Снятый с тормозов «Антей» развернулся вправо, отеснив стоявших у бетонки людей к машинам, затем свернул влево и покатился к старту.

В стороне от взлетной дорожки стояли и казались совсем игрушечными, по сравнению с Ан-22, самолеты. «Антей» вышел по оси большой взлетной полосы.

— Экипажу доложить о готовности к взлету! — последовала команда Попович.

Заслушав доклады, она поправила ларингофоны и нажала на кнопку внешней связи:

— Прошу разрешения на взлет.

— Взлет разрешаю!

Марина повернулась к бортинженеру, отдала распоряжение:

— Двигатели на взлетный режим!

— Вас понял...

Подождал, пока все четыре выйдут на максимальные обороты, и доложил:

— Двигатели на взлетном. Показания приборов нормальные.

— Вас поняла! Отметьте время взлета.

«Антей» резко пошел вперед, щелкнула кнопка хронометра. Было 8 часов 7 минут утра.

Глухую тишину аэродрома разорвало ревом моторов в тридцать тысяч лошадиных сил. Ударившись громopodobным эхом о ближние постройки, заводские корпуса и ангары, низвергся водопад шума могучих двигателей.

Первые минуты после взлета при наборе высоты Марина Попович спокойно выслушивала по-военному короткие доклады о работе всех систем, о прохождении контрольных пунктов. Потом она сообщила на контрольно-диспетчерский пункт о выходе из зоны аэродрома и взяла курс на юго-восток. Повинуясь командам с земли, последовательно набирая ступенями высоту, Марина ждала, когда выйдут на маршрутный курс полета, и спросила:

— Штурман, как дела?

— Нормально!— отозвался тот.

— Все в порядке,— подтвердил бортрадист.

Правый летчик молча кивнул. Бортмеханик помахал рукой, как делал это всегда.

Через 15 минут после взлета обнаружилась слабая герметизация. С такими перепадами набирать высоту свыше шести тысяч метров нельзя. Экипаж надел кислородные маски. Специалисты-бортинженеры начали искать неисправность. Каждый из экипажа подумал: если не устранят неисправность, придется возвращаться. Волнение усиливается. Самолет продолжает идти в облаках. Навстречу «Антею» летят самолеты. Их обнаруживает локатор, и бортрадисты ведут между собой переговоры. Наконец-то неисправность нашли и устранили. Все заметно повеселело. «Антей» набрал высоту и лег на заданный маршрут.

...В полете члены экипажа занимались каждый своим делом. Проверяли системы управления, радиоаппаратуру, электрохозяйство и работу двигателей.

Марина следила за приборами, на какое-то время отвлеклась, посмотрела вниз на медленно передвигающуюся землю. На ней разбросаны голубые блюдечки озер, квадратики и пря-

моугольнички поселков и деревень. Их соединяли коричневые ниточками дороги.

«Отчего все это игрушечно-малое кажется с высоты полята особенно милым сердцу?»— подумала Марина. Мысли ее прервал бортрадист:

— Командир, просят уточнить, если ли отклонения от графика?

— Передайте, идем строго по маршруту, отклонений нет...

И тут самолет резко качнуло несколько раз и накренило, заставив отклониться от курса. Стрелка указателя скорости быстро пошла по кругу в обратную сторону.

— Вошли в полосу струйного течения,— доложил штурман.— Скорость упала почти на триста километров в час, угол сноса двадцать градусов.

— А синоптики что давали?

— По метеоданным в этом районе струйных течений не обозначено.

— Куда будем уходить: вверх или вниз?

— Командир, надо набирать высоту.

Марина взяла штурвал на себя. Некоторое время самолет, как бы недовольный тем, что его заставляют карабкаться вверх, встряхивал крыльями, но с каждой последующей минутой направление полета все более выравнивалось.

— Как снос, штурман?

— Нормально. Ложимся на прежний курс.

Марина занесла в свою полетную книжку-дневник наиболее важные моменты полета и личные впечатления.

17.20. Полет «Антея» усложняется... Помимо сплошной облачности заметно темнеет, надвигается ночь. Включаем свет в кабине и постепенно успокаиваемся. Перепад вроде еще держится. Теперь бы удержать его на нужном уровне, иначе, если начнет расти, «раздует» самолет.

18.10. Перед носом нашего «Антея» оказался какой-то самолет. И резко прошел мимо. Через полтора часа вышли за облака и увидели звезды. Справа—Венера. Впереди на востоке яркая звезда—Марс. Идем на него. Венера остается сзади самолета. Еще через полтора часа плотная облачность закрыла Набережные Челны. Над городом гроза. Чувствую, что хочется есть. Предложили антоновское яблоко. Пахнет солнцем, свежестью розы. Здорово! Перекусила. Чувствую, постепенно падает сердечная напряженность, все приходит в норму. Марс по-прежнему справа. Маленькая планета... Может, и на нее в недалеком будущем ступит нога человека.

18.20. Начинается болтанка. На «Антее» она воспринимается как толчки. Штурман периодически дает указания. Идем

пока точно по графику. Через десять минут сверим остаток топлива по инженерно-штурманскому расчету. Это позволит нам узнать, сколько горючего выработали двигатели и на какой высоте продолжать полет. За 160 километров видим седой Урал. Третий раз в жизни пересекаю границу Европы и Азии. Марс в дымке. В кабине утомительно красный свет. Нам предстоит «жить» в такой кабине около 14 часов. Видим Свердловск.

19.05. «Антей» пересек границу Европы и Азии. Определяем истинный курс по звездам Капелла и Вега.

19.10. Погода в Азии явно лучше. За бортом по-прежнему минус 20 градусов. Светится большой город Асбест. А сколько для меня еще неизвестных городов появилось в Советском Союзе за последние годы! Если бы сейчас играли с Наташей-доченькой, кто больше назовет городов на каждую букву (ее любимая игра), она определенно бы выиграла у меня.

19.18. На горизонте появляется неяркое пятно. Оно расплывается в дымке. Это восходит самое яркое ночное светило — Луна. Она ниже нас на востоке.

20.25. Вышли выше облаков. Вокруг Луны ореол Галло. Лунный свет рассеивается. Периодически попадаем в тонкую облачность, просвечиваемую Луной. Ноги затекли... Они были все время на педалях. Начинает ощущаться усталость. Периодически слышу голос штурмана. Командует поправки на снос.

21.35. Около пяти часов полета. Понижение температуры воздуха... Нашли неисправность: кран регулировки триммера.

21.40. «Антей» подлетает к Саянам. Наблюдаем по локатору реку Енисей и горы. Начинает болеть голова, и хочется спать. Изменился ветер. Проходим Ангару. Видно чудесно.

23.05. Проходим траверз Братск. Идем по верхней границе облаков (боль уменьшилась). Наземные радисты вступают с нами в связь, желают счастливого полета. Подходим к Киренску. Подлетаем к Лене («Угрюм-река»). Четко видим излучины, берега, повороты. Летим над острыми пиками гор. Они покрыты снегом... Страшно... Корректируем по звезде Протон, созвездие М. Пса.

23.50. Проходим Нагорье, Трава-Байка, город Мама. Надо же, есть такие названия городов. За Читой ст. Ерофеем Павловичем. Внизу горы. Идем прямо на созвездие Льва, звезду Регул.

1.15. Входит солнце. Идем на него. Яркие лучи осветили кабину. Павел, возможно, только ложится спать. Яркое, ослепительное, совсем белое солнце повисает над горами. Снова началась болтанка.

Приземлились благополучно 19 октября. Никогда так не уставала... Трудный был перелет...

20 октября. Посетили всем экипажем могилу Виталия Бонивура. Герой-комсомолец, патриот Родины, борец Революции. Юноше было двадцать лет...

21 октября. Ездили с экипажем во Владивосток.

Старт «Антея» назначен на 5 часов местного времени, во вторник. Стартовали на час позже, из-за неисправности обдува... Под нами Сахалин.

1.35 [московское]. Летим над Охотским морем, но оно, к сожалению, закрыто облаками. «Антей» идет солнцу навстречу.

2.55. Летим 4 часа. Впереди высокие сопки в снегу: Авачинская, Корякская, Жупановская. Справа — Тихий океан. Очень гористая местность. Сопки зеленые снизу доверху, а справа — океан. На горизонте сопка Ключевская (4750 м). Она дымится. Пролетаем над кратером сопки Краснецкой. Потухшие кратеры чем-то напоминают гигантские блюда, заполненные снегом. Летим над океаном. В Камчатском заливе корабли.

Пролетаем на траверзе. Командорские острова. Впереди — Пронцкий залив — цвет воды красный. Отекли ноги, устали руки.

24 октября. Посадка на Камчатке.

Сложный заход между скалами. Экзотическая красота — сто двадцать вулканов, из них двадцать действующих. Видели один в действии. Едем в санаторий «Паратунка». Гористый рельеф, обилие гейзеров и вулканов. Наружная температура минус 28 градусов, воды — в гейзерах — плюс 38.

26 октября. Борт вертолета Ми-4. Время 13.55. Трудно передать красоту Камчатских гор и гейзеров. Не удержалась от соблазна передать свои чувства стихами...

27 октября. 15.20 (местное). Московское 6.20 утра. Влетаем в океан и берем курс на север. Впереди 12 часов полета, 12 часов непрерывной работы, без скидки на усталость. Летим над горами, многие из которых в прошлом — действующие вулканы. Сейчас, покрытые шапками снега, они выглядят сурово и величаво.

16.50. «Антей» летит вслед за солнцем около 4-х часов. Он будто бы пытается догнать его. А оно все время внизу, на горизонте. Будто бы застыло на месте и не скрывается...

В Москве мы будем в 10 утра. А пока выходим за Полярный круг. Прошли полюс холода и подлетаем к реке Лене.

Из солнечной Камчатки идем сквозь полярную ночь. Не покидает тревожная мысль: горячее катастрофически быстро уменьшается...

...Снижаясь, самолет все громче извещал о своем возвра-

щении на аэродром. Но едва коснулся его колесами, как стал затихать. Самолет подкатил к стоянке, двигатели замолкли. «Антей» замер у бетонки, где чернела притихшая, ожидавшая его с нетерпением толпа встречающих людей.

— Мама родная! Откуда набралось столько народу в такую рань?—удивилась Марина. Отдала необходимые распоряжения, направилась к трапу.

Восемь человек экипажа, тяжело передвигая ноги в унтах, шли за ней. Среди встречающих Марина узнала генерала—председателя лётно-испытательной комиссии. Рядом с ним стоял Олег Константинович Антонов. На лице его можно было прочесть удовлетворение, но положение обязывало держаться строго. Он пожал руку Марине, а затем членам экипажа и сказал:

— Молодцы! Справились! Оправдали наши надежды...

2

В жизни нам приходилось слышать крылатые слова: цель жизни... В биографии всемирно известного Генерального авиаконструктора Олега Константиновича Антонова путь к этой цели прослеживается довольно наглядно...

С шести лет зародилась у малыша Олежки увлеченность авиацией, когда бабушка подарила ему модель с резиновым мотором.

Через десять лет юноша попытался поступить в лётную школу, но его не приняли. Тогда он решил летать на собственном лётательном аппарате и построил планер «Голубь». В ту пору юному конструктору и планеристу исполнилось 17 лет.

С годами увлеченность полетами переросла в страсть самому создавать лётательные аппараты.

Антонов построил еще полсотни различных типов планеров: учебных, спортивных, специальных рекордных.

Так со временем он нашел свое подлинное призвание—авиационного конструктора.

Во время Великой Отечественной войны он работает под руководством прославленного авиаконструктора А. С. Яковлева. В яковлевском КБ у Антонова родилась идея самолета Ан-2. В 1947 году самолет совершил первый испытательный полет под Новосибирском. И с тех пор более 30 лет эта машина находится в серийном производстве. Редчайший случай в практике мировой авиации. В 1952 году О. К. Антонову с шестью ведущими специалистами КБ за создание этого уникального самолета присуждена Государственная премия СССР.

В 1954 году на Ан-2 установлен мировой рекорд высоты по классу подобных машин — 11.248 метров. Ан-2 любимое «небесное дитя» конструктора, да и летчики, совершающие на нем полеты, с родительской нежностью называют самолет кто «Аннушкой», а кто «Антоном».

Десять лет спустя, в 1957 году, работая летчиком-инструктором ЦАК СССР имени В. П. Чкалова, она летает на десантирование спортсменов-парашютистов с самолета Ан-2.

Спустя 15 лет авиационные пути-дороги земляков-новосибирцев сошлись... Именно в 1972 году Генерального авиаконструктора и известную летчицу-испытателя сдружила общая творческая цель...

Марина Лаврентьевна начала летать и испытывать самолет Ан-22 — «Антей». Летала она с присущим ей увлечением по 8—9 часов непрерывно.

Были у нее полеты, которые в авиации называют экстремальными, на общую прочность самолета, на снятие посадочных характеристик для грунтовых аэродромов.

Спустя некоторое время у нее появилась мысль пойти на установление рекорда скорости полета с максимальным грузом. После тщательной и всесторонней подготовки людей и техники был определен день полета — 19 февраля 1974 года.

Марина Лаврентьевна была назначена командиром экипажа и получила некоторые рекомендации... По телефону она услышала мягкий голос Генерального конструктора Олега Константиновича Антонова: «Желаю вам удачи и благополучного возвращения! Очень верю вам!»

Попович надела летное снаряжение, проинструктировала экипаж, придирчиво осмотрела самолет, проверила швартовку и пломбировку грузов, подписала обязательные перед полетом документы.

И только тогда, когда убедилась, что все находится в полной готовности, доложила о готовности.

Запустили двигатели, проверили все системы. Огромный, многотонный «Антей» вырулил на взлетную полосу. Погода была сложная, видимость на взлете меньше километра. Предстоял взлет в сырую, тяжелую облачность, надо было ожидать обледенения. А при включении антиобледенительной системы, «съедается» часть необходимой тяги.

В воздухе экипаж работал слаженно, каждый четко выполнял свои обязанности. Во время полета Марину не покидала радость от предполетного разговора с Олегом Константиновичем.

Полет проходил в сложных метеорологических условиях. Плотные темные тучи несли с собой массы зимней переохлажденной влаги. Началось мощное обледенение. С каждой секун-

дой самолет становился все тяжелее, скорость полета резко снижалась, а экипажу по заданию предстояло добиться от «Антея» максимальной скорости.

При подлете к поворотному пункту отказала радиосвязь. Несколько минут шли без связи... К счастью, неисправность в дальней связи удалось устранить сравнительно быстро.

Попович запросила у наземного командного пункта разрешение заменить эшелон в связи с сильным обледенением. Ей разрешили. Полет продолжался более спокойно. Постепенно нарастала скорость. Это ободрило экипаж.

Наконец-то цель достигнута: в одном полете установлено несколько мировых рекордов! На посадке погода была также сложной, дымка превратилась в волну приподнятого подоблачного тумана.

...После посадки их встречали сотни людей, играл духовой оркестр, повсюду висели красочные транспаранты, приветственные лозунги.

Командир экипажа Попович доложила командованию о выполнении задания по-уставному четко и кратко. Начался митинг. Среди выступающих — летчики-космонавты Г. С. Шонин и А. В. Филипченко. Они подчеркнули, что авиация — это колыбель космонавтики, восхищались могучим красавцем «Антеем». Он потрясает мир своей мощью...

Предоставили слово командиру экипажа. От нервного напряжения и нахлынувших чувств Марина Лаврентьевна несколько секунд не могла говорить. Наконец, собравшись с мыслями, начала свою речь с благодарности всем тем, кто создал самолет-гигант, кто помогал экипажу в подготовке к полету. Говорила и не могла сдержать слез, так разволновалась. И вдруг... перешла на стихи, и это глубоко тронуло души людей.

После митинга она доложила Генеральному конструктору О. К. Антонову о благополучном полете, ощутила его крепкое рукопожатие, услышала скупые, но такие дорогие для нее слова похвалы.

Дома ее ожидало множество красивых букетов, радостные улыбки друзей и родных.

Через день Марина Лаврентьевна с тем же экипажем совершила полет на установление рекорда скорости на тысячекилометровом замкнутом маршруте с пятидесятитонным грузом на борту. Этот полет прошел более спокойно. Только на посадке резко ухудшилась видимость, и пришлось днем зажигать аэродромные посадочные огни и самолетные фары — случай чрезвычайно редкий.

Заход на посадку в дымке был очень сложным и требовал от всего экипажа четкой и слаженной работы. И снова летчица услышала в наушниках шлемофона уже знакомый ей спокойный голос Олега Константиновича: «С успешным полетом вас... Передайте мою благодарность вашему боевому экипажу!»

Впереди ее ожидало ответственное служебное задание — сделать доклад об испытательных и рекордных полетах Олегу Константиновичу. И она несколько дней, скрупулезно взвешивая и оценивая записи в журнале наблюдения, мнения членов экипажа и свое о поведении «Антея» в полетах, готовилась к встрече с Генеральным конструктором!

...День был солнечный. Киев встретил ее первым мартовским теплом, голубым привольным разливом Днепра, а она ничего этого не замечала, так волновалась.

«Отчего я так волнуюсь?— спрашивала она себя.— Может, оттого, что столько лет спустя предстоит встреча с мечтой юности своей?..»

...Она переступила порог его рабочего кабинета, по-военному четко доложила. Навстречу ей из-за стола вышел невысокого роста мужчина с инеем седины на висках, с правильными чертами лица, не по годам стройный, подтянутый. Он неожиданно по-отцовски обнял ее и трижды поцеловал, как родную дочь. И сразу скованность и робость как рукой сняло.

Антонов пригласил ее сесть рядом в кресло и стал расспрашивать о семье, о том, сколько лет и на каких самолетах она летала, поинтересовался, не приходилось ли ей летать на планерах. Когда она стала рассказывать ему, что ей пришлось летать на многих типах «Анов», он был приятно удивлен.

Марину Лаврентьевну как-то сразу заворожил его быстрая и мягкая манера речи, уверенные и плавные жесты, доверчивый, открытый взгляд. Между ними установились теплые, товарищеские отношения. Они откровенно обменивались мнениями об авиационных новостях, перспективах летного дела.

— Вот оно, ошеломляющее третье измерение,— говорил Антонов.— Очень хорошо, что вы отважились летать на «Антее» и что до него освоили, облетали и испытали многие типы самолетов, от сверхзвуковых истребителей до транспортных машин. Летчик-испытатель должен безболезненно и легко пересаживаться с одного типа самолета на другой. Летчик-испытатель должен обладать способностью в нескольких фразах, кратко и емко охарактеризовать любой испытываемый им аппарат. Самолету и летчику надо как можно чаще летать. Самолет, чем он больше находится на земле, тем скорее стареет. В воздухе

он живет своей настоящей жизнью. Нечто подобное происходит и с летчиком... Самолет за свою жизнь должен сделать до тридцати тысяч посадок. Конечно, это большая нагрузка, но он и рассчитан по замыслу конструктора на долгую жизнь. А вот посадка посадке рознь. Она в первую очередь зависит от летчика, от его опыта, мастерства и состояния души. Если летчик не любит запаха бензина, если не различает красок неба, не умеет слушать тишину, переносить шум, он управлять самолетами не сможет...

В этой дружеской беседе Олег Константинович рассказал Марине Лаврентьевне, как создавался «Антей», сколько бессонных ночей созревал замысел и, как все новое, рождался в тяжелейших муках...

Авиационная промышленность самых передовых государств мира еще не строила подобных самолетов... Даже колеса главного шасси диаметром 1720 миллиметров делались впервые. Долго шли поиски решения схемы хвостового оперения «Антея».

Высокий киль с горизонтальным оперением наверху, рекомендованный аэродинамиками, использовать было нельзя, ибо это классическое оперение скрутило бы в воздухе самолет, как бумажный пакет.

— Как-то ночью, неожиданно проснувшись,— вспоминает Олег Константинович,— я мысленно представил себе двухкилевое хвостовое оперение. Однако я хорошо знал, «шайбы» на хвосте сильно снижают критическую скорость. И тогда мне пришла мысль: а что, если массу каждой «шайбы» передвинуть вперед и разместить впереди центра жесткости горизонтального оперения?

Создание самолета—это высшее инженерное искусство. И здесь, как в каждом творчестве, не обойтись без вдохновения, без душевного подъема. Но, чтобы вдохновение озарило тебя, надо много знать и многое уметь делать самому. Антонов сам прекрасный рисовальщик. В ту ночь он поднялся с постели и нарисовал хвостовое оперение, которое ему приснилось. Его ночному рисунку хвостового оперения суждено было вскоре воплотиться в металл, в важную часть конструкции самолета.

Только общих чертежей, без детализовочных, было создано столько, что если бы их разместить в фюзеляже самолета, то «Антей» грузоподъемностью 240 тонн не смог бы поднять этот груз.

На «Анtee» установлено 27 мировых и 50 всесоюзных рекордов! За разработку и создание Ан-22 в 1974 году многим специалистам КБ была присуждена Ленинская премия.

Во время одной из бесед с О.К. Антоновым Марина Лаврентьевна рассказала ему, что она много летала, выполняя раз-

личные задания по испытанию Ан-24, Ан-26, Ан-30. Общее их достоинство — они просты в эксплуатации.

Жизнь показала, что высокая рентабельность Ан-24 и возможность посадки на безаэродромные площадки снискали этому самолету особое уважение летчиков. Не меньшим успехом у летного состава пользуются и такие самолеты, как Ли-2, Ил-14.

Как технолог по сварке Марина Лаврентьевна подчеркнула в беседе с Антоновым, что ни в одном самолете, строящемся у нас и за рубежом, не была так широко применена сварка, несмотря на то что алюминиевые сплавы очень неохотно поддаются этой операции.

О самолете Ан-24 всемирно известный авиаконструктор А. Н. Туполев сказал, что этот самолет — образец мирового самолетостроения для машин подобного класса. Он эксплуатируется у нас почти на половине всех воздушных линий и в двадцати трех зарубежных странах, благодаря высоким летно-техническим данным и рентабельности.

И все же самым любимым детищем, по мнению М. Л. Попович, у Антонова является Ан-28. О нем он говорит, как о живом существе. Может, потому, что в этом самолете на редкость удачно соединились наиболее ценные летные характеристики планеров и все новейшие достижения в авиационной науке и технике, в электронике и радиотехнике.

Беседуя с Антоновым, Марина Лаврентьевна поинтересовалась: над чем он работает? Какие проблемы самолетостроения его волнуют в настоящем? Как он относится к искусству?

Олег Константинович Антонов — одержимый человек. Он полон жизненных сил и энергии, его обуревают новые и новые идеи и замыслы...

Антонов не пропускает ни одного симпозиума или совещания, где обсуждаются новые проблемные вопросы самолетостроения.

От сложных кибернетических устройств и машин до понимания современного искусства — все находит отклик в сердце Олега Константиновича.

Антонов считает, что искусство должно отражать борьбу, тревогу, любовь человека, а не фотографировать моменты из жизни. Современное искусство должно развивать в человеке его эмоциональную глубину, добрые чувства. Оно обязано настраивать человеческую психику на самые сложные впечатления, возвышать человека...

Антонов сам пишет картины и умеет ценить произведения искусства.

М. Л. Попович была приглашена и побывала в гостях у Генерального конструктора...

Она познакомилась с женой Антонова — Эльвирой Павловной и двумя детьми. Жена — по профессии кибернетик. Пока шла подготовка к обеду, Олег Константинович познакомил Попович с домом. На стенах картины...

— Это мое увлечение в юности, — говорит и показывает хозяин. Картины контрастные, яркие. Они изображают бездонную голубизну неба, сказочные хороводы облаков. На фоне облаков распростер крылья планер.

У этой картины Марина Лаврентьевна стоит особенно долго. Она напоминает ей о торжественной и беспокойной воздушной стихии. Хозяин понял ее заинтересованность и прокомментировал. Картину эту он пишет уже долгие годы, добавляя к ней все новые и новые мазки после каждого очередного полета. А летать ему приходится довольно часто, ибо в полетах он проверяет все конструктивные новшества, которые вносит в свои самолеты.

В квартире у Антоновых очень все просто, много света, уютно. Необычен камин. Он расписан по-современному красочно.

Необычен и рабочий стол конструктора. Предусмотрены всевозможные конструкторские варианты работ. На нем сдвижной кульман-доска. Тут же неподалеку стоит мольберт с красками и карандашами. На стене полка с любимыми книгами.

...И вот Марина Лаврентьевна по истечении срока командировки пришла снова в КБ. Через час с небольшим ей предстоит лететь в Москву. Расставаться с хорошими товарищами, добрыми друзьями всегда грустно.

В конструкторском бюро, где работает Олег Константинович, в каждом отделе свой рабочий ритм и настрой, как заметила Попович. Антонов не подгоняет и не торопит коллектив. Он никогда не повышает голоса при разговоре и как-то по-особому, незаметно может помочь каждому, если это необходимо. Он обладает удивительным даром убеждения, не проявляя при этом никакого давления на собеседника.

Сам Генеральный конструктор на работе всегда в хорошем настроении, приветлив. И серьезно утверждает, что молодость — это не мера времени арифметически прожитых лет, а мера душевного потенциала. И, глядя на него, убеждаешься, что это действительно так...

Многосторонне талантливый человек, обладающий инженерной смекалкой изобретателя и высочайшим чувством то-

варищества и коллективизма, беспредельно влюбленный в авиацию и сам мужественный планерист, летчик, он умеет зажечь идеей и повести за собой людей. И при всей своей многосторонней и ответственной занятости он непременно находит время для семьи, отдыха и любимого им спорта... Он и сам затрудняется ответить, когда к нему пришло увлечение теннисом и сколько лет он не расстается с теннисной ракеткой.

На торжественном собрании, посвященном 70-летию О. К. Антонова, Генеральный конструктор Г. В. Новожилов очень образно и точно сказал об Олеге Константиновиче: он конструктор сродни композитору-песеннику. Песня должна быть обязательно частичкой сердца композитора, и тогда к песне приходит удача, она обретает крылья...

Много трудностей подстерегало создателей «Антея». Все проблемы с постройкой самолета возникли и решались впервые: от широкофюзеляжной кабины до шасси.

Антонов организовывал, настраивал сложный коллектив инженеров, техников, рабочих на постройку и выпуск самолета, решая при этом многочисленные задачи — технологические, экономические и хозяйственные — одновременно, при этом руководил и испытательными полетами.

«Антея» строила вся страна, десятки заводов, различных предприятий, участвовали сотни учреждений и институтов.

О каждом испытательном полете докладывали Антонову, а, кроме того, во многих он участвовал сам.

...И вот наконец-то первый взлет «Антея». Весь многотысячный коллектив антоновского КБ собрался на испытательном аэродроме. Люди стояли плотными рядами вдоль взлетной полосы. Всех их радовало, они гордились своей сопричастностью к созданию «Антея». От радости бросали в воздух головные уборы, у многих в руках были букеты цветов, праздничные флажки.

Самолет мощным гулом винтов потряс воздух аэродрома и пошел на посадку. Он пролетел впервые как новый летательный аппарат всего около 50 километров.

В одной из товарищеских бесед Марина Лаврентьевна Попович спросила летчика, впервые поднявшего «Антея» в небо: что ощутил он при первом взлете? И он ответил ей: «А что может чувствовать человек, в левой руке которого появилась сила в шестьдесят тысяч лошадиных сил, а в правой — вдохновенный порыв многих тысяч горячих сердец?» Да, действительно. Такое надо испытать самому, и просто невозможно передать те чувства, которые испытывал экипаж, впервые поднявшийся на «Антее» в воздух...

Морозное, туманное утро 19 февраля 1972 года... Вновь испытательный полет на «Анtee». Огромная серая птица с четырьмя могучими моторами. Крылья словно бы прогнулись под их тяжестью — нависли дугой над бетонкой. Здесь же, неподалеку от трапа, командир экипажа самолета-гиганта Марина Попович. В самолет загружено 50 тонн, но для «Антея» это не предел. Он может взять на борт груз в два раза больший. В эти предполетные минуты мне удалось коротко побеседовать с командиром корабля.

— Задание сложное,— говорит Марина Лаврентьевна.— Экипаж ожидает напряженная работа. Нам предстоит совершить испытательный полет на расстояние две тысячи километров по заданному маршруту, строго выдерживая курс и высоту полета.

Экипаж занял рабочие места. Марина Попович запросила у руководителя полетов разрешение на взлет. Взревели четыре мощных двигателя, и их громоподобный гул потряс окрестности. Я невольно вспомнил одну из наших бесед с Мариной Лаврентьевной об «Анtee». Тогда она сказала с улыбкой:

— Наш «малыш» не страдает отсутствием аппетита. Довольно-таки прожорлив. В час съедает... до восьми тонн топлива. А при разворотах и кренах летчик, пилотирующий этот самолет, должен обладать поистине геркулесовой силой: на рули действует нагрузка до семи тонн. Правда, эту нагрузку снижают специальные приспособления — бустеры. Но все же при крене летчик выжимает штурвал с силой до тридцати килограммов. А чтобы создать угол скольжения, надо надавить на педаль с силой до 50 килограммов.

Ну как тут было не удивиться?.. Откуда берется такая сила у этой с виду обычной женщины?

Через три с половиной часа крылатый гигант могучим гулом моторов возвестил о своем возвращении, заглушив на аэродроме все звуки. И вот уже от самолета идет в растегнутых шлемофонах и летных комбинезонах экипаж легендарного «Антея»: летчик 1-го класса Анатолий Тимофеев, штурман Александр Ядрышников, инженеры Николай Жуковский и Виктор Слепенков, бортовой техник Николай Максимов, бортрадист Рюрик Пашков, бортмеханик Владислав Мартынюк. В этой группе авиаторов, живо обменивающихся впечатлениями о полете, как-то не сразу заметишь Марину Попович. А вот и она, со счастливой улыбкой на лице, женственная, красивая... С членами экипажа спортивный комиссар Федерации авиационного спорта СССР, мастер спорта Виктор Абрамычев. У всех на лицах улыбки радости. Полет на рекорд, а точнее, летно-испытательное задание, был выполнен успешно.

Этот полет был записан в таблицу мировых авиационных

достижений как рекордный полет со скоростью 580 километров в час по замкнутому маршруту протяженностью 2000 километров с грузом 50 тонн.

А через день тот же экипаж на том же «Анtee» установил еще пять мировых рекордов. Для этого потребовалось два часа десять минут. Командир корабля Марина Попович рапортовала:

— На тысячекилометровом маршруте показана средняя скорость свыше 800 километров в час!

...В этот зимний день кабина «Антея» благоухала. Марина не могла понять: «Откуда запах цветов?» Лишь после полета, переодеваясь, она поняла, в чем дело: оказывается, подруга Валя Неминущая незаметно положила в нагрудный карман летной куртки веточку мимозы... На счастье!

Да, всю свою сознательную жизнь Марина стремилась к этому счастью. И достигла его. Установила за два дня со своим экипажем десять мировых рекордов! Теперь уже их на ее счету было тринадцать. Как говорится, чертова дюжина. Три тысячи часов, проведенных в воздухе, или, если перевести на календарный счет, четыре месяца жизни... Это почти за двадцать пять лет летной службы. Немалый итог...

Возможно, именно в дни установления рекордов и родились ее стихи об «Анtee».

В век двадцатый зримо и реально
Взвихрил ты моторов грозный гром...
Воплощенный в песенном металле,
Стал «Антей» крылатым кораблем!
И сегодня, труженик воздушный,
Ты на плечи крепкие свои
Многотонный груз берешь послушно,
Чтоб нести его на край Земли.
Созданный людьми, а не богами,
Ты не посрамил свой древний род:
Хоть ты верно дружишь с небесами,—
Силу все ж тебе Земля дает.

3

Испытательные полеты, полеты на установление рекордов — это была, если так можно выразиться, «небесная» жизнь Марины. А большую часть ее она, как и все люди, жила на земле, и ее окружали по-прежнему семейные и домашние заботы, как всегда, она продолжала учиться. К новому, 1972 году ею была написана кандидатская диссертация. Потом ее изучали и критически анализировали компетентные специалисты. Ей предстояло держать экзамен на право занимать определенное место в технической науке...

Спустя два дня после того, как Марина установила десять

мировых рекордов, 23 февраля, она получила из Ленинграда письмо от своего научного руководителя профессора А. П. Мельникова.

«Уважаемая Марина Лаврентьевна!

Я просмотрел Ваши две главы (1-ю и 2-ю) и автореферат. Замечания даю кратко на полях рукописи...»

Далее идут конкретные оценки и рекомендации: над чем предстоит еще поработать и какую использовать литературу. В конце письма приписка: «Я сказал т. Романенко, что вполне понимаю, как Вам трудно одновременно работать над диссертацией и выполнять полеты, связанные с Вашей основной работой... Узнал вчера из газет о поставленных Вами рекордах на Ан-22. Очень рад за Вас и за нашу авиацию. Вы героическая, отчаянная женщина! Поздравляю Вашего супруга и всю Вашу семью».

В те декабрьские дни 1972 года она приехала в Ленинград в Академию Гражданской авиации, чтобы завершить работу над научным рефератом. Темой своей диссертации Марина выбрала сложную теоретическую проблему: «Управление ламинарным обтеканием крыла и хвостового оперения». Впрочем, тема эта ей хорошо знакома. Она была темой ее диплома в академии, который Марина защитила на отлично.

Комната в гостинице, где жила Марина, стала ее своеобразным рабочим кабинетом. Когда мы с товарищами-ленинградцами однажды зашли к ней на минутку, то поняли, что нам грех отвлекать Марину от науки.

Небольшой столик завален технической литературой, на уголке его — стопка исписанных листков. И повсюду: на полу, диване, тумбочке лежали листы диссертации.

Марина извинилась за беспорядок в комнате, освободила диван и предложила нам присесть. Но мы хорошо понимали, что наш визит был некстати, и вскоре распрощались, до встречи на защите в академии.

4

Редко в каком из городов, где жила, училась или служила М. Л. Попович, не считают ее своей землячкой. И в каждом из них у нее много друзей, товарищей, знакомых и просто поклонников ее летного таланта.

И Ленинград не является исключением... Там она готовилась и защищала диссертацию.

Среди друзей-ленинградцев у нее есть прежде всего друзья по профессии и интересам — летчики, авиационные инженеры, а также писатели, ученые, актеры — люди творческих профессий. Но большинство все же просто жителей города — ленин-

градцев, с кем она встречалась в самых различных аудиториях: от Дворца пионеров до заводских цехов и студенческих общежитий.

В самые напряженные дни подготовки к защите Марина Лаврентьевна, несмотря на плотный график, все же находила часок для встречи с теми, кто ее хотел видеть.

Ленинградский Дом офицеров имени С. М. Кирова проводил устный журнал «Работница». Выступали писатели, артисты, художники-модельеры, работники газет и журналов, жены офицеров.

Ведущая устный журнал обратилась к Попович:

— Марина Лаврентьевна, скажите, пожалуйста, хотя бы несколько слов...

Она поднялась, прошла к трибуне, с улыбкой оглядела зал.

— Несколько слов не потребуют и минуты... Постараюсь соблюдать строго регламент выступлений. Мне всегда доставляет удовольствие общение с людьми, а сейчас я чувствую особую свою обязанность... Неподалеку от Дома офицеров находится Академия Гражданской авиации, где я несколько лет тому назад училась. Сюда я приехала защищать диссертацию. Мне, как женщине, приятно, что о нас не забывают, приятно, что мы имеем такой массовый популярный журнал, как «Работница». Мне тоже приходилось творчески сотрудничать с журналом еще в юности. Я написала стихи о деревне, а точнее, о трактористках, где призывала девушек овладеть трактором. Так с легкой руки редакции и вошла в поэзию...

На этой встрече М. Л. Попович рассказала о своем сложном испытательном полете на высоту 25 километров и других испытаниях, которые особенно ей дороги своими результатами. Но большую часть своего выступления она все же посвятила своим учителям-летчикам и летчикам — друзьям по службе.

Ей, как и всегда на встречах, было задано очень много вопросов. Один из вопросов касался летчиц Запада. Она ответила:

— На Западе есть хорошие, перспективные летчицы. В их числе американка Жакелина Кокран. Она выполняла рекордный полет на высоте 12 километров, неожиданно произошла разгерметизация костюма. И хотя она осталась жива, ей пришлось перенести тяжелую операцию.

Но есть там женщины — любительницы авиации, рассчитывающие использовать ее достижения для сенсации и бизнеса. Одна миллионерша, например, в возрасте за 80 лет готовилась лететь вокруг света на одноместном самолете.

В заключение встречи М. Л. Попович прочла свое стихотворение «Небо Родины».

Нам, летчикам, особенно
Знакомо небо Родины:
Большое небо над родной страной —
Просторное и чистое,
На зорьке золотистое,
Зовущее своей голубизной.
Оно бывает звездное,
Оно бывает грозное,
И вспыхивают молнии вдали.
А мы летим над тучами,
Над грозами гремучими
Ведем свои стальные корабли.
Зовемся мы пилотами,
Здесь, в небе, мы работаем.
А если враг пойдет на нас войной,—
Взлетим мы грозной силою
За нашу землю милую,
Чтоб чистым было небо над страной.

...Защита диссертации состоялась в 1973 году, в конце января.

На защите Марина держалась уверенно, обстоятельно отвечала на многочисленные теоретические вопросы. А их было более двух десятков.

Ученый совет Академии Гражданской авиации высоко оценил научную работу молодого ученого, летчика-испытателя. Ее научный труд открывал новые перспективы в конструировании самолетов и позволял увеличить их скорость и дальность полета.

Друзья, присутствовавшие на защите в академии, тепло и сердечно поздравляли Марину с присуждением ей ученой степени кандидата технических наук. Но для нее и новая ступенька в жизни не была вершиной. У Марины зрели новые, еще более дерзкие планы...

Странички из дневника М. Л. Попович:

«14 февраля 1973 г. За дневник не бралась вечность... 24 января защитила диссертацию. Был задан мне 21 вопрос, плюс надо было ответить на 4 реплики.

Удовлетворение от защиты полное. Отношение к защите было доброжелательным. Приезжала профессор Стражева. Выступала резко. Итак, великая гора с плеч долой... Состояние «выпотрошенности». Ничего не хочется делать. Пошла в театр. Смотрела «Варшавскую мелодию». Упрощенчество... Хочу послушать оперу. Читаю все подряд»

«1 марта 1973 г. Первый день весны... Предстоит летать на определенные поправки к скорости. Летаю на «Антее». Приближается 8 марта. Терзают с просьбами выступить. Приглашают во многие организации».

«4 сентября 1973 г. Все лето (июнь — июль) лечилась в Ессентуках. После защиты болела. С 9 августа снова летаю. Трудно бывать по 10 часов в воздухе. Собираюсь в полет на Камчатку... Земля велика... По окружности 40000 километров. Ну что ж, одну треть пролетим, посмотрим...»

Сколько раз уже случалось так в жизни, что в ее способностях сомневались, ей не доверяли и делали все, казалось бы, законно, по праву начальников и морально вполне дозволенное в отношениях между людьми, чтобы заставить отказаться от заветной мечты стать военным летчиком, отказаться от желания летать на новых типах самолетов или испытывать их. И все же в явном и тайном единоборстве характеров неизменно побеждала она.

У меня нередко возникал вопрос: может быть, четверть века, проведенных Мариной Попович в полетах, тринадцать установленных мировых рекордов, более двадцати испытательных полетов притупили в ней некогда знакомое чувство страха? Может, ей привычно и несложно подавлять свои переживания? А возможно, у нее за долгие годы выработался иммунитет к опасности в полетах, которые она совершает, и ее не посещают теперь никакие волнения? И я решил проверить свои предположения и попросил рассказать, как она ожидала второе возвращение мужа из космоса.

Я беседовал с ней неделю спустя после окончания космического полета Павла Романовича Поповича и сохраняю дневниковую последовательность беседы для читателей.

— Мне и старшей дочери Наташе, — рассказывала Марина Лаврентьевна, — разрешили присутствовать в центре управления полетом (сокращенно — ЦУП). Его называют еще электронным мозгом полета.

3 июля. Мы приехали в ЦУП. В 19.00 была объявлена двухчасовая готовность к полету «Союза-14». С той секунды два часа я находилась в непрерывном нервном напряжении, будто бы предстояло лететь не мужу, а мне самой. А полет поминутно откладывался по неизвестным причинам.

Заместитель начальника ЦУП, желая меня отвлечь, шутил: «Вот он, наш курорт, Марина Лаврентьевна, настоящий дом отдыха с первозданной тишиной космической».

Но ей было не до шуток... Она смотрела ему в глаза и пыталась найти ответ: «Как стартует муж в космос?» Смотрела, волновалась и не находила ответа. Она получила его только через два часа.

В зале объявили: «Готовность 30 минут». У нее учащенно бьется сердце, волнение нарастает. Она слышит четкий доклад командира корабля Павла Поповича:

— Экипаж занял исходное положение.

И тут же ее обжигает мысль: «А вдруг?.. А вдруг что-то откажет? Нет! Не может этого быть!»

Истекают последние минуты. Объявлено:

— Готовность десять минут!

Отвод ферм обслуживания. Фермы отведены.

— Ключ на старт!..

Это значит до старта пять минут. Нервы напряжены до предела.

— В этот момент,— говорит она,— сердце замирает, во рту появляется горький привкус. Отчего, не пойму. Губы невольно шепчут: «Паша, Пашенька!» Диктор сообщил громко о пульсе космонавтов: у командира — 64, у бортинженера — 92. «Ай да Паша! Молодец!» Подсчитываю свой пульс — 110. Дочь Наташа сидела бледная, нервно потирала руки. Она не отрывала взгляда от светового табло в зале. А на нем истекали последние секунды... Одна секунда... Слышу команды: «Есть зажигание!»... «Подъем!» В этот момент,— говорит она,— мне хотелось втиснуться в кресло. Кружится голова, чуть подташнивает. Вздох облегчения зашелестел по залу.

Первый этап полета «Союза-14» — старт — прошел нормально.

К Марине Лаврентьевне подошел руководитель полета Геннадий Павлович и поздравил ее с благополучным стартом мужа.

— Не помню, что я отвечала ему, только вижу вокруг себя счастливые лица, а у самой начинает болеть все тело. Ноги, как ватные, подгибаются, боль пронизывает голову и плечи. Тру виски, затылок. Кто-то протягивает мне таблетку спазмалгина.

— Марина Лаврентьевна, а Вам удалось говорить перед стартом с Павлом Романовичем? — поинтересовался я.

— Да, он звонил с космодрома домой... Первое, о чем он спросил, отправила ли письмо в Киев. Пашу попросил один человек помочь ему в трудную минуту жизни... Потом спрашивал о том, как готовится дочь к экзаменам в институт, летаю ли я, как настроение и чем занята младшая дочь Оксанка. И еще вопрос с иронией: «Как первый класс, помогает в полетах?» Накануне я получила звание летчика первого класса.

— А во второй день полета, 4 июля, где Вы были?

— Была в Центре управления полетом. Мне поведали, что произошло за сутки с экипажем «Союза-14». «Ну прямо титановый сплав, а не ребята,— говорили мне уважительно об экипаже.— Четкая, умелая работа, строго по заданию, выдержка, спокойствие, будто они не в полете, а на тренировке на земле...»

Марина рассказывала о бессонных ночах и многих днях тренировок, что провели космонавты, а также об их дублерах.

— Бывало, так переутомлялся Паша, что домой — дом рядом, только выйди за проходную, сотня метров — дойти сил уже нет. И оставался отдыхать в гостинице. В последние предполетные дни звонил почти каждый вечер: «Ну, мать, докладываю. По комплексной тренировке пятерка. И минус один килограмм веса в свою пользу». И так вот за несколько дней до старта...

— Вы, Марина Лаврентьевна, присутствовали при тренировке экипажа в стыковке космического корабля со станцией «Салют»? Расскажите, пожалуйста, об этом эксперименте.

— Да, это чрезвычайно сложное и трудное упражнение. Но оно хорошо подготовило экипаж «Союза-14» к стыковке в космосе. Специалисты мне рассказывали, что «Союз-14» имеет задачу догнать «Салют-3». По времени полета их разделяло, по космическим масштабам, незначительное расстояние — более трех тысяч километров. Световое табло в ЦУП постоянно оповещало о местонахождении корабля и станции. Вот между ними осталось 300—200 метров, идут, как говорят, впритирку, рядом. Павел докладывает: «Вижу красавицу! — это он об орбитальной станции. — Идем на сближение, наблюдаем габаритные огни!»

И вскоре я услышала:

— «Аргон», я «Беркут-1», на борту порядок, все операции по стыковке прошли успешно!

После разрешения Центра космонавты перешли в орбитальную станцию, включили свет и начали распаковывать свой космический багаж. Все это чем-то похоже на то, что делают земляне, когда переезжают на новую квартиру.

На рассвете Марина Попович приехала домой из БЦУП с мыслью: «Счастливого вам полета, родные «Беркуты»!» Она попыталась лечь спать, но сон, как говорят, не шел. Вторые, третьи сутки... Она не могла уснуть...

Наступило 5 июля 1974 года. Третий день полета орбитальной станции «Салют-3». Нескончаемым потоком со всех уголков Советского Союза, из-за границы идут телеграммы, письма, поздравительные открытки, и не прекращает звонить телефон. Сколько же друзей у «Беркутов»? Миллионы...

— Марина Лаврентьевна, — спрашиваю я, перебирая корреспонденцию, перечитывая некоторые из писем, — не могли бы Вы припомнить какой-либо памятный случай, связанный с прошлым полетом Павла Романовича?

— Да, много трогательных случаев соучастия и искреннего

дружелюбия. Вспоминается один из них. Во время полета Павла и Андриана Николаева в 1962 году в семье Абела Сиченавы, в Тбилиси, родились близнецы-мальчишки. Абел и его жена Лаура называли их именами космонавтов. Мы подружились семьями, встречаемся ежегодно, переписываемся. Но вот что удивляет: близнецы характерами на редкость похожи на своих космических тезок. Павел Сиченава — энергичный, веселый и любит петь, а Андриан — немногословный и удивительно спокойный.

В тот же день, 5 июля, состоялся телерепортаж...

— Ждала с нетерпением этой минуты,— говорит Марина,— не могла найти себе места, все валилось из рук.— И вот на экране появились дорогие лица. Всматриваюсь пристально и улавливаю едва заметные нотки тревоги в голосе Паши. Что там с ними? Увидела их, расстроилась, а почему, и сама не знаю. Подхожу к окну, смотрю в темное небо. Оно безмолвно. И невольно становится жутковато и тревожно на душе...

— И на следующий день, 6 июля, Вы снова были в Центре управления полетом?

— А как же! И я, и Наташа. Чувствовала себя отвратительно. Я просто обессилела без сна, и таблетки не помогали, и есть не могу, ну как больная, и все во мне болит.

— С чем же связаны были ваши дальнейшие тревоги? Сообщения тех дней говорили о том, что у космонавтов все благополучно. И все идет по программе...

— Да, вы правы, с ними было все благополучно, и все шло по программе. Но после телерепортажа на меня невольно нахлынули размышления, появилась некоторая тревога. Я сопоставляла, вспоминала: а как же было в первом полете Паши? И, посмотрев телерепортаж, я все поняла: организм космонавтов начал бунтовать и бороться с невесомостью. Невесомость пока является одним из главных врагов космонавтов. В малых дозах она приятно ощущается, и каждый летчик ее испытывает во время пилотажа. А вот продолжительная невесомость... Она способствует вымыванию из костей кальция, обезвоживанию организма. При этом явления ослабевают мышцы ног, рук, всего тела, и особенно сердца. Добавляются к тому и другие неприятные ощущения.

— И какие новости вы узнали 6 июля во время полета орбитальной станции?

— Я была в Центре управления у пульта связи в 22.15. Слышала бодрый голос Павла. Он передавал какую-то техническую информацию и отчитывался о проделанной работе в космосе. Его звонкий, уверенный голос придал мне некоторое спокойствие. Решила попроситься в полет на другой день на службе.

— Вам не удалось самой участвовать в космическом разговоре с мужем?

— К сожалению, нет. У них каждая секунда на строгом учете. И все же в конце связи с Землей он передал привет всем друзьям и спросил: «Как дочь, сдала экзамены в институт?» То, что там, в космосе, выполняя такое сложное задание, он не забыл наши земные семейные заботы и тревоги, было очень приятно.

Далеко за полночь мы пожелали космонавтам спокойной ночи и сами отправились на отдых. Но и в эту ночь, признаться, мне не спалось.

В это же время Марина Лаврентьевна летала, выполняла обычные свои служебные обязанности. И домашние заботы оставались неизменные, обычные. Но, конечно, все мысли ее были там, в космосе, вся она была в ожидании и вечерами не отходила от телевизора...

А Павел Романович Попович продолжал со своим напарником полет в космосе. 10 июля 1974 года исполнилась неделя, как отважные «Беркуты» бороздили необъятные просторы космоса. Вечером в 21.40 Марина Лаврентьевна снова была на БЦУП. Она слушала, как «Беркутов» поздравляли с недельным полетом. В ответ они поздравили друзей, поблагодарили руководителей полета, и вдруг — неожиданный вопрос:

— Скажите, а как идут дела у киевского «Динамо»?

...257 витков вокруг Земли совершили космонавты. На карте в Центре управления полетами висела «космическая» карта. Марина Лаврентьевна пристально смотрела на нее. Будто паутиной, окутали земной шар маршруты космических траекторий.

Марина покидала БЦУП, удивляясь и восхищаясь... В Центре управления работали круглосуточно, слаженно, четко и точно. Прошло больше двух недель, как космонавты живут и работают в своей космической квартире — орбитальной станции «Салют-3».

— Почти ежедневно после полетов я бывала на БЦУП, — говорит Марина Лаврентьевна. — Слушала голос Павла, и гнетущая усталость проходила, но чувство тревоги почему-то не покидало меня, как и прежде. Голос Павла добрый, но усталость его я улавливаю по малейшим интонациям.

Шли последние дни полета. Съезжались в наш дом родные. Все они ждут не дождутся, как и я, встречи с Павлом. А каково им, «Беркутам»! Тут уж ни с какими земными нашими переживаниями не сравнить...

Уезжаю поздно из БЦУП домой и ничего не ощущаю, кроме пустоты в сердце и пересохшего горла. Шофер пытался меня отвлечь. Он что-то рассказывал, но я ничего не поняла...

Я искала в темном небе родную мне звезду — «Союз-14».

Наступило 19 июля 1974 года... Больше двух недель находилась в полете орбитальная станция «Салют-3» с экипажем «Союза-14» — Павлом Поповичем и Юрием Артюхиным. Герои космоса выполнили сложное задание, полностью справились с запланированной для них программой. 19 июля началось снижение. Марина Лаврентьевна в тот момент была в Центре управления полетом.

Непрерывно идут доклады:

— Объект наблюдаем!..

В зале слышны сигналы азбуки Морзе. Это снижающийся корабль пеленгуется наземными средствами.

Объект прошел первый рубеж, второй, а затем и третий... Это значит, что до точки приземления остается всего 1500 километров. Связь с экипажем ведется с перебоями. Меняются цифры на табло, чередуется информация. Все идет, как обычно. Но у Марины появляется щемяще-тревожное чувство беспокойства за Павла и его товарища. Оно захватывает ее всю без остатка, и холодная дрожь проходит по телу электрическим током. Марина с силой сжимает пальцы в кулак. Так бывает в трудные минуты полета: она сжимает штурвал, когда не повинуетса ей самолет. И, пересиливая себя, старается отвлечься. Ей вспоминается детство военных лет в Сибири...

Ранней осенью идет она утром в школу. На траве, будто сахарная пудра, иней, кое-где на лужиках ледок. До школы пять километров. Идет босиком... Земля еще не замерзла, но покрытая инеем трава обжигает ноги. Ступни привыкают, не ощущается холод, но пальцы мерзнут и немеют. Сколько уже прошло лет, а ей нет-нет да и снова приснится тот большой овраг... Он начинается за селом Пушкаревка и тянется почти на всем пути до школы в деревне Варламово. Марина пробегала овраг и сразу чувствовала — наверху и земля, и воздух были теплее, и на душе радостнее...

Мысли ее прервали команды и доклады... Началось управляемое снижение спускаемого аппарата корабля «Союз-14».

— Объект на трассе. Он и прошел пятый рубеж. Осталось 500 километров до точки приземления.

И снова доклад: «Связи нет!» Марина почувствовала, будто проваливается и летит в бездну. Она невольно закрыла глаза. «Связи нет!» Вскоре сообщили: «Зависание!» Это означало, что по команде бортовых датчиков корабля раскрылся парашют. Поступательная скорость специального аппарата — ноль, а вертикальная — всего несколько метров в секунду.

— Объект видим визуально, — доложили поисковые группы. — Но с экипажем по-прежнему связи нет.

А сердце подсказывало в те минуты Марине: «С Павлом и его товарищем все нормально!»

Марина в эти моменты находилась в каком-то полуобморочном состоянии. Пальцы рук онемели, а ноги свело, будто судорогой.

Она смотрела на аккуратно подстриженный затылок руководителя полетов. Он непрерывно отдавал какие-то распоряжения, кого-то запрашивал по ГТС (громкоговорящей связи), отвечал сам.

Рабочий зал ЦУП окутан таинственной голубоватой дымкой. В ней просматриваются силуэты работающих за столами людей. Электронное табло в эти минуты ожидания расплывалось перед глазами Марины в светлое пятно. И она поняла: связь с экипажем налажена. И тут же словно издалека услышала:

— Объект снижается на ровную поверхность. Высота 800 метров. Снижение устойчивое. Самочувствие «Беркутов» отличное!

Сработала система мягкой посадки. Это означало, что при приземлении включились двигатели и спуск корабля затормозился. Теперь и вертикальная скорость его стала равна нулю. Спускаемый аппарат корабля «Союз-14» приземлился.

Марина увидела, как встал руководитель полета. Весь зал зашумел, и голоса людей слились в радостный гул. Потом вдруг внезапно наступила тишина. На экранах телевизоров появились лица Павла Романовича и Юрия Петровича в космическом снаряжении, потом на рыбалке, потом на море, дома...

Руководитель полета Геннадий Павлович поздравлял всех, кто готовил и обеспечивал полет.

— Люк открыт, космонавты на земле! Самочувствие их отличное!— сообщили по ГТС...

Дальнейших передач уже никто не слушал. Всех захлестнула волна радости от вести о новой победе в космосе. Руководитель полета сказал:

— Улыбка Павла Романовича из космоса облегчала нашу жизнь на Земле... Особенно в трудные минуты наших тревог, размышлений и ожиданий.

...Марину попросили сказать несколько слов присутствующим в зале ЦУП. В эту минуту она почувствовала, как тугий комок подступил к горлу. Мелькнула мысль: «Только бы не расплакаться, не разрыдаться от нахлынувших чувств». Ее переполняло счастье — муж благополучно возвратился на родную Землю.

Но слезы, вопреки ее усилиям, сдержать не удалось. Они

текли и текли по загорелым щекам теплыми ручейками. Она говорила торопливо, сбивчиво, будто бы опасалась, что кто-то может помешать ей сказать все, что она думала в эти радостные для нее минуты.

Открыли все окна, затянутые шторами, и в зал хлынул золотой поток солнечных лучей.

20 июля в Звездном городке был праздник. Чествовали Павла Поповича и Юрия Артюхина. Еще с ночи на домах городка были вывешены красные флаги и праздничные гирлянды радужных огней.

Марина Лаврентьевна вышла из дома, и ее охватило радостное настроение пробуждающегося дня. Люди торопятся к Дому космонавтов. И ей хочется влиться в веселый людской поток. Весь Звездный в торжественном сборе. Автомашин — легковые и автобусы — выстроились колонной. Скоро длинная колонна автомашин отправится для встречи героев космоса на аэродром. Все родные семьи Поповичей собрались у подъезда дома. Мать Марины Ксения Логиновна и отец Лаврентий Федосович заняты младшей внучкой Оксаной. Приехал с Украины «бацько» Павла Романовича, крепко сбитый дедусь с усами запорожского казака. Он поглаживал усы и разговаривал со старшей внучкой Наташей. Подана команда: «По машинам!» Торжественный кортеж отправился на аэродром. Вскоре на взлетно-посадочную полосу подрулил Ил-18 с героями-космонавтами на борту. Открылась дверь, и на ступеньках трапа появились долгожданные космические путешественники. Марина почувствовала, как замерло сердце. «Наконец-то он, не «телевизионный», а реальный, родной и близкий, на Земле». Ей показалось, что Павел отыскал ее глазами в толпе встречавших, кивнул головой и улыбнулся. Космические братья шли по ковровой дорожке, приближаясь к председателю государственной комиссии. Полковник Попович отдал рапорт о выполнении задания.

...Звездный городок встретил героев теплым, солнечным светом. Утро воскресного дня. По традиции, все отправились к памятнику первопроходцу космоса Юрию Гагарину. У подножия ложатся букеты цветов от тех, с кем он начинал подготовку к полету в космос. На него, самого первого посланца Земли, устремлены сейчас все взоры жителей городка.

Открылся митинг. Говорили руководители полета, конструкторы и друзья.

От космонавтов выступает обычно тот, кому выпала честь принять космическую эстафету и нести ее дальше...

Марина слушала внимательно выступления и не заметила, как Павел очутился рядом и шепнул ей на ухо:

— Нравится тебе подарок к твоему дню рождения?

Она забыла. Сегодня — 20 июля... Тревожные дни полета мужа заставили ее позабыть о многом. И если она о чем иногда тосковала — это о небе. (Командир запретил ей летать последнюю неделю.)

...А уже на следующий день, 21 июля, Марина не могла оставаться дома и поехала на службу. Она торопливо идет к своему красавцу самолету. Одинокая серебристая птица терпеливо ожидает свою хозяйку. Все в Марине наполнено радостью: «Наконец-то я опять на родном аэродроме с его бездонным небом, ни с чем не сравнимыми запахами трав, полевых цветов и особой мелодией звуков».

...Шел тридцатый год, как Марина Лаврентьевна Попович работала в небе. Шестнадцатый год она испытывала самолеты. Однако подсознательно предчувствовала — приближался день и час, когда она должна будет покинуть кабину самолета.

Пришла пора и для нее передать эстафету в небе новому летному поколению. Это произошло летом 1977 года. Но до меня доходили слухи о ее давней мечте — создать женский экипаж. Нет, это не было фантазией Марины... Ее многолетний опыт, настоящий характер не вызывали сомнений в решительности достигнуть заветной цели. Вопреки неверию даже близко знавших ее, ей удалось достичь, казалось бы, невозможного... Ее прославленная летная биография была уже историей. Пять лет она не летала. И все же Марина Лаврентьевна подобрала надежных подруг, увлеченных ее мечтой. В женский экипаж, созданный в феврале 1982 года, вошли известные летчицы: Галина Корчуганова, Людмила Петраш и инженер Алла Стрельникова. Экипаж не только установил новый мировой рекорд, но и провел новые испытательные работы на турбовинтовом самолете Ан-24.

Не прошло и полугода после того полета, как позвонил Марине Лаврентьевне из Киева Генеральный конструктор Ан-24 Олег Константинович Антонов и предложил на том же самолете совершить полет на новый рекорд.

Женский экипаж, руководимый М. Л. Попович, осуществил этот полет успешно. На самолете Ан-24 они достигли небывалой для машины этого класса высоты — 11 200 метров. При этом каждый вираж выполнялся с креном 60 градусов, что доступно лишь истребителю.

Заменательно и другое: свой полет они выполнили под девизом — «60-летию образования СССР — 60 мировых рекордов!».

Москва — Звездный городок
1975—1980 гг.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Часть первая. Рождение мечты	3
Часть вторая. Окрыленность	24
Часть третья. Мы учим летать самолеты	74

Геннадий Иванович Гончаренко

КРЫЛЬЯ АЭРОКЛУБА

Документальная повесть

Заведующий редакцией Г. М. Некрасов
Редактор Е. А. Подольный
Художник И. Р. Алиев
Художественный редактор Г. Л. Ушаков
Технический редактор Д. А. Стеганцева
Корректор В. Д. Синева

ИБ № 1346

Сдано в набор 10.02.82. Г-54442. Подписано в печать 06.10.82. Формат 60×84/16. Бумага офсетная № 1. Гарнитура журнальная рубленая. Печать офсетная. Усл. п. л. 9,3. Уч.-изд. л. 10,04. Тираж 100 000 экз. Заказ 1253. Цена 65 к. Изд. № 1/е44.

Ордена «Знак Почета» Издательство ДОСААФ СССР, 129110, Москва, И-110, Олимпийский просп., 22. Госкомиздат РСФСР. Полиграфическое производственное объединение «Офсет» Управления издательств, полиграфии и книжной торговли Волгоградского облисполкома. 400001, Волгоград, ул. КИМ, 6.



65 К.

