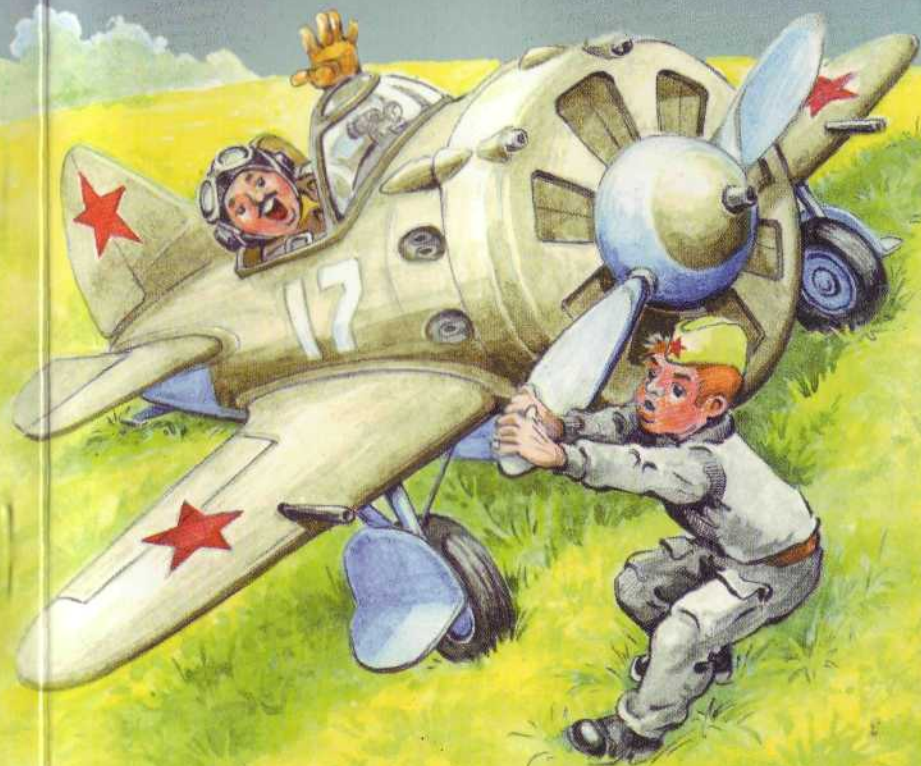


АНАТОЛИЙ МАРКУША

ОТ ВИНТА!



АНАТОЛИЙ МАРКУША

*Ветер встает. Не тает, все на
всплескивает всегда. Но в
идеи не сомневался. Фантазия
обучивает к размышлению.*

ОТ ВИНТА!



ООО «Центр Авиации и Космонавтики»

Москва

1999

ББК 39.53г
М03

Маркуша А.М.

М 03 От винта! — М.: «Центр Авиации и Космонавтики»,
1999. -- 120 с.: ил.

ISBN 5-93316-003-2

© А.М.Маркуша, 1999

© ООО «Центр Авиации
и Космонавтики», 1999

Главный редактор — Алексей Алешин
Художник — Владимир Романов
Изготовление оригинала-макета — Татьяна Мурина

*Принято считать, факты —
упрямая вещь. Не знаю, все ли
и непременно всегда ли. Но в
одном не сомневаюсь: факты
побуждают к размышлению.*



Отслужив верой и правдой шестьдесят лет нашей авиации, перечитав пропасть так называемых авиационных книг, я с огорчением обнаружил, как же мало литературы, достойно отображающей наше ремесло. Почему же так?

Когда за перо берутся весьма уважаемые, выдающиеся летчики, у них, естественно, получаются вполне достоверные книги, но чаще всего в литературном отношении это заурядные произведения. Очевидно, чтобы блестяще летать, нужен один талант, а чтобы хорошо писать — совсем другой. Когда за сочинение принимаются профессиональные литераторы, они, как правило, оказываются не на высоте «технических свершений», во-первых, и никак не могут увидеть профессию пилота его глазами, это во-вторых, и тогда начищают раскрашивать характеры на свой вкус, шустрить с построением интриги, непременно выдумывают захватывающий сюжет.

Вот тут мне и подумалось: а так ли обязательно книга об авиации, о летчиках, о тех, кто обеспечивает полеты, должна быть непременно сюжетной, строго выстроенной — вот завязка, вот кульминация, ну и как в школе еще учили, — вот развязка и эпилог? А не попытаться ли предоставить слово, если только можно так выразиться, САМОЙ АВИАЦИИ? Честное слово, это не так нелепо, как может показаться на первый взгляд.

Мне осталось предупредить читателя — написанное нет никакой необходимости читать подряд. Тут все, как в обычных наших разговорах — ведь и перебываем друг друга, случается, вроде ни к селу и ни к городу позволяем себе вклинуться в чужую беседу... И возьмите, пожалуйста, себе на заметку великолепную, как мне кажется, мысль замечательного летчика Александра Гарнаева, сына Юрия Гарнаева, испытателя, давно занявшего прочное место в истории авиации России:

«Не уверен, что есть смысл всегда строго следовать хронологической последовательности изложения, порой стоит руководствоваться последовательностью ассоциативной».

Вот теперь можно и приступить.

С молодых лет я привык связывать представление о банке с какими-то денежными операциями, чтобы не сказать — махинациями. И только очутившись в авиации, узнал — в нашем мире существует совершенно особый летческий банк. Ожидая своей очереди на вылет или удерживаемые погодой на земле, пилоты ведут неторопливый, раскованный треп — ТРАВЯТ БАНК — на любые свобод-



ные темы. Бывает речь идет о чрезвычайных происшествиях в воздухе, о событиях на земле, об авиационных нравах, о выкрутасах хоть жен, хоть начальства, словом, на любую решительно тему. Рассказывать свое полагается коротко, в выражениях можно не стесняться, предпочтение отдается историям остроумным, особо ценятся неожиданные концовки.

Смею уверить, авиационный банк обогащает. Награждает молодых пилотов опытом, передает им стариковскую мудрость, предлагает задумываться над примерами из прошлого.

* * *

Седой пилотяга, на всю жизнь отравленный Севером, бывалый воздушный волк наставлял меня, салагу:

— Нет слов, самокритика, конечно, полезная вещь, только любить это занятие все-таки противоестественно, это все равно, что жрать горчицу столовыми ложками. Или — нет? По-моему лучше учиться на чужих ошибках. По крайней мере не чувствуешь себя дураком.

* * *

Только-только очутившись на Севере, еще не начав влетываться в новую обстановку, я как-то присел за преферанс, хотя вообще-то карт не люблю. Игра шла ни шатко ни валко, очень скоро мне надоела, но никто из «стариков» не предлагал заканчивать, а мне, новичку, высываться со своим предложением было вроде неприлично. И все-таки я решился. «А не пора ли, бояре, прерваться на ужин?!» Меня поддержали, но... поужинать нам не пришлось. У дверей столовой выяснилось: время три часа но-

чи... С той поры меня постоянно спрашивали: «Сколько времени, боярин? — и когда я отвечал, непременно интересовались: — Дня или ночи, боярин?» Это продолжалось долго.

* * *

На Севере не только сплошной день летом. Здесь еще лед бывает лимонного оттенка, бывают лирически розовые, словно крыло фламинго, торосы, здесь полно неожиданностей.

Мне приказано лететь на аэродром подскока. Иду к начальнику подписывать полетный лист и слышу: «На приземлении держи язык за зубами, а рот — плотно закрытым. Если понял, тогда все».

Пока летел, посмеивался: сроду такого инструктажа не слыхивал. Видать, веселый мужик мой новый шеф. А приземлился и помял — какое тут ве-



селье, если временные полосы на болотистых грунтах выкладывались из здоровенных бревен, одно к одному, поперек, сверху — песочек не густо насыпан. Язык на посадке я не откусил, но страху натерпелся.

* * *

Рассказывают, будто еще в довоенное время была поставлена задача — выучить летать обезьяну. Все должны понять — нет неспособных курсантов, есть бездарные инструктора.

Летчик, как полагается, обходит самолет, качает винт, проверяет отклонение элеронов, руля высоты и поворотов... Обезьяна ковыляет следом и все точь-в-точь повторяет.

Начали летать. Нормально шло дело, уже и по кругу обезьяну в самостоятельный полет выпустили! Приступили к полетам в зону, на пилотаж. И тут — катастрофа! В чем



дело? Забыла обезьяна на земле винт покачать и полезла из кабины на высоте тысячи метров.

* * *

Был у нас уникальный командир эскадрильи — капли даже пива в рот не брал. Почему? Говорил: я из семьи алкоголиков. Зарок дал. Впрочем, следовать своему примеру, нас не заставлял.

Сидим, ждем погоды. Как вечер, пристаем к командиру: «По глоточку примем?» У нас кое-какой спиртик был припасен. А он: «Циклон разрушается, повремените...» Ну, временили мы, временили, а на четвертые сутки без разрешения тихо, культурно за ужином приняли.

Утром в пудовом обмундировании ползем на аэродром. Лестница была ступенек на пятьсот. Запарились. Заползли, водички попили и ждем отбоя. Тут — разрыв в облачности, и на аэродром плюхается Ли-2. Командующий прямо из дверей своего корабля начинает разнос. Почему сидим? Могли еще третьего дня уйти! Раздолбайство и так далее...

А нас с той водички по первому разряду развезло... Спрашивается, что командиру делать? Не докладывать же: мои орлы — того. И он скомандовал: «По самолетам, скоты!»

Взлетели благополучно, до промежуточного аэродрома летели кучей. И тут началось: самолет за самолетом исчезают у меня из глаз, а посадочной полосы и знака «Т» обнаружить не могу. В хмельную голову стучает: ничего, дождусь подхода следующей за нами группы, вцеплюсь в их ведущего и зайду на посадку с ним в паре.

Правильно — дуракам везет! Чужую группу я не прозевал, в их ведущего вцепился бульдожьей хваткой. Как

он меня ни отгонял, я ни на шаг... Примостился на полосе вторым, хотя шириной та полоса была в два с половиной размаха моего «Лавочкина».

Ох, не пейте после спирта воду, мальчики, не дай бог!

* * *

Среди тех, кто травит банк, непременно случается хотя бы один любитель задавать вопросы. «А кто были первыми блатными курсантами в авиации, известно? — И сам же с удовольствием отвечает: — Николай Шебанов и Макс Дауге зачислены в школу пилотов 14 августа 1918 года по письменному распоряжению Ленина. Номер документа 8209. А почему? Шебанов приятельствовал с Дауге, который приходился родственником Инессе Арманд. Ясно? Судьбы Дауге не знаю, а Шебанов Ленина не подвел: первым в России налетал миллион безаварийных километров, и вообще летчик из него получился выдающийся».

* * *

Молодой пилот интересуется у старого летчика: «Скажите, когда вам было по-настоящему страшно в полете?» Тот отвечает: «Загорелся мотор. Полагалось прыгать с парашютом. Но как я подумал, сколько объяснительных бумаг заставят написать, сколько кровушки из меня выпьют, что особняк станет выспрашивать, так перепугался до дрожи и полез к земле. Мне повезло — сел, и тут сразу выяснилось — с первого цилиндра головку сорвало. Как не поворачивай дело, а уж летчик не виноват. Очень удачно все вышло...»



* * *

Юноша увлечен авиацией, читает специальную литературу, спрашивает дядю, полковника авиации, снайпера и кандидата в заслуженные военные летчики России: «Что в авиации важнее всего, к чему надо готовиться, что уметь?» И дядя отвечает: «Главное — научиться сдавать зачеты. Будь ты хоть курсант, хоть летчик со стажем, все равно плановые проверки, сезонный контроль; инспекторских зачетов после где-то и у кого-то случившегося тебе не избежать. Хочешь летать — сдавай зачет. Сперва зачет, потом полет!

Не зря в авиации анекдот придумали: у пехотинца спрашивают, через какое время он сможет сдать зачет по китайскому языку. Тот говорит — через два года. Моряк полагает, через полтора года сможет. Танкист берется управиться за год. «А ты, летчик?» — «Где сдавать, кому, говорите!»

* * *

Вечный спор — какой летчик лучше: бомбардировщик, истребитель, полярник... Желаете оценить пилота, не спрашивайте, НА ЧЕМ он летает, поинтересуйтесь НАЛЕТОМ. Если окажется, что человек налетал без больших неприятностей, хоть на воротах, тысяч пять часов, не сомневайтесь — перед вами Летчик. Великую мудрость высказал ас первой мировой войны Дидье Дора: «Летчика делают небо и самолет». И никакие политзанятия тут ни при чем.

Один из первых отечественных наших воздухоплавателей Н.И.Утешев приехал в 1908 году в Париж. Здесь он познакомился с прибывшим в Европу Вильбуrom Райтом,

и не просто познакомился, а даже сумел подлетнуть с ним.

«Я помещался рядом с Вильбуrom Райтом на отдельном сиденье и держался руками за стойки. Аппарат был поставлен на тележку, разгоняемую по рельсам падающим с «катапульты» грузом... Аппарат отделился от тележки, плавно поднялся и описал в воздухе несколько кругов на высоте 100-200 м». Для 1908 года такой полет был событием. И Утешев оказался первым русским офицером, принявшим воздушное крещение, да еще из рук самого Райта.

* * *

В начале своей деятельности (в послевоенные годы) Сергею Павловичу Королеву необходимо было пробиться на прием к Сталину, и он пошел на поклон к Покрышкину: «Помоги!»

Прямого хода к Сталину у трижды Героя Советского Союза и популярнейшего летчика в стране не было. Но война его многому научила — гибкой тактике не в последнюю очередь. Покрышкин повел Королева в ЦК комсомола, к Михайлову, подбил позвонить того по вертушке Поскребышеву... Машина закрутилась, Королев был принят и обласкан...

* * *

В начале Отечественной войны, спасаясь от преследования «Мессершмитта», летчик Рожнов нырнул под мост и уцелел. Как Чкалов! Можно, конечно, сказать и так, но вот почувствовать стоит, пожалуй, чуточку по-другому: Чкалов — жив! Чкалов был с нами в войну, он участвовал в воздушных боях... Собственно, это и есть, уж извините за высокое слово, БЕССМЕРТИЕ.

* * *

Так уж повелось, что число налетанных часов занимает мысли тех, кто хочет понять суть летного труда, почему-то больше, чем духовный мир пилота. А уж ответ на вопрос: «Сколько ты сбил?» кажется и вовсе самым важным при оценке боевого летчика.

Но послушайте-ка: «... когда человек попадает в каменный мешок, он перестает быть человеком — это живое су-

щество, лишенное своего «я». Человек, имея свободу, не ценит ее, но стоит ее лишиться, как он сознает, что потерял все дорогое, заключающееся в свободе... А главное, он уже не может любить реально, а только мысленно». Взятые в кавычки строки — выписка из тюремного дневника двадцатипятилетнего Чкалова. Тут есть над чем подумать и авиаторам постарше.



* * *

Удивительным человеком был Арцеулов, и судьба с ним обходилась куда как неожиданно и резко. 26 августа 1916 года появилось газетное сообщение о гибели Арцеулова. Вот текст: «В бою с неприятельским аэропланом на фронте генерала Брусилова, смертью храбрых погиб К.К.Арцеулов, известный художник, 26 лет...»

Отец Константина Константиновича заказал уже панихиду, и богослужение было началось, когда пришла телеграмма — произошла досадная ошибка: на «Ньюпоре», самолете Арцеулова, погиб летчик Шарапов.

Константин Константинович присутствовал на похоронах своего товарища и вынужден был пояснять: «Я здесь, а не в гробу». Представьте только ситуацию, ведь многие пришли проститься с Арцеуловым, как себя держать, что говорить, о чем думать?..

* * *

Обойденный славой удивительный пилот Артем Молчанов в свои девятнадцать лет накрутил одну за другой 317 петель на планере. И был скандал. Его обвинили в самовольстве и никак не могли определить достойной меры взыскания. Но все в мире, как известно, проходит, прошел всплеск административного ража, и Молчанов ПЕРВЫМ в мире выполнил обратную петлю. Это его достижение было признано ФАИ.

Из рук Артема Григорьевича я получил истребитель И-16, он многое сделал для нас, своих курсантов, чтобы мы пережили войну и в свой час стали реактивщиками. Он до упора, что называется, прослужил нашему небу.

* * *

Сегодня небезынтересно вспомнить, что перед началом первой мировой войны военный министр Сухомлинов, как и целый ряд членов Государственной Думы, состояли пайщиками Русско-Балтийского завода и весьма заинтересованно поддерживали деятельность этого предприятия. Спросите, какое это имеет отношение к авиации, ответу — на Русско-Балтийском строились самолеты Сикорского. По сохранившимся документам, не трудно определить — каждая машина обходилась государству свыше 100 тысяч рублей. Пайщикам имело полный смысл любить авиацию, не задаром ведь.

* * *

Маргарита Петровна Нестерова — дочь автора бессмертной петли — подарила в свое время фотографию отца А.И.Покрышкину, написав, что своими подвигами Александр Иванович доказал — он любит Родину, как П.Н.Нестеров. Встреча Покрышкина с дочерью Нестерова произошла совершенно случайно, тем, думаю, дороже ее подарок: он был сделан от души, а не в порядке очередного мероприятия по укреплению связи между поколениями...

Между прочим

- Аэропланы только-только еще утверждались в небе, а государства уже спешили объявить: «Желающие приобрести звание пилота должны подвергнуться СЕРЬЕЗНОМУ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОМУ ИСПЫТАНИЮ. Пилот должен удовлетворять как определенным физическим, так

и умственным требованиям, помимо опыта в управлении данного рода воздухоплавательным аппаратом.

- О катастрофе самолета «Максим Горький» так или иначе наслышаны все, а вот о том, что эта машина имела свое продолжение и, претерпев некоторую модификацию, переименованная в ПС-124, до самой войны эксплуатировалась Аэрофлотом на линии Москва — Минеральные воды, а во время войны — в Средней Азии, известно мало кому.
- Доктор военно-морских наук В.Абчук дал в свое время весьма поучительное определение понятию РИСК. «Риск — это вынужденный образ действий в условиях неопределенности, ведущий в конечном результате к преобладанию успеха над неудачей». Об этом, мне кажется, нелишне напоминать летчикам во время предварительной подготовки и на разборах полетов.
- Знаете ли вы, что скандинавская авиакомпания «SAS» уже 15 ноября 1954 года открыла РЕГУЛЯРНУЮ авиалинию Копенгаген — Лос-Анджелес через Северный полюс? На билетах этой линии было бы справедливо печатать контур маршрутов Чкалова и Громова. Впрочем, возможно, я и перехлестываю, судите сами! Одно бесспорно — мы не вправе забывать прошлое!
- Когда наши впервые приземлились на Северном полюсе, не сразу удалось наладить радио-

связь с островом Рудольфа. УПОЛ долго не отвечал. Все изнервничались. Наконец Полюс откликнулся, и первая неофициальная радиogramма, без номера, начиналась так: «От радиста Кренкеля — радисту Струмилину. Понял! 88, Коля!..» И все пошло дальше, как надо, по строгим правилам радиообмена. А «88» на языке всех коротковолновиков мира обозначает — привет и поцелуй!

→ В свое время восстановление детальной ориентировки методом опроса местных жителей, если не удавалось сориентироваться, прочтя название железнодорожной станции, долго казался неистребимым. Но однажды во время учений командование перепутало все вывески на железной дороге (временно, конечно) и с той поры уважение к навигационным приборам резко возросло.

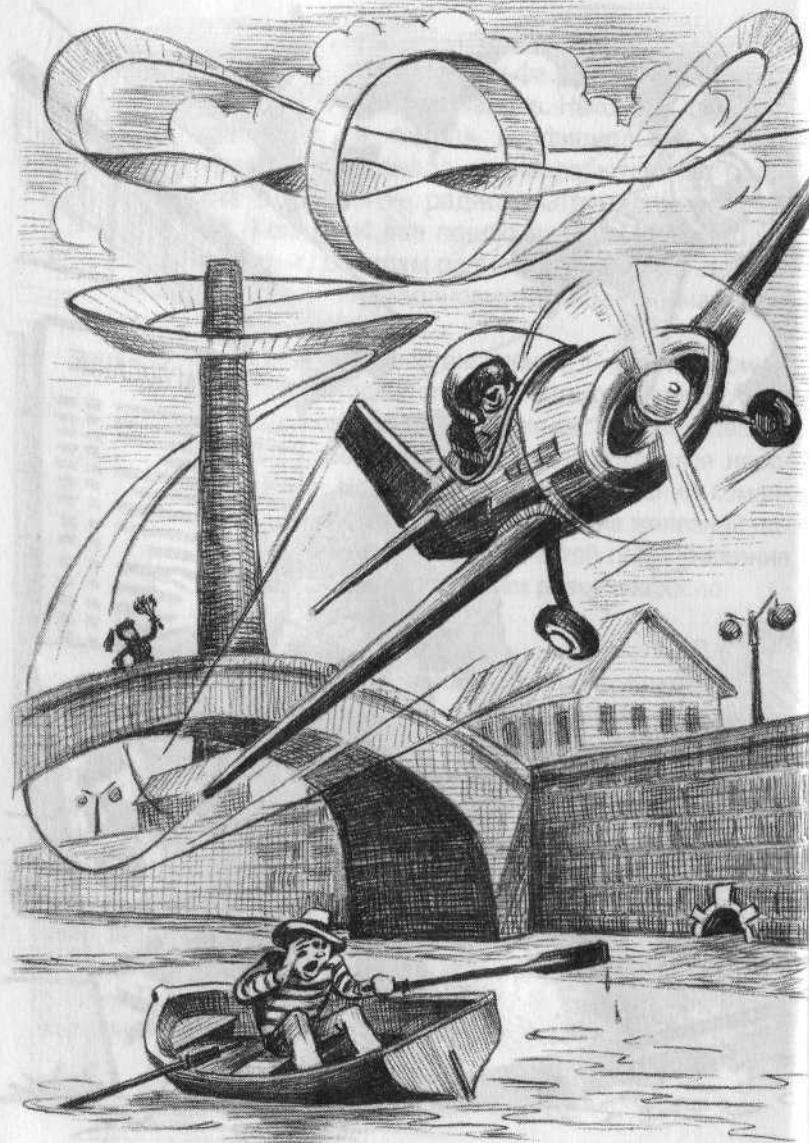
* * *

А что можно сказать относительно процентов, начисляемых авиационным банком? Они не так малы! Во-первых, банк обогащает своих клиентов занимательной и порой самой неожиданной информацией, во-вторых, заставляет задумываться над вещами весьма серьезными, даже судьбоносными, иначе говоря, награждает житейской мудростью. Впрочем, судите сами:

— Не ленитесь вглядываться в облака, у всякого — свое лицо, позволяющее судить, чего можно ожидать от близкого знакомства с этим чудом природы.

— По собственному опыту знаю — рисковать и увлекательно, и заманчиво, но летать с оглядкой куда безопас-





нее. Вспоминаю об этом всякий раз, посещая авиационное кладбище города Жуковского.

— Чтобы пролетать долго и надежно, надо, наверное, принять за самое первое правило: сперва **ДУМАЮ**, а потом **ДЕЙСТВУЮ**. И никогда — наоборот.

— Конечно, уверенность качество положительное, но только до тех пор, пока она не порождает сомнений — да мне и черт не брат! — такое, как правило, до добра не доводит.

— Ничто, сработанное хоть и талантливыми руками, не бывает лучше **САМОГО** человека, призванного управлять и распоряжаться рукотворной техникой.

— Хочешь надежно разобраться в подробностях, освоить детали конструкции, сначала изучи принцип. Знать и понимать — не совсем одно и то же.

— Еще братья Райт поняли — летное дело совершенно не терпит суетливости, спешки и особенно — пренебрежения мелочами. Считайте для надежности — в авиации **НЕТ МЕЛОЧЕЙ!**

— Если полет в ясную погоду, когда четко просматривается горизонт, требует хорошей головы, то пилотирование вслепую, когда вы вручаете свою жизнь тоненьким стрелочкам приборов, требует головы еще лучшей. И — воли!

— Блистательной судьбы авиатор — летчик, конструктор, художник и педагог — говорил: «Приземляясь, думай о посадке, а не о **ПОПЫТКЕ** посадки». Советую запомнить эти слова и оценить деликатность Джорданова, другой бы мог и рывкнуть: «Не разевай пасть! Сосредоточься! Скорость, скорость! Остолоп!...»

— Так считается — «смелость города берет», только одной смелости хорошему летчику **МАЛО**, надо еще мно-

гое знать, многое уметь и непременно очень многое ПОНИМАТЬ!

— Чтобы долететь до места назначения, нужно четко соображать выдерживать заданный курс с погрешностью не превышающей $\pm 5^\circ$, но чтобы попасть в задуманное место, сбившись с пути, требуется соображать по меньшей мере в десять раз лучше.

— Страх — так уж распорядилась природа — состояние, присущее любому человеческому существу. Преодолевать страх можно, пренебрегая опасностью, или, что куда надежнее, с помощью знаний. Дурак смел потому, что не в состоянии оценить меры грозящей опасности. Умный — отчетливо сопоставляя свои возможности, не пойдет на риск, если шанс выиграть меньше 50%.

— Добросовестная теоретическая подготовка, меньше всего напоминающая тупую зубрежку, она все равно что фундамент высотного дома, возводимого в сейсмоопасном районе.

— Коль свои ошибки и промахи вы не воспринимаете как УРОКИ, боюсь, долго пролетать вам не придется.

— Один старый, крепко потрепанный жизнью летчик, что называется, воздушный волк, любил повторять: «Чего не знаешь, того не угадаешь».

— Приучив себя ожидать в КАЖДОМ полете чего-то неожиданного, вы наверняка избавите себя от больших неприятностей.

— И еще раз Джорданов: «Безопасность полета начинается на земле». Эта заповедь обращена ко всем без исключения летящим — молодым и старым, безвестным и знаменитым.



* * *

Этот подарок — зеленый листочек в ладонь, помеченный литерами ВЗ и номером 393255, — я получил из рук Логинова. Евгений Федорович властью первого лица в гражданской авиации страны пожаловал меня служебным билетом на спецрейс: Тикси — СП-16. К полюсу мы летели на Ил-14. Пол машины просвечивал дырками, сквозь них было отчетливо видно — нас здорово сносит... Я спросил бортмеханика, не боится ли он летать на таком дранье, да еще в Арктике, над безлюдьем и заброшенностью? И услышал в ответ: «Если она, — тут бортмеханик погладил бочину громадного дополнительного бензобака, установленного по левому борту, — ни разу не упала за шестнадцать лет, почему бы ей вдруг завалиться сейчас?» Признаться, я не нашелся, что возразить бортачу и спросил: «А вот у тебя на бензобаке примус горит... Тоже — не страшно?» Он пожал плечами: «Вся наша жизнь с нарушениями. Разве мне положено курицу в полете варить? Нарушать надо с головой... Бак полный, асбест под примус подложен, а взрываются пары».

Мы летели на полюс, а по пути меня одолевали вполне земные мысли. Спросил командира корабля, пожилого, польсевшего в полетах мужика, почему он задержался в пилотах третьего класса? Он ответил: «А не один ..., какой класс? По погоде имею допуск — меньше не бывает, к ледовым посадкам давно допущен. Ваши московские дураки придумали — повышение класса оформляется только на материке. Через курсы. Интересно, КТО и ЧЕМУ может меня там научить? А за три месяца курсов полярные не выплачивают, летные, само собой, не набегают, да еще полтора рубля наличными за значок выложи!» — И

он послал всех, кто руководит полетами в Арктике, в соответствующее место».

Подумалось: вообще значок с обозначением, например, второго класса, применительно к гражданской авиации — глупость. Пассажир поднимается на борт и видит, что повезет его по небу пилот второго класса. А он, пассажир, с детства усвоил: 2 — это ПЛОХО!

Мы летели на полюс, а мысли снова обращались к земным будням. Когда Евгений Федорович Логинов вручал мне билет на СП-16, я, поглупев от счастья, совершенно неприлично уставился на его знак военного летчика. Второй класс?! «Что делать, — сказал Евгений Федорович, заметив мое изумление, — большего в армии не успел достигнуть...»

* * *

Интересно, ты знаешь, как при царе летчикам платили? Офицерам — 3 р. в сутки, солдатам 1 р. 50 коп. А тем, кто на дирижаблях летал, меньше: офицерам 1 р. 50 коп., солдатам 0 р. 75 коп. И налетать надо было за месяц не меньше 3 часов, чтобы получить суточные. Это за налет, плюс к окладу.

* * *

Служба моя в авиации началась скандально — не прошло и трех месяцев, — меня судили «красноармейским судом». За что? Кто-то из курсантов спросил: «Ты старшину видел? Он правда из города под балдой явился?» Ну, я и ответил: «Если это тебя волнует, походи и понюхай». На другое утро ротный показал мне рапорт старшины, тот требовал наказать дневального, так как «по его науськиванию был подвергнут обнюхиванию курсантом Соколовым и еще некоторыми на предмет установления,



принимал ли я алкоголь, что нарушает авторитет младшего командира и дисциплину Красной армии...»

Ротный был под стать старшине. «Говорили, триш курсант, — пойдй понюхай старшину?» Детали его не интересовали... И меня судили.

Расстроило не взыскание — выговор, а «порядок», по Которому приговор суда полагалось доводить до места моей гражданской работы и до сведения родителей. Я бурно Возмутился: «Мама тут при чем?! У нее большое сердце... и я, между прочим, совершеннолетний!» Суд моим стенаниям не внял, и тогда я обозвал их скопишем олухов...

Чем бы все закончилось, не знаю, не вмешайся командир эскадрильи. Почему-то он вызвал меня к себе домой вечером. Явившись, я по все форме доложил, а он сказал: «Здесь я не майор, а Григорий Гаврилович», — и познакомил меня с женой. Пригласил к чаю. Дав прийти в себя, спросил: «Так что там произошло, расскажи толком? — и не перебивал, пока я не иссяк. — Все? Теперь, не горячась, ответь, пожалуйста: постельное белье вам вовремя меняют? В столовую старшина не опаздывает приводить? За температурой в казарме следит? Чистота поддерживается?» И я был вынужден бубнить: вовремя, не опаздывает, температура нормальная. «Так чего же ты от СТАРШИНЫ хочешь? Ну, малограмотный он, ну, глупый, знаю, только за глупость у нас никого со службы не прогоняют. Нет такой статьи».

Это был первый памятный урок летчика Голубева, преподанный мне, курсанту. И еще запомнилось: «Не открывай рта, не проверив тормоза: держат они или не держат твой длинный язык».

* * *

А кто такой Минье, знаете! Эх вы! Он был асом первой мировой войны. А потом строил самые удивительные самолеты-самodelки. «Воздушная блоха» называлась машина. Размах — 6 метров, длина — 3, и весила она 250 кг.

Минье многие годы контрабандно летал на своей блохе и строил новые мини-самолеты, которые расплозились по всему свету!

С Минье конкурировал наш Невдачин. Его «Буревестник» при размахе 9 метров и длине 6, весил всего 130 кг. На нем знаменитый испытатель Жуков забрался на высоту 5500 метров.

* * *

Только что оставленный инструктором в училище летчик спросил, когда мне было всерьез страшно? Поторопившись с ответом, я стал рассказывать, как еще до войны меня отловили на аэроклубовском аэродроме и чужой инструктор спросил, не желаю ли прыгнуть с парашютом? Мне было семнадцать лет. Отказаться — что люди подумают? — я не решился. Он торопился, вероятно, делал свой «план». Короче говоря, я сказал: «Да!» А испугался на высоте восьмисот метров, когда с запозданием понял, что деваться мне некуда. Вспоминаю с ужасом, как инструктор скомандовал: «Пошел!», а я спросил: «Куда?»... Но все обошлось благополучно.

* * *

Задание, прямо сказать, выглядело странно — собрать потрепанные и разбросанные по случайным посадочным площадкам машины, подштопать и перегнуть на основательный ремонт в Пензу. Мне достался вполне приличный с виду агрегат, правда, мотор у него со страшной силой жрал масло. Командир решил: «Бери канистру масла с собой. Взлетишь последним, строя можешь не держать, зря газом не шуруй. Начнет падать давление, ся-



дешь на промежуточной точке, не выключая мотора, до-
дешь масла — и дальше!

Перед самым взлетом вести нашу группу взялся ин-
спектор армии. О полученных мною указаниях он ничего
не знал. И начал меня честить еще на выруливании.

Взлетел. Минут через десять погода стала портиться,
пришлось снижаться и не столько смотреть за группой,
сколько наблюдать за землей и за давлением масла. А груп-
па уклонялась влево. Это я видел, но тут меня совсем при-
жало, пришлось вцепиться в железку, снизившись до уров-
ня электромачт. Железка не подвела, масла хватило, и я сел,
как и было задумано, в Петрозаводске. И тут же к борту
«подали» виллис — командующий требовал! Немедленно!

«Где группа? — спросил генерал. — Ну?» Ничего
вразумительного я ответить не мог, стал рисовать, «как
дело было», но командующий меня не слышал: «Где груп-
па? Почему бросил строй?»

Разнос продолжался довольно долго, пока не принес-
ли донесение: «Потеряв ориентировку по причине плохих
метеословий, группа в полном составе произвела вынуж-
денную посадку с убранным шасси. Сели на заснеженную
поверхность озера... Все целы».

«Так, — сказал генерал, — теперь понятно. Повтори,
что ты лопотал с самого начала». Я повторил. «Ладно,
пошли обедать, — позвал командующий. — Приглашаю».
Признаюсь, до меня дошло с опозданием: старый летчик,
наш генерал, любил нас, и глупо было на него обижаться.

* * *

На войне он сбил пятнадцать самолетов противника
и был пожалован Золотой звездой, после войны закончил

школу летчиков-испытателей с отличием, но для меня
иажнее всего прочего он САМ, мой лучший друг. Чтобы
понять и ощутить, каким он был ЧЕЛОВЕКОМ — два ма-
леньких фрагмента из его биографии.

На показ новой техники прибыли руководители стра-
ны. Экипажи выстроили перед парадными трапами. Тупо-
лев представил моего друга и начал давать пояснения по
машине. Хрущев реагировал весьма непосредственно, за-
давал массу вопросов, отвечать на которые было не так
просто. «А что лучше — два двигателя или четыре?» Вот и
подумай, как отвечать, когда рядом стоят двухдвигатель-
ная и четырехдвигательная твои машины? Одно неосто-
рожное слово — и какой-то самолет может не увидеть не-
ба. Внезапно слушать пояснения Хрущеву, видно, наску-
чило, и он спросил: «А внутрь-то пустите?» и уже занес но-
гу на трап... И тут мой друг взял Хрущева за локоток и
придержал. «В чем дело? — вскинулся Никита Сергеевич.
Вздригнуло окружение. А Митя сказал: «Пропустим даму,
Никита Сергеевич, — и сделал пригласительный жест в
сторону Фурцевой, члена политбюро и персоны в те годы
очень высоко взлетевшей. Екатерина Алексеевна начала
Подниматься в салон, а мой друг, наклонившись к самому
уху Хрущева, прошептал достаточно громко:

— Оцените эти ноги, Никита Сергеевич!..»

Пожалуй, тот, кто не жил в ту эпоху, не оценит в пол-
ной мере независимого нрава и мужества моего друга. О
хорошем вкусе и не говорю!

И второй фрагмент.

Он успешно поднял свой первый опытный корабль.
Дело сделано — можно праздновать! И мы отправились
иас Сретенку, в «Дары природы», за закуской. Внезапно

он выполняет резкий разворот на девяносто и сворачивает под вывеску «Меха». Следуя за ним: ведомый — щит героя! В прохладном почти пустом магазине мой друг обращается к симпатичной продавщице: «Не сочтите за труд показать нам чернобурку, желательно крупный экземпляр». Девушка старательно перекладывает на прилавке дорогую рухлядь, приподнимает шкуры, встряхивает, оборачивает к свету. Митя дует в мех, внимательно разглядывает товар, задает не очень понятные мне специфические вопросы. В какой-то миг, нагнувшись, оборачивает чернобурой лисой голень и поясняет: «Хочу на унты пустить, чтоб Женька от зависти лопнул!! Парную лисичку найдем?»...

Это был легкий розыгрыш, за ним последовал легкий флирт, и я бы, пожалуй не стал рассказывать о мифических унтах из чернобурки, когда бы не одна фраза, произнесенная Митей в магазине «Меха»: «Жить надо весело, весело надо жить». И праздники устраивать самим себе, не ленясь и не скупясь.



Между прочим

- Воздушное крещение Антуан Мари Роже де Сент-Экзюпери получил в двенадцать лет на аэродроме в Амберье. И крестил его сам Жюль Ведрин, сегодня он, увы, забыт, а до первой мировой войны этот пилот был едва ли не самым известным авиатором мира.
- Отто Лилиенталь с четырнадцати лет наблюдал, приручал и старался подражать аистам. Тому, кто избирает своей судьбой авиацию, НАЧИНАТЬ не может быть рано, опасно — ОПОЗДАТЬ!
- Из документа восьмидесятилетней давности: «Некоторый юридический интерес представляет вопрос о подданстве детей, рожденных на воздушном судне в пути, во время нахождения его над территорией чужого государства». Как ни странно, но вопрос этот так и не получил однозначного ответа.
- Виктор Гюго восторженно относился к летанию. «Культура скоро проникнет во все уголки мира. Благодаря воздушному флоту все люди смогут приобщиться к науке и прогрессу. У нас есть крылья, человек становится птицей, и какой птицей! Птицей, обладающей разумом!»
- Каждое желание дается тебе с силами, необходимыми для его осуществления, — уверяет Ричард Бах, летчик и писатель весьма нестандартной судьбы. Не так давно его книги перевели на русский язык.

- Необходимость в воздушных коридорах предусмотрел еще мудрейший капитан Фербер. Уже в 1910 году, когда летательные аппараты едва едва скреблись у земли, была названа высота коридора: «Это будет, вероятно, около 300 метров...»
- Еще не существовало ни одной регулярной авиалинии, а юристы беспокоились о минимальной высоте трасс: «Надо установить такую высоту, с которой были бы затруднены нескромные наблюдения за тем, что делается в домах населения».



- Как убедительно звучат слова Антуана де Сент-Экзюпери: «Неудачи закаляют сильных». Хоть девизом пиши по всей длине борта.
- Был момент, когда Уильбур Райт предложил Орвиллу держать пари: «Человечество освоит моторный полет не раньше, чем через тысячу лет...» Братья полетели через два года. Слабость извинительна и сильным людям, непростительно — бездействие.

* * *

Василий Андрианович Слесарев не только создатель одного из первых самолетов-гигантов — «Святогора», но еще и изобретатель, пылкий конструктор соорудивший ротативную машинку для определения мощности... мух и скорости их полета. Уроки природы получили количественное выражение благодаря этому открытию. И тут стоит припомнить заповедь Фербера: «От шага к прыжку, от прыжка — к полету».

* * *

Рассказывали мужики из КБ Микояна: Гуревич остался за главного в лавке. Микоян ушел в отпуск. Идет совещание, конечно, срочное и, ясное дело, важное. Гуревич спрашивает, а где инженер, назовем его Васин? Нет Васина. Гуревич возмущается: «Что за безобразие! Он же должен делать сообщение... Я просто не нахожу слов...»

Совещание заканчивается без Васина, и Гуревич велит: «Пусть Васин, когда изволит явиться на работу, сразу зайдет ко мне в кабинет, я ему такое скажу, на всю жизнь запомнит!»

Васина на фирме не очень-то обожают: надменный он человек. Все с интересом и некоторым злорадством ждуг, что ему скажет деликатнейший Гуревич.

Наконец, Васин появляется, его только что не толпой препровождают в кабинет Гуревича.

— Извините, Михаил Иосифович, — начинает Васин... Но Гуревич останавливает его:

— Как вам только не стыдно! Идите работать... Работать надо, Васин.

* * *

В училище у нас ротный был, одно слово — пехота... и совершенно штучный дурак. Первое, что сделал, очутившись в авиации, — синий картуз с крабом завел. Гоняет он нас на строевой, бывало, да как заорет: «Ро-о-ота, дать песняка, чтобы та ракета упала!» Или еще любил: «Крепче ножку, печатай шаг! По рубцу, Сарра!..» Ругал он нас тоже интересно: «Ты у меня еще подрожишь, как осиновый лист на березе».

Любил, чтобы его качали. Объявит перекур, мы его подхватываем — и качать. Он вроде сопротивляется, а сам млеет. В его понимании — раз качают, значит, оказывают уважение, почитают.

В тот день дневали Райк — затейник, первая персона в самодеятельности. Вот он и гаркнул в окно третьего этажа: «Эскадрилья, с-м-и-р-н-о! Товарищ полковник, пятая эскадрилья на строевых занятиях качает любимого командира! — И сам же голосом начальника училища — это он умел: «Вольно, вольно. Продолжайте занятия».

Но продолжать ротный сумел только через неделю. Еще прихрамывая, он все равно орал с вдохновением: «Печатать ножку, соколики! Тяни носок! Сарра, по рубцу!..»

* * *

На Ли-2 я тогда пилил. Агрегат достался старый-старый, еле дышал. Возили мы что попало, случалось — даже скот. А — что? Сибирь. Дорог нет... Летим, возьмем сметану. Сколько бидонов, уж не помню. Много. Крышки на тех бидонах патефонного типа, защелкиваются, знаете? Летим. Какого хрена нас загнали на эшелон в 4200 метров, понятия не имею.

Вдруг в пилотскую кабину врывается форменное привидение: голова — белая, плечи — белые... оно воет... Оказалось, борtach решил сметанки попробовать, крышку откинул и, пожалуйста! Разница в давлении сработала. «Физику надо знать!» — Это я ему сказал, а он огрызается: «Какая тут физика! Облизывайте меня, облизывайте! Сметана будь здоров какая!»



* * *

С тем бортачом летая, скучать не приходилось. В другой раз уселся в сортире, дверь не закрыл и экипажу рожу всякие строит. Потом видим, поднимается с места и бумажку над унитазом ловит, сквозняком ее подняло. Ну, я постарался — уловил момент и ткнул штурвал от себя. И физика сработала: бортач по самый локоть влетел... сами понимаете во что. Мы еле-еле управились кабину запелить, так он рвался с нами расправиться...

Между прочим

- Ассен Джорданов учит: «Знания можно только передавать, а не накачивать».
- Пилотаж, без сомнения, — великое дело, но пилотажем все-таки не исчерпывается наше ремесло. Только тот настоящий Летчик, кто в совершенстве владеет слепым полетом.
- О том, что Линдберг перелетел без посадки на одномоторном самолете Атлантику, знают, думаю, все авиаторы, но едва ли каждому известно, что впервые появившись на учебном аэродроме 1 апреля 1922 года, он совершил свой первый в жизни полет 9 апреля. Вывозная программа заняла 8 часов и обошлась Линдбергу в 500 долларов.
- Первая бомбардировка с воздуха произошла в... 1849 году. Австрийцы нанесли тогда удар по Венеции с шаров-монгольфьеров.
- Французский портной Рейхельт сконструировал в 1912 году и испытал на манекенах пара-

шютный костюм. Испытания крылатых костюмов прошли неудачно, но изобретатель упорствовал. Он вдвое увеличил несущую поверхность и самолично сбросился со смотровой площадки Эйфелевой башни. Увы, этот безумный прыжок, запечатленный на пленке всевозможными хроникерами, оказался трагическим — Рейхельт погиб.

- 14 дирижаблей построил, облетал и, выражаясь современным языком, списал неугомонный Сантос-Дюмон, популярнейший авиатор начала века, постоянный объект внимания карикатуристов. И внезапно объявил: «Баста! С дирижаблями покончено, пересаживаюсь в самолет».
- Первое четвероногое, поднявшееся в небо на воздушном шаре, — баран. После благополучного полета над Парижем он был принят на королевский скотный двор и получил новое гордое имя «Монт-о-сьель», что означает, — поднимавшийся в небо.
- На фоне великих заслуг Лилиенталя перед авиацией как-то остается незаметным изобретенный им конструктор для ребятишек, да-да, тот самый, собирающийся на болтиках и гаечках. И уж никому в голову не придет, что под псевдонимом Карл Поль он увлеченно подвизался в драматическом театре.

* * *

На взлете в Хабаровске у ТУ-114 обломилась передняя стойка. Удачно: машина оторвалась и ушла в набор.

Командир корабля принял решение — иду на Москву, как и следовало по расписанию. В столицу доложил — так и так, горючего должно хватить, корабль ведет себя нормально, словом, ждите в Домодедово. По такому случаю к прибытию Ту-114 на аэродром весь синклит во главе с Туполевым припожаловал. И у каждого свое мнение, как наилучшим образом следует действовать на посадке, чтобы потери оказались наименьшими,

Командир приказал экипажу загнать всех пассажиров в хвост. Уплотнить! Чтобы, как шпроты в банке, скомплектовались. В пилотской кабине оставил одного бортинженера, велел, если загорится, вытаскивать его за ноги в проход. Открыл боковую створку, ценными указаниями земли пренебрег, садится... Сел нормально, в конце пробега увел машину на грунт, дал носу опуститься на зеленую травку... И — порядок, самую малость остекление штурманской кабины повредилось.

Ну а теперь — самое главное.

Туполев радуется, свита ликует, пассажиры охают, пилота славят. Генеральный спрашивает летчика: «Ну, геррой, как тебя отблагодарить? Такая посадка! Проси, не стесняясь, чего хочешь?» Тут все замерли, чего попросит: квартиру, новую машину, дачный участок? А летчик, и минуты не раздумывая, говорит: «Раз такое дело, не обижайтесь, Андрей Николаевич, пособиите на Ил-62 перейти». И что ж вы думаете... Старик пилота обматерил, но слово сдержал. Так тот до самой пенсии на Ил-62 вкалывал.

* * *

Почему-то за глаза мы называли его не иначе как Ванька, и это невзирая на высокое воинское звание, на со-

лидный стаж испытателя. Заводной он был, Ванька, и жутко азартный. Выдумал себе развлечение, помню, хватает своей лапищей тебя за левое запястье и предлагает: «Махнем, не глядя!» — имелся в виду обмен часами.

Как ни странно, но затея оказалась заразной. Ваньке случалось отдавать штурманскую «Победу» за дешевенькую штамповку, а бывало, в обмен на «Молнию» ему доставалась шикарная «Омега». Впрочем, стоимость часов его не очень волновала, увлекал процесс. «Ну, махнемся?! Чего жмешься? — приступил он в тот раз к штурману, мягко выражаясь, щедростью не отличавшемуся. — Давай! Рискни хоть раз в жизни, жмот!» Ко всеобщему удивлению, атакованный штурман согласился. Ванька снял с руки «Лонжин» и получил... игрушечные семидесятикопеечные часики с нарисованными стрелками на картонном циферблате. И ведь не дрогнул, даже бровью не повел мужик.

* * *

Вероятно, о первом русском летчике Михаиле Никифоровиче Ефимове, блестяще окончившем школу Фармана еще в 1910 году с дипломом пилота-авиатора №31, вы кое-что слышали. Он установил множество рекордов, завоевал пропасть почетных призов и медалей. Но знаете ли вы, что он первым (одновременно с Мациевичем) начал летать в России ночью. Он работал летчиком-испытателем, был инструктором, воевал, пытался построить самолет собственной конструкции и в тридцать восемь лет был расстрелян белыми...

А много ли вам говорит имя Сергея Исаевича Уточкина или Георгия Георгиевича Горшкова; что вы знаете о

Льве Макаровиче Мациевиче, первой жертве нашей авиации или Сергее Алексеевиче Ульянине? Ну, кто может рассказать о жизни юриста Александра Алексеевича Васильева, сменившего судьбу судебного крючкотворца на вольную профессию летчика? Я назвал только несколько имен сотоварищей Ефимова, его современников. В этом ряду стояли Виктор Владимирович Дыбовский. Петр Владимирович Евсюков, Александр Евгеньевич Раевский, Глеб Васильевич Алехнович, Харитон Николаевич Славарсов (Семененко), Евграф Николаевич Крутень... Нет никакой возможности перечислить имена всех первоходцев нашего неба, и как было бы здорово, узнай каждый ныне летающий лейтенант о судьбе хотя бы пяти своих предшественников, поведай он об этих отважных людях своим товарищам. Надеюсь, вы понимаете: патриотизм сам по себе не произрастает, и судьбы предшественников подобны элитным семенам, как тут не припомнить — «что посеешь, то и пожнешь».

* * *

Ричард Бах, пилот и писатель, думает так: «Человек, который летает, ответственен за свою судьбу. Несчастных случаев, которые нельзя было бы избежать благодаря действиям летчика, почти не существует. В воздухе не может появиться ребенок, который вдруг выбежал из-за припаркованной рядом машины. Сохранность летчика — в его собственных руках».

Учтите, Ричард Бах налетал много тысяч часов и только тогда стал профессиональным писателем, когда во всей Америке, кажется, не осталось уголка, где бы он не приземлял свои машины. (Множественное число тут не

случайно, легче сказать на чем он не летал, чем перечислить машины, прошедшие через его руки.)

* * *

Репортер таранной силы рвался на остров Удд, чтобы первым взять интервью у Чкалова. В аэропорту Хабаровска ему сказали: «Наши машины на Удд не летают, там нет мало-мальски пригодной посадки...» Репортер поинтересовался: «Почему же «Р-5», а тем более «У-2» не могут, если Чкалов посадил «АНТ-25»? Ему ответили: «Так то Чкалов». Но репортер был в своем деле сам Чкаловым: он выбил гидросамолет у пограничников и первым из журналистской братии обнял Чкалова на русской земле. А остров Удд, как вам известно, стал островом Чкалов.

* * *

А ведь «много нашлось в России писателей, не сочувствующих «завоеванию воздуха». Одному поэту аэропланы не нравятся ввиду того, что на них, по его мнению, будут летать:

*Густопсовые шпики,
Золотые барчуки,
Бюрократы, шулера,
Биржевые маклера
И, как жирные вампиры,
Мягкотелье банкиры».*

Текст этот из 1912 года.

* * *

Почему летающая публика так привержена Антуану де Сент-Экзюпери? Мне лично кажется, что написанное

им больше иных мудростей заставляет задумываться, а чего я стою, так ли живу?.. «Впервые я слышал свист пуль. Наконец-то я знаю, чего стою... я понял также и то, что всегда меня удивляло: почему Платон ставит мужество на последнее место среди добродетелей. Да, мужество состоит не из очень красивых чувств: немного ярости, немного тщеславия, значительная доля упрямства и пошрое спортивное удовлетворение... Никогда уже я не буду восхищаться человеком, который проявляет одно только мужество».

Согласны? Если да — хорошо, но если нет — тоже совсем не плохо. Главное, у вас появился повод поразмышлять.

* * *

Обращение к прошлому помогает пристальнее оценивать действительность, вот послушайте, как осторожно воспринимали авиацию в 1912 году: «Современному культурному человеку решительно не с кем бороться, кроме человека. Не станут ли люди пользоваться аэропланами исключительно как средством борьбы друг с другом. Не приобретут ли они инстинкт хищной птицы, когда сроднятся с ее стихией? Это предположение подтверждает, по видимому, назначение, к которому готовят аэропланы главные их заказчики, военные ведомства разных государств». Ну как, не слабо подмечено?

* * *

Каких-нибудь восемьдесят лет назад профессор Мейли, рассуждая о будущих пользователях воздушного транспорта, пророчествовал: «это будут государи (для

обеспечения себя от покушений), политики и дипломаты, которые должны быстро перемещаться из одного пункта земного шара в другой, артисты и «звезды» театров и, наконец, те люди, которые имеют много досуга, но именно потому и торопятся (люди спорта)».

* * *

«Историю авиации надо изучать пристально, знать в деталях, — вешал нам замполит, — это не только поучительно, но и весьма любопытно. Вот мы любим жаловаться: нет в авиации порядка! Бедлам! А почему и когда начался этот беспорядок? Ну, кто ответит... — Он хотел сказать что-то еще, но его перебил рыжий Васька, без тени улыбки сообщил: «Когда Орвил смахнул (правда, он употребляет более убедительный глагол) у Вильбура ключ на поддьюма. Вот с тех самых пор и пошло, и поехало.



Между прочим

- Слепой полет, когда естественного горизонта не видно, когда ориентироваться в своих действиях летчик может только по приборам, требует строго обдуманых, хладнокровных и непременно планомерных действий.
- Летчик должен знать приборную доску своего самолета и владеть кабинным оборудованием точно так же, как хороший пианист владеет клавиатурой своего инструмента.
- Скорость — лучший друг прогресса и не только, между прочим, в авиации.
- Запомните на всю жизнь: если летчик остался без горючего в полете, ему — летчику — никакого оправдания быть не может.
- Любознательность — первопричина многих замечательных открытий в нашем мире, авиация не составляет исключения.
- Впервые кинооператор очутился в полете 24 апреля 1909 года. Это случилось поблизости от Рима. Взял его в полет Вильбур Райт.
- К 1912 году было выдано 2490 пилотских свидетельств. Лидировала Франция — 966, Россия оказалась на шестом месте — 162.

* * *

Сначала я все пытался понять, кто так осторожно меня будит? Потом мучительно соображал, а сколько же сейчас времени? Постепенно все прояснилось — будил

сосед с левой койки (наше общежитие больше походило на казарму), а время было — половина третьего. «У тебя есть три сотни? — спрашивал сосед. — Мне до вечера...» Я никак не мог сообразить, для чего человеку могут быть нужны три сотни среди ночи? В конце концов он объяснил — загуляли с вечера, и задолжал официантке три сотни, пришлось оставить в залог, страшно выговорить, партийный билет. «Офицерское удостоверение личности эта мегера принимать не пожелала».

И прошло двадцать лет. И встретились, плотно присев в «Арагви», любимом ресторане нашей молодости. Как водится, над столом только и слышалось: «А помнишь... помнишь...» И посевшие мужчины обращались друг к другу по именам. И я имел неосторожность Поинтересоваться: «А помнишь, как ты меня будил...» Маститый мой сосед подтвердил: «Было дело! Торопился расплатиться и не опоздать на полеты!» Он все подтвердил, кроме ПАРТБИЛЕТА. «С ума ты сошел, какой партбилет? Профсоюзную карточку я оставил, старик, или что-то в этом роде!»

* * *

Очень уважаемый человек, летчик, за спиной которого остались три сотни боевых вылетов, бомбежки Берлина, позвонил в редакцию «Комсомольской правды» и напомнил — исполняется сто лет со дня рождения Михаила Михайловича Громова, газете следовало бы откликнуться. Для отечественной авиации Громов сделал больше, чем много. С ним согласились и посетовали — готового материала нет, с кем бы связаться для интервью? Летчик назвал имя и отчество жены Громова, дал ее телефон.



Лучше бы не сообщал!

Бойкий газетчик позвонил, попросил к телефону Ни-ну Георгиевну и поинтересовался... как себя чувствует Михаил Михайлович?

* * *

Замечали, наверное, — чем ранг начальника выше, тем причуды у него случаются неожиданнее?

Шли политзанятия в роте аэродромного обслуживания. Неожиданно в аудиторию вошел политдеятель недосягаемой для присутствующих высоты. Приняв рапорт, оглядел помещение, ткнул пальцем в самого неказистого солдатика и велел: «А ну-ка, покажи, кто тут враг номер один?» — При этом он продолжал шарить взглядом по стенам образцово-показательной ленинской комнаты.

К ужасу местных командиров, солдатик начал всматриваться в портреты членов политбюро. Делал он это неторопливо, фиксируя взгляд на одном, другом, третьем... дошел до конца и изрек: «Тут нэма». Высокий начальник хмыкнул и поинтересовался: «А тут?» — и показал глазами на стену, где располагался портретный ряд маршалов Советского Союза. Все повторилось. «И тут нэма!» — сказал в конце концов солдатик. И что ж вы думаете, как отреагировал высокий начальник? «Молодец!» — И с этим удалился.

* * *

Вам никогда не приходило в голову, что «Сталинский маршрут» Чкалова, Байдукова и Белякова закончился на острове Удд **ВЫНУЖДЕННОЙ** посадкой? И сенсационный их маршрут из Москвы в Соединенные Штаты

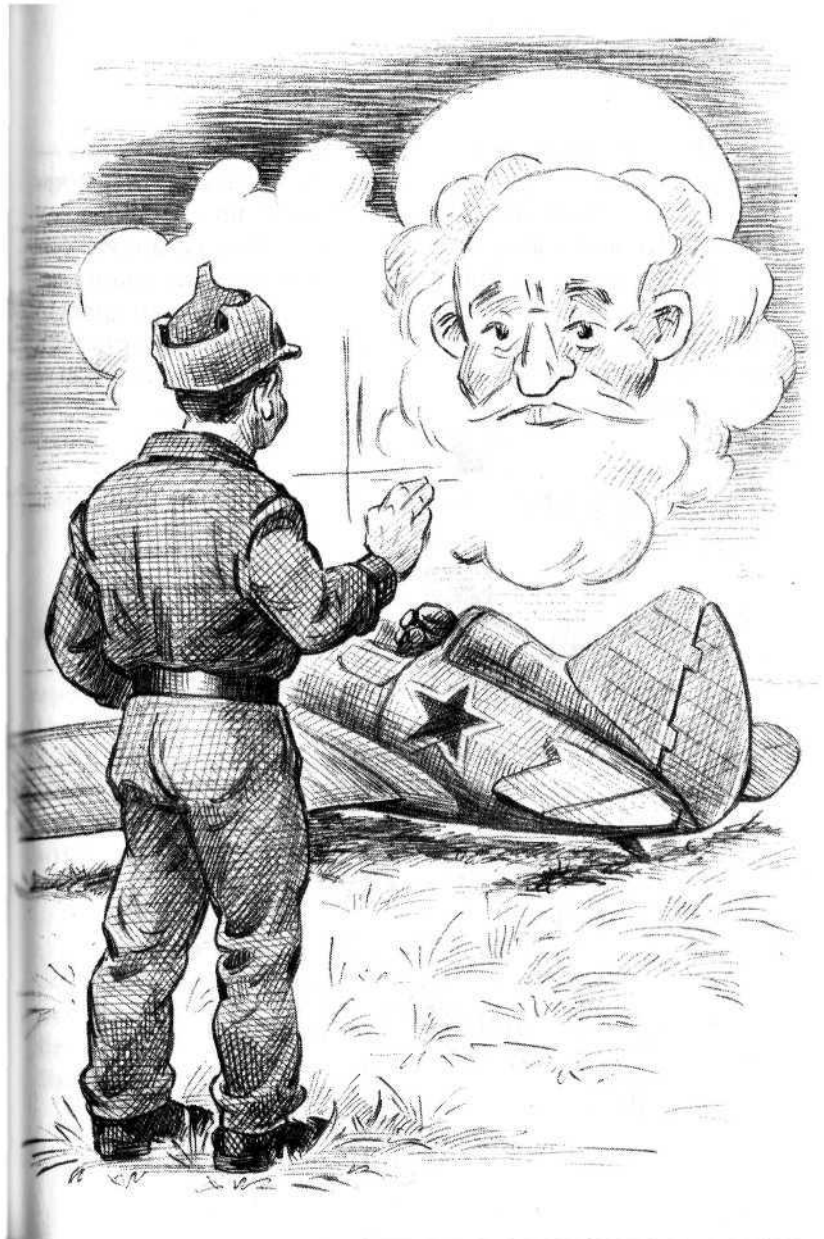
не привел к побитию мирового рекорда дальности, как планировалось. А дамы — Гризодубова, Осипенко, Раскова и вовсе упали в тайге. И шестнадцать человек спасателей поплатились жизнью при их розыске. Об этом долгие годы умалчивали. А похоронили останки несчастных только в 1969 году, после того как на месте гибели оказались случайные охотники.

Экипаж Коккинаки и Гордиенко, державший курс из Москвы на Нью-Йорк, тоже не долетел до цели, приземлившись на острове Мискоу... Не в осуждение героев летчиков надо вспоминать об этих печальных фактах, а ради преодоления атмосферы умалчивания, утаивания, засекречивания, а проще определить — неудержимого вранья, что далеко еще не рассеялась и сегодня. А пора бы!

* * *

Теперь православный крест на шее скорее дань моде, чем символ истинной веры. А тогда, в то непростое время, когда религию величали опиумом для народа, редко было увидеть человека с крестом.

И вот достался мне механик, старшина сверхсрочной службы, кряжистый средних лет мужик, который каждый раз, когда я подавал ему знак «убрать колодки», крестил мой «ишачок» и меня в нем, пренебрегая косыми взглядами окружающих. Не знаю, с Божьей ли помощью, но пока Гриша провожал меня на задания, все завершалось благополучно. А самое удивительное, что запомнилось на всю жизнь, это его мимолетная фраза: «Вам хорошо: улетите — и никаких забот, а тут сиди и переживай, пока не вернетесь».



* * *

Он менял стартер на моторе. А зима лютая, мороз — не вздохнуть и ветер. Наживить гайки на шпильки крепления и летом была проблема, больно тесно располагался стартер. Но ведь надо. Граница. Боевое дежурство. И Гриша плюнул на гайку, приморозил к кончику пальца и живым ключом, можно сказать, насадил одну, следом другую и так все четыре гайки. Белые следы на фалангах остались у него на всю жизнь. А ведь за это даже медали «За боевые заслуги» не давали.



* * *

Вера Фигнер, деятельница революционного движения, протомилась в Шлиссельбургской крепости двадцать лет и эмигрировала из России в 1906 году. И в том году эта шестидесятилетняя женщина приобщилась к авиации. Сохранились ее воспоминания о первом полете на гидросамолете: «Всюду, спереди и с боков, видишь только одну синюю воду; аппарата как будто нет; никакого твердого вещества кругом — только собственные ноги да тоненькая проволочка там и сям... Вся конструкция какая-то хрупкая, игрушечная, почти балаганная, а кругом — вода и вода...»

Описав со всеми подробностями свой первый полет, Фигнер подводит итог: «Это прекрасно!»

* * *

Наверное, ни один банк не обходится без ссылки на [Высокие авторитеты. «...Мужество требуется не только для того, чтобы сказать «Да», но и для того, чтобы ответить «Нет». Это слова Громова — основателя целой школы летных испытаний в России. И его последователь Галлай обращает внимание летающих: «Предусмотренная опасность — уже наполовину не опасность». И знаменитый полярный пилот Каминский завещал нам помнить: «Неудачи — это ступени к ожидаемому успеху».

* * *

Слыхали: птица тяжелее воздуха в 200 раз, а человек — в 800. Ну и что? А то — Жуковский считал, исходя из этой арифметики, что идея полета на машущих крыльях не безнадежна. Вертолет ведь предусмотрел еще Леонардо да Винчи, а сколько ждать пришлось, прежде чем полетели!

* * *

Он был очень знаменит, две Золотые звезды на войне заработал. И вот едет вечером из Москвы на свой аэродром. Возвращается с торжества — фронтовой его командир маршальским званием пожалован. Надо ли говорить, событие такого масштаба не квасом или кока-колой отмечают. Но наш дважды герой в полном порядке, каждое свое движение контролирует, едет весело и легко. Вот уже и церковка на углу показалась, вот левый поворот, и, можно считать, дома...

Только повернул — стоп! Милиционер молоденький, весь блестит, сразу видно — из новеньких. Опережая стража порядка, наш герой спрашивает: «Что это за палка у тебя, сынок? Интересно! Светится! Надо же!.. Дай поглядеть...» Две звезды гипнотизируют юного милиционера, он протягивает жезл герою: «Смотрите...» И тут срабатывает инстинкт самозащиты — светящаяся милицейская палка летит далеко в поле, ложится в черную пахоту...

Милиционер, естественно, бежит за своим табельным имуществом, а наш друг, не теряя времени, пригасив фары, стремительно отъезжает.

Наутро напросился в командировку и улетел к берегам Черного моря. Его собственное резюме по этому случаю: «Сообщать надо!..»

* * *

«Жирных я с детства привык ненавидеть» и потому удивился, получив приглашение на презентацию очередного авиационного фонда. Билет на мелованной бумаге, казалось, пахнет нежной семгой... К сроку прибыли почти все приглашенные — большинство мужчины в годах.

Суэта улеглась не сразу, но как только появился поп — рослый, бородатый, в соответствующем облачении, президент сразу начал свою речь. Долго и витиевато он благодарил всех, «кто почтил в этот знаменательный час — первую годовщину отмечаем! За минувший год определились главные направления деятельности, прояснились ее основные моменты...» Слушал я внимательно и запомнил, «скоро фонд сможет начать поддержку не только денежными подношениями нуждающимся... но и обеспечит широкую моральную поддержку... медицинское вспоможение...» Правда, за истекший год сделано не очень много, сказал президент, так как пока с деньгами у нас большая напряженка. «Но бедность не порок, как известно... За сим последовало приглашение, как теперь говорят, «НА ФУРШЕТ».

Надо было видеть, как пошло в атаку собравшееся воинство. Впереди генералитет, следом поп, дальше все остальные. Наблюдать эту картину без омерзения было просто невозможно. Обжирившийся поп живо напомнил мне чеховского героя, что «спускал» блин за блином в утробу, глушившие дармовой коньяк генералы тоже были хороши. Подумал: что ж это с авиацией сделалось? Откуда столько халывщиков появилось?

Уже на лестнице повстречал вальяжную женщину, она окинула меня голубым вопрошающим взглядом и спросила: «Уже? Или вам у нас не понравилось?» Надо было что-то ответить, меньше всего мне хотелось обидеть ее, исполнявшую, очевидно, роль мажордома. Пробормотал что-то. А она: «Напрасно. Напрасно спешите. Через часок будет самое интересное, когда начнут расхватывать остатки». Почему-то вспомнил студенческое: «Гуляй, рванина!» И аж в голову ударило: «Что ж с тобой стало, авиация?!»



* * *

Случилось, загнали меня, летчика-истребителя, к наземникам. Война — не поспоришь! Велели наводить наших. Осень была. Скоро холодать начало, и в ручейке, в котором я приспособился по утрам мыться, ледок появился. Спрашиваю старшину роты связи: «Скажи, а баня у вас тут бывает?» У него глаза, как блюдечки, сделались: «Ты что ж, второй месяц у нас и ни разу не банился?» Старшина тут же звонит кому-то: «Салют, Кабарда, сейчас к тебе прилетает летчик, помой его, будь другом, Кабарда, а то он обовшивеет, и большекко ему замени, словом, оформи, как надо».

Топая в артиллерийские тылы, опасаясь напоротья на случайную мину. В летной школе нас наземным премудростям не обучали. Автомата и то в глаза не видели! Ну, это так — попутно. До Кабарды я добрался благополучно. Большой, усатый, строгий с виду мужик велел раздеваться, пистолет и документы принял на личное хранение, выдал шайку, кусочек вонючего мыла граммов так в десять и командует: «Ныряй!»

В паркой полутьме палатки ориентируюсь не сразу. Так: вода отпускается в правом углу... по норме. Мутно смотрится фигура, как-то странно намыливающая голову — низко-низко склонилась над шайкой. Волосы длинные, свесились и закрывают лицо... Батюшки-святые — дама! А она откидывает прядку мокрых волос за ухо и насмешливо спрашивает: «Или ты никогда голой бабы не видел?» Молчу, что тут сказать, а она: «Тебе, дураку, повезло: нам по три шайки воды отпускают, а вам только по две, пользуйся моментом и радуйся!»

Теперь с улыбкой вспоминаю, как оно было, а тогда, в мои двадцать лет это ж такое переживание — не до смеху.

* * *

Да-да! На войне, как на войне — и смех и горе... Иду в штаб, сам начальник штаба корпуса вызвал! Вижу — на маленьком костерике старшина чего-то кашеварит. Запах одуряющий! Пена над котелком стоит шапкой. Полюбопытствовал: «Чего сотворяешь, старшой?» Отвечает этак свысока: «Киселек подполковнику гоношу».

Видно, варит он трофейный концентрат, думаю, и подбираю с земли упаковку. Та-а-ак! Мыльный порошок для бритья (земляничный).

Пожалев незнакомого старшину, перевожу ему, а он... он не верит...

* * *

За переводчика старался в том штабе фельдшер. И вот что-то у него вдруг не заладилось. Мне велели разобраться. Иду. Приводят раненого капитана. Вижу на нем — череп и кости... Эсэсовец, что ли? Следом входит маленький пожилой карикатурного обличия еврей. Понимаю — он и есть толмач. Говорю: «Начинайте допрос, а я постараюсь вам помочь». Толмач произносит что-то на совершенно непонятном мне языке. Немец молчит, тоже не понимает очевидно. Спрашиваю «переводчика», на каком языке он говорит. «Что за вопрос — НА КАКОМ? Не могу же я говорить с эсэсовцем на идиш!? Говорю на древнееврейском, а этот сукин сын делает вид, будто не понимает».

Между прочим

- Как вы думаете, кто был старше, Сикорский или Туполев? Мало кто отвечает правильно

Туполев родился в 1888-м, а Сикорский в 1889 году.

- Скорее всего, это имя — Хирояши Нишизава — мало что вам говорит, а унтер-офицер Нишизава был самым результативным летчиком-истребителем Японии во второй мировой войне. Он сбил 104 самолета противника.
- Знаете ли вы, кто написал рассказ «Потерянное сердце», герой которого — летчик Юрков? Между прочим, автор принял не очень удачное «воздушное крещение» на ранней заре авиации, но тем не менее до конца жизни оставался болельщиком и защитником наших крыльев. Правильно — Александр Иванович Куприн.
- Давным-давно, в 1929 году, Семен Александрович Шестаков совершил грандиозный по тем временам перелет Москва — Нью-Йорк протяженностью 21242 километра, из них 8000 были пройдены над водой. Он летел на СУХОПУТНОМ самолете «АНТ-4», и этого не стоит забывать.
- Первых летчиков мы помним поименно, а первую стюардессу Эллен Черч, положившую начало профессии 15 мая 1930 г. в авиакомпании «Юнайтед Эрлайнс», увы, неблагодарно забыли.
- У Отто Либиенталя был деятельный и преданный помощник — родной брат, его звали Густав.
- Дирижабль «Цеппелин», построенный в 1929 году принял на борт пятьдесят четыре пассажира — число более чем внушительное.

→ Первый перелет Санкт-Петербург — Москва был предпринят в 1911 году. Старт взяли 11 машин, до цели долетел один Александр Васильев. За два дня он покрыл 752 километра, потратив на это 24 часа, 41 минуту и 14 секунд.

* * *

Была у меня на войне оружейница Лиза, девочка тихая, работающая, застенчивая. И вот подходит она ко мне, показывает трофейную коробочку и, мило так грассируя, канючит: «Ну, скажите, командир, что это я нашла». В аккуратной коробочке уложены пять серебристых цилиндров, каждый в своей лунке, а шестая лунка — пустая. Спрашиваю: «А этот где?» Лиза мнется, явно врет, что нашла так, с некомплект, мол... «Не скажешь правду и я ничего тебе не скажу». Вздыхает, смущается и признается: «Я только его лизнула... кисленький, вроде карамельки... А тут Доценко меня пихнул, и я... и я проглотила...» «Отойди, несчастная, я же курю! — Подчиненных надо воспитывать. Нагоняю страха: — Ты заглотнула взрыватель — цюндер... Ясно? Отойди! И не лижи что попало...»

* * *

Войны оставалось всего ничего. Мы вылетали из немецкого Штаргардта в наш Горький, летели на завод за новыми машинами. Командир велел запустить нас в склад трофеев: хватайте перед отлетом, что кому нравится, на память, мол, и в благодарность за те Лавочкины, что мы уже доставили в его дивизию. Хватать мне было как-то противно, я тихо слинял с этого склада. Но без трофея не обошлось.

Перед самой погрузкой в Ли-2 механик приволок и вручил мне пару шикарных темно-зеленых кожаных перчаток. «У тебя же, командир, не лохмотья даже на руках, а следы лохмотьев. Бери. Чего там...» И я взял. Уже в полете, вглядываясь в бисерные буквально буквы на кнопках, прочел: «МОСТОРОГ. МОСКВА». И подумал: нормально! Наше — нам, а вашего мне не надо.

* * *

В полярную ночь на далеком острове стряслась беда, надо было срочнейше эвакуировать заболевшего синоптика. А в авиаотряде — полный штить: три четверти пилотов в отпусках, вертолет застрял где-то на востоке. К вылету практически готов один Ан-2. Но... радиус машины позволяет пройти только до точки, чтобы вернуться, надо на острове дозаправиться. Долететь надо точно, резерва на ошибку и соответствующие исправления просто нет. И еще загвоздка: единственный пилот, находящийся на базе и летающий на Ан-2 — из самых молодых, допуска к такому полету не имеет.

За старшего оставался начальник штаба. Из летчиков он был, налетал когда-то двенадцать тысяч часов. Ли-2, Ил-12, Ил-14, Як-12, По-8 — его машины. И вот начальник штаба приказывает: поднять на борт бочку с горючим, резерв на дозаправку. Молодого пилотагу — сюда.

— Так и так, — обстановку дает, — полетишь? Тот, мелко подумав, говорит:

— Раз надо, полечу. А кто правым со мной пойдет?

— Придется мне. — Это начальник штаба отвечает.

— Больше некому. И полетели. И вышли на точку и привезли больного живым, словом, все обошлось. А почему,

спрашивается? Когда в авиации очень НАДО, тогда можно ВСЕ. Вот за это я и люблю наше дело.

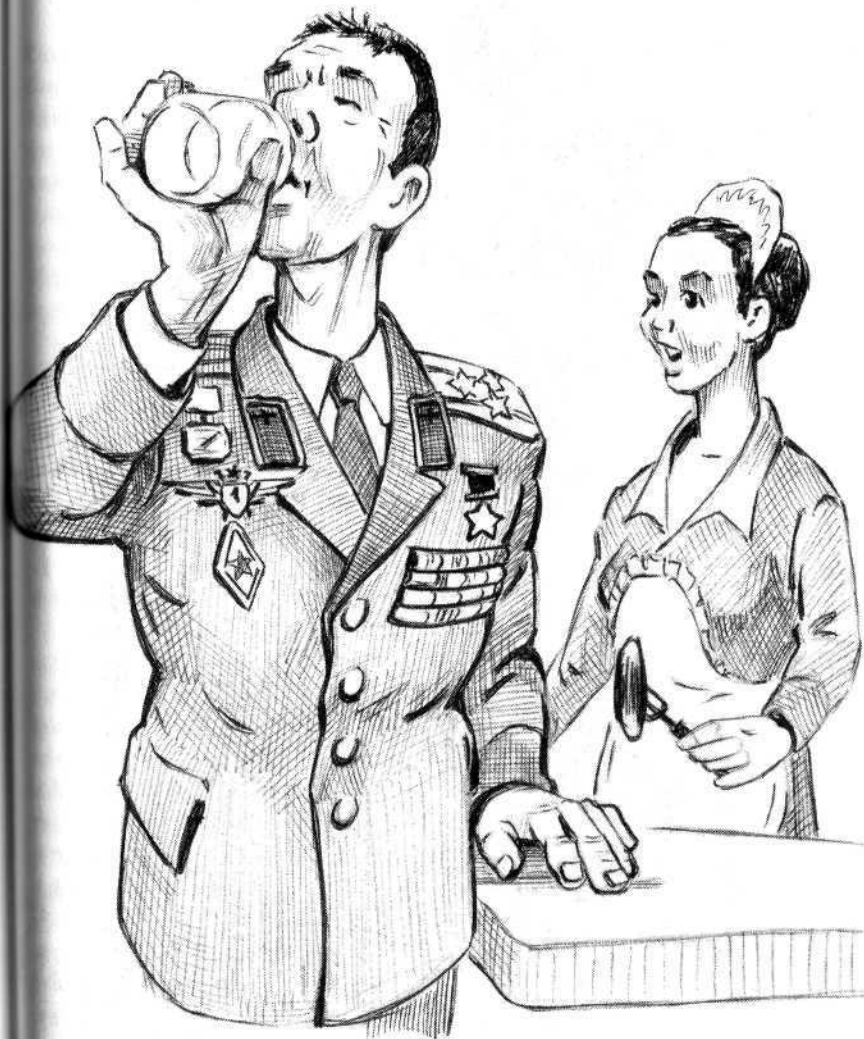
* * *

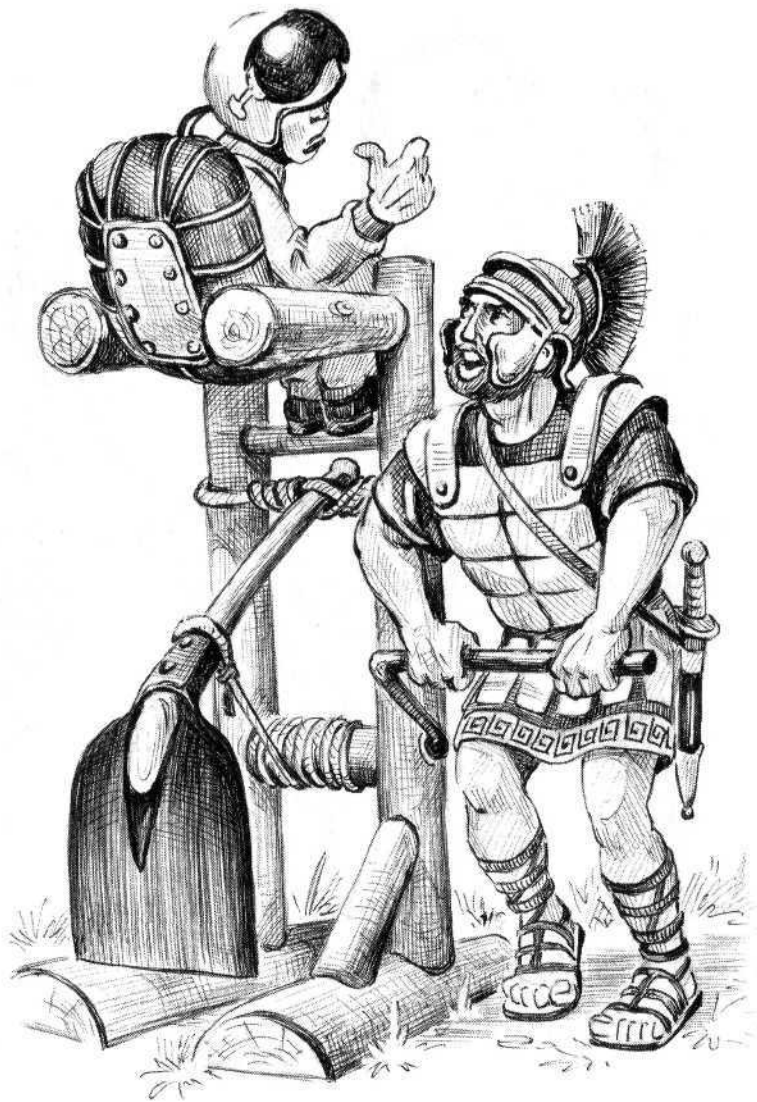
Была у нас в гарнизоне выдающаяся буфетчица Маша при летной столовой. Ну все она понимала без лишних слов! Между прочим, контрабандно приторговывала водочкой. Начальство, конечно, ведало, но сквозь пальцы на это дело поглядывало. А Маша пароль придумала. Подходишь и говоришь: «Машенька, мне бы стаканчик лимонадика. Капнешь?» Расплачивались в получку. Водочку Машенька подкрашивала, так что комар носа не подточит.

Сидим за обедом, к Маше подходит незнакомый полковник. Потом выяснилось — то был новый инспектор воздушной армии. Слышим: «А попить, девушка, найдется? Лимонадика бы хорошо». Мы замерли. Маша скосила глаз на Геройскую звезду, на знак заслуженного военного летчика и бестрепетной рукой нацедила, как своему. Полковник выпил стакан в один глоток, не поперхнулся, сказал: «Порядок у вас тут!» А Маша потом говорила: «Наш человек оказался, я сразу просекла».

* * *

Кончались сороковые годы. Мы уже летали на МиГ-9 и на Як-15, на первых российских реактивных самолетах, нас еще именовали РЕАКТИВЩИКАМИ, всячески подчеркивая этим особость и высокую значимость нашего положения в авиации. Замечу, к машинам мы привыкли быстрее, чем ожидали и вполне спокойно усаживались в кабины, единственное, на что поглядывали с опаской на рычаг катапультного устройства пилотского кресла





Одолевали слухи. Говорили, в Германии один больно любопытный залез в трофейный «мессер», дернул за рычаг, так его с ангарного потолка мастерками неделю отскребали... И еще говорили: катапультировали у нас обезьяну, хана ей сразу пришла — позвоночник переломился... А на днях, мы это уже сами слышали — пороссянку визг над аэродромом стоял. Вроде катапульту на свинье проверяли. Почему же на свинье? А нужно было весовое подобие получить. Говорят, говорят, говорят...

Наконец, официально сообщили: завтра начинаются занятия по катапультированию. Ждем, что-то будет?..

И вот он входит в аудиторию, седой, красивый, улыбающийся. Он говорит, слегка заикаясь: «При-и-и-нцип ка-а-атапульты про-ост, как Колумбово яйцо-о. К спинке ва-а-а-шего кресла приварена тру-у-уба, это, считай — ствол! В стволе за-а-аряд. Так? А роль сна-а-аряда исполняете вы, то есть — ле-е-е-етчик. Тянете скобу, за-а-аряд детонирует, и вас мо-о-оментально выносит из ка-а-абины...»

Мой приятель тихонечко толкает меня под бок и спрашивает шепотом: «Инте-е-ересно, а за-а-аикание у него когда началось — до или после ка-а-атапультирования?» К нашему ужасу лектор расслышал шепот моего приятеля и тут же вполне мирно проинформировал нас: «За-а-аикаюсь я с детства. О-о-осложнение получилось после скарлатины. В ле-е-етную шко-о-олу поэтому не взяли, еле уго-о-оворил в парашютисты принять... И он продолжает лекцию: «Гла-а-авное — что? Перед прыжком по-о-о-оги вжать в педа-а-али, ло-о-окти — к телу, пло-о-отно, чтобы не отбило. Гла-а-аза закрыть, ро-о-от — тоже... иначе ра-а-азорвет... Если действова-а-ать пра-а-авильно, ника-а-аких особых неприятностей не бу-у-у-

удет. Что? Ка-а-акое ощущение? По-о-ожалуй, могу так ска-а-азать, — вроде вам бо-о-ольшой лопатой под жо-о-опу двинули: ра-а-аз — и наблюдаешь са-а-амолет у себя под но-о-огами. А дальше а-а-автоматика срабатывает».

На этом наша теоретическая подготовка завершилась.

* * *

Вскоре по окончании второй мировой войны Эрих Мария Ремарк, один из немецких писателей, чьим трудом и талантом определяется лицо литературы нашего столетия, писал: «А где-то на другом конце земли еще ночь. Когда-нибудь появятся самолеты, на которых можно будет догонять ее. Они полетят со скоростью вращения Земли. И если ты будешь любить меня в четыре часа, вместе со временем мы полетим вокруг Земли, и она остановится для нас».

Так писал Ремарк. Самолет сегодня — не вопрос: такие машины давно поступили на вооружение многих стран. А вот как сделать, чтобы они служили любви, а не ненависти — вот в чем задача!

* * *

Чкалов был азартным человеком, он любил и лихо играл на бильярде. Проигрывал не часто, но случалось. И вот огорчение: в летной комнате строжайше запретили играть на деньги. А просто так — совсем другой вкус... И Чкалов придумал: проигравший лезет под стол, и, пока длится следующая партия, сидит там, громко понося себя, выдавая что-нибудь такое: «Позор мне, слабаку из слабаков!» Или: «О я, ничтожнейшая мазила, жалкая личность, проходимец и аферист...» И подобное выкрикивал, проиграв всемирно известный комбриг, по нынешней тарифика-

ции — генерал-майор, сидя скорчившись под бильярдом. И можете быть уверены, те, кто гонял в это время шары по зеленому сукну, не очень спешили завершать партию.

А теперь вопрос: много ли сегодня найдется генералов, готовых последовать Чкалову, самому демократичному Герою России?!

* * *

Случилось мне как-то лететь пассажиром из Бордо в Париж. Напросился к экипажу в гости. Хотелось глянуть, как этот А-300 из пилотской смотрится. Общаюсь с мужиками на своем диком французском, помогаю себе руками. Ничего. Есть контакт! Среди прочего выясняется — второй начинал летать на... Як-11. Оказывается, французы купили у нас сколько-то «яков». По закону «рояля в кустах» у меня находится в кармане значок Як-11. Торжественно вручаю его второму. Командир корабля велит стюардессе подать бутылку вина. Чокаемся и пьем — за небесное братство!

Пытаюсь вообразить, как бы выглядела подобная ситуация на трассе Тбилиси — Москва, например?! Возможно, мы бы и чокнулись, трижды проверив сперва, надежно ли заперта дверь пилотской кабины и непременно тревожась: настучат или не настучат? Кто настучит?..

* * *

Вот какой телесюжет был недавно в кадре. Крупно — Ту-154. Перед машиной выстроен экипаж. Наезд. Командир корабля — ярковыраженный узбек, второй пилот — типичный монгол, у бортинженера тоже восточная внешность. Самолет приобрела какая-то частная фирма, оче-

редное ТОО. Мужики откровенно посмеиваются. Чему? А вот чему: поп освящает Ту-154 вместе с его доблестным экипажем.

И ведь как тут не улыбнуться, можно ли самолет, как бакалейную лавочку, освящать, для чего? И попы меня удивляют — неужели им все равно, ЧТО и КОГО святой водой кропить, лишь бы платили?

* * *

В нашей летной столовой прижился котике по кличке Гирей. Да, я тоже платил ему свою колбасную дань, но исключительно из соображения — не прослыть бы жадным. Кошек я не любил никогда. Тут номинальная хозяйка Гирея официантка Рая объявила, что выходит замуж и собирается убыть в танковый гарнизон, я был, кажется, единственным, не принявшим участие в протесте: руки прочь от Гирея! Гирей — наш! Был декабрь. В тот год! морозы рвали стволы старых



деревьев. Рая уехала и кота забрала. Раю забыли через неделю. Гирея — через две. В середине февраля, когда мы сиделись завтракать и двери грохнули в очередной раз, вместе с капитаном Шетининым в столовую вошел Гирей. Отряхнулся и направился к окну раздачи. Позади за Гиреем остались сто с лишним километров завьюженной, промозглой исхлестанной метелями земли; он прошел сквозь враждебный лес, через поля, заваленные снегом, он пересек опасные дороги... Как и, главное, для чего?

Хочется верить, Гирей был нашим, АВИАЦИОННЫМ, котом.

Кот подошел к окну раздачи, поднялся на задние лапы, ей-ей, он знал — его накормят в первую очередь: он ВЕРНУЛСЯ, а экипажам еще только предстояло лететь.

Между прочим

- ➔ Почти сто лет назад Виктор Гюго писал: «Океан должен уступить место другой беспредельной стихии. Вода... должна уступить место воздуху. У нас есть крылья, человек становится птицей! Птицей, обладающей разумом!»
- ➔ Умирая, 9 августа 1896 года Отто Лилиенталь произнес слова, которые не должны забывать авиаторы и сегодня: «Жертвы должны быть принесены». Известно, как высоко оценил подвиг Лилиенталья Николай Жуковский: «Человек полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума».
- ➔ Джон Барбазон — пилотское свидетельство Великобритании 1 — умер в 80 лет; адмирал

двух полюсов и Атлантики, Ричард Бэрд скончался в 70 лет; первое пилотское свидетельство в Германии досталось Августу Эйлеру, он дожил до 89 лет; француз Анри Фарман — до 84, Орвил Райт, открывший самолетный век, умер в 77; наш соотечественник, покоритель штопора Константин Арцеулов чуть-чуть не дотянул до своего девяностолетия.

→ Старая авиация учила и учит нас преданности и благородству. Вспомните: Амундсен погиб, вылетев на поиски генерала Нобиле, когда тот потерпел крушение во льдах, хотя, как широко известно, генерал далеко не по-джентльменски обошелся с Амундсеном, который, между прочим, СДЕЛАЛ ему — Нобиле — имя...

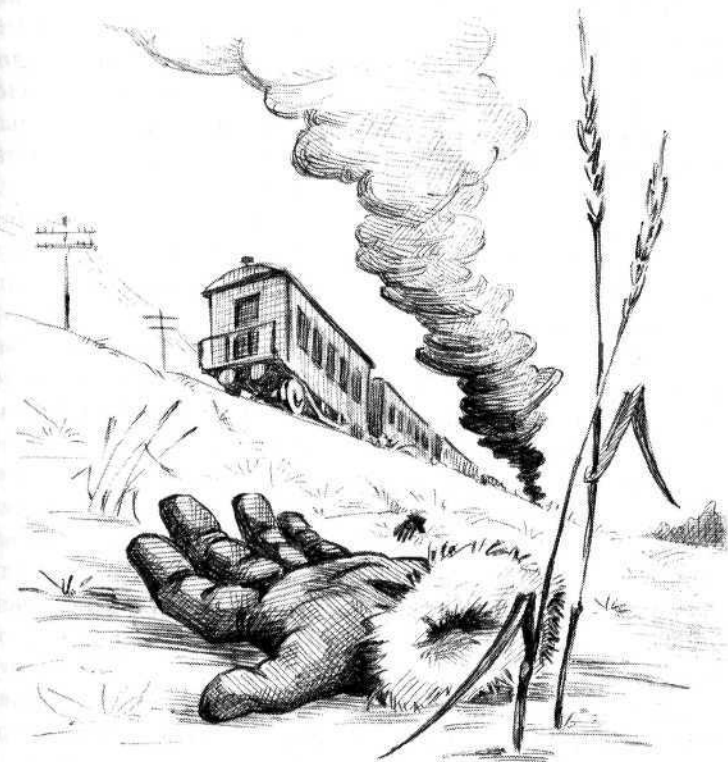
→ Кто из очень известных летчиков написал: «В конце декабря я произвел ревизию. Расходы достигли 780000 франков. Это была катастрофа. И все-таки я решил продолжать, иначе я не мог, я должен был продолжать, как игрок, сраженный азартом... я хотел летать и был уверен в своих расчетах».

Блерио не обманулся. Самолет 11 принес ему славу и компенсировал все расходы, он сделал его первым летчиком в мире, пожалованным орденом Почетного Легиона.

* * *

В жизни Валерия Павловича Чкалова был такой случай: вышел он с приятелем на открытую площадку вагона — такие вагоны существовали тогда — покурить вышли.

Как-то неловко сдернул перчатку с руки, и она улетела «за борт». Приятель — за стоп-кран: перчатка была не простая, на белом меху, по специальному заказу изготовлена... Но Чкалов не дал тормознуть поезд, приятеля обложил, вторую перчатку с руки сдернул и тоже — «за борт»! Объяснил: «Кто-то найдет пару, обрадуется!»



И знаете, что я вам прямо скажу: мне Валерий Павлович за это движение души, за мгновенно проявленную щедрость милее, чем за все прочие его геройства.

* * *

Стюардесса обратила внимание на пассажира, внешне совершенно заурядного, потому только, что его провожала целая орава летчиков. Шумно провожала, с почтением. Так вот, когда оно случилось... А случилось вот что: первым рухнул командир корабля, чуть позже — второй. Как потом выяснилось, отравились они рыночным шашлыком... Машина на автопилоте шла. Пассажиры ничего не заметили, понятно. Ну а садиться как?

Отыскала стюардесса того заурядного пассажира. Он спал в хвосте. Деликатно его разбудила и спросила шепотом: «Скажите, вы случайно не летчик?» Он вроде бы обиделся: «Почему же случайно? Но в чем дело?» Стюардесса извинилась и говорит: «Экипаж просит вас пройти в пилотскую. Здесь человек без лишних слов все понял и честно сказал: «Ребята, на Ту-104 я не летал, но попробовать можно, если маленько поможете, покажете, что где включать, режимы подскажите». Ребята, конечно, помогли, до Москвы дотопали, зашли и тихо присели. Словом, история с благополучным концом получилась. Только... герой, спасший людей и машину, так ловко слинял во Внуково, что никто не узнал ни имени его, ни чего прочего. Кто? Откуда? Почему сбежал? Видно, настоящий был пилотяга и сразу сообразил — засекут, начну: требовать объяснительную записку, рапорт, пояснения и прочее и прочее. А может, вспомнил детское: «Сделал дело, гуляй смело».

* * *

Отогнал я в Питер Як-11, сдал в ремонт и соображаю, как бы быстрее в Москву попасть — давно маму не видел. Туда — сюда, без толку: нет билетов, вот если только на завтра... Но в конце концов пронюхал: планируется ночной чартерный рейс на Москву. Рванул в аэропорт. Бутылка коньяка, коробка конфет к литеру были приложены, и — порядок.

Везти тем рейсом должны были какую-то делегацию. Дирижировал ею пузатый хрен, горластый и наглый. Распоряжался, кому входить первому, где кто сесть должен, меня отодвинул от трапа, как посторонний предмет... Одним словом, противней не придумать начальничка.

Тут появляется экипаж. Из случайно услышанного разговора понимаю — командир корабля, совсем еще молодой, идет в свой первый самостоятельный ночной рейс. А погодка так себе и по дороге совсем испортилась. Болтало так, аж кишки скрипели. Но пузатый не унимался и продолжал «руководить»...

Чего мне в голову стукнуло, не знаю. Весь мой багаж был — парашютный чехол. Вот я и достал парашют, надел его, подошел к тому начальнику и говорю: «Если не замолчишь, я открываю дверь и ухожу. Понял?» Да-а, вошел я в Ли-2 последним, а в Шереметьево вышел первым.

* * *

Задание закончено, высота четыре тысячи. Так? Кувырнулся переворотом и — вниз! Выхожу из пикирования на высоте круга, гашу скорость. Так? И тут чего меня дернуло, глянул на пол кабины. Глянул и обалдел! У правой педали сидит здоровенная крысыра. Ошеренная, лохма-

тая... а ну как она мне в морду кинется, думаю? Давлю ее перегрузкой, резко швыряю машину влево, вправо... еще... Только pilotнуть по настоящему не могу: садиться надо, земля рядом, горючего мало осталось...



Короче, сел. А на аэродроме легкая паника — мужики не поймут, чего это я перед посадкой вдруг замотался. Так? Заканчивается пробег. Я из кабины вон и думаю, сейчас меня спросят, в чем дело, что я скажу? И когда спросили, я, как дурак, только и сообразил говорить: «Крыса там». Механик пулей ныряет в кабину. Так И вытаскивает крысу, за

хвост ее держит... а она — дохлая... Никогда я такого кошмара в полете не испытывал. Честно говорю.

Командир отряда был здоровеннейший мужик. Не красавец, прямо скажу, к тому же и не мастер художественного слова, но учить он умел. Учил на свой лад, и уроки его обладали, я бы сказал, убойной силой. В самом начале нашего курсантства, в пору, когда его не столько еще уважали, сколько боялись, он дал нам такое наставление: «Никогда ни на чем не летайте без перчаток». Сказал и стянул с руки потертую кожаную перчатку. У него были полусожженные руки. Зрелище, что говорить, не для слабонервных. С тех пор прошла, можно сказать, целая жизнь и я ни разу не взлетел ни на одном летательном аппарате с «босыми руками». Не знаю, как бог бережет летчиков, а вот кожаные перчатки — надежно берегут.

В Монголии это было. Наш полк принял новый командир. Был он молод и, как мы скоро поняли, со своими понятиями. Вот пример: первое появление командира полка на летном поле началось с того, что мы были выстроены в две шеренги, и командир эскадрильи отдал рапорт: «Летный состав второй эскадрильи к полетам готов». Он, то есть командир полка, спрашивает: «Где летный состав? Эти?» До нас не сразу доходит, чем командир недоволен. Мы так привыкли к своим х.б.б.у. — выгоревшим, задрипанным комбинезонам, — что не замечаем нашей убогости. Командир полка полеты отменяет: «Шмаровозы, мусорщики, смазчики вы, а не летчики. В таком виде у меня

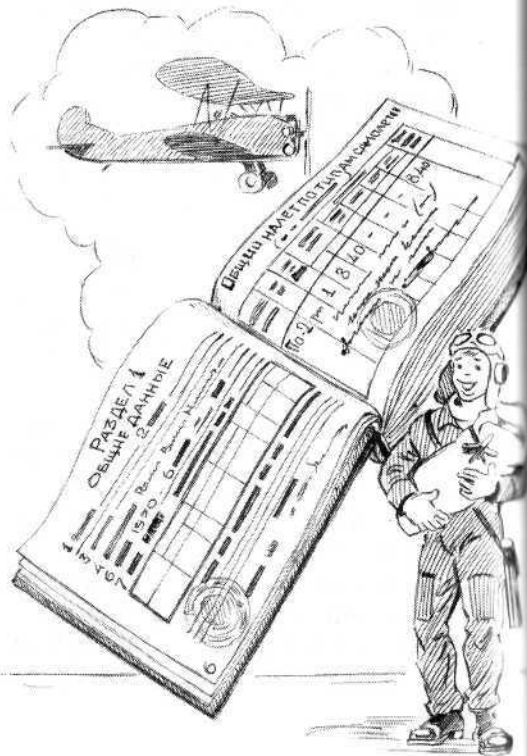
никто не летал и не будет летать. Следующий раз прибыть на аэродром в парадном обмундировании и при всех орденах! Ясно? Будем летать — праздновать. Все. Свободны».

* * *

Спустя какое-то время, командир полка улетел в Читу. Улетел на По-2. Он вернулся дня через два или три. Оказалось летал за женой. Привез, и буквально на следующий же день она родила ему сына. Вечером ловит меня командир в штабе: «У тебя почерк хороший?» И что ж вы думаете, велел оформить «Летную книжку» на своего парня, вписав в нее 8 часов 40 минут СЛЕПОГО НАЛЕТА на По-2...

* * *

«Васька, расскажи, как тебя разжаловали?» — «Когда?» — «Что значит когда?» — «А то и значит — меня три раза разжаловали...» — «Силен!» — «Если последний раз, то дело так было. Комиссар



наш после войны совершенно скурвился. Пока воевали, летал, как все, и награды принял вполне по совести. А тут, в послевоенное время пять часов и семь минут за месяц напилил, и главным образом на По-2. Напилил и стоп! Летную норму в столовой отработал, а больше ему не надо...

Ну, я и высказался в таком смысле — нелетающий замполит чистая обуза, а не пример для личного состава. Дерьмо он! Все. Меня из старших лейтенантов произвели обратно в лейтенанты».

* * *

И почему в авиации столько братьев? Монгольфье — Жозеф и Этьен; Лилиентали — Отто и Густав; Райт — Вильбур и Орвил; Фарманы — Генри и Морис; Мораны — Леон и Робер; Вуазены — Габриель и Шарль; Ефимовы — Михаил, Тимофей и Владимир; Нестеровы — Петр и Михаил, Коккинаки — Владимир, Константин, Александр, Валентин, Павел; Туржанские — Александр и Борис, Супруны — Степан и Александр; Микояны — Степан, Владимир и Алексей; Глинки — Дмитрий и Борис... И это, что называется, еще не вечер, можно продлить. А вот ПОЧЕМУ?

Между прочим

- ➔ Еще на самой ранней заре авиации капитан Фербер заметил: «Красивый самолет летает хорошо, а некрасивый — плохо.
- ➔ Половина неприятностей на взлетах связана с отказами двигателей.
- ➔ Восемьдесят лет назад, 1 ноября 1919 года Рос Смит вылетел из Лондона в Мельбурн. У него на

- борту было 320 писем. В честь этого события выпустили специальную почтовую марку, на ней значилось: «Первая воздушная почта Англия — Австралия, 12 ноября — 10 декабря 1919 г.
- Единственная женщина, пилотирувавшая легендарный АНТ-25, была Мария Нестеренко. Судьба ее оказалась трагической — 12 октября 1941 года одновременно с мужем — Героем и генералом Павлом Рычаговым — ее расстреляли. И прошли годы, прежде чем они были реабилитированы и их имена возвратились в авиацию.
 - Вильбур Райт считал: «Научить летать можно и старика, но лучше мужчину помоложе, а еще лучше — юношу, но лучше всего — маленькую девочку».
 - Знаменитом перелете через Атлантику Чарльза Линдберга сопровождала его кошка Петси.
 - Первая в России летная школа открылась в июле 1910 года, в Гатчине. И уже в 1911 состоялся выпуск — звание летчиков получили шесть человек. А осенью этого же года начала действовать вторая авиашкола — в Севастополе. Она готовила военных летчиков.
 - Возвращаясь с Северного полюса 10 мая 1926 года, Бэрд специально задержался на Шпицбергене, чтобы проводить к полюсу Амундсена, пожелать ему удачи и счастья! Старая авиация учила нас преданности и благородству. Амундсен погиб, спасая Нобиле, хотя генерал далеко не по-джентльменски вел себя в отношении своего великого соперника.

* * *

Громова я видел генерал-полковником. Старый педант, он читал нам лекции по авиационной психологии, держался при этом недоступно, чтоб не сказать надменно. О заслугах его мы, конечно, знали, а вот по-человечески не больно-то им восхищались. И вдруг читаю в его книге: «Вася, (это был мальчик, состоявший при учебной части летной школы) по нашей просьбе дал нам посмотреть билеты (перед экзаменом) и каждый из курсантов сделал небольшую пометку на том билете, который больше всего его устраивал. На экзаменах, подойдя к столу, каждый сравнительно легко вытаскивал «свой» билет и отвечал отлично. Пятерки сыпались, как из рога изобилия. Но вот один генерал, взглянув на билеты, помрачнел и потребовал дать новые, совершенно чистые. Пятерок после этого стало намного меньше. Одному курсанту генерал задал вопрос, на который тот не смог ответить. Тогда генерал спросил:

— Вас затрудняет мой вопрос?

Курсант не растерялся:

— О, ваше превосходительство, затрудняет не вопрос, а ответ!

И генерал поставил ему тройку!»

Наверное, все так и было, но НАШЕ превосходительство Михал Михалыч Громов тройки тому курсанту, уверен, в жизни бы не поставил.

* * *

Волею обстоятельств очутился я в Сталинграде, в Качинской школе, расквартированной в городе-герое. И здесь свела меня судьба с Береговым. Перед самым возвращением домой, кто-то нам посоветовал съездить на

рынок — мясо там хорошее и дешевое, а в Москве был очередной «затруд» с мясoproдуктом. Поехали. Ходим меж рядами, разглядываем товар. На генерала никто особого внимания не обращает, надо думать, никто его не узнает. И вдруг — тетка во весь голос:

— Береговой? Георгий Тимофеевич?! Надо же! — И предлагает расписаться на шматке сала, тогда обещаем ему такой же шматок бесплатно.

И что же? С шутками и прибаутками сделка состоялась. Береговой откровенно радовался: «Не забыл, выходит, меня народ!»

Он так и умер, не узнав, что тетку мы, забежав вперед, подготовили. Узнай! Правда, щедрость она проявила по собственной инициативе.

* * *

В его командировочном значилось, что капитан Бусько направлен к нам для проверки техники пилотирования, ознакомления с материальной частью Як-23 и выполнения 2-3 полетов на этой машине. Капитан числился за ремонтной базой, где исполнял обязанности летчика облета, фактически — испытателя.

Слетал я с ним в зону и по кругу, доложил начальству — орел наш к самостоятельному полету готов — и выпустил. Взлетел он нормально, а дальше началось что-то странное — носится капитан по кругу, как наскипидаренный кот, пытается и никак не может зайти на посадку. Командир эскадрильи и так, и этак пытается ему помочь по радио, все слова — мимо! Тогда я сажусь в свободном «як», догоняю капитана на кругу, показываю — пристраивайся. Он понял. Пристроился. Завожу на полосу. Мет-

ров на двадцати его «подхватывает» командир эскадрильи и форменным образом диктует, как действовать дальше... Усадили благополучно.

— В чем же дело?

Смущаясь и даже краснея, как нецелованная девушка, признается, что перепутал (!): высоту «держал» по указателю скорости, а скорость — по высотомеру...

* * *

Среди тех, кто к авиации непричастен, бытует мнение — что-что, а пьют авиаторы будь здоров как. Правильно я говорю? Так вот послушайте по этому поводу лично Туполева. Цитирую: «Когда нам сказали, что решение о создании ЦАГИ принято, мы тронулись... к Николаю Егоровичу домой, я предложил отметить это событие... нашли чудом уцелевшее кафе. Ничего, кроме простокваши, в нем не было. Мы подняли стаканы с простоквашей и чокнулись».

Восьмидесятилетие ЦАГИ отмечалось тоже не в легкие времена, но все-таки чокаться простоквашей не пришлось...

* * *

Тридцать лет назад в американской газете «Дайтон стар» было напечатано: «Миссис Ида Голдгрэйф, 88 лет, из Дайтона (штат Огайо) первый раз в жизни совершила воздушное путешествие...»

Ну и что?

А вот что — ровно за шестьдесят лет до этого сообщения Ида Голдгрэйф собственноручно сшивала полотно для первого райтовского самолета! «Не верила я тогда в эти чудачества, — заявила, приняв несколько запоздалое

воздушное крещение, почтенная миссис, — а вот что на самом деле получилось.., Но кто ж мог знать? Кто?»

* * *

Машина была американская. Наши ребята только-только к ней приспособивались. А лететь пришлось над морем. До аэродрома посадки оставалось не так и много, когда у одного из перегонщиков внезапно заглох мотор. Летчик опустил нос машины к воде, чтобы не потерять скорость и попытался запустить двигатель... Увы. Еще раз, еще... двигатель не запускался. Тогда он нажал на кнопку передатчика и, стараясь звучать возможно спокойнее, произнес: «Ребята, передайте Клаве...» — и тут он заметил, что не переключил третий бак... Щелкнув тумблером, напрягшись: до воды оставалось всего ничего, он запустил двигатель и стал осторожно набирать скорость.

Долетел. Можно сказать, выжил. И тут начались новые огорчения. Ребята нет-нет осведомлялись: «Так что же передать Клаве, старик?» Это продолжалось не день и не два, пока командир эскадрильи не объявил перед строем: «Того, кто еще раз спросит, что надо было передать Клаве, выгоню из эскадрильи немедленно. Хватит!»

* * *

Как возник тот спор, и не помню. А спорили вот о чем: кто первым без посадки перелетел через Атлантику. Общего мнения не было. И тогда мне пришло в голову расширить опрос. Я стал останавливать в метро, на улице людей в авиационной форме и говорить: «Извините, не поможете? Вчера кроссворд разгадывали, там вопрос —

кто первым перелетел через Атлантику... И никак не сходится...» От лейтенанта до генерала, плюс гражданские пилоты, общим числом СТО авиаторов были опрошены. И никто правильно не ответил, ни один... Кому же не повезло — мне (не тех спрашивал) или Алкоку и Брауну?

* * *

Руководитель полетов был несомненно сильным летчиком и знаменитым матерщинником. Отношение к нему никак не назвать однозначным — кто-то его уважал и даже восхищался им, а кто-то едва терпел.

И вот 7 марта на командном пункте зазвонил телефон.

— Руководитель полетов слушает.

— Позвольте поздравить вас с наступающим праздником...

— Спасибо, но я вроде не женщина...

— Не женщина — верно, но... порядочная.

— Кто говорит? — рывкнул опешивший руководитель полетов.

— Весь гарнизон придерживается такого мнения.

Как ни странно, но с того памятного дня наш РП сделался разборчивее в выборе выражений и вообще стал задумываться порой.

* * *

Два летчика России — Михаил Михайлович Громов и Андрей Григорьевич Кочетков пожалованы почетным знаком — Золотая гусеница с рубиновыми глазами. Это награда фирмы «Ирвинг» пилотам, что спасли свою жизнь с помощью их парашюта.

Между прочим

- Впервые боевые действия авиации отмечены в Балканской и Итало-Турецкой войне, в 1912 году. В них приняли участие русские добровольцы, пилоты Агафонов, Ефсюков, Колчин, Костин и др.
- Сикорского можно смело считать летчиком-самоучкой: он построил себе самолет и начал летать. Много позже, только 18 августа 1911 г., выполнив все упражнения, предусмотренные тогдашними правилами, он получил пилотское свидетельство 64 ФАИ.
- Первым русским АВИАЦИОННЫМ генералом стал в декабре 1914 года Михаил Васильевич Шидловский.
- Интересно, а что думают жены знаменитых мужей, как они оценивают своих благоверных? Ольга Чкалова о своем муже: «Он всегда был полон планов, замыслов. Он был большим мечтателем. У этого простого человека было доброе сердце, щедро открытое для людей». Мария Покрышкина об Александре Покрышкине: «Он умел признавать свои ошибки и искренне в них раскаивался».
- Капитан флота Николай Прокофьевич Северский начал летать в 1915 году. Он был морским летчиком. В боевом вылете потерял ногу. В 21 год вернулся в строй, сделал 57 вылетов (с протезом), сбил 13 самолетов противника.

- 126 летательных аппаратов внесены в сводные таблицы, подводящие, так сказать, итог долгой творческой жизни Игоря Ивановича Сикорского.
- Однажды трехлетний Саша Покрышкин незаметно ушел из дому и заблудился. Родители сбились с ног, ища мальчонку. В отчаянии зашли в полицейский участок, тут их Саша и обнаружился. Зареванный, спал на нарах. Александр Иванович, склонный к шутке, говаривал: «Я — политкаторжанин с дореволюционным стажем».
- Не часто, к стыду нашему, мы вспоминаем сегодня Александра Константиновича Горобца, одного из самых удачливых истребителей минувшей войны. Кому еще привалило счастье срубить с одного захода девять Ю-87 подряд?!

* * *

Меня наказали. За что — неважно. Отстраненный от Полетов, я был поставлен на всю смену стартером. Работа простая — маши флажками, разрешай или запрещай ребятам взлеты. Как сейчас вижу, вырывает белая «семерка» — старенький У-2. В передней кабине Борис, в задней — Василий. Я кручу головой, осматриваю пространство и выпускаю ребят в зону.

Через двадцать пять минут белая «семерка» благополучно приземляется. Заруливает, и тут — глазам не верю! — в первой кабине — Василий, во второй — Борис...

Лет через сорок судьба свела меня с Борисом Бимбулатовичем, солидным начальником стройкомбината. Как

положено, приняли по глоточку, помянули не доживших, позавидовали летающим, и тут я вспомнил свое «стартерство» и спросил: «Как же вас угораздило в полете кабинами поменяться?» Седой Борис Бимбулатович сощурил свой хитрый глаз и сочувственно так говорит: «Ты вот что, лучше не пей больше. Чего в жизни не случается. Все ошибаются — можешь ты, могу и я ошибиться».

* * *

Отогнав на аэродром Штаргардт новенькие «Лавочкины», мы должны были спешить на завод в Нижний за новой партией машин. В Германии было уже тепло — апрель кончался — здесь буйно цвела сирень. Промаявшись на Ли-2, мы, наконец, оказались сперва в Монино, а потом на площади трех вокзалов столицы. Видок у нас был диковатый: усталые, в изрядно потрепанных летных куртках, с мешками через плечо (парашюты мы везли с собой) в руках — пожухлые в долгом пути веники сирени.

«Ребята, откуда такие шикарные веники?» — насмешливо поинтересовался какой-то парень. Мой ведущий, видно, больше других проникнувшись язвительным тоном вопроса, возьми и ляпни: «Балда! Это цветы Берлина!»

Что тут началось! Вокруг загудело: «Берлин, Берлин... Победа!!!» Незнакомые люди тянули к нам руки, неизвестные женщины целовали нас. И каждый старался отломить веточку на память. А до Победы оставалась еще целая неделя. Маме я довел три голых палочки.

* * *

У Леши была симпатичная фамилия — Груша. Были мы в командировке. Привели нашего Грушу в гостиничным

номер, показали кровать, и он тут же рухнул в нее и заснул, как убитый. Проснувшись поутру и бодро вскинувшись на постели, Леша обнаружил на спинке кресла, поверх его амуниции, немислимых размеров бюстгалтер и прочие атрибуты женской одежды. На диване посапывала бо-о-ольшая женщина. Тихо выбравшись из номера, Леша как был — в одних трусах — ринулся к дежурной выяснять обстановку.

— Ночью у нас свет отключают, — поведала дежурная, — экономия! Я помнила фамилию вашу — Груша, решила — женщина — и подселила вам соседку. Плохого не думайте — она доктор наук, профессор, знаменитый в наших краях геолог.

В тот же день Леша познакомился с профессором, посмеялись от души и каждый направился дальше по своему маршруту, А Леша все не мог забыть реплики своей соседки: «А я, знаете, не так несколько представляла себе истребителей...» И что она этим хотела сказать, не успокаивался Груша.

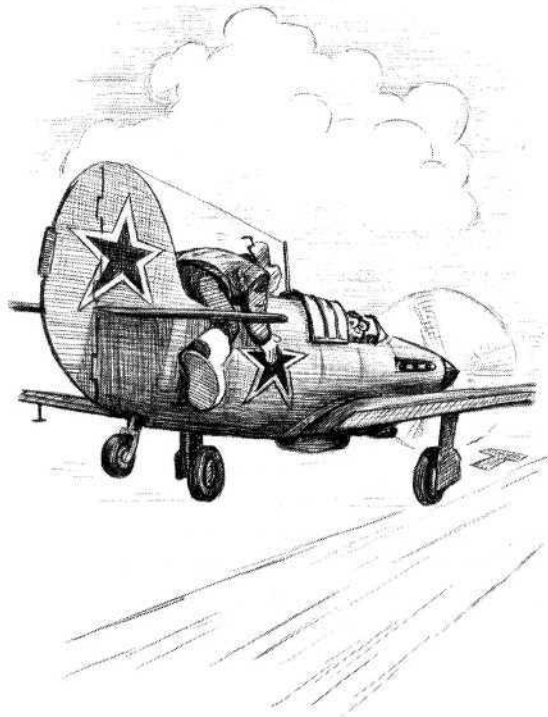
* * *

В Ахтубе мне подарили арбуз килограммов на двенадцать с гаком. Закатили прямо в тесную кабину Як-23, под левый локоть пристроили... Лететь предстояло в Саратов. Эшелон дали — 7200. Пока лез вверх, воображал, как обрадуются такому подарку мои, чудо-арбузищу! Но подошло время снижаться и началось — скатывается и скатывается проклятый, а у меня же нет третьей руки, чтобы придерживать арбуз. И вопрос встал: кто кого, арбуз — меня или я — арбуз. Довез я его все-таки и готов был о бетон грохнуть, механик удержал: «Командир, но полосатый-то чем виноват? Такой красавец! Опомнись, командир...»

* * *

Англичане истребитель «Харрикейн» нахваливали, а мы — не очень. У машины была вреднейшая привычка — чуть снег поглубже или тормознул резковато, «Харрикейн» становился на нос. Но летать надо было, и летчики Карельского фронта выработали такую методу: пилот запускаем двигатель, механик, не теряя времени, вскакивает верхом на хвост, и экипаж бодро рулит на взлетно-посадочную полосу. Там механик соскакивает, летчик идет на взлет.

Пилот поторопился или механик замешкался, только, перейдя в набор высоты, летчик услышал в наушниках шлемофона: «Осторожно! У тебя на хвосте пассажир...» Блинчиком, блинчиком пилот развернулся и начал тихо сползать на посадку. А душа — в пятках... Все закончилось благополучно, если не считать обмороженных рук у механика и ненависти к «Харрикейну», захлестнувшей летчика, что пошло ему на пользу — перевели на «лавочкины»!



* * *

Радиопозывной «Светлый» генерал пронес через всю войну. Очень ему нравилось, как это звучит: «я — Светлый, я — Светлый!..» Со своим любимым позывным генерал прибыл в столицу для участия в очередном воздушном параде. Ему предстояло вести группу «мигов». Закон воздушного парада — полное радиомолчание. На передаче работает только земля, воздух же может лишь отвечать на запросы командного пункта, отвечать коротко и четко.

Приближались к Белорусскому вокзалу, все подтянулись и невольно напряглись. И тут в шлемофонах загремело: «Я — Светлый, я — Светлый! Хорошо идем...» Закончить мысль «Светлому» не удалось. «Заткнись, темнота» — перебил его восторги насмешливый голос.

От любимого позывного пришлось отказаться. Зубоскалы придумали: «Как идем, темнота? Отвечай, Светлый!» — запрашивали, разумеется, анонимно.

* * *

В летной комнате необычное оживление: приказом по министерству сильно снижены расценки на ряд испытательных полетов. Это уже не впервые. В самый разгар обсуждения появляется пилот, которого все считают совестью аэродрома. И разом притих шум, люди ждут его слов. Он подходит к доске приказов и объявлений, читает. Прочел. Говорит: «Да-а, теперь придется летать в два раза больше... было б на чем».

* * *

Пока Ли-2 разгружался на Тушинском аэродроме, командир вышел на шоссе нюхнуть столичного воздуха.

И тут... увидел городского. Тот был затянут в черное сукно, обут в высокие сапоги, на шее — малиновый шнур... Ну точь-в-точь как в кино. «Ты кто такой?» — поинтересовался командир корабля. «Не видишь? Милиционер». Командир с сомнением: «А форма почему такая?» «По указанию товарища Сталина железнодорожную милицию переделали...» «Пошли на борт, — пригласил командир, — обмоем форму...» Милиционер для фасону поломался немного и пошел. В самолете командир только моргнул бортачу, и тот поднес гостю полную крышку прозрачного, как слеза, авиационного спирта. Едва не задохнувшись, городской все двести граммов одолел и жестом попросил запить. Дали ... только не воды, а еще спирта. Гость выпил и упал. «На чехлы!» приказал командир и улетел в Пензу... Скандал, сами понимаете.

Пилота затребовал на ковер сам министр. «Ты мне надоел своими фокусами, — говорит. — Пора тебя в шею гнать, но прежде я хочу понять: зачем ты его увез». «Понимаете, товарищ министр, я, как этого городского увидел, остолбенел сначала, а потом подумал: не поверят мне ребята, если расскажу... и взял его на показ мужикам».

* * *

Истребитель И-16 в свое время был зверь машина! Но среди множества достоинств отличался одним крупным недостатком — чуть на посадке ошибешься — «козлит», ну, отскакивает от земли.

Шли школьные полеты. На пробеге глохнет мотор УТИ-4 — двухместная учебная машина такая была, а курсант Т. на И-16 заходит на посадку и заглохшую спарку. очевидно, не видит. Ему и красным флагом машут, и рак-

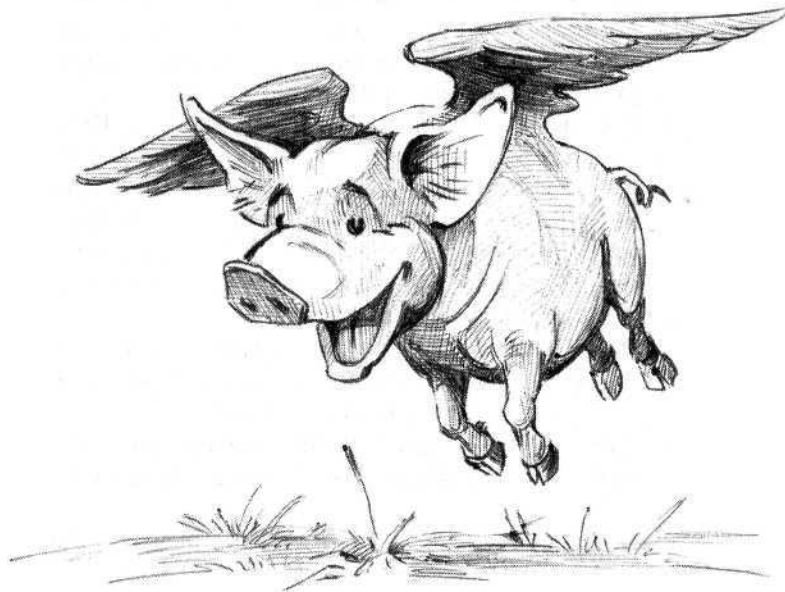
ту дают — уходи на второй круг, а он продолжает снижаться. Казалось, все, столкновения не избежать. Но И-16 тыкается колесами в землю, подскакивает метра на три и благополучно приземляется, не зацепив УТИ-4. Забавно, Т. «козла» за собой признал, а вот в то, что он перепрыгнул через спарку, не поверил. Считал, что его разыгрывают.

Между прочим

- Дельтапланеризм начался с рисунка Леонардо да Винчи — это общеизвестно, А кто оказался первым дельтапланеристом в России? Доктор физико-математических наук и мастер спорта по водным лыжам Михаил Гохберг, находясь в научной командировке во Франции, так — между прочим — обучился летать на «змее Роголло». Вот с этого и началось: вернувшись домой, он начал пропагандировать дельтапланеризм, демонстрируя свое мастерство...
- Дирижабль «Цеппелин», год рождения — 1929, поднимал 3 тонны груза и 54 человек. На борту имелся буфет с электрической кухней, в ванные комнаты подавалась горячая вода. А дирижабль «Акрон», построенный в 1932 году, нес в себе 5 самолетов, стартовавших с борта и возвращавшихся на борт «Акрона».
- Полет в облаках при неисправных радиосредствах весьма напоминает ночную езду на автомобиле с невключенными фарами.
- Самолет Ан-2 — один из самых массовых самолетов-долгожителей. Родившись в августе

1947 года, «аннушка» и сегодня еще в работе. Всего построено свыше 18000 Ан-2!

- Известный летчик-испытатель А.Манучаров писал в свое время: «При высоком классе работы вероятность непредвиденного уменьшается. Она уменьшается умной подготовкой, увеличением знаний». Эта рекомендация молодым летчикам не утратила своего значения и сегодня.
- Обладатель первого пилотского свидетельства Великобритании Мур-Барбазон еще в 1909 году поднял в воздух — поросенка и пролетел с ним пять с половиной километров. Этим пилот опроверг старинную английскую поговорку «свиньи летать не могут», выиграл пари и сделал себе отличную рекламу.



- 21 июня 1937 года адмирал двух полюсов и Атлантики, как его называли журналисты, Ричард Бэрд писал Чкалову: «Разрешите принести мои самые сердечные поздравления народам Советского Союза в связи с завершением величайшего в мировой истории авиационного перелета...

Перелет сблизил наши страны в пространстве и времени. Твердо верю, что он укрепит дружественную связь между обоими народами». Такое приветствие в ту пору дорогого стоило.

- А первый полет из Москвы в Нью-Йорк был выполнен в 1929 году. Его общая протяженность составила 21250 километров, из них около 8000 — над водами Тихого океана. Самолет АНТ-4 назывался «Страна Советов». Командиром корабля был С.Шестаков, штурманом В.Болотов, бортмехаником Д.Фуфаев.

* * *

Летную школу друзья закончили одновременно, а дальше их дороги разошлись. Один прошел огневую выучку в Испании, был награжден, обласкан, его карьера сделалась как-то сама собой. Другой очутился в забытых богом и начальством местах, пилил и пилил, медленно поднимаясь по крутым и скользким ступенькам иерархической лестницы.

Они встретились, когда бывший «испанец» оказался на предельном потолке авиационной карьеры, а друг его к этому времени стал полковником. Старший друг сказал полковнику: «Пока ты будешь ходить с именем Адольф,

ничего для тебя не смогу сделать... смени эту дурацкую кличку. Понял?»

Они всегда понимали друг друга. И Адольф сделался Андреем. Сменить имя стоило тогда всего пятнадцать рублей. Вскоре он был произведен в генерал-майоры.

* * *

Он был красив, как молодой бог, он успел отличиться в воздушных боях над Испанией. И она была красива, молода и вот-вот должна была ступить на путь актерской славы. На третий день знакомства он делает ей предложение. Она говорит, что должна посоветоваться с мамой. А мама — в Питере. Он провожает ее тем же вечером на вокзал и отправляет к маме.

Не успела она толком поговорить с матерью, раздается телефонный звонок: «Привет! Я здесь, прилетел по делам. Так что мама?» Она отвечает: «Если это не помешает твоим делам, заезжай, познакомлю с мамой». Он не заставляет себя ждать и не раздумывая спрашивает у матери, согласна ли она отдать за него дочку? Мама высказывается в том смысле, что решать не ей, как дочь сама найдет нужным, так и будет.

Но дочка говорит: «Дело серьезное, скажу подумав... в Москве отвечу». Он отправляет ее ближайшим поездом в столицу, машет на прощанье рукой: «Думай!»

Утром он встречает ее на перроне. Выбрит до блеска. В руке букет: «Ну?» «Ладно», — сказала она.

Их счастье продолжалось недолго — он разбился и тренировочном полете — но легенда об этом сватовстве живет в авиации уже шестьдесят с лишним лет.

* * *

Гарнизон у нас был маленький, прозрачный такой гарнизон. И жили мы тихо, пока не громыхнул скандал. Вернувшись из командировки, капитан К. обнаружил в собственной кровати, кроме законной жены, еще и постороннего мужчину. Спросил: «Ты с какими намерениями на мое место залез?» Тот ни бе, ни ме... Тогда К. говорит: «А за удовольствия, мужик, платить надо!» Тот с перепугу выкладывает всю наличность на стол. «Это много, — говорит муж, — она того не стоит. Вот беру трешку...» И приклеил он ту зеленую старую трешку к стене, на эмалит посадил. А жену предупредил: «Попробуешь отцарапать или завесить, предупреждаю — голую на мороз выгоню. Все».

* * *

А у нас скандальчик был покруче! У майора П. жена имела высшее химическое образование. Жили они в финском домике на две семьи. Удобства компромиссные — на улицу бегать не надо: дом был поставлен над выгребной ямой. Ясно. Майорша, кроме образования, отличалась еще удивительной склочностью. Тут майор получает перевод на новое место службы.

Проходит с неделю и обнаруживается — выгребная яма, рассчитанная, наверное, на год эксплуатации — полна. Вызывают ассенизационную машину. Водитель удивляется: «Быстро, однако, справились». Но дело свое делает и уезжает. А через неделю — опять полно... И снова... Командир части вынужден был убывшего майора разыскивать и запрашивать, в чем все-таки дело? Оказалось,

химичка перед убитием закинула в яму пару пачек дрожжей. Знай, мол, наших! И весь гарнизон только и рассуждал — кто о пользе химии, кто о коварстве майорши... с год, пожалуй, только и было разговоров.

* * *

Был такой репортер Лев Хват, газетчик фантастической хватки, к тому же — приятель Чкалова. Личность и свое время весьма заметная. Среди встречавших Валерия Павловича в Хабаровске, когда он перегнал сюда АНТ-25 с острова Удд, оказался и Лев Борисович. Это уму непостижимо, как он сумел уговорить Чкалова взять его на борт. Сумел, однако. И предвкушал уникальную возможность поместить очередную информашку — «Борт самолета АНТ-25». Подумать только, кто еще сможет такое?! Когда?

На другой день полетели. 1000 метров — идут в облаках, 2000... 4000 — облака не кончаются. Этого никто не ожидал. Кислородных масок на борту — три, запас кислорода ограниченный. А высота уже 5000 метров. И облака не кончаются. Хват ежится в своем плащишке, дышит трудно, но старается улыбаться. Тем не менее, с высоты 6000 метров Чкалов лег на обратный курс и вернулся в Хабаровск.

Хват впал в черную меланхолию — во второй раз Чкалов его не возьмет. За незапланированное возвращение ему еще отвечать предстоит. Самовольство? Опять?

Но чуть свет на следующий день Валерий Павлович самолично растолкал Хвата: «Кончай ночевать! Летим. Погода изменилась. Кислородный баллон добавили!» И ведь доставил приятеля, как обещал, до самой Москвы. Такой уж он был человек — верный, как компас.

* * *

Как надрывно выли пикирующие «юнкеры», штурмывая наши аэродромы, Федька запомнил на всю жизнь, но никак не ожидал, что память эта ему еще пригодится. А тут, конфликтнув с замполитом, Федька сообразил — сегодня тот руководит стрельбами на полигоне. Приспособив к стойке хвостового колеса продырявленную консервную банку, он, пикируя, учинил такой тарарам на полигоне, что вся команда кинулась врассыпную. «И замполит драпал», — восторгался Федька.



* * *

В известной мере летчики всегда были аристократами, но картошку копать нас все равно посылали, почему тот килограмм картошки обходился, никого не волновали, важно было соблюсти принцип — город помогает селу.

Сию в деревне; покапываю корнеплоды, скучаю. Но раз надо, так надо. А тут девчонка подворачивается — мордастенная, краснощекая, и весьма недвусмысленно себя подает... Короче говоря, заводит она меня в какой-то сарайчик, ну и, сами понимаете... Согрешил, а на душе никакою праздника, одна тоска. И что ей сказать, не знаю, а вот она сказала: «Спасибо за кумпанство», — и протянула мне ладошку, сложенную дощечкой. Оправила юбочку и исчезла.

* * *

Момент сложился тогда трудный: высочайшее начальство порешило — при ТАКИХ ракетах авиация нам больше ни к чему. Что было делать авиационникам? Придумали устроить показ, пусть начальство собственными глазами увидит, что нас еще рано списывать.

Собрали с десяток отслуживших свое В-25, подготовили к полету. Пилот должен был покинуть борт машины над полигоном, включив предварительно автопилот. И тут В-25 догоняет пара мигов и срубает «американца» с первой же атаки. Вот как мы можем! Смотрите, убеждайтесь!

И все, наверное, прошло бы, как было задумано, если б начальство не заспало и на полигон не приехало с большим опозданием. Начали показ, а ко времени взлета третьей пары истребителей по небу поползла кучевка. На беду, высота полета В-25 и высота облаков совпали. Миги ринулись в атаку, а В-25 — нырь в облака... и так раз,

два раза, пока не кончилась зона, отведенная для стрельбы. Ушел бомбер, сам по себе улетел.

А теперь второй акт того спектакля. За две тысячи километров от полигона, аж в Подмоскowie, отставной стрелок-радиот отправился в лес, идет и видит — на сопках лежит самолет. Оознавательные знаки закрашены, людских следов нет. Отставник машину опознал — американская! И понятно, ударил во все колокола. Переполох прошел «от Москвы до самых до окраин». Чем бы все кончилось, сказать невозможно, когда бы не ответственный за показательные стрельбы полковник не оказался родным сыном персоны, чье имя приносилось тогда шепотом.

* * *

Когда Чарльз Линдберг пересек Атлантику и измученный тридцатитрехчасовым беспосадочным полетом приземлился в Париже, толпа вытащила его из кабины и принялась качать, передавая с рук на руки. Толпа слепа, это опасная стихия! Когда б не находчивость репортеров, не уцелеть бы летчику в дружеских объятиях французов. Спасла тактическая хитрость газетчиков — они принялись качать кого-то из своей братии, громко прославляя при этом покорителя Атлантики, чем отвлекли внимание толпы от подлинного Линдберга и помогли ему улизнуть с аэродрома.

Говорят — сам не видел — будто на надгробии своей супруги Российский распорядился сделать надпись: «Здесь покоится супруга бабушки русской авиации». Так ли это на самом деле, не знаю, но на непомерно честолю-

бивого Российского похоже. Только что же получается? Жена дедушки — бабушка...

* * *

Рассказывал Яковлев. Лично. Ехал он с аэродрома на фирму и почувствовал усиливающуюся боль внизу живота. Ставит себе диагноз — очевидно, острый приступ аппендицита. Решение? Надо оперироваться. Велит шоферу остановиться на Колхозной площади. Пиджак со Звездами оставляет в машине. Водителю велит: «Будут спрашивать, говори, высадил на Колхозной». В регистратуре назвался Яковлевым Александром Сергеевичем, документов при себе нет. Спросили, где и кем работает, ответил — инженером в почтовом ящике...

Представляете, какая паника поднялась к вечеру — Яковлев пропал. На другой день все обошлось. Сам он объяснил: «Чтобы удалить аппендикс, не требуется никаких консультантов, профессоров и прочего, нужен хирург, работающий на конвейере, вот почему я выбрал «Склиф» и не ошибся.

* * *

Чего только с нашим братом не приключается! Другой раз и поверить невозможно. Приводился я на вынужденную. В чужих краях это было, в теплых водах не наших морей. Вывалился в воду. Спасилет держит, а мысли тухлые донимают: кругом акулы... сожрут, думаю, и никаких следов. И тут чувствую, кто-то меня толкнул сзади. Оказался дельфин! Потом еще несколько подплыли, взяли меня в окружение и повели к берегу. Ну, надо же! И что дельфинам пилотяга, а вот не отдали на харчи акулам.

* * *

В очень старой книге вычитал случайно: «Знаменитый Макреди первым разбрасывал с аэроплана семена фиговых деревьев, лес которых должен будет впоследствии охранять горные источники, снабжающие питьевой водой население...»

Интересно, а знают ли об этом человеке и его усилиях «зеленые» наших дней? Была бы моя воля, я бы с удовольствием записался в последователи этого мудрого авиатора.

* * *

Олега Константиновича Антонова постоянно занимала экономическая сторона развития авиации. Как никто другой он «вгрызался» во всякую, казалось бы, мелочь и не уставал считать — что во что обходится. Только один пример: «Вес стюардессы следует максимально ограничить 50-55 кг. Экономия в 10 кг на весе стюардессы (30 кг. при трех стюардессах) составит в среднем, по закону больших чисел, экономии в год, считая по 2 руб. на тонно-километр при 2000 налета в год приблизительно 70000 рублей на каждом самолете.»

* * *

Помню, предстояло перегнать по осени пару Як-11 на ремонтный завод. Ведущим полетел заместитель командира эскадрильи, он же штурман, ведомым — я. Маршрут мы проложили со всей тщательностью, отметили и запасные посадочные площадки на всякий случай, и аэродром дозаправки и еще — резервный. Погода с самого утра была средней паршивости, но метеорологи обещали улучшение.

Летим. Облачность понижается. Временами сечет ко-
сым дождичком. Похоже, еще немного и мы вопремся в
нормальный фронтовой раздел.

За землей, признаюсь, я не больно-то следил: веду-
щий ходил в первых штурманах по дивизии, так что мне,
ведомому, вроде можно было особенно не напрягаться. И
вдруг слышу в наушниках шлемофона: «Если знаешь, где
мы находимся, выходи вперед и веди...»

Вперед я, понятное дело, тут же вышел, по наитию
довернул градусов на двадцать влево. Иду, не узнавая ме-
стности, но соображаю: Волгу я при всех условиях не про-
скочу. Еще в школе нас учили: восстановление потерян-
ной ориентировки выходом на крупный линейный ориен-
тир — один из вернейших способов.

Поглядываю за остатком горючего. Паниковать ра-
но, но совесть начинает мучать. Вроде пора признаваться
— заблудился... и уже к кнопке передатчика прицелился,
готов был признаться, когда услышал ведущего: «Займи
свое место. Выпускаем шасси, садимся парой, — и чуть
погода, — молодец, выручил».

С моей, так сказать, подачи ведущий врубился точ-
ненько к третьему развороту. Врубился — факт, а вот ка-
ким образом это получилось, — убейте, не знаю...

* * *

То был первый подъем экспериментального истреби-
теля, машины, что должна была определить лицо века.
Народишу на аэродром выползло ужас сколько: такое со-
бытие не каждый день случается.

По наблюдению с земли все вроде прошло благопо-
лучно. И посадка выглядела нормальной. Тем удивитель-

нее всем показалось дальнейшее. Летчик поспешно вы-
брался из тесной кабины, шагнул навстречу ведущему
инженеру и опустился на колени:

— Не здорово получилось. Прости меня, дурака, поза-
был включить регистрирующую аппаратуру. Первый раз
со мной такое случилось... за все тридцать лет первый раз...

* * *

Можете ли вы вообразить, чтобы Петра Николаеви-
ча Нестерова кто-нибудь отважился поддразнивать? А
ведь было такое. Его настойчивые попытки доказать, что
мертвая петля осуществима, вызывали далеко не одно-
значную реакцию среди товарищей. И кто-то запустил
эпиграмму:

*Ненавидящий банальность
Полупризнанный герой,
Бьет он на оригинальность
Своею мертвою петлей.*

Ответ последовал незамедлительно:

*Коль написано: петля,
То, конечно, это я.
Но ручаюсь вам, друзья,
На петлю отважусь я.*

*Одного хочешь лишь я,
Свою петлю осуществляя,
Чтоб эта мертвая петля
Была бы в воздухе живая.*

*Не мир хочу я удивить,
Не для забавы иль задора,
Я вас хочу лишь убедить,
Что в воздухе везде опора.*

Что говорить, стихотворец Нестеров оказался неважный. И все-таки, как не простить ему приведенные строки, после того как петлю в небе он исполнил, и она из мертвой превратилась в его живую петлю Нестерова.

* * *

Первым на БИ-1 самолете с ракетным двигателем слетал Григорий Яковлевич Бахчиванджи. Это было в мае 1942 года. Машина оказалась из трудных — и сыровата, и соседство с азотной кислотой под высоким давлением — не подарок летчику. И тем не менее Бахчиванджи признал сразу: хорошая машина. А позже, говорят, заметил: «Машина на самом деле хорошая, но я на ней убьюсь». 27 марта 1943 года самолет перешел из горизонтального полета в пикирование и врезался в землю. Летчик погиб. Невозможно понять, как Бахчиванджи сумел спрогнозировать свою судьбу, и уж совершенно непредставимо, почему звание Героя страны ему присвоили посмертно лишь в... 1973 году? Говорят, чиновничья челядь виновата, не дали хода представлению, ну а начальники-то что ж? Ведь такого человека потеряли...

* * *

Факт — мы оптимисты, но не будем забывать: каждый полет начинается взлетом, но не всякий заканчивается посадкой...

* * *

Рудольф Целмс был еще мальчиком, когда увидел Уточкина в полете. Он был совершенно покорен и с трудом пробившись к Сергею Исаевичу, окруженному толпой болельщиков авиации, набравшись храбрости, спросил:

— А можно научиться летать, как вы?

— Что значит — как я? — улыбнулся парнишке Уточкин.

— Это значит — вы полетели и не упали...

Прошло много-много лет и старый летчик Рудольф Целмс вспоминал:

— Уточкин засмеялся тогда, похлопал меня по плечу и изрек: «Кто летает, тот падает, а кто боится падать — пусть не летает». И еще он сказал: «Авиацию нужно любить, очень сильно любить, иначе ничего не получится».

* * *

Никогда не забуду моего первого командира эскадрильи Григория Гавриловича Голубева. Он учил нас не только летать, а что, может быть, гораздо важнее, ЖИТЬ. Став летчиком, испив горькую чашу инструкторской работы, я прочитал в написанной им книге: «Если воля — стержень деятельности, посредством которого преобразуют окружающую — среду, то мужество — прочность, упругость этого стержня, а смелость — его острие».

Обучая летать других, я старался, прежде всего, по мере возможности оценить и испытать на ПРОЧНОСТЬ моих мальчишек и всегда с благодарностью вспоминал Григория Гавриловича.

* * *

В первые месяцы последней войны, когда были совершены первые тараны, все газеты, радио буквально захлебывались от восторга: от русского таранного удара не уйти подлым захватчикам! Вновь и вновь вспоминали Нестерова, молчаливо простив ему дворянское происхождение. На тех, кто, совершив таран, остался жив, посыпа-

лись Золотые звезды героев. Награждали и посмертно. И это продолжалось до тех пор, пока не подсчитали — обычно таран заканчивался со счетом 1:1, то есть результат получался НИЧЕЙНЫЙ, а нам нужна была победа. И тогда последовали приказы, ограничивающие инициативу отважных, поухля пресса. Война учила не только героизму, но и целесообразности.

* * *

Полет в районе горных вершин отличается повышенной опасностью. На своей шкуре испытал и знаю, что говорю. Здесь всегда таятся мощные нисходящие потоки воздуха, и резко колеблется барометрическое давление, а из-за этого высотомеры врут безбожно. Ничего такого я не говорю, только могу посоветовать — летишь поблизости от вершины, не разевай пасть, не умиляйся красотами природы, а будь все время в готовности. Горы — это сплошные неожиданности.

* * *

— Лева это правда, что тебя кадровики хотели в Израиль сплавить?

— Было такое, сразу после войны. Мы тогда с Голдой Мейир цацкались.

— А почему такая идея появилась?

— Странный вопрос. Я же — Фишер...

— И что ты им сказал?

— Ничего не сказал, я спросил: кем меня там поставят? Они говорят: ну, командиром звена. Говорю: командиром звена я и тут могу.

— Тогда?

— Тогда меня спросили, кем бы я хотел поехать? Хотел... ну, я бы согласился заместителем командующего поехать, если командующий ВВС у евреев уже есть...

— И что же дальше было?

— Ничего — летал... и налетал 12000 часов.

— Заслуженного дали?

— Не дали.

— Почему?

— А я знаю? Я не просил...

* * *

Чего только в авиации не было! На сером камне Гагрской набережной появились яркие метрового роста буквы, и любой мог прочесть: «Остерегайся вертолета». Что другим в голову пришло, не знаю, а я лично сразу вспомнил придорожный опус ГАИ: «Водитель, остерегайся мест, из которых могут появиться дети».

Сфотографировал аэрофлотовский призыв и послал главному конструктору вертолета, опасаться которого — вертолета, разумеется, — призывали деятели, налаживавшие воздушную доставку пассажиров из Гагры в Адлер. И... мой старый добрый друг обиделся. Пришлось потратить порядочно времени и сил, чтобы восстановить пошатнувшиеся было отношения с этим фанатом вертолетной службы.

* * *

А вот ты, ты знаешь, что в довоенное время на планерах конструкции Антонова прошли обучение сто пятьдесят тысяч человек? И не вякай — подумаешь, что за аппарат — планер! С планера вся авиация, можно сказать, началась.

* * *

Лучшие слова, которые я услышал в авиации за всю мою жизнь: вам — взлет!

* * *

Ах-ах и еще — ох-ох? Чкалов пролетел под мостом в Питере! Это уж всем известно, а кому ведомо, что у Валерия Павловича были предшественники на этом поприще? Еще в 1911 году обладатель диплома пилота-авиатора №41 Славароссов проскочил под мостом через Вислу, за что, как отметил в своей автобиографии, уплатил «приличный штраф». А под всеми мостами Темзы, между Тауэрским мостом и Вестминстером, пролетел Ф.К.Макклин. Это случилось 10 августа 1912 года. Пролетел он на гидросамолете, приводнился на Темзе, и полиция не позволила ему взлетать, чтобы отправится в обратный путь. Так и рулил по воде бедняга всю дорогу, пока не добрался до аэродрома Харти Ферри.

* * *

Чего только не придумывают японские инженеры! В годы войны построили 9000 аэростатов, оснастив их устройством, позволявшим оставаться в господствующем воздушном потоке, который нес их через весь Тихий океан, все 9978 километров, к берегам Америки. 1000 аэростатов достигла цели, правда, отбомбились только 258, сбросив по одной пятнадцатикилограммовой осколочной бомбе и по два зажигательных снаряда каждый. От этих налетов пострадало не так уж много людей — убитых оказалось шестеро — но моральный эффект был внушительный.

* * *

Молодым я лекции Громова слышал, он нам ценные мысли из психологии толкал. Понимаешь? Нет, не буду врать — не все я усвоил, но кое-что и сегодня помню. Например, пятибалльную систему оценок за технику пилотирования он не уважал. Веришь?

Примерно так говорил: «Единицу практически никто никому не ставит. Двойкой скорее презрение к тебе выражают, чем уровень подготовки. С тройкой от полетов отстраняют. Что остается? Четверка и пятерка... Да? Выходит, летчики могут быть двух сортов — первый пользуется полным доверием, второй тоже доверием пользуется, но за ним надо присматривать». Так я Громова понимал тогда.

А сегодня могу от себя добавить: как «лицо кавказской национальности» авторитетно говорю, технику пилотирования ни за какие деньги не купишь, это тебе не диплом какого-нибудь университета и не справка. Тут или ты МОЖЕШЬ, или НЕ МОЖЕШЬ. Именно ты, и обязательно — лично. Вот такая психология получается...

* * *

Скажу прямо: нет и, наверное, никогда не будет таких всеобъемлющих правил, которые бы заменили пилоту здравый рассудок. Без учета реальной обстановки во вполне конкретной ситуации долго не пролетаешь.

* * *

Самолет любит ласковые руки, хоть он и не женского рода.

* * *

Раньше без мата не учили. Порой казалось, что инструкторы соревнуются — кто сумеет виртуознее изругать бедного курсанта. Что было делать? Терпели мы терпели, а потом подсаживаем к нашему матерщиннику вместо курсанта Солодарева Райку Григорьеву. Дело было зимой. Инструктор в передней кабине сидит, не оборачивается, меховой воротник поднят. Кто сел, не видит. Слетали, заруливают на заправку. Инструктор, как заведено, пристраивается к стабилизатору и первым делом сливает «конденсат». А Райка из-за спины у него пищит: «Товарищ инструктор, разрешите получить замечания?» Не оборачиваясь, наш бог отвечает: «! вам уже все в воздухе сказал. Свободны, Григорьева».

* * *

Капитана К. вызывает замполит. Оказывается, к нему обратилась с жалобой вольнонаемная. Суть дела: К. обещал на ней жениться, но поставил условие — сначала он должен убедиться в ее девственности... На слово он ей не верил и в конце концов уговорил девушку. И вот обманул.

Замполит спрашивает: «Обещал?» К. не отрицается: «Обещал». Замполит: «Так в чем дело?» К. объясняет: «Вес верно, только я не вполне убедился, что она на самом деле девственница...» Замполит, повышая голос, срамит офицера и в конце концов обещает вынести «этот вопрос» на партийное собрание. «Нет, комиссар», — тихо возражаем капитан. «Что нет?» — «Не вынесете: я беспартийный».

* * *

Нарком обороны Тимошенко нас, выпускников летных школ, разом разжаловал всех в сержанты, авансом. Мы, ко-

нечно, обиделись: в авиацию все вступали добровольно, проходили конкурсные экзамены, и в официально объявленных условиях приема значилось: срок обучения — один год, выпускают младшими лейтенантами... А тут — хлоп, обстригли всех, как баранов, под машинку и повелели три года срочной трубить.

Впрочем, главная обида была даже не в этом. Кобылятник Тимошенко ограничил пилотаж, запретил убирать шасси на И-16, пригнул нас регулярно тренироваться в противогазах, словом, изо всех сил старался приравнять ИСТРЕБИТЕЛЕЙ к пехоте!

И настал день, когда однажды утром обнаружилось — портрет «любимого маршала», украшавший ленинскую комнату, увешан ржаными сухарями, несъедобной железной воблой — эти деликатесы входили в наш паек по так называемым сухим дням, которые тоже с его подачи ввели...



Да, было дело. И сколько не бились с нами дознаватели, следователи и кто-то еще, аж из Москвы прибывшие, так и не выявили зачинщиков протеста. И, наверное, это главное — воздушное братство действовало! Оно не по зубам оказалось нашим обидчикам.

* * *

Командир корабля переучивался с Ли-2 на Ту-104, а был он из чудаков-затейников и отбил телеграмму: «Индия. Дели. Джавахарлалу Неру. Вышли сто рупий на мелкие расходы». И поставил свою подпись. Почему-то телеграмма оказалась не в Дели, а попала в обком партии. Дорого обошлась эта хохма веселому командиру Ли-2 — восемь лет пришлось отишачить вторым пилотом!

* * *

Хотите верьте, а нет, так нет — одно время в Хабаровске собрали в экипаж Ил-14: второго пилота — Волкова, штурмана — Зайца, бортмеханика — Волчкова и командиром поставили Лешу Волкодавова.

* * *

Ту-104 по метеоусловиям Иркутска вернули в Читу.

— Теперь рыба точно пропадет, — запечалился штурман.

— Какая рыба? — спросил командир.

— Да вот, взял в Москву для друга малосольной кеты...

Спустя какое-то время история повторяется: погоды нет, вернули, и командир спрашивает штурмана:

— Ты случайно рыбу не везешь?

— Везу, командир, будь она неладна...

И командир принимает решение: рыбы больше на борт не брать! А слово командира, известно, — закон.

Очередной полет проходил точно по плану, и цель была уже близка, когда снежный заряд закрыл полосу, и пришлось экипажу идти на запасный аэродром.

— И рыбы нет, надо же, командир, опять завернули...

— Нет, говоришь?

— Нет, даю слово, — подтверждает штурман.

— Да вот она, проклятая, — сокрушенно произносит командир и кивает на свой баул. — Черт бы ее задрал совсем. И как после этого не верить в приметы?





* * *

Старшина учебной эскадрильи дрессирует курсантов — Курсант Слюсарев, вы — дневальный, входите в казарму и видите — на подушке одной из коек стоят сапоги. Ваши действия?

— Снимаю сапоги и ставлю на пол.

— Отставить! Надо на все подушки поставить сапоги: в армии должно быть ОДНООБРАЗИЕ.

* * *

На пробеге Ла-5 обломилась правая стойка. Прикладываюсь башкой к прицелу так, что два болта крепления срезают, но этого мало: начальство берет за жопу — не устранил снос, разгильдяй и так далее. Но к вечеру в соседнем полку на Лавочкине той же серии обламывается тоже ПРАВАЯ нога. И тогда издается приказ: произвести детальный осмотр всех правых стоек шасси на самолетах двадцать первой серии. Полеты на этих машинах временно приостановить.

Между прочим

- Замечено: если человек талантливо летает, то он непременно проявляет свои способности в чем-то еще. Молодой Чкалов успешно подвизался на сценических подмостках; Владимир Ильюшин владеет гитарой, декламирует, отлично готовит; Марк Галлай замечательно вырезал маникюрными ножницами выразительные фигурки разного зверья из бумаги; Юрий Гарнаев писал стихи; Игорь Шелест пел на оперной сцене...

- Сухой закон, наверное, соблюдать не обязательно, но меру знать надо, время — тоже, и управлять «процессом» — непременно!
- Общее число выпущенных самолетов У-2 (По-2) определить затруднительно, ибо после 1953 года, когда серийное производство прекратилось, машину продолжали строить в авиамастерских, на ремзаводах, словом, — стихийно, вплоть до 1959 года. Не будет ошибки сказать — всего построили несколько десятков тысяч этих машин!
- «С хорошим мотором и ворота полетят» — этот афоризм принадлежит Анри Фарману.
- Летчик Брагин испытал У-2 с особой кабиной — он располагался в ней ЛЕЖА на животе. Была идея строить самолеты без фонаря, с минимальным миделем. И испытания эти были прелюдией.
- Как начиналось создание специализированного санитарного, самолета сегодня трудно установить, но имя военного врача Анатолия Мингарта в истории сохранилось. Он предложил переделать У-2 в такую машину и его предложение осуществилось.
- Авиамодели могут сегодня свободно летать со скоростью в 300 км/ч и держаться в воздухе свыше 30 часов, они поднимаются на высоту в 8 километров и достигают дальности полета близкой к 800 км.
- АОН — авиация общего назначения, включающая личные, служебные, вспомогательные и

прочие самолеты, переживает бурный рост во всем мире, парк легких самолетов во всем мире превышает к концу двадцатого века 300000 машин!

- Курт Танк — создатель многих знаменитых машин — ФВ-190 и ФВ-200 «Кондор», для примера, — давно сделался известным не только в Германии, но и во всем мире. Особо хочу отметить — почти все созданные им машины, начиная с ПЕРВОГО полета, Танк испытывал ЛИЧНО. Едва ли в этом отношении у него были конкуренты среди ведущих авиаконструкторов мира!

* * *

Июль 1961 года, только что закончилось празднование Дня авиации в Тушино. В свите Хрущева вижу Гагарина. Он в новом майорском мундире, такой молодой, такой скромный, до застенчивости. Во дворике за правительственной трибуной Хрущев остановился перед конструкторами, а Гагарин, очевидно, не зная куда ему деваться, держится в стороне. Но его заметили дамы с дипломатической трибуны, торцом примыкавшей к дворику. Рискнув свернуть себе шею, дамы стали ссыпаться с двухметровой, если не больше, высоты, чтобы приблизиться, чтобы прикоснуться к Космонавту №1, единственному еще, человеку, казавшемуся чудом! Дамы прыгали через ограждение, сверкая нежнейшими тонами своего десу, не жеманились, когда юбки заворачивались им на головы. А дальше я вдруг понял, Гагарин в опасности! Дамы пытались оторвать пуговицы с его мундира, сдернуть погоны, выколу-

пять майорские звездочки, хоть птичку с петлицы. Дамы жаждали сувениров!

Он прижимал правой рукой Звезду Героя к груди, сгибался, сгибался и сгибался, будто собирался нырнуть куда-то вниз. Тогда я стал пробиваться сквозь благоухающих дам, забрал Гагарина в охапку и потащил в телевизионный автобус, выкрикивая: «Вам же выступать. Юра! Время! Телевидение ждать не может!» В конце концов мы очутились в тесноте служебной машины...

— Вы кто? — спросил меня Гагарин.

— Ведомый, — сказал я, — с Карельского фронта.

Он посмотрел вправо, влево, обнаружил на столе программу воздушного праздника, расписался на ней и, протягивая мне, сказал:

— Спасибо, выручили... Думал, еще чуть, и они меня разденут.

Автограф храню.

* * *

Случается, молодые пилоты спрашивают: «Скажите, а что было самым-самым лучшим в вашей авиационной жизни?» Обычно я отвечаю: «Да, пожалуй, безлунная сентябрьская ночь над Волгой, плавное покачивание неправдоподобно спелых звезд, тихое посвистывание и шорохи в наушниках шлемофона, замершее жало радиокompаса, упершегося в нулевую отметку на шкале. Заканчивая обычный тренировочный полет по маршруту, я летел на своем МиГ-15 с бортовым номером «72» к дому. Небо держало машину в ласковых руках, словно бы обнимало и несло... Что еще нужно человеку, если он — летчик?»

Летчик должен летать. Это необходимо не только для дела, но и для душевного спокойствия и для счастья.

* * *

При всем желании эту книжку невозможно закончить: авиационный банк продолжает действовать, ему не страшны никакие кризисы — в любой ситуации ЭТОТ банк остается платежеспособным!

Хочу надеяться, мой читатель, что вы уже вложили свою долю в наш все растущий капитал. А коль не вложили еще — поторопитесь! Мне же остается раскланяться и пожелать вам самого-самого главного:

ЖЕЛАЮ ЖИЗНИ

всемлетающим

и

МИЛЛИОН ВАМ НА МИЛЛИОН!