

Леонид Механиков

ПОЛЕТ

Харьков
2001

Механиков Леонид Петрович. Полет: Воспоминания. — Харьков, 2001. — 266 с.



© Механиков Л.П., 2001

ПРЕДИСЛОВИЕ

Как-то в одном из писем, пришедшем мне по компьютерной сети ФИДО, не помню уж, кто, попросил меня рассказать что-то по вопросу, касающемуся авиации. Я ответил. Последовал второй вопрос, третий...

Письма я не храню, те вопросы и ответы пропали, поэтому сейчас мне трудно восстановить, что и как начиналось; вдруг я почувствовал интерес читателя к моим письмам: пришли просьбы продублировать ранее мной отправленное из Германии, Австралии... Тогда я стал собирать свои письма, попытался как-то их систематизировать, разложить по времени, при повторном прочтении что-то не понравилось, что-то потребовало правки, навалились воспоминания...

Я раньше писал стихи. Прозой не занимался: некогда было, не было условий. Только когда стал собирать воспоминания — как-то в них вдруг стали проситься и ранее написанные стихи. Попробовал вставить — вроде получилось. Когда же меня подхлестнули наши фидошники и предложили издать хотя бы для себя то, что я накопал — я взялся писать. Вначале я хотел описать тот период начала реактивной авиации, который мне довелось в своей летной жизни застать. Потом эти записки стали обрастать всем, что было с полетами связано: невозможно отделить полеты от жизни, сухо и пусто получается. Так вот и возникла настоящая работа.

Я не вел никогда дневников. Моими дневниками являлись летные книжки. У меня даже блокноты не все сохранились. Прошло уже много лет, поэтому многие имена и фамилии позабывались, пришлось их придумывать по ходу, остались только события. Те из них, которые мне казались интересными — я попытался здесь изложить, как — это судить читателю. Напоминаю, что имена и фамилии (кроме своего) здесь вымышленные, поэтому прошу читателя по этому поводу ко мне претензий не предъявлять.

Выражаю великую благодарность моим товарищам-фидошникам Дмитрию Громову, Евгению Волынскому (все — Харьков), Алексу Сотнику (Германия), Стасу Филштинскому и Марку Фельдману (Австралия), подтолкнувших меня на этот нелегкий труд.

Особую благодарность выражаю Валерию Воловельскому, буквально заставившему меня выполнить эту работу.

Буду рад, если мне удастся хоть как-то возбудить интерес читателя к авиации.

Леонид Механиков



*Участники эхоконференции Kharkov.Pilot на аэродроме.
Четвертый справа — автор.*



Небо.

Голубая бездна опрокинута над землей.

Часами могу глядеть в эту пустоту — и не надоедает. Просто — лечь на спину в траву и смотреть в небо.

Сначала там нет ничего.

Пустота.

Потом там что-то появляется: ну, там, легкое ли облачко, птица, совершающая кругами свой патрульный полет, способная часами парить в восходящих потоках нагретого добрым солнцем воздуха...

В душу снисходит божья благодать.

Все земное становится мелким, не столь важным. Все заботы, хлопоты, проблемы земные — это мелочь в сравнении с бесконечностью неба.

* * *

Синевой, покоем дышит небо,
Страшной пустотой пугает небо.
Жутко мне смотреть в бездонья небыль,
Словно никогда я в небе не был.
Улететь бы лебединой песней,
Раствориться в сини поднебесья:
Пусть растают в голубом просторе
И любовь, и радости, и горе! ...
Но сильно земное тяготенье,
Тяжелы невидимые пути...
Жизнь моя — единое мгновенье,
А мгновенно пути — не распутать...

Небо будет всегда.

И было всегда.

Оно было и тогда, когда меня не было, оно будет и тогда, когда меня не будет, небо — вечность...

Птица.

Птица парит в небе.

Высоко-высоко.

Она даже не шевельнет крылом.

Вот так просто раскинула крылья и лежит на теплых потоках воздуха.

Интересно, сколько она может так вот продержаться в воздухе?

Час, два?

А может, больше?

Неужели у нее крылья не устают?

Наверное, ей там хорошо.

Мне бы крылья. Вот так раскинуть и парить, ни о чем не думая.

Не нравится здесь — перелетел туда.

Не понравилось там — места на земле много.

Главное — это свобода...

Птица вдруг забеспокоилась, стала удаляться.

В небе послышалось тарахтенье мотора.

Я сел и стал осматриваться: самолет у нас был редкостью.

Все ушло на фронт.

Даже полуторки.

Остались одни лошади, да и тех раз-два да обчелся. Почти всех поели. Господи, и что только люди ни ели: и лебеду варили, и прошлогоднюю картошку по весне в поле выискивали (там одни мешочки оставались от нее, так эти мешочки на мясорубку — и лепешки. Противно, а кушать-то хочется). И сусликов выливали. Льешь воду в нору пока суслик не выскочит. Тут же его на прутик да на костер. Вкусно, как будто курицы поел. Только очень мало. Да и редко удавалось найти нору — мало их осталось, сусликов, сусликов тоже поели.

А с лошастью мне тогда здорово повезло.

Прямо надалеко от нашей хаты оборвался электрический провод со столба и прямо на лошадь. Так эта лошадь и осталась лежать напряженной в санных на дороге. Сразу наповал.

Мужик с костылем вокруг бегают, ахают — лошадь колхозная, судить могут, посадят. Тут только с фронта живой — нога только и не гнется, счи-тай, подфартило, а тут вот на тебе, пожалуйста... Сбежалась вся улица. Люди смотрели и молчали. Лошадь не билась. Это была старая, заморенная лошадь. Одни кости да кожа.

Мужик бегал вокруг, спотыкаясь о собственный костыль:

“Люди, вы же хоть справку мне напишите, что, мол, не сам убил, а проводом убило... Посадят ведь, как пить дать... Скажут, на мясо завалил! ..”

Людям было не до мужика.

Люди хотели есть.

И вот еда.

Мясо.

Много мяса!

Кто-то прибежал с топором и стал рубить лошадь.

Кровь дымилась на морозе, от мяса шел пар...

Мужик пытался унять людей: лошадь-то колхозная, посадят же, как

пить дать посадят... Мужика молча оттолкнули, и он куда-то исчез. Люди рубили, резали, пытались оторвать хотя бы кусочек мяса.

Мясо!

Люди давно уже забыли его вкус. Хлеба и то не было — за хлебом занимали очередь в 4 часа утра и стояли до 8 на морозе. А морозы в Сибири круты — 40 градусов — это вроде и не мороз. А одежонка слабая: пимы совсем продырявились. Соломой дыру заткнешь, а все равно холод проходит. Не держит солома мороза. Пока достоишься за той пайкой — без ног останешься. А что там та пайка? Давали на карточку 200 граммов хлеба. Да и хлеб — одно название. Глина. Сожмешь в кулаке — так замазка и остается. Тяжелый — страх. Получишь на семью глядеть не на что. Так бы сразу за раз и съел. Нельзя: есть хотят все. Мамка голову оторвет. Вот когда маленький довесочек! Большого счастья я не знал.

Тогда этот довесочек сосеешь как конфету. До самого дома.

Ничего вкуснее я не знал, чем маленький довесочек того ржаного, тяжелого, как камень, хлеба!..

Глядя с колокольни прожитого на былое, всматриваясь как бы со стороны в пройденные этапы нелегкой жизни, в которой было все — и радости, и горести (последних, мне кажется, было все-таки больше), я каждый раз вновь и вновь останавливаюсь на этом морозном, голодном, промерзшем до синевы безрадостном сиротском военном детстве, и сразу же в памяти встает тошная, промороженная до костей ночная хлебная очередь.

* * *

Эта очередь до сих пор преследует меня во сне: дощатый хлебный ла-рек на открытом всем ветрам поле Майской площади в далеком сибирском, забытом богом Чулыме, сонное бормотание прижавшихся друг к другу на морозе, измученных проклятой жизнью людей о боях под Оршей, о пришедших похоронках, о забитой санитарными поездами с ранеными станции, об утерянных чьей-то девочкой хлебных карточках...

Молить Николая Угодника, чтобы продавщица мне дала маленький до-весочек, я начинал, еще когда темно было. Все стояли в очереди, и я стоял. Но не просто стоял: я про себя страстно молил Николая Угодника о маленьком довесочке. Не знаю, то ли Николай Угодник помогал, то ли продавщица, закутанная во все тряпки, что у нее были, и потому страшно толстая, в своей дощатой, насквозь промерзшей будке так называемого хлебного ларька ви-дела мою обмороженную, синюю от голода морду и специально так дела-ла — только маленький довесочек хлеба попадался мне часто...

А тут — мясо.

Мясо!

Сколько мяса!

Я бегал вокруг незнакомого бородатого мужика, который сплеча рубил топором мясо. Я бегал и кричал, кричал и плакал: “Дяденька, дай мне кусочек, дяденька, ну, тебе что, жалко, что ли, дяденька, ну, пожалуйста, у меня дома брат грудной, кормить его нечем, ну дяденька!” Мужик, наконец, отрубил кусок ноги от лошади и молча подал мне.

Я был настолько одуревший от счастья, что даже ничего ему не сказал, а тут же побежал домой. Дома матери не было. По полу ползал братик, весь перепачканный в золе.

Ладно, не до него.

Я схватил в сенях кастрюлю с замерзшей водой. Слава богу печка не погасла. Поставил кастрюлю на печку, кинул туда ногу и стал ждать. Нога празднично сияла в кастрюле всей своей лошадиной шерстью. Вода растаяла и закипала.

Соли не было.

Братик свалил на себя табуретку и заревел. Нужно было его накормить. Мать оставила толкушки. Так называла она толченую гречку, из которой варили кашу братику чтобы подкармливать его.

Манки не было, потому варили толкушку.

Только немного — половину кружки.

Как мне хотелось бы сразу всю толкушку съесть!

Я бы наверное ее за раз бы съел!

Так вот — набрал бы полную большую ложку и всю сразу — в рот! Нельзя. Реветь будет. Он ведь не понимает что надо терпеть когда кушать хочется. А мне уже восемь лет, я могу терпеть.

Вот если братик не доест — тогда доем.

Нога варилась.

По хате растекался запах конского пота и мяса.

Я с ложки кормил брата.

Мне очень, до рези в животе, хотелось есть.

После начала войны я ни о чем не думал — только о еде.

А еще хотелось чтобы мы быстрее победили фашистов. Тогда все придет домой. И будет много еды. И я буду все время есть.

Всякую еду.

И много.

Даже колбасу!

И хлеб...

Белый! И булки, бублики, пирожки, шанежки...

Братик доедал всегда и все.

Доел и на этот раз.

Я честно соскреб остатки каши со стенок кружки и дна.

Братик открыл рот.

Ложка клацнула о единственный зубик и последняя каша была проглочена. Все.

Ладно, зато будет мясо.

Я наверное съел бы все это мясо, если бы можно было.

Нет, надо и матери оставить. Она ведь голодная.

Когда она со мной ела?

Вчера?

Или нет, позавчера наверное.

Тогда бабушка четыре картошки принесла и шанежку.

Бабушка покупала в деревне муку и пекла шанежки.

С картошкой.

Шанежки — это на поезд.

Нам шанежки нельзя, а то муки не хватит.

Мука такая дорогая!

И картошка.

Бабушка пекла шанежки и продавала их на вокзале, когда приходил эшелон. На вырученные деньги она снова ездила в деревню и брала муку.

А еще покупала водку.

Бабушка очень любила водку. Это ее дед научил водку пить. В Сибири все водку пьют. Потому что холодно и еды нет..

Дед чинил валенки, курил махорку и пил водку.

Дед и бабушку научил водку пить, и они пили вместе.

А меня дед научил сучить дратву, смолить ее и валенки подшивать.

Долгими зимними вечерами сидя у теплой печки, мы с дедом подшивали чьи-то валенки. Дед рассказывал долгие и всякий раз новые истории про царя-батюшку, про казаков, беглых каторжников и староверов, про Ермака и хана Кучума, про тайгу и золотоискателей, иногда его рассказы растягивались на несколько вечеров. Дед рассказывал и шил. Потрескивала лучина в держак. Лучину дед нащипывал, когда не было за что купить свечку. Свет ведь не часто бывал в Чулыме, потому что война. Вот на станции — там свет всегда. Там составы на фронт и с фронта. С фронта везли раненых. Я это видел, когда ходил на станцию собирать уголь. Мы все ходили: собирались пацаны, брали ведерки, и на станцию. Там в золе бывало можно найти кусочки угля. Мы их собирали и потом печку топили. С отвалов нас не гнали, не то, что с путей, куда мы бегали смотреть на поезда. Только я санитарных поездов не любил смотреть: все перевязанные, в крови, стонут. Я боялся крови и боялся боли, и, когда слышал стоны, мне самому казалось что у меня болит, что это у меня ногу или руку оторвало. Я всегда старался обойти санитарный поезд стороной. То ли дело когда танки везли на фронт! Танки были все закрыты брезентом, в них была такая сила, а в теплушках бойцы все веселые, не раненые, играли на гармошках и пели песни. А еще они очень добрые: то хлеба дадут,

а то и даже сахара кусок! Но эшелон уходил, и становилось как-то грустно, когда поезд уходил.

Поезд уходил.

А назад поезд приходил уже с ранеными.

Я не любил таких поездов.

Их было сразу видно по крестам на вагонах.

Зеленые вагоны с красными крестами на белых кругах.

И столько было в этих поездах красного...

Белое и красное на белом.

Медсестры и врачи в белых халатах.

Раненые в белых бинтах с красными пятнами крови.

Это на ходячих, которые легко раненые.

А которые не могли ходить — тех видно было в окнах вагонов.

В поезд заходить не хотелось: там было много красного, и дух был тяжелый. Нам верилось тогда, что все раненые, даже тяжелые, — что все они оставались живыми.

Только не всегда это было на самом деле. В лучшем случае такой раненый возвращался домой калекой.

А сколько не возвращались...

Больше всего в поселке ненавидели фашистов.

Из-за фашистов все стало плохо.

Недолюбливали еще и американцев: они все обещались открыть второй фронт, а не открывали.

А вот боялись, наверное, больше всего... почтальоншу.

Их у нас было две.

Одна белая, другая — черная.

Это волосы у нее были черные.

Белая была молодой, и все больше письма с фронта носила: треугольники с чернильной печатью полевой почты и штампом "проверено военной цензурой". Когда по улице проходила белая — из хат выскакивала вся улица, и каждая баба спрашивала, нет ли ей письма, а если нет — то кому пришло письмо.

И та, которая получала письмо, плакала от счастья, что муж, или брат, или сын, а то и дочка, живы, воюют на фронте, бьют фашиста, и по многу раз читала зачитанную до дыр весточку соседям, набежавшим в хату, и все плакали отчего-то.

Черную же боялись пуще смерти.

Была она высокая и немолодая, худая, с ввалившимися щеками и большими черными глазами.

Мы ее звали смертью.

Не знаю, почему, но похоронки она носила чаще, чем белая.

Белая, когда похоронка — так она надевала черный платок и плакала. И сама старалась похоронку отдать кому из соседей, потому что ей жалко было видеть, как баба убивалась, как она кричала на весь поселок, как соседи отливали водой бедную, оставшуюся теперь уже навсегда без кормильца...

Когда белая появлялась в черном платке — вся улица сразу знала, что кому-то похоронка, и боялся каждый подойти в той почтальонше, боялся, что похоронка — это ему, и становилось на улице, как на кладбище: каждый выходил на порог своей избы и молча следил, куда пойдет почтальонша, и каждый не хотел брать ту похоронку, даже если эта похоронка и не ему... И крик дикий бабий говорил о том, что похоронка пришла в эту избу.

И собирались соседки, как на похороны, и сидели рядом с несчастной, и плакали вместе...

А черная...

Черная всегда и ходила в черном.

У нее мужа убило сразу, как война началась, а через два месяца — и на сына похоронку принесли...

С тех пор она и ходит в черном.

Никто не видел, чтобы она когда плакала.

Она и соседям похоронку не передавала.

Она сразу прямо шла в ту избу, хозяина которой убило.

Тут уже никакой надежды не было: сразу видно, что похоронка.

И падала на колени хозяйка избы, и пыталась какая убежать от той похоронки, и кричать начинала — ничего не помогало: черная все равно подходила к несчастной и вкладывала в руку воющей бабе тот страшный листок.

И так же молча уходила.

Смертью мы ее звали.

Смертью она, как видно, и была.

И даже когда была победа — она черного так и не сняла, так и ходила в черном.

* * *

Ну, а у меня был дед...

С дедом было весело, интересно. Пока он не пьяный. А потом дед умер. И стало совсем уже нечего есть. Мы с бабушкой ходили в церковь и молились Николаю Угоднику. А когда бабушка меня окрестила, то меня назвали не Ленкой, а Алексеем. Алексей — значит божий человек. Батюшка так сказал.

Потом бабушка стала печь шанежки. Так вот к нам иногда — только очень уж редко — попадали шанежки. Больше всего мне нравились с кар-

тошкой. Только шанежки — это не очень. Хлеба в них мало и очень уж вкусные: только возьмешь в рот — тут же и проглотил. Хлеб все-таки лучше. Хлеб в рот положишь — и можно долго сосать. Как конфету. Конфеты — это было до войны. Сейчас конфет нету. Потому что нет денег. Когда мы приехали в Чулым, конфеты еще были в магазине, потом их не стало.

Война. Вон на клубе написано: “Все для фронта, все для победы!”. Наверное, конфеты на фронт отвезли...

* * *

Мясо уже сварилось. В кастрюле было много волос от ноги. Волосы я собрал и выкинул в печку. Запахло паленым. А на ноге волосы еще остались. И все равно мясо такое вкусное!

Только несоленое. Мясом я кормил и брата. Он еще жевать не может. Я сам ему жевал и кормил его. Я кормил его до тех пор, пока он не стал то мясо изо рта языком выталкивать, а потом заревел. Плохо, конечно, без соли. Очень уж дорогая соль. Да еще волосы... И все-таки какое это счастье — я наелся мяса за всю войну! Большого счастья я не знал. Хотя нет. Еще мне раз за войну повезло здорово, когда дядя Гриша из Берлина вернулся. Это уже когда война закончилась. Шуму тогда было! Еще ночью все стали бегать, кричать, стрелять! Я тогда испугался. Оказывается, стреляли потому, что кончилась война. Все тогда на улице обнимались, целовались, плакали. А потом приехал дядя Гриша. Он прошел всю войну и остался живым. Даже ранило его всего только два раза. Он приехал в длинной шинели и блестящих сапогах. И привез вещмешок. Вещмешок, правда был совсем маленький — ну, там, бабушке и маме по платочку, да вот Юльке — это тетке моей — платье красивое. Она в нем в клуб пошла — так все прямо так ахали, а потом кто-то сказал, что это не платье, а ночная рубашка. Мол, в таких немки с немцами спать ложатся. Юлька потом долго плакала, ей больше нечего было надевать, чтобы на танцы ходить в клуб. А тогда в клубе уже стали делать танцы, потому что война закончилась, и ее подруги стали ходить на танцы, чтобы познакомиться с фронтовиком. Фронтовиков было мало, потому что всех побили на фронте, а девчат много, и все хотели, чтобы познакомиться. Мы тоже бегали на танцы. В клуб нас не пускали, потому что мы босиком, а там маленькая комната, все обутые, ноги обтопчут, так мы смотрели в окна. Интересно там: по стенам поставлены лавки, на лавках все сидят и щелкают семечки, все такие нарядные, в платочках, а у фронтовиков на гимнастерках медали и даже ордена. И красивые планки слева на груди — это за ранения. Особенно красивые были за тяжелые ранения. Когда на табуретку ставили патефон и заводили пластинку — все начинали танцевать. Девчат было много, фронтовиков — мало, девчата сидели на лавках, щелкали семечки, как будто и не хотели танцевать, а фронтовики курили махорку и приглашали девчат. Те сразу

шли танцевать с фронтовиками, а кому фронтовиков не досталось — те приглашали сами подружка подружку, это называлось танцевать “шерочка с машерочкой”. Потом танцы заканчивались, и все по парам расходились гулять к речке. А те, кому фронтовиков не досталось — те ходили сами, пели песни и плакали. Чего было плакать, когда натанцевались столько?

Когда дядя Гриша приехал — весь Чулым сбежался ко двору. Все спрашивали дядю Гришу, кого он видел на фронте, и если кого он видел — так все радовались, а если кого не видел — так плакали и уходили.

Ну, так вот: когда дядя Гриша выложил все из мешка своего, с бабушкой водки напился и спать лег. А я стал разглядывать, что он привез из Германии. И увидел на окне такой красивенький брусочек — он в блестящую бумагу завернутый, и что-то там не по-нашему написано.

Понюхал — пахнет вкусно.

Развернул — а там такая розовая конфета!

Я вообще за всю войну ни одной конфеты не попробовал и уже и забыл какие они бывают. Откусил кусочек — вкусно! Ну, конечно, все есть не стал — надо ведь и дяде Грише оставить — только пока тот спал, я незаметно, по кусочку, по кусочку и сам не заметил как все съел. Стало страшно: ну, как дядя Гриша хватится! В общем, когда он проснулся — я сам ему рассказал, что нечаянно съел всю конфету. Дядя Гриша тогда рассказал об этом бабушке и маме, потому что это была не конфета, а такой брусочек, об который немцы трут свою зубную щетку, когда чистят зубы. Тогда он взял меня за руку и повел на Майскую площадь. Там был ларек, в котором уже стали продавать длинные витые, вареные из сахара и завернутые в хрустящую бумагу конфеты. Дядя Гриша купил мне эту конфету! Такого счастья у меня не было за всю войну! ..

Это была моя единственная за всю войну конфета.

* * *

Итак, война закончилась.

В Чулым, где мы были в эвакуации, приехал за нами отец.

Всю войну мы не знали, где он. Мы только, знали что он жив, потому что получали аттестат. По аттестату мы получали 1200 рублей в месяц, а буханка хлеба стоила 100 рублей. Такой вот аттестат.

Если бы бабушка не торговала шанежками — мы, наверное, померли бы давно, потому что есть было совсем нечего.

Зато орденов и медалей было у отца!

Жаль только мотоцикл ему не отдали. Мы перед войной жили в Хабаровске на Большом аэродроме, и у отца тогда был мотоцикл с коляской. Когда началась война, нас эвакуировали в Сибирь.

Приехали к дому машины, всех собрали и сказали, что из-за войны

все семьи военных эвакуируют. На сборы дали один час времени.

С собой можно было взять только балетку, потому что в грузовике места не было. Нас повезли на Амур. А отец остался. Тогда у него забрали мотоцикл и дали справку, что мотоцикл мобилизован и после войны его нам вернут.

Не вернули. Потому что он ту справку потерял за время войны. Да и ладно, главное, что живой остался.

* * *

Отец получил назначение опять в Хабаровск. Только уже не в сам город Хабаровск, а на полевой аэродром. Так мы тогда и жили: Переяславка, Матвеевка, Николаевка.

Особенно мне запомнилась Переяславка.

До школы надо было идти 6 километров, в соседнюю деревню. Мы выходили рано. Собирались все пацаны, и в школу. Плохо только когда грязь была. Потом нас уже стали возить на машине. Только когда грязь — мы все равно пешком ходили. Через лес.

А еще запомнилась мне наша землянка.

Мы там все там жили в землянках.

В нашей землянке была вода. На полу лежали кирпичи, на них — доски. Мы ходили по доскам. Когда шел дождь, вода поднималась — приходилось с кровати вставать прямо в воду. Мама тогда грела на печке кирпичи и бросала их в воду. Вода становилась теплой, и не так противно было в нее вставать. Потом мы переехали в другую землянку, которая мне запомнилась тем, что над столом на стене была прибита газета, на которой было написано “Парторганизация полка — опора командира”, и я каждый раз, когда ел или уроки делал, все читал эту надпись. Так она мне на всю жизнь и запомнилась.

* * *



Летать я начал рано — в 14 лет.

Мы тогда жили на полевом аэродроме под Хабаровском, где служил мой отец — тоже летчик, только не истребитель. В то время он был начальником штаба полка и по делам службы часто летал куда-то на самолете связи У-2. Я в свободное от школы время пропадал на аэродроме. Вся техмоща и все пилоты были моими друзьями. Мне доверялись инструменты, тележка с воздушным баллоном, заправочный шланг и без ограничений — ветошь. Ветошью мне разрешалось тереть все, что хотелось. Вполне

естественно, я уже знал, что такое магнето и сколько можно спрятать яблок в гаргрот, почему стопорится ручка и что такое триммер...

Частенько меня прятали в задней кабине на облете самолета после регламентных работ, иногда даже прихватывали и на тренировочных полетах... Не знаю, знал ли отец о том, что я подлетаваю, но с аэродрома меня не гнали.

На всю жизнь мне врезался в память мой первый полет.

Был яркий весенний день. Кое-где уже появилась зеленая травка, летное поле будто манило: разбегайся, прыгай, лети!

Я, как всегда, торчал на аэродроме. Мой друг — техник У-2 — стал расчехлять самолет и готовить его в полет. Я кинулся ему помогать, полез к мотору развязывать шнуровку чехлов, а сам все выспрашиваю, кто полетит и куда. Выяснилось, что полетит дядя Володя на облет после стоянки. Как всегда, я стал просить друга, чтобы он попросил летчика взять меня с собой. Техник ничего не сказал, но как-то странно посмотрел на мешок с песком, который привязывается на заднее сиденье при одиночном полете без пассажира или инструктора для центровки. Я перехватил его взгляд и, сразу сообщив, кинулся навстречу шагающему к самолету здоровому дяде Володе: "Дядечка Вовочка, миленький, возьми меня с собой, ну, пожалуйста, я буду сидеть тихо и никому не скажу, ну, возьми, миленький, ну, дядя Вовочка, ну, чего ты будешь опять катать мешок, а меня даже не нужно поднимать в кабину — я сам залезу, ну, дядечка Вовочка, ну, покатай!.." Наверное, у меня было такое выражение лица, что дядя Вова вопросительно поглядел на техника. Тот посмотрел на мешок, на меня... И вот я уже в кабине! Техник еще раз внимательно проверил мою привязку, десятый раз повторил, что ничего руками не трогать, и спрыгнул с крыла. Чух! Чух! — выплюнул мотор и вдруг замолотил, загредел, затрясся. Мимо меня по борту скользнули два голубых облачка дыма и улетели к хвосту самолета. Сквозь козырек было видно, как пилот подал знак убрать колодки. Самолет затрещал еще сильнее и покатился к старту. Я, как было договорено, съехал пониже на сиденье и спрятался — благо это для меня никакого труда не составило. Снаружи казалось, что в самолете только один человек. Мотор заорал, самолет затрясся еще сильнее, и вдруг нечистая сила потянула меня назад. Я ухватился за поручень и стал потихоньку подтягиваться на сиденье так, чтобы увидеть, что за бортом. За бортом уже все мелькало и сливалось, самолет подпрыгивал, стучался о землю и снова прыгал... И вдруг самолет подпрыгнул и уже не упал на землю. Я выглянул за борт вниз. Земля быстро удалялась, как-то сжималось то пятно, на которое я смотрел, вот уже травинки не различишь, они слились как-то в сплошной зеленый цвет и между этим зеленым появляются черные пятна залысин, и все это уменьшается и улетает от самолета вниз... Вот уже и старт позади. Какой он маленький! А возле "Т" козьячкой ползет финишер... Боже мой, какой он маленький! И как интересно двигаются его ножки! А ведь на старте он боль-

шой и вредный, и ракетница у него с настоящими ракетами, а сколько раз он меня гонял с аэродрома! А вон и наш городок. Вон штаб, вон батальон. Топливозаправщики какие маленькие! Ползают как жуки. А вон и наша землянка. Интересно, что было бы, если бы мать сейчас увидела меня? Все такое маленькое! Наверное, и матери уже не видно. Во здорово! Наша речка, как ручеек! А ведь сколько плыть надо, чтобы ее переплыть...

Земля вдруг поехала вбок, горизонт наклонился.

Сердце от страха забилося сильно, мурашки поползли по спине. Я судорожно сжал подлокотник, поглядел вперед на летчика. Ничего вроде. Головой крутит, что-то высматривает. Резинка от очков трепыхается на ветре. А у меня в кабине ветра нет. Вроде все нормально. Не падаем. Самолет снова выпрямился, земля стала на свое место. А вот и наш лес. Это же надо! Как зайдешь в него — так можно целый день идти, а он все не кончается. А на самом деле и не такой уж большой.

Интересно как смотреть на все сверху! Так, наверное, бог смотрит на землю и все видит. Я теперь — как бог! Хорошо-то как! Вот если бы все время так!..

Вдруг все куда-то поехало, повалилось, стало падать. Страх сжал горло, противное чувство тошноты поползло от живота вверх.

Боже мой, что это?! Лямки плечевых ремней вдруг стали подниматься с моих плеч и стали горизонтально! Потом вдруг как будто кто-то громадный стукнул меня снизу в сиденье, и я вдруг стал тяжелым, очень тяжелым! Голова мотнулась сама по себе. Затошнило еще сильнее. Бросило еще раз. Яглянул вниз. Боже мой, как долго падать!! В зеркальце увидел глаза дяди Володи. Он улыбался. Значит, еще не падаем. Захотелось скорее на аэродром, домой, к маме. Бросило еще раз. Господи, да неужели это никогда не закончится? Какого черта поперся я на аэродром, полез в самолет? Больше никогда не полечу. Только бы на землю вернуться... А вдруг упадем? Что будет твориться в гарнизоне! Гроб мой, наверное, поставят в клубе. Ну, так же, как тогда, когда хоронили экипаж с Дугласа, что разбился ночью. Оркестр опять играть будет. Капельмейстер, дядя Гена, в белых перчатках. Папа его почему-то называет "капельдудкин". И пацаны все соберутся. И Валька. Интересно, будет она в этот раз опять задаваться? Нет, наверное, будет плакать. Скажет "Бедный Лешенька, зачем я тебе по морде дала, когда на русском дернул меня за косу? Можешь теперь дергать сколько влезет — я ничего не скажу, а буду только улыбаться..." А я буду лежать себе в гробу и на нее никакого внимания — реви, хоть заревись! Нечего в морду при всех! Вот если бы она знала сейчас, что я летчик! ..

Земля опять поехала вбок. Уже не страшно. Можно смотреть прямо вниз. Интересно, какие деревья сверху. Как пики. И между деревьями видно. Конечно, не упаду, но все-таки страшновато. Непривычно как-то. Высоко и пусто. Нет, все-таки скорее бы на землю. А вот и аэродром. Далеко как-то

он. Вон и старт. На белом посадочном “Т” финишер. Только далеко он и уже сбоку как-то. Самолет еще раз повернул теперь уже на финишера. Финишер стал приближаться. Вот он, слева от головы дяди Володи. Поднял белый флажок. Значит, посадка разрешена. Быстро как приближается финишер. Быстрее, еще быстрее! Земля вдруг стала наплывать на самолет, появилось пятно, вокруг которого земля как будто расходилась. Летчики рассказывали, что это точка выравнивания и что она должна быть возле первого ограничителя — тогда сядешь возле “Т”. Быстро набегают земля. Вот самолет вдруг задрался и пошел теперь уже пузом к земле. Удар! И самолет запрыгал по земле, потом уже просто покатился. Медленнее, еще медленнее. Финишер остался где-то позади. Все! Самолет остановился. Затрещал мотор и самолет порулил на стоянку. Все мои страхи прошли. Только бы не показать, как было страшно! Только бы никто не узнал, а то снова тогда уже не слетать! Все. Зарулили. На крыло взбирается мой дружок. Он смотрит на меня и смеется. Двигатель выключен. Тишина какая! Слышно, как поет жаворонок. Или это у меня в ушах еще свистит? Голова тяжелая, но хочется прыгать и орать. Ура! Я летал! Я летчик! Технарх вытаскивает меня из кабины, чтобы никто не увидел что пацан летал. Вылезает и дядя Володя. Я стою перед ним на ватных ногах. Хочется сесть на землю, но я вида не показываю. Видимо очень счастливой была моя зеленая от пережитого полета морда, потому что и летчик, и техник долго смеялись, глядя на меня, и поздравляли с крещением. Потом уже, спустя несколько месяцев, когда я уже сам мог взлетать на У-2, который был не так строг по сравнению с УТ-2 и многое прощал, мой крестник — летчик самолета связи, Владимир Васильевич Березин, рассказывая о том первом полете моему отцу, сказал: “Готовьте сына в авиацию. Летать будет.” Тогда же я ушел с аэродрома, забрался в какую-то канаву и долго валялся там, обдумывая свершившееся. Много раз пришлось мне взлетать, в разных местах, на разных самолетах, но того первого полета на простейшем самолетике, слепленном из фанеры и перкаля, не оборудованном не только фонарем, но даже аккумулятором и тормозами, я не забуду, наверное, до конца дней своих. Мне пришлось полетать на разных типах поршневых и реактивных самолетов, летал даже на тяжелых транспортных самолетах и бомбардировщиках, в которых тот самолетик можно было заталкивать по несколько штук, бывал на такой высоте, где видно сразу и звезды и солнце, но на всю жизнь я остался признателен тем маленьким, легким и даже способным на что-то самолетикам и планерам, что показали мне настоящее, земное небо. Мне жаль современных пилотов шикарных самолетов, которых нынешняя, слишком уж рациональная действительность обделила романтикой открытой кабины, чувства настоящего, почти птичьего полета, когда нюхаешь воздух не из кондиционера или кислородной маски, а пьешь его ведрами — того самого, горного, который пить и не напиться во веки веков. Я благодарен жизни за то, что она

мне это подарила. Я зову тебя, молодой: прежде чем стать крутым пилотом — понюхай сначала воздуха, сооруди себе из тряпочек и щепочек аппарат тяжелее воздуха, да без мотора, попрыгай с ним с какого-нибудь бугорка, почувствуй себя хоть раз птицей! Ты увидишь, как прекрасна жизнь, как мелка и тщетна наша земная суета сует, как черны зло, зависть, обман и как светлы Добро, Воздух, Жизнь! Светлого тебе пути!

* * *

Переезды, переезды...

И вот мы уже в Балашовском училище.

Отца перевели начальником штаба.

Гарнизон училища после полевых дальневосточных аэродромов кажется громадным городом.

Вместо землянок — каменные дома.

Мы живем в просторной трехкомнатной квартире на третьем этаже. Школа — рядом, до нее — 10 минут пешком. Вместо нар — мебель, настоящая мебель из дерева.

Главное — сухой деревянный пол, на который можно прямо с кровати стать босыми ногами. И в туалет не надо бегать по дождю — туалет в квартире, рядом с кухней. И вместо подслеповатых размером с книжку окошек под потолком — настоящие громадные, светлые окна с открывающимися рамами.

Здорово все-таки на материке!

За штабом училища — аэродром.

На аэродроме — громадные, непривычные после истребителей двухмоторные самолеты — Пе-2 — их называли “пешками”, а еще СБ — скоростные бомбардировщики.



Эти СБ хорошо горели. Курсанты на них бились часто: чуть что не так — горит. И все на посадке. Ругали их все.

Оркестр в клубе часто играл похоронные марши.



А еще запомнилась авиационная свалка.

Такой богатой свалки, как в Балашове, я никогда больше не видел: там было все, начиная от электрона — это металл, из которого делались колодки самолетов СБ — он горел на костре жутко жарким огнем, и кончая клапанами, наполненными натрием. Эти клапаны стояли на выпуске в моторах, и для того, чтобы они не прогорали, в них заливался металл натрия, который при соединении с водой сначала раскалялся до синевы, а потом взрывался с оглушительным грохотом. Мы, пацаны, все свое свободное от учебы в школе время проводили на свалке. Мы уже знали, какие ключи нужны и какие головки цилиндров надо снять для того, чтобы подобраться к выпускному клапану. Снятый клапан зажимался в тисках, отбивалась головка клапана и выковыривался из клапана натрий. Добытый таким образом натрий хранился в банке без доступа воздуха, чтобы не пропал.

Наинтереснейшим номером был натрий на катке.

Так вот — спокойно катаешься себе на коньках, и время от времени бросаешь шарик натрия на лед. Натрий касается льда, начинает сначала плавиться, потом разогревается сначала докрасна, потом до синего пламени и вдруг громко взрывается. Особенно это интересно, когда он взрывается неожиданно под ногой девчонки, к которой ты уже давно равнодушен. Девчонка жутко пугается, сопровождающие ее услужливые пацаны вдруг сатапеют и начинают мотаться по катку в поисках того гада, который напугал предмет их воздыханий...

Иногда и попадало.

Ну, а самое интересное применение тому клапану — это поставить его в воду между кирпичами под водоразборной колонкой во дворе, на которые ставит ведро пришедшая по воду какая-нибудь противная бабка, которая постоянно гоняет пацанов — то нельзя, другое нельзя, не шумите, уходите со двора... Мы уже точно знали, сколько времени требуется для того чтобы клапан выстрелил, знали, где должна находиться идущая по воду бабка, чтобы клапан перевернул наполненное наполовину водой ведро...

Эффект, конечно, был потрясающий: разогретый до синевы натрий вдруг с грохотом пушечного снаряда вылетал из клапана и или переворачивал ведро, случалось — и вышибал дно, или словно ракета устремлялся на высоту около 50 метров, повергая в трепет все живое и вызывая жуткий восторг у якобы отдыхающих в стороне на лавочке ребятишек...

В общем, последняя моя подобная выходка закончилась скандалом, когда в ведре тещи какого-то начальника, живущего в нашем доме вылетело дно, и я получил тогда от матери крепкую трепку. После этого свалку, к нашему великому огорчению, разобрали и куда-то вывезли.

А жаль: мы тогда четко знали, что на каком типе установлено, как оно работает, как долезть до того или иного агрегата и куда можно применить ту или другую деталь...

* * *

А потом мы переехали в Петровск.

Там стоял учебный полк Балашовского летного училища.

Только там я уже на аэродроме не бывал — аэродром находился далеко. Петровск мне запомнился только тем, что мы, пацаны, катаясь с горы на конных санях-розвальнях, развалили угол бревенчатой избы, стоявшей как раз на повороте крутого спуска к реке Медведице, когда вдруг не справились с управлением и на полном ходу въехали оглоблями в тот трухлявый сруб. Шума было тогда...

Ну и, конечно, нас выдрали как и положено, а дом тот бабуле восстанавливали наши бедные родители.

Из Петровска — в Белоруссию: Новозыбков, Гомель, Быхов...

Военных тогда постоянно переводили с места на место, не давали засидеться, обрасти мхом домашнего скарба.

Такое время было...

* * *

Годы...

Годы, казалось тогда, — тянулись.



Сейчас, глядя с колокольни своих лет, видишь, как безалаберно тратилось время на пустяки. Сказать, что был не целеустремленным — нельзя. Учился, старался, в 8 классе Быховской русской средней школы поступил в Могилевский аэроклуб. В первую зиму мы проходили теорию. Занятия проводились тут же в нашей школе после уроков. Мы считали себя уже летчиками, девчонки на нас поглядывали уже с большим интересом, чем на остальных. Мы — то есть 12 человек из двух 9-х классов нашей школы — были пилотами до мозга костей. Разговаривали друг с другом не иначе как с применением таких умных слов, как лонжерон, триммер, стрингер, угол атаки, элерон, эпюра и т. п. Все науки, даже химию и литературу мы рассматривали применительно к теории полета,

которая стала главной наукой в нашей жизни. Главной же достойной беседы темой был спор, что лучше — истребитель или бомбер. Все мы были истребителями, и двух ребяташек из параллельного, которые решили стать бомберами, мы считали недостойными нашего внимания. Говорить же о том, что кто-то может пойти на самолеты аэрофлота — мы даже и представить себе такого падения не могли!

Девятый класс закончен.
Подошло лето.
И вот первые в жизни лагеря.
Живем в палатках.
Нас обмундировали.

Впервые в жизни я надел форму и был этим бесконечно горд. Наша летная форма представляла собой технический комбинезон с матерчатым поясом, американские тяжелые армейские ботинки с заклепками (видно, остались еще от ленд-лиза), матерчатого зеленого десантного шлема (радиостанций тогда на учебных самолетах не было, просто в шлем вставлялось железное “ухо”, к которому резиновой толстой трубкой подключался из первой кабины инструктора матюкальник — так у нас назывался рупор инструктора, в который он давал курсанту свои указания в полете. Иногда, доведенный крайней тупостью курсанта до белого каления, инструктор применял крайнюю меру — на момент высовывал матюкальник за борт в воздушный поток. Можете представить что чувствовал при этом бедный курсант!). А главное — нам дали “двенадцать месяцев”! “Двенадцать месяцев” — это целый этап в истории авиации! “Двенадцать месяцев” — так называли обмотки из толстой черной киперной ленты шириной сантиметров 10 и такой длины, что как раз хватало перечислить все двенадцать месяцев года, пока наматываешь их на ноги поверх комбинезона. Наматывать положено было так, чтобы защитить от удара голень и лодыжку ноги, обычно — до колена. Главным препятствием этой процедуры было время. Ведь при подъеме по тревоге обмотки тоже наматывать надо было. А над душой — старшина! Тут уж не до шуток! Приходится привыкать вскакивать по команде “Подъем!” — это было для меня самым тяжелым. Но летать охота. Пришлось привыкать. Привыкли мы все настолько, что находились шутники, которые при походах на танцы в соседнюю деревеньку наматывали не только свои, но и чужие обмотки, причем не до колена, а до паха. Можно себе представить видик такого рыцаря неба.

Когда-то я занимался боксом. Для каждого боксера есть момент, когда его надо побить. Если он после этого не бросит ринг — значит можно учить его дальше. Таким вот моментом у нас явился первый парашютный прыжок с большого самолета, с которого начались наши лагеря. Самолетики на аэродроме аэроклуба были все легкие, маленькие, верткие. И вдруг прилетает на аэродром Дуглас Си-47 — весь из железа с двумя громадными моторами — таких у нас отродясь не было. Сразу же по лагерю пронеслось: прыжки! Немного страшно-вато стало — как перед уколами.



Интересное наблюдение: сколько мне пришлось крутиться в летной среде, столько наблюдал одно и то же — больше всего летный состав боится парашютных прыжков и уколов.

Дико?

Но факт.

Были даже и такие наблюдения: оказывается, из двух зол самое страшное — это все-таки уколы; мне самому, уже будучи боевым летчиком и имея немалый опыт того и другого, все-таки приходилось прыгать с парашютом за того парня, который соглашался делать за меня укол, которых я патологически боялся и боюсь до сих пор. Ну, а с легкой руки нашей медицины я увлекся парашютным спортом и выполнил 175 парашютных прыжков, причем это были не только рядовые прыжки, но и учебное и боевое катапультирование, и прыжки из стратосферы с приводнением в океане, ночные катапультирования, выброски на выживание и много другого интересного, о котором я еще расскажу.

А укол я последний сделал в 1956 году.

Это был какой-то комбинированный укол в спину. По-видимому, сестрица попала в какой-нибудь крупный сосуд, потому что я прямо на месте потерял сознание и очнулся через 20 минут. Кровь тогда брызнула на стену. Больше я в жизни ни одного укола не сделал, как не выпил ни одной таблетки даже от головной боли.

Ну, а прыжок — был тот первый прыжок.

Сказать по совести, я до сих пор из того прыжка ничего не помню. Помню только, как нас нарядили в парашюты, как мы строем бежали к тому самолету, как цепляли карабины на трос, как глядели на зеленые от страха физиономии сидящих напротив (наверное, у меня выражение лица тоже было не очень радостным), как страшно долго набирал самолет свои заветные 800 метров высоты, как заревел ревун в салоне и все кинулись к открытой двери, из которой била тугая струя холодного, пахнущего бензиновой гарью воздуха и далеко внизу сквозь дымку высоты просматривался аэродром, до которого было ох как долго падать, как один из хлопцев первой шеренги не смог добежать до двери на выпрямленных ногах — они у него почему-то перед дверью сами складывались, и он сидел на пол, пока его инструктор пинком не выкинул за борт — больше я ничего не помню. Мне рассказывали, что я сам добежал до двери, закричал почему-то “Ура!” и сам выпрыгнул — я этого не помню. Очнулся я только после того, как шмякнулся о землю, и меня потащил парашют.

Но главное я все-таки прошел — я остался летать.

И вижу до сих пор в этом свою немалую заслугу.

Были после этого полеты на планерах.

Полет на планере — это несравнимый ни с чем полет.

Только на планере можно получить наслаждение настоящего парения.

Мы летали на планерах А-2. Это очень простенький в пилотировании и легкий в управлении аппарат тяжелее воздуха. Там ничего нет. Там есть



планер, кабина и управление. Самое простейшее. Планер цепляется за буксировщик тросом (есть еще вариант запуска стартовыми амортизаторами с земли, когда один летает, а вся группа хором тянет резину), в воздухе отцепляется и парит. Потом садится. Все очень просто. Это сейчас.

А тогда был праздник.

Мы долго готовились к полетам. Изучали матчасть, проводили тренажи, упорно готовились к полетам. И вот подошел наконец этот торжественный момент. На старт вырулил выдавший виды старичок У-2 (тогда их уже переименовали в По-2 в честь конструктора Поликарпова — вечная слава этому великому человеку, создавшему колыбель пилота!). Прицепили к нему буксировочный трос планера. Самолет затарахтел изо всех сил и тяжело побежал, натягивая трос. Планер неохотно потащился за ним по земле и вдруг легко взмыл в небо!

Я уже не помню, кто слетал из наших первым. Главное для меня было то, что я слетал!

Это было чудо!

Сначала — долгое и напряженное ожидание.

Потом вдруг — рывок!

Я ждал его, я видел начало разбега буксировщика, видел, как натягивается трос, но рывок был неожиданным. Меня прижало к спинке сиденья, немного протащило по траве и вот уже я высоко над аэродромом! Потом еще немного набора, отцеп — и мы в свободном полете! Самолет с крутым креном пошел на снижение, и я его потерял.

Вдруг пришла тишина. Слышно только чуть шуршание воздуха по борту да легкое поскрипывание крыльев. Инструктор находит восходящий поток, и нас понесло вверх. Вот уже высота 2000 м. Жаль выше нельзя — если еще набирать — выйдем из зоны. Мы повисли где-то между небом и землей.

Ощущение непередаваемое.

Кажется, что ты никогда отсюда не уходил и никогда сюда не приходил, что ты всегда тут был и есть и будешь.

И никуда оттуда не хочется.

Ты как будто слился с тем, где ты есть. Голубая бездна, и ты в ней. Ты — частица нее. И ты не можешь просто существовать без нее. Тебя без нее (или ее без тебя?) просто не бывает.

Ты, как та птица, раскинул крылья и паришь, паришь, паришь... Нет, ты не паришь.

Ты живешь.

Ты живешь в небе... Всегда...

Или это небо в тебе?

Или это сон?

Боже, какой чудный сон! Как легко и хорошо! Как прекрасно все!

Все такое большое, светлое, легкое, все так просто и красиво!

Это было всегда и никогда не закончится...

“Ну, сынок, хватит на сегодня. Пора домой,” — вдруг слышен голос инструктора. Да, я же не один, я совсем забыл, что сзади дядя сидит! Когда же я полечу сам? И все-таки спасибо всем за все, спасибо жизни за то, что она подарила мне такое высокое наслаждение... Аэродром был рядом. Мы потеряли уже достаточно высоты, осталось только зайти и сесть. Посадка была, конечно, не самолетная — без мотора чувствуешь себя очень уж неудобно — не ты садишься, а тебя нечистая сила к земле тянет, но это уже пустяки в сравнении с радостью парящего полета там, в небе.

Я очень любил планер до тех пор, пока не увидел его с отстыкованными крыльями.

Боже мой!

Из центроплана торчали хлипенькие болтики, которые, наверное, можно плоскогубцами перекусить! И как только они держали такую нагрузку, особенно при болтанке, тем более — при пилотаже!

После этого мне почему-то на планере летать расхотелось.

* * *

Ничем особенным больше то лето между 9 и 10 классами мне не запомнилось. Ну, разве, может, только одной смешной историей?

Ладно, расскажу ее.

Была у нас в аэроклубе сборная солянка пацанов из (в основном) окрестных регионов. Ребяты в те времена, особенно деревенская, была несравнимой с нынешней: телевизоров тогда еще не знали, читали книжки, работали в поле — в общем, было не до баловства. Баловаться ежели — так у нас игры были другие: в лес, наберешь там взрывчатки, разведешь костер из толовых шашек... Дымит, зараза! Коптит, воняет... Детонаторы у нас были тог-

да в большом дефиците. Ну, так находили выход: над костром на веревке вешается камень, веревка перегорает, камень падает на нижний камень — пожалуйста, вот тебе и детонация. Как завернешь костерчик из десятка-другого шашек, да еще вокруг трассирующих снарядов наложишь... Разжег — и в канаву подальше. Как ахнет, как пойдет куролесить! Красота! Только частенько залетала пацанва на незнании мощности взрыва, а то и под осколки попадали... Покалечилось сколько тогда нашего брата! Особенно когда бомбы разряжали. Помню, в Новозыбкове пошли мы, трое пацанов, в Деминский лес. Снарядов и бомб там было! Сначала постреляли из танка. Витька залез в немецкий, а я в наш. Панорамы уже не было, но снаряды еще лежали на своих местах. Витьке пришлось тащить тогда снаряд из другого танка. У него там лежали одни гильзы. Наводили прямо через ствол. Затвор если открыть — так видно куда целишься. Первый стрелял Витька. Он попал мне в башню. В ушах звенело! Потом я навел, вылез из люка и крикнул, чтобы он закрывал свой люк. Он закрыл, а я выстрелил. И попал ему в гусеницу. Там одна уже была разбита, а я попал в другую. Ну, и другую теперь уже разбил. Там сначала что-то загорелось, только быстро погасло, потому что там уже гореть было нечему — он уже раньше горел. Мы пошли дальше в лес искать бомбу.

Мы нашли отличную полуторку! В смысле — полуторатонную бомбу, немецкую. Там столько взрывчатки! Я прибежал к бомбе первым и сразу сел на нее верхом. Зубило у меня было, молоток мне Генка дал. Взрыватель был уже сильно ржавый, так его уже не вывернешь. Я поставил зубило на шлиц взрывателя и стал стучать по зубилу молотком, чтобы сорвать резьбу. Молоток сорвался по пальцу, пошла кровь.

“Ты, слабак! — крикнул Генка и забрал у меня молоток и зубило. — Дай сюда!” — и сел на мое место. Палец болел, кровь шла, слезы катились из глаз. Чтобы не показать пацанам, что я плачу я пошел от них. Отошел я метров на двести, может, больше, и вдруг увидел большой белый гриб. Только я наклонился, чтобы его сорвать — раздался какой-то страшный рев, все стало черным и меня куда-то понесло. Мне казалось, что меня несло бесконечно долго: ревели и несли...

Очнулся я на каких-то кустах, куда меня бросило. Я был весь исцарапанный, в ушах страшно гудело, в глазах плавали красные круги.

Я потихоньку выбрался из кустов и пошел к бомбе. Вместо бомбы дымилась громадная воронка, а вместо Витьки и Генки только кишки висели по деревьям.

Это была моя последняя бомба и последняя игра со всем, что взрывается. Потом были похороны.



Отец и мать. 1975 год

Досталось же мне тогда от матери!

Бедные наши родители! Если бы мои дети натворили хотя бы сотую часть того, что я вытворял в эти послевоенные годы — я, наверное, с ума бы сошел. Я благодарен своей матери за то, что она со мной не сошла с ума, что смогла все-таки вырастить меня.

Уже в зрелом возрасте к одному из ее юбилеев я написал ей в письме:

Моя ты родная, старушка моя,
О чем ты вздыхаешь в далеких краях?
Что жизнь пролетела, промчалась в трудах,
Не все, что хотелось свершилось в годах,
А годы умчались в извечный свой путь,
И мало осталось чтоб нам отдохнуть...
Ты помнишь гремящие годы войны,
Ты помнишь? На фронт уходили сыны.
И карту на стенке в кровавых фронтах,
И хлебные карточки в очередях...
За хлебом я в ночь на морозе стоял,
И запах мякины я жадно вдыхал,
И жарко в душе продавца я молил
Чтоб к пайке довесочек мне положил,
А после иззябший домой я бежал
И словно конфету довесок сосал,
И вкус тот мякинный был сладок, пьянящ,
И не было в мире счастливей меня!
Тяжелые послевоенные дни...
Запомнились тоже надолго они.
Ты помнишь? Твои подрастали сыны,
В карманах таская проклятые войны:
Манил пацанов смертоносный металл.
Твой сын, например, все запалы искал
И лихо лупил по взрывателю всласть,
На тонную бомбу верхом взгромоздись...

Вся жизнь, как в войне: недолет, перелет,
А время торопится, время не ждет,
И, только взглянув на свой давний портрет,
Ты вздрогнешь: да сколько ж мне лет?
И годы пошли, понеслись, поплыли:
Усталые годы в походной пыли,
Тяжелые годы, громадная рать...
Ты в трудном походе всегда,
Ты ведь — мать.
Бессонные ночи, Тяжелые дни, —
Ты — чернорабочий,
В тебе — соль Земли!
Вновь через страдания,
Вновь некогда спать,
И в этом —
Высокое звание —
МАТЬ!

* * *

Ну да ладно, я немного отвлекся.
Что-то взгрустнулось.
Итак, я обещал веселую историю.

Мы остановились на том, что курсанты аэроклуба несколько отличались от нынешней молодежи меньшим объемом информации, по крайней мере, в области сексуальных отношений. О современном уровне я могу судить хотя бы по своим внукам: при просмотре триста какой-то серии старшая 14-летняя в очередной сексуальной сцене переживает: “Да что же она делает? Забеременеет же, а он ее бросит!”, на что Котенок (это моя младшая внучка — Катюша, ей 10 лет) авторитетно заявляет: “Не забеременеет, не такая уж она дурочка, знает что делать”.

Ну, так вот: был у нас один парень такой, что понятия о сексе не имел. Все мы были просвещенные из рассказов друг другу, как мы рассекали (хотя на самом деле никто нигде не рассекал, в лучшем случае, дергал девчонку из своего класса за косу да поглядывал на нее издали, мечтательно вздыхая и записывая еще несколько слов в очередное стихотворение, посвященное Ей). Но на фоне нашей серости в этом вопросе тот парень был еще серее — то бишь не знал вообще ничего. Уж в какой семье он рос, в каком коллективе вращался — не знаю.

Как-то подходит он на полетах к Юрке с вопросом: “Юра, ты вот хороший парень, вокруг тебя всегда ребята и смех, только вот одна нехорошая

привычка у тебя — ты все время держишь руку в кармане. Ты что там, в бильярд, что ли, играешь?” Наш общий любимец Юрка за словом в карман не лазал. Не полез и теперь:

— Так мандавошки у меня ведь.

— Какие мандавошки?

— Ты что, не знаешь? Вот смотри. Видишь — сидит вот на руке. Она прозрачная, ее совсем не видно. А вот впивается и кусает, кусает, а все чешется, чешется... И ведь передается-то как просто, — он поднес ладонь ко рту, — дунул вот так — фу! — и все!

Парень резко отшатнулся от Юрки и тут же отошел.

Прошло несколько дней. Он снова подошел к Юрке:

— Ты зачем на меня дунул?

Юрка не понял. Он давно уже забыл о разговоре. Тот напоминает:

— Ты не прикидывайся. Ты тогда на меня дунул, а теперь и у меня эти самые мандавошки. Все чешется.

Тут Юрка сообразил, в чем дело:

— Ой, извини, я ведь не специально, я нечаянно дунул.

— Ага, нечаянно! А мне теперь что делать? Ни сидеть, ни лежать не могу, уже сколько не спал, закусили совсем!

Этого уже Юрка упустить не мог:

— Знаешь, есть один способ как их вывести. Ты возьми селедки, натри ею все свое хозяйство и беги к воде. Как прибежишь — так штаны снимай. Эти гады пить захотят и попрыгают все в воду. А ты штаны скорей надевай и беги оттуда!

Так тот парень и сделал. Не знаю, было ли в то время уже воровство, но нам в столовой давали такую ржавую селедку! Так вот он той селедкой натер все свое нежное хозяйство, побежал к воде, снял штаны, мандавошки, конечно, пить захотели и попрыгали все в воду, он скорей одел штаны и убежал от них. Может, все бы на этом и закончилось бы, если бы через пару дней тот курсант не пришел в докторскую палатку. Когда фельдшер увидел распухшее до неузнаваемых размеров хозяйство бедного парня, он пришел в ужас и стал расспрашивать, как такое получилось. Парень рассказал, как он лечился от мандавошек. Фельдшер — тоже молодой парень — не выдержал и расхохотался. Тогда больной понял, что его Юрка разыграл...

Юрке, конечно, досталось тогда крепенько...

Больше в то лето ничего особенного не случилось.

Разве что на вывозном в зону на По-2?

Ну, это так — просто, как говорится, еще один тест на выживание в авиации.

Видимо, программа подготовки в аэроклубе была составлена так, чтобы отсеять всех сомневающихся в первый год. Я уже рассказывал о методике подготовки боксеров, когда на определенном этапе на молодого выпускают опыт-

ного боксера, чтобы тот его побил. Так вот и с нами поступили: провезли каждого из нас в зону на пилотаж. Следует сказать, что когда тебя везут — ты испытываешь все прелести перегрузок намного тяжелее, чем когда пилотируешь сам. Это случилось и со мной. Подошла и моя очередь лететь в зону с инструктором. Сел я в заднюю кабину По-2, хорошо подтянул привязную систему. Условие



Мой первый и незабываемый У-2

было одно: ничего в кабине не трогать. Я ничего не трогал. Сидел “за мешка”. Взлет, набор высоты, все — как обычно. Начался пилотаж. Пока были виражи — я терпел: просто напрягал брюшной пресс, чтобы в глазах не темнело. Потом пошел вертикальный пилотаж. То ли случайно, то ли специально, но в верхней части петли инструктор недотягивал, в результате чего меня со страшной силой тянуло из кабины, и я повисал на ремнях. Кабина в По-2 открытая, если уж вывалишься — так вывалишься на самом деле. Парашюта нет. В очередной раз, когда меня потянуло из кабины, я судорожно схватился за какую-то ручку под сиденьем и так за нее и держался. При очередном зависании меня вдруг выбросило из кабины вместе с сиденьем! Я почувствовал, что падаю! Меня выбросило в набегающий поток, даже ветер ударил мне в лицо! Не знаю, как я удержался, но в кабине я все-таки остался. Дальнейший полет я помню смутно: страху тогда натерпелся. И только на земле я понял, что произошло когда смог разжать правую руку: оказывается я держался за рычаг регулировки высоты сиденья и в верхней части петли, когда меня вытягивало из кабины я тянул за этот рычаг, поднимая сиденье на максимальную высоту. Об этом я никому так и не рассказал. Зато для себя на всю жизнь запомнил: прежде чем что-либо сделать — подумай. Особенно в кабине.

Десятый класс я закончил с тремя четверками. Остальные — пятерки. Отец мечтал меня отдать в радиотехническую академию в Ригу, где начальником был его приятель. Я бастовал: только летать!

Аэроклуб шатался. Я стоял на своем. Отец, конечно, настаивал не очень, но я был тверд. Теперь из двенадцати нас осталось только шесть. Остальные, понюхав воздуха, посерьезнели. Кто поехал в институт, кто еще куда подался, а мы шестеро — в летчики. Это было веселое время. Иногда нас отпускали на субботу-воскресенье домой.

Ездили мы на крышах вагонов. Это чудо, ехать на крыше в хорошей компании с гитарой в руках и орать песни. Сорок километров пролетали за миг. И

ничего, что все в паровозной копоти, чернее самих машинистов — потом на станции отмоемся, чтобы домой прибыть в надлежащем виде — но зато сколько хороших песен сыграла моя неизменная и верная спутница гитара...

* * *

Первый самостоятельный полет на УТ-2М. Это уже серьезно.

Самолетик капризный, страшно не любит высокого выравнивания, многих он на этом подловил. Вылетел я из группы или четвертым, или пятым — теперь уже не помню. Помню, как бегал вокруг меня инструктор, как старательно техник привязывал в задней кабине мешок...

Самолет УТ-2М, так же, как и ПО-2, был с открытой кабиной, не имел ни тормозов, ни даже аккумулятора. Говорить о том, что он не был оборудован радиосвязью, я даже не буду. Связь с инструктором осуществлялась через тот же матюкальник, и забавно было слушать, стоя в стартовом наряде с флажками на финише, как инструктор Мишина, боевая летчица, прошедшая не один фронт и имеющая не один орден, на четвертом развороте заводит своего курсача на посадку: женский голос слышен дальше, чем мужской и яснее — материлаась она отменно, мат с неба лился такой, что хоть святых выноси!

Итак — мне дан запуск. Я в кабине один. Страшно и непривычно: все рули ходят легко, ничьи руки-ноги не мешают...



Подруливаю к старту. Поднимаю руку. Стартер возле руководителя полетов поднимает белый флажок и отмахивает его в сторону взлета.

Делаю все, как учили. Самолет устремляется на взлет. Поднимаю хвост. Еще немного — и я в воздухе!

Я сам взлетел!

Оборачиваюсь назад — кабина инструктора пуста!

Я один!

Я сам лечу!

Становится немножко страшно, но некогда пугаться — нужно в разворот. Выполняю первый. Выполняю второй. По заданию мне положено сделать два прохода над стартом, потом снизиться до высоты круга и на посадку. Не зря так много времени дается на первый самостоятельный: пока я

ходил над стартом — я настолько уже привык к тому, что управление мне не сопротивляется, что самолет слушается полностью и только меня, что успокоился полностью и так же спокойно пошел на посадку. Сел с небольшим перелетиком, но в пределах хорошей оценки. Просто как-то, буднично. Зарулил на стоянку. Там меня уже ждала вся наша братва. Вытащили из кабины, качать начали. Я с важностью достал давно уже заготовленную коробку папирос “Казбек” — такая у нас была традиция — и стал угощать всех. На старте меня ждала стенгазета с поздравлением — громадный курсант с головой Механикова (и где они только взяли фотографию!) на маленьком самолетике верхом. Закончились полеты. На построении начальник аэроклуба вызывал из строя сегодняшних именинников. Поздравил и меня. Инструктор произвел со мной подробный разбор полета и записал в мою летную курсантскую книжку этот первый самостоятельный.

Много после этого было у меня полетов и малых и больших, трудных и не очень, но этот первый, будничный, самый обыкновенный, рядовой — я помню всю жизнь.

И тебе, читающему эти строки старого пилота и мечтающему о полете, я желаю того же: пусть твой первый полет будет самым обычным, обыкновенно — будничным, без острых ощущений и передрыг.

Но пусть он будет!

И пусть за ним будет еще много полетов!

Таких полетов, когда душа поет!

* * *

Рассказать, как я едва не вылетел из авиации?

Наверное, стоит и это рассказать.

Это было в то же лето в том же Могилевском аэроклубе.

Мы уже подходили к выпуску. Заканчивали программу.

Теперь уже было ясно, что не убьемся, потому вместо мешка разрешалось брать с собой пассажиром курсанта.

На этот раз я летел на пилотаж в зону. С собой взял своего друга — Игоря Корецкого.

Пришли в зону, отпилотировались, собирались уже разворачиваться домой, как вдруг мотор взвыл, и из патрубков вырвалось пламя до самого центроплана. Я автоматически выключил зажигание и продолжал разворот. Винт вращался все медленнее и медленнее, вот уже вместо сплошного круга видно мелькание лопастей... Вдруг винт вылетает со своего места, бьет по капоту перед козырьком моей кабины, с каким-то свистящим шорохом пролетает над моей головой, бьет по стабилизатору — самолет вздрогнул, и наступила жуткая тишина. Первое, что пришло мне в голову — все это чепуха, сейчас я проснусь, и все будет нормально. Соответственно, как во сне, я и

действовал: обеспечил скорость, оценил обстановку, стал выбирать площадку для посадки. Самолет находился на краю пилотажной зоны и шел в сторону от аэродрома. Разворачиваться к аэродрому не имело смысла — там леса, сесть будет некуда. Под нами было большое хлебное поле с копнами. Рядом — красивый зеленый луг с тремя примыкающими к нему деревеньками. Решаю садиться на луг. Делаю расчет, подскальзываю, слежу за скоростью. Перед самым выравниванием вдруг вижу сквозь высокую траву глубокие поперечные борозды. Шасси на самолете не убираются. Удар колесами в яму — это верный капот: самолет переворачивается и горит. Из-под него уже не вылезешь. Горит перкаль быстро. Все это пролетело в голове мгновенно. Не знаю, кто из нас — скорее всего оба сразу — даю



Игорь Корецкий. 1952 г.

ему полностью правую ногу. Этого самолет не любит: он тут же валится на крыло, сносит по скольжению одну стойку шасси, затем ломает вторую стойку, зарывается цилиндрами двигателя в землю, проползает 60 метров и останавливается в 10 метрах от глиняного карьера (его я раньше не увидел).

Все.

Тишина.

Самолет непривычно низко лежит на земле.

Во время все-таки я выключил зажигание.

И правильно сделал, что пристегнул плечевые ремни.

Мы ведь брали пример с инструктора.

А инструктор у нас был летчик-истребитель времен войны, он не пристегивал плечевые, говорил, что они в бою мешали, ну, а мы следовали его примеру. На сей раз, если бы я не пристегнулся — я не писал бы этих строчек.

Вылез на крыло.

Игорек до сих пор сидит в задней кабине. Морда у него зеленая. И вся в масле.

Мне стало смешно.

Я засмеялся.

Он тоже.

Мы оба стали истерически хохотать, глядя друг на друга.

Потом я остановился:

— Ты чего хохочешь?

— А ты посмотри на себя!

Я заглянул в зеркальце. Оттуда на меня глянула перетянутая зеленым

шлемом густо вымазанная отработанным черным маслом незнакомая физиономия с дикими глазами.

Стало как-то не до смеха.

Игорь вылез из кабины, слез на землю.

Я стоял на крыле.

Из всех трех деревушек к самолету бежала с радостными воплями пацанва: “Ура! Самолет прилетел!” Но быстрее всех и впереди всех бежала толстая баба. Меня тогда поразило: разве можно такой толстой бегать быстрее всех? Баба бежала и причитала: “Миленькие, живые, живые остались, да как же вы живые остались, такие молоденькие, как же не поубивались-то, господи, да как ты обернулся на них?”

Тогда и я спрыгнул с крыла и подошел к мотору.

Мотор был весь залит маслом.

Нижние цилиндры глубоко зарылись в землю и оставили за собой глубокие борозды черной земли в зеленой траве.

Из центра звезды мотора торчал, как сломанная кость, носок коленвала. Половина излома была свежая, искрящаяся кристаллами стали, половина — старая, черная. Трещина на этом коленвале, видно, была давно.

И тут только до меня дошло, что это все-таки не сон, что убиться мы могли на самом деле и не убийлись случайно...

Меня пронзил такой страх, что это коленки затряслись, я не смог стоять и опустился на землю рядом с Игорьком...

Итак — вынужденная посадка вне аэродрома.

По инструкции положено оставаться возле самолета и ожидать прибытия спасательной команды. В то же время — опять же по инструкции — летчику немедленно сообщить о вынужденной посадке с указанием времени, места, состояния матчасти и необходимой помощи на аэродром вылета, используя все доступные способы и каналы связи.

Как поется в песенке —

“Прилетели, мягко сели,
высылайте запчастя:
элероны, лонжероны,
фюзеляж и плоскость”...

Самолет, считай, разбит. Винта нет, мотор выведен из строя, шасси снесены — вывозить только на телеге...

Нас окружили жители окрестных сел. Среди них — девушки.

Страх уже прошел.

Присутствие девушек придало важность моменту: теперь мы уже не чуть не убившиеся пацаны, а летчики, нечаянно попавшие в аварию. Мы приосанились (насколько это было возможно для петушков-подлётыхей), напустили на себя важный вид. В глазах окружавшей нас толпы мы были героя-

ми. Такого почета, уважения, внимания я больше никогда в жизни не ощущал. И все это за счет государства: самолет-то казенный, мы разломали его, там сейчас на аэродроме что творится... Спрашиваю, есть ли где телефон. Все хором кричат: “В сельсовете!” — и одна девушка с велосипедом предлагает показать, где сельсовет. Пользуясь своим положением командира экипажа, важно даю команду пассажиру — другу моему, Игорьку, с которым вместе падали — находится возле самолета. Кто-то услужливо подает мне свой велосипед. Девушка садится на свой, я — на свой, и мы двигаемся по узкой тропинке по одному в сторону сельсовета. Хорошо, что она едет впереди и не видит, как меня бросает. Сам не пойму, что со мной: заторможенный напрочь. Меня трясет неимоверно, тропинка очень неровная, я вижу ямки, выбоины, но мне это абсолютно безразлично. Никакой абсолютно реакции. Закончилось тем, что она крикнула мне, чтобы был осторожнее, потому что впереди канава, я бодро ей ответил, что для меня канава — это чепуха, и тут же со всего маху въехал в эту канаву передним колесом. Все было, как в замедленном фильме: я четко видел, как въехал в яму, перед этим подумал, что сейчас перевернусь, затем медленно стал переворачиваться через голову, точно фиксируя свое положение в каждое мгновение и не предпринимая абсолютно никаких действий, чтобы не удариться, не побить чужой велосипед — мне было абсолютно безразлично все, что может теперь случиться. Мне вообще казалось, что я наблюдаю с тупым безразличием со стороны за тем, который падал, теперь вот едет на велосипеде зачем-то, вот он падает — ну и что? Потом поедет опять. Куда? Да позвонить надо. А куда звонить? А леший его знает...

Бывали у меня в жизни не раз после этого стрессовые состояния, но такого острого — не было ни разу. Видно, со временем чувства притупились или, наоборот, эта передряга была первой, и потому так остро была воспринята...

Кстати, первая седина у меня появилась именно после этой вынужденной посадки: мне еще не было и восемнадцати.

Конечно, никуда я дозвониться не смог. Единственный на три деревни телефон торжественно стоял на самом почетном месте в сельсовете. Наверное, по этому телефону разговаривал сам тов. Ленин, когда совершал Октябрьскую революцию. Я едва смог разобрать, что мне отвечает телефонистка из Могилева, но она уже разобрать что-либо из того, что я хотел сказать, не только не могла, но и не пыталась. Говорить же о том, что она могла меня соединить с аэродромом, отстоящим от города бог знает на сколько — об этом даже мечтать не стоило. Несколько дней я ездил в тот сельсовет, и ни разу мне не удалось даже сказать что-либо телефонистке, чтобы она сама дозвонилась и сообщила, что мы живы и где находимся. Это была связь для связи.

У самолета жизнь кипела. Ребяшня, словно мухи на мед, слетелась на самолет и осадила его, Игорь сначала культурно, потом уже настойчиво отгонял детвору, пока кто-то не принес из деревни веревку. Тогда веревка была натянута на колышки вокруг самолета и стала “табу”. И сразу вопрос решился: толпа чинно стала вокруг натянутой на уровне щиколоток веревки и молча наблюдала, как Игорь сидит или ходит возле самолета. Все было, словно в музее: онемевшая толпа, жадно рассматривающая предмет своего вожделения или чудо чудное и само чудо — недалеко ушедший от детворы по годикам летчик в промасленном комбинезоне и в американских ботинках с обмотками. Чувствуя себя объектом всеобщего внимания, Игорек томился. Мое возвращение облегчило его участь.

На ночь пацаны пригнали к самолету лошадей. Лошадей стреножили, и они паслись неподалеку. К вечеру вокруг самолета образовались завалы всяческой снеди. Каждая хозяйка несла летчикам покушать, стараясь переплюнуть свою соседку. Когда еду принесла первая — мы с удовольствием покушали. Наелись. Тут же еду принесла вторая. Мы поели, уже, как говорится, от пуза. Тут же еду принесла третья, четвертая, пятая...

Мы стали отказываться. Хозяйки стали обижаться: у белорусов не принято отказываться от еды, когда тебя угощают. Отказ от угощения означал, что ты враг этого семейства, что ты брезгуешь кушать пищу, приготовленную этой хозяйкой, что ты не веришь ей и боишься, что она тебя отравит.

Белорусский крестьянин всегда был под властью. Больше всего он был под властью шляхты и привык к ее интригам. До сих пор еще стояли замки ясновельможных панов: я пацаном лазал по рвам и подземным ходам замка князя Сапеги, ведущим на километры от замка к обрывистому берегу реки, раскачивался на ржавых толстых цепях перекинутого через глубокий ров подъемного моста, смотрел через узкие бойницы в толстых каменных стенах на пустую, заросшую за долгие десятилетия дорогу, едва просматривающуюся в высокой траве. Проклятыми считали те места местные жители, боялись того замка с его привидениями...

Итак, хозяйки нас кормили. Трагикомичность своего положения мы поняли уже где-то на третьей-четвертой хозяйке. Не есть — нельзя, есть — тоже нельзя. Хорошо кто-то догадался подсказать: “А вы понемножку берите от каждой,” — немного полегчало. Беда только в том, что каждая оставляла свое угощение возле самолета. Из деревни принесли стол, лавку — и стол, и лавка были завалены снедью. Было уже тошно глядеть на лоснящуюся в разваренной белорусской бульбе со шкварками да лучком жирную курицу, на зарумяненный бок молочного поросенка, бесстыдно развалившегося среди печеных яблок, на пирожки, ватрушки, пироги, хворост и прочую печеную

вкусноту, которая в глотку уже не лезет, на глечики да макитры с разными питьями... Самое же тяжелое — это фрукты.

В первый же день вокруг самолета образовались сначала кучки, потом горки, а к концу нашего пребывания в этом чудесном санатории — горы фруктов. Лазать по садам — нельзя. Если же залезть в чужой сад за яблоками или сливами для летчиков — ну, кто скажет что против? Так, глядишь, и для летчиков нарвешь, и сам наешься чужих яблок. Фрукты детвора носила нам полными пазухами. На фрукты мы смотреть тоже уже не могли.

На ночь недалеко от самолета пацаны развели костер, Хотели печь картошку. Мы едва уговорили их поесть хоть часть еды, которая к вечеру скопилась у самолета. Жалко ведь — столько еды пропадает. Это ведь не яблоки, которые еще полежат.

Назавтра хозяйки уже сами сообразили, что незачем переводить столько еды, и составили между собой график кормежки летчиков. Стало полегче. Но запасы фруктов не таяли. К концу нашего четырехдневного пребывания в этом чудесном санатории скопилось столько фруктов, что на трех самолетах ПО-2 их едва увезли.

Прошла ночь, день, еще ночь...

На горизонте иногда появлялись самолеты, видно, нас искали.

Летали большей частью истребители Ла-9, как-то прошел на самом горизонте Си-47...

Нас никто найти не мог.

Самолетик наш был точно под цвет площадки — такой же зеленый и отличить его не то, что с воздуха — даже с земли на некотором удалении было трудно, даже зная, что он есть и он здесь.

Становилось уже скучновато.

На третий день я сообразил: нужны полотнища, нужно выложить посадочные знаки. Хозяйки нанесли простыней, скатертей, холстов, мы выбрали более-менее пригодную для посадки площадку и разложили знаки. Бесполезно. Видно было самолеты, видно было, как они галсировали в поиске, но нас так и не заметили. К вечеру по нашей просьбе привезли сена, соломы, пацанва нарвала свежей травы. Ночь прошла в ожидании. С рассветом мы с Игорем уложили по ветру старт, приготовили костры и стали ждать. Мы дважды видели истребители, но не успевали зажечь костры. Да и на солнце едва ли кто увидел бы тот костер.

После обеда натянуло облачность, солнце уже не слепило. На горизонте показалась тройка самолетов ПО-2. Мы зажгли костры. Бесполезно. Никто не реагирует, проходят стороной. Тогда в отчаянье кто-то — то ли Игорь, то ли я, уж не помню, — кинулся к копне и поджег ее. Пламя занялось сумасшедшее. Кто-то стал туда бросать траву. Пошел дым. Тут же кто-то поджег вторую копну. Дым повалил, как из паровоза. Ну, миленькие, ну, посмот-

рите сюда, вот ведь мы, тут мы! Пацаны бегали, размахивали руками, кричали, как будто их можно было сквозь треск мотора услышать...

Самолеты все так же тройкой уходили к горизонту.

Все. Еще ночь кукарекать.

И когда тройка почти зашла за горизонт, вдруг от нее отвалил один самолет и направился в нашу сторону. Что тут началось на нашей поляне! Мы одурели от счастья, мы бегали, прыгали, орали от радости! Наверное, так себя чувствует потерпевший кораблекрушение на необитаемом острове при виде корабля.

Самолет шел к нам. Два других тоже развернулись и пошли за ним. Видно, тоже увидели догоравшие костры, а потом посадочные знаки.

Первый самолет сел, долго прыгал на бугорках да ямках и, наконец, подрулил к нашему утенку. Из первой кабины вылез здоровый летчик в кожаном реглане. Что-то в нем знакомое показалось мне.

Летчик стал снимать очки, расстегнул шлем.

Боже мой!

Отец!

Отец, который запрещал мне летать!

Сколько раз он говорил мне: “Смотри, убьешься!”, сколько раз я ему говорил, что не убьюсь никогда, и вот, пожалуйста. Теперь мне неба не видеть как своих ушей!

Отец увидел меня и кинулся бегом ко мне.

Этого еще не хватало!

Позор-то какой!

Сейчас при всех побьет!

Я кинулся от него за хвост. Он — за мной. Я на нос. Он — за мной. Толпа затаила дыхание: что теперь будет-то!

Мне стыдно было на людях тикать от отца. Я остановился, втянул голову в плечи и стал ждать. Отец, задыхаясь, подбежал ко мне: “Ленька! Сынок! Жив!” — и прижал меня к себе.

Не знаю, может, он и плакал — голос его дрожал.

Мне было и радостно и стыдно.

Радостно, что отец меня не побил при всех, да и не побьет уже. Стыдно потому что у меня щипало в носу, и слезы катились по щекам. А люди смотрели на нас...

Слух об упавшем самолете, по-видимому, растекался все дальше по окрестным деревням, и так совпало удачно, что как раз к посадке группы на нашу площадку приехал на телеге мужичок с ноготок: “Може, это от вашего летака? Я вот на огороде помидоры собирал, ан гляжу — ен летит, и с его эта вот штука отлетела да прямо ко мне, да и воткнулась недалеко от меня прямо в капусту, что той ножик...”

На сене в телеге лежал завернутый в тряпку винт. Половина его была раздроблена. Можно представить, с какой страшной силой он воткнулся у ног мужика. Повезло бедному, осталась бы семья без кормильца. Загрузили мы гаргроты на всех трех самолетах фруктами по самую хашелку. И все-таки много яблок еще осталось.

Поблагодарили людей, сбежавшихся снова к нам, за доброту да за приветливость, за душу великую.

У меня на всю жизнь осталось доброе чувство к великому белорусскому народу, народу, перенесшему так много за все времена своей истории и не потерявшему доброты человечей. Простые селяне, не знавшие многих ухищрений цивилизации — они настолько были богаты своей природной добротой, породившей высокую душу.

Правду говорят, что только перенесший тяготы и невзгоды человек может знать, как тяжела беда, как гадко унижение, как дорога забота и помощь в тяжкую годину. Этот случай помог мне на всю жизнь усвоить закон жизни: нет маленьких и великих. Каждый человек — это целый мир, это доброта и сердечность, это отзывчивость и забота. Нужно только найти подход к человеку, и он откроет тебе такие богатства своей души, какие и не снились тебе.

* * *

На месте падения нашего самолета была оставлена техбригада, а нас увезли на аэродром.

Нас на аэродроме не ожидали, и наше появление здоровыми и невредимыми произвело на аэродроме фурор.

Дело в том, что на поиски нашего самолета была поднята авиация белорусского округа. Некоторые считали, что мы разбились. Когда нас не смогли обнаружить — многие стали склоняться к тому, что мы перелетели за границу. Заработало КГБ. От представителя КГБ отец и узнал о том, что мы не вернулись с задания, и сам лично включился в поиск. В аэроклубе в нашу измену не верил никто, и потому на третий день потихоньку справили по нас поминки. Говорят, есть такая примета: по ком при жизни справлены поминки, тот будет жить долго. Наверное, мне те поминки помогли: сколько лет после этого я пролетал, а до сих пор еще жив.

Ну, а по случаю нашего возвращения в столовой накрыли столы, и пошел дым коромыслом.

Тогда я впервые в жизни увидел своего отца пьяным.

Ни до этого, ни после я его никогда пьяным не видел...

Отец привез меня домой и запер.

Запер в буквальном смысле этого слова.

Утром он уходил на работу, закрывал нас всех на замок и ключ уносил с собой. В обед он приезжал домой, открывал нас, потом снова до вечера закрывал. И так уже три дня. Идут полеты, сдаются экзамены на звание пилота, а я сижу взаперти на третьем этаже.

Наконец, я не вытерпел. Когда машина увезла отца на работу, я вылез в окно, долго, очень долго, прижавшись к стене и растопырив руки, по сантиметру передвигал ступни по узенькому карнизу и, наконец, добрался до водосточной трубы. Слезть уже по трубе на землю — это просто. Отряхнулся, огляделся — вроде никто не видел. Снял с шеи ботинки, которые болтались на связанных шнурках, обулся — и в райком комсомола с жалобой на отца, который мне не дает свободно выбирать профессию. Не знаю, что и где говорили отцу, только пришел он взбешенный, буркнул: “Живи, как хочешь! Больше я пальцем не шевельну, когда выгонят тебя из авиации!”

Мне только этого и надо было. Я стал доказывать, что не выгонят, что закончу аэроклуб, поступлю и закончу летное училище...

Даже пари с ним заключил: если закончу училище — он мне отдает только что полученные наручные штурманские часы — мою мечту.

Пари было заключено.

Спустя два с половиной года я в лейтенантских золотых погонах с голубым кантом докладывал отцу: “Лейтенант Механиков прибыл после окончания Батайского Военного Авиационного Училища летчиков имени Серова!”. Отец принял рапорт, молча снял с руки заветные штурманские часы, протянул мне их и только тогда обнял и поцеловал меня.

Не знаю, смог бы я стать летчиком в неполных 20 лет, если бы отец не чинил мне преград.

Запретный плод — сладок.

До сих пор сомневаюсь, уж не специально ли он тормозил меня, давал подумать, испытывал на прочность.

Работа ведь летчика, особенно — истребителя — ох как нелегка.

Спасибо ему за это.

Одиннадцатого января 1999 года отца не стало.

Еще не отойдя после сумасшедшей дороги и похорон, вернувшись из Ростова-на Дону, я написал панегирик на смерть отца в свою конференцию KHARKOV.PILOT:

“11 января 1999 года, пережив на 4 дня свой девяносто первый год рождения, ушел из жизни подполковник в отставке, кавалер орденов Ленина, Боевого Красного Знамени, Красной Звезды и множества боевых медалей, участник Великой Отечественной Войны, питомец Военно-воздушной академии им. Гага-

рина, отец пятерых детей, родоначальник семейной армейской династии, командир настоящей офицерской закалки романтических авиационных тридцатых годов, жизнелюб и Пилот, мой первый Учитель и отец Механиков П.С.



Отец, с детского возраста оставшись без родителей, погибших во время гражданской войны на Украине сиротой, зарабатывал себе на жизнь, работая подпаском, батрачил, пока не был определен в детский дом, давший ему фамилию за пристрастие к технике. В детском же доме он был обучен слесарному мастерству, и оттуда же поступил на Николаевскую судоверфь слесарем. В то время страна активно строила свою авиацию, и по призыву комсомола отец поступил в авиационную школу. Дальнейшая его жизнь протекала на аэродромах. На одном из них, а именно — Кайдаки, что в Днепрпетровске, и родился я.

Свой первый полет в 14 лет я выполнил благодаря отцу: над землянкой, в которой мы жили на полевом аэродроме Переяславка под Хабаровском, начальником штаба полка которого был в то время мой отец, на высоте буквально десятка метров пролетали постоянно самолеты, идущие на посадку. На одном из них, а именно на связном У-2, выполнявшем облет матчасти после каких-то регламентных работ, мне и удалось, уговорив знакомого пилота покатать, впервые подняться в воздух.

Всю жизнь отец был для меня образцом во всем, и даже в зрелые годы я тянулся к его душевной теплоте, заботе, пониманию.

Отец не знал летной работы в нынешнем понимании, когда пилот сидит в уютной кабине самолета, выполняющего полет в заоблачной выси под руководством компьютера. Он сидел в продуваемой всеми ветрами открытой кабине болтающегося десятки часов на скорости 150 км/час ТБ-1, четырехмоторного загробного рыдания, закутанный в меховой комбинезон, и даже лицо закрыто от обморожения меховой маской, без радиосвязи и СПУ, и вся его навигация заключалась в сличении карты с местностью.

Сколько сил, умения и здоровья надо отдать, чтобы благополучно прилететь туда, куда надо, выполнить полетное задание! Русская авиация еще со времен Ильи Муромца болела гигантизмом, Россия мечтала побеждать пространство и время, освобождать угнетенные страны, превносить революционное сознание в массы закабаленных капиталом народов. И, хотя ТБ-1 показал очень много конструктивных недостатков в эксплуатации, но он был по-настоящему первым советским тяжелым бомбардировщиком, являющимся прототипом более совершенного ТБ-3, который уже имел средства навигации и связи.

Однако в какие романтические времена он летал! Как бредили мальчишки авиацией, когда видели настоящего пилота в синей летной форме, кожаном реглане и с авиационными эмблемами в петлицах! Я сам мог так вот замороженно идти за летчиком сколько угодно, любоваться его формой, подражать его походке, движениям, представлять себя в громадной и мощной машине, которую я веду сквозь облака и бури в далекие дали счастья. Как встречали героев-летчиков, покоривших Северный Полюс, сумевших пересечь безбрежные льды Арктики и соединить воздушной трассой целые континенты! Как с тревогой следили за сверхдальним перелетом героического экипажа самолета “Родина”, за эпопеей спасения папанинцев... Вот в какое интересное время становления авиации летал мой отец и я, пришедший в авиацию по его стопам в более поздние и прозаические времена, я успел, будучи еще ребенком, почувствовать гордость за то великое дело, которое свершал мой отец.

Светлая память о моем отце, о рядовом и великом пилоте 30-х я сохранил навсегда в сердце своем”.

* * *

Я уже говорил, что все мы были истребителями. Мы считали бомбиров — неполноценными. Мы не могли представить себе как это можно пойти летать в гражданскую авиацию. Двух человек, попавших из аэроклуба в аэрофлот мы считали самыми несчастными людьми на свете, чуть ли не идиотами!

* * *

Подошел конец нашему обучению в аэроклубе.

Пора было делать выбор — кто куда будет поступать.

Надо писать заявление, в котором указать выбранное авиационное училище.

В аэроклуб наехали вербовщики.

Приехал истребитель — Герой Советского Союза, весь в орденах и золоте генерал.

На стареньком ПО-2 прилетел длинный и неуклюжий, но тоже весь в орденах полковник из дальней бомбардировочной авиации.

Поездом приехал скромненький и какой-то занехаенный представитель аэрофлота в невзрачной аэрофлотовской форме и совсем без орденов. Он не стал много говорить. Он просто сказал: “Звезд с неба не обещаю, но летать будете далеко, долго и интересно”. Вот и все. За ним пошло всего два человека из всего аэроклуба. Мы их презирали...

Спустя много лет, когда от нашего выпуска остались на летной работе считанные единицы, я встретил одного из этих несчастных. Он скромно летал командиром корабля Ту-154 в Индию — возил пассажиров. Я тогда уже вылетался. У меня не получилось перейти в аэрофлот хотя бы на кукурузник

Ан-2, когда меня списывали по здоровью с истребителей: пилотов тогда некуда было девать, а на земле они были нужны.

Да, не все золото что блестит...

* * *

Но вернемся снова в аэроклуб. Мы на матчасти. Драим на стоянках брюхо самолета. Валяем дурака. Спорим. Вчера бомбер рассказывал, как они взлетают из Сечи, летят на Камчатку, а утром садятся домой.

Вдруг над стоянкой будто пронесся ураган: жуткий рев шести мощных моторов, стремительные черные тени, мелькнувшие в небе на высоте десятка метров — и вот шестерка лавочкиных, облепив для пущего рева винты, свечой взмывает над нами в небо, веером расходится над аэродромом и начинается сумасшедший пилотаж!

Мы уже были не новички, пилотирование в зоне освоили, тем большее было видеть страшную мощь, скорость и маневренность этих зверей, выплывающих свой дикий танец ловкости, стремительности, грациозности и силы над нашими бедными головами! Боже мой, что они вытворяли! Я нисколько не пострадал, участвовал и сам в показательных выступлениях, но этот цирк был действительно красив!

Позже я узнал, что генерал наклонил командующего авиации округа и тот специально для нас выделил пилотажную парадную шестерку. Говорить о том, что после этого весь аэроклуб пошел в истребители, наверное, уже не имеет смысла.

Вот так решалась в свое время судьба пацанов, так принимались самые ответственные решения.

И все-таки я не жалею о своем выборе. Пусть я полетал не столько, сколько полетали другие в горизонтальном полете да блинчиком, но я получил наслаждения от полета, наверное, все-таки больше.

* * *

Дальше началось Батайское военное авиационное училище имени Героя Советского Союза летчика-истребителя Серова.

Осень 1952 года.

Громадный плац училища.

Мы — вчерашние курсанты аэроклубов, ныне уже пилоты, томимся в строю под жарким южным осенним солнцем. Дома уже осенние дожди, а здесь — жара. Непривычно как-то.

Позади выбор училища, страхи, что не примут по возрасту — в армию ведь берут с 18 лет, — военкомат, провода и слезы матерей, пирожки и пир горой в поезде, скука и серость накопителя, дотошные врачи. Крутили нас

врачи долго: понаехало нас — по 10 человек на место, так что было из кого выбирать. Не прошедших в истребители тут же отправляли в бомберы. Для них это была трагедия. Мы им сочувствовали, но не очень: каждый был занят собой. Впереди были еще конкурсные экзамены, а нас было пока что еще по 6 человек на место. Учебники были на вес золота, каждую свободную минуту — повторение, подготовка к экзамену, решение уравнения на клочке газеты... Слухи ходили самые абсурдные. Главное что интересовало каждого — это количество кандидатов на место. С этим ложились спать и с этим просыпались. Не знаю, откуда эта цифра бралась, но мы ее знали буквально на каждые два часа. Экзаменов я, конечно, боялся, но не так как медкомиссии. На экзамене все понятно: там есть вопрос и ответ. А вот на медицинской комиссии — все в неизвестности. Откуда тебе знать, что у тебя где внутри и на чем ты можешь залететь.

Конкурсные экзамены я сдал без труда. Сказалась хорошая подготовка в школе. А сколько отсеялось! Сколько хороших ребят не попало в училище! Что поделаешь — конкурс.

Интересная деталь: то ли времена другие тогда были, и нормой считался настоящий, честный конкурс, то ли то, что конкурс был далеко от дома, и училище было закрыто для посторонних, но ни одного болельщика, ни одного родителя, которые толпами нынче осаждают здание учебного заведения, о котором мечтают не столько их дети, сколько родители, там не было. Не прошедшие просто сами собирали свои чемоданчики, получали документы и со слезами на глазах уезжали автобусом училища на вокзал.

Много уехало.

А мы остались.

Даже как-то не верится.

Такую мясорубку — и прошел.

Повезло.

На плац бодро вывернулся откуда-то из-за угла виллис. Рядом с водителем сидел начальник училища. Сзади — два незнакомых, один из них — в гражданском. Все трое пошли к строю. Последовала команда “Смирно!” и заместитель начальника училища отдал рапорт. Начальник училища обошел строй. Так близко мне его еще не приходилось видеть. Это был очень холеный, какой-то даже барственный человек среднего роста в блестящей форме. Казалось, что от него просто веяло властью. Свита его шла на несколько шагов сзади.

Не знаю, так ли он был на самом деле высок и властен, о чем он думал и каковы были у него проблемы, но тогда он мне казался воплощением всего самого высокого, что только может быть на свете. Не могло быть и речи, что кто-либо может даже подумать о том, чтобы послушаться его. Он для нас был самой высшей, какой только возможно властью. Я уже не помню его фами-

лии — он у нас был недолго, но этот барственно-царский вид, это умение себя держать вместе со всем, что попадало в его руки — это мне запомнилось. Запомнилось, наверное, потому, что критерием всего был ОН. Даже выбеленные бордюры вдоль асфальтовых дорожек, даже передвижение курсантов только строем, а если по одному — только бегом! И попробуй не отдать честь солдату-ефрейтору! Даже дневальный, стоящий на натертом до зеркального блеска полу казармы по стойке “смирно” не только в присутствии в казарме старшины, но и в его отсутствие — все это ОН!

Начальник училища поздравил нас с поступлением в училище. Он сказал, что БВАУЛ им. Серова всегда считался одной из лучших кузниц кадров летчиков-истребителей ПВО Страны, что его выпускники известны везде, многие из них стали генералами, Героями, командуют крупными авиационными частями и соединениями. Родина уделяет громадное внимание и не жалеет средств на развитие материальной базы, дает нам самую передовую технику. Армии стран запада еще только разрабатывают, а мы уже получили на вооружение принципиально новые реактивные самолеты, самые лучшие, равным которым нет в мире. Батайское училище летчиков всегда было передовым, не отстает оно и сейчас: мы впервые в истории авиации пошли на эксперимент в подготовке летного состава: произвели набор абитуриентов из аэроклубов сразу на второй курс нашего училища. Вы должны закончить училище не за три, а за два года. Внимание, все кто ростом выше 170 см, двадцать шагов вперед марш! Кругом! — Вы закончите училище не за два, а за год. Желаю успеха!

После этого он сел в свой виллис и укатил восвояси. Мы ошарашенно переваривали услышанное. В двадцати шагах перед нами стояло 80 человек еще более ошарашенных: за год закончить училище!

Сразу, наверное, стоит сказать: ребятам с ростом не повезло.

Из всего их экспериментального набора, из всех 80 человек диплом летчика удалось получить только 37 курсантам. Остальные были отчислены по летной неуспеваемости. Гонка у них была бешенная: за полгода изучить теорию самолета с поршневым двигателем и научиться на нем летать, вплоть до боевого применения, за вторую половину года изучить теорию и освоить вплоть до боевого применения принципиально новый реактивный самолет! Достаточно было простудиться, чтобы вылететь из училища: пропустившего два дня полетов уже не имело смысла дальше учить — он безнадежно отставал и тормозил всю группу. Вернуть же отчисленного курсанта в русло нормальной подготовки было уже невозможно: летчика реактивного самолета снова сажать на поршневой с сильно отличающейся техникой пилотирования уже было не безопасно. Да и из тех, кто был выпущен, я что-то не замечал ни в большом начальстве, ни в долгой летной работе.

Нас обмундировали, обустроили.

Чем армия хороша — за солдата думает командир. И о солдате заботится командир. Солдат должен только выполнять приказ командира. Разместили нас в просторной светлой казарме с двухярусными койками.

Каждому солдату положено обмундирование, койка, табурет и тумбочка. Все. Больше солдату ничего не положено. Остальное хранится в каптерке у старшины. Там — чемодан, который ты можешь открыть, не вынося из каптерки и снова сдать его на хранение. Одежда положена только военная. Туфли, ботинки, сандалии — об этом забыть. Есть только сапоги и портянки. Летние и зимние. Даже носков носить



Батайск, 1952 г.

нельзя. Сапоги надо чистить. Пятнышко на сапоге — пятно на твоей репутации. Портянки надо наматывать правильно и в любой ситуации. Даже по тревоге. Сотрешь ногу — получишь от старшины наряд вне очереди. Наряд — тяжелая штука. Если бы только убирать казарму, драить полы — полбеда. Главное — это стоять, не шелохнувшись, возле тумбочки целых два часа, потом через четыре — еще два и так целые сутки. Спать можно только ночью. Когда не стоишь возле тумбочки. К концу дежурства считаешь каждую минуту до новой смены. А ведь нужно еще новой смене и сдать порядок: ни на одной койке не должно быть ни единой морщинки, края соломенных матрацев и подушек должны иметь прямые углы, табуреты должны быть повернуты прорезями к двери и идеально выровнены, полы должны блестеть, как сапоги, шинели на вешалках заправлены... Я уж не говорю о порядке в тумбочках, туалете, умывальнике. Хотя туалет и умывальник — это удел избранных. У старшины нередко встречаются “любимчики”, которых он начинает “учить”. В эту категорию попал и я. Вообще-то попал я правильно. Только тогда этого я не понимал.

Хозяином, начальником, законодателем, царем, богом и высшей инстанцией в казарме, где проходила поначалу вся наша новая жизнь, был старшина.

Вернее сказать — Товарищ Старшина.

Он был главнее даже товарища Сталина.

Чуть пониже старшины были назначенные из нас же старшие.

Это уже потом, когда нас разбили по отделениям и взводам. Обращаться к старшине положено было только с разрешения старшего. Вполне естественно,

что если старший будет давать всем разрешение на обращение к старшине — он будет плохим старшим, поэтому старшие старались сами, как бог на душу положит, решать вопросы самостоятельно. Решение обжалованию не подлежало.

Старшие тут же заважничали: они даже выглядели на фоне всех нас, обстриженных под нулевку, как-то вроде тоже начальниками, хотя стрижены были так же, и форма на них сидела, как и на всех нас, тоже мешком. Но они уже были начальниками.

И от такого вот пацана, которым ничем от меня не отличался, разве только тем, что старшина перед строем назвал его фамилию из списка и сказал, что это — старший, зависела моя судьба.

Это мне не нравилось.

У меня было гораздо больше оснований быть старшим: я летать начал с 14 лет, мой папа был летчиком, офицером, я в аэроклубе учился не год, как он, а два и летал, кроме утенка, еще и на ПО-2 и планере, я школу закончил отлично — и должен спрашивать у него разрешения. Не нравилось мне это.

А еще не нравилось мне отношение старших к простым смертным.

Не нравились так называемые “шуточки”.

Возможно, это пришло еще с пионерских лагерей, но здесь, в среде практически взрослых мужиков, эти шуточки приобретали уже характер жестокости.

Молодости свойственен безмятежный крепкий сон. Крепко спали все.

В первые же дни, когда еще не было отсева, возникла такая шутка: спящему мертвым сном пареньку снимали трусы и выдавливали ему на его мужское достоинство из тюбика зубную пасту. Утром паренек чувствовал что-то неладное, лез проверять, в чем дело и, вынудив из трусов белую ладонь ошарашенно смотрел на нее, ничего не понимая. Казарма ожидала этого и немедленно взрывалась хохотом.

Однако с приходом к власти старших эта вроде безобидная шутка стала носить уже садистский характер.

Неоднократными наблюдениями было зафиксировано, что, как правило, именинник хватал стоящий рядом сапог и бросал его в того, кого он считал обидчиком (обычно в того, кто громче всех смеялся). Не знаю, кому это пришло в голову, но шутку модернизировали: перед выдавливанием пасты на это самое достоинство набрасывалась петелька из черной нитки, конец которой автор шутки, давясь от смеха, привязывал к ушку поставленного у кровати кирзового сапога.

Курсант утром хватался, поняв, что его разыграли, в сердцах кидал в обидчика сапог. Сапог летел до тех пор, пока натянется нитка, после чего испытуемый инициировал второй взрыв смеха.

Эта шуточка бытовала недолго: кто-то сообразил вместо обычной нитки взять суровую. Дело дошло до врача, и после того, как шутника отчислили из училища и перевели на солдатскую службу в этом же училище, шуточки прекратились.

Мое падение начиналось буднично.

Нас тренировали действиям по команде “Подъем!”.

По команде “Подъем!” нужно было выполнить быстро, правильно и полностью много действий: нужно было мгновенно вскочить с кровати, чего у меня ну никак не получалось (хотелось еще поваляться хоть капельку), впрыгнуть в новенькие галифе (все время путался с завязками, нога застревала в штанине, часто приходилось снимать и снова одевать потому что ширинка оказывалась почему-то сзади), потом начиналось самое страшное — надо было ПРАВИЛЬНО нагнуть портянку и сунуть ногу в сапог так, чтобы портянка не развернулась!

Я никогда даже предположить не мог, как это все сложно!

С нами старшина провел занятия на тему “правила ношения формы одежды солдатским и сержантским составом”, где по правилам ношения обуви мы даже практические занятия проводили: каждый стоял на одной ноге, поставив вторую — голую — на расстеленную на табуретке портянку и по команде старшины выполнял по подразделениям действия по наматыванию портянки. И не раз. Оказывается, это непростая наука. Тут даже ногу надо ставить на портянку не просто, а под определенным углом. А неправильно нагнуть — нельзя. Потому что после обувания мы бегали. Если сотрешь ногу — получишь наряд вне очереди. Самое главное — что весь этот комплекс действий надо было проделать за определенное время: от команды “Подъем!” до построения с полной боевой выкладкой отводилось 45 секунд. По истечении этого времени подавалась команда “Направо! На выход бегом марш!” — и всем, кто остался в казарме, можно было заранее готовиться в наряд вне очереди.

Мы за день по многу раз ложились спать и через несколько минут как угорелые вскакивали и чертя голову бежали из казармы. Удовольствие, скажу вам, ниже среднего.

Отдельно, наверное, стоит сказать о старшине.

Это был красавец-мужчина. Стройный, подтянутый, с красивыми, правильными чертами лица и волнистыми светлыми волосами. Девки, наверное, по нему сохли. Образование его было — 7 классов. Он всегда был чисто выбрит, наглажен, гладко и красиво причесан, обувь его сверкала, голубые глаза внимательно и пристально заглядывали в самую душу, одновременно замечая каждую пылинку на обмундировании или соринку под тумбочкой. Голос его был тих, вкрадчив, губы постоянно складывались в брезгливую улыбку. От него всегда пахло одеколоном, ногти его холеных, тонких рук всегда были правильно обстрижены, тонкие пальцы постоянно бегали, проверяя все ли пуговицы на форме застегнуты, на месте ли острая складка гимнастерки под карманом, причесаны ли волосы, достаточно ли выглажен угол матраца на койке курсанта, — казалось, что все его существование было в угоду его пальцам. Наряды он раздавал нежно и предельно вежливо, с каким-то садистским наслаждением.

Я возненавидел старшину всеми фибрами своей души!
Для меня все зло мира сконцентрировалось в этом старшине.
Я готов был убить его, чтобы освободить мир от зла!

Заприметил он меня на подъемах.

В первый раз он мне вкрадчивым голосом нежно объяснил, что не укладываться в норматив — это плохо, что от этого страдает боеготовность армии, что если каждый курсант будет долго одеваться — противник уничтожит все население Советского Союза.

Я проникся.

Только все равно у меня не получалась.

Я катастрофически опаздывал.

Получил наряд вне очереди.

Сходил.

Зло на старшину все росло.

Да кто он такой чтобы мной командовать? Он — со своими семью классами? Да если бы тут был отец — он того старшину скрутил бы в бараний рог! В мозгу у меня мелькали постоянно картины вариантов расправы со старшиной: вот он, прикованный к стене цепями, плачет и умоляет отпустить его, уверяя, что больше он не будет так командовать, что выбросит вообще тот чертов секундомер и больше никогда даже на него не глянет, что будет уважать грамотных летчиков, вот он лежит на дыбе, а я хлещу его изо всей силы кожаным ремнем. Кровь выступает на его спине, он кричит от боли и умоляет помиловать его, клянясь не только выкинуть книгу нарядов, но и вообще уволиться из армии и уехать отсюда навсегда...

В очередной раз при получении очередного наряда я не выдержал и что-то ответил старшине, типа “Да пожалуйста, сколько угодно!”. Старшина внимательно посмотрел на меня, помолчал минуту и тем же вкрадчивым, нежным голосом сообщил мне, что, по-видимому, я недостаточно ясно понимаю то, что он мне пытается объяснить, и он попытает разъяснить мне более понятно перед строем.

После переключки на вечерней проверке в разделе “разное” старшина вывел меня перед строем:

“Вот, товарищи, полюбуйте на курсанта Механикова. Он постоянно совершает ошибки, не устраняет их, выводов для себя не делает. Старшина бегаёт вокруг него — товарищ курсант, товарищ курсант, а курсант распоясался, орёт почему-то! Наверное, он себя считает самым умным в армии. Так вот, чтобы курсант Механиков не был самым умным, объявляю курсанту Механикову за пререкания со старшиной два наряда вне очереди! Наверное, у него хватит времени обдумать мои слова, когда он будет поддерживать порядок в туалете”.

После вечерней прогулки был объявлен отбой.
Спать я не мог.
Все во мне бурлило, кричало, взрывалось.
Подонки! Мразь! Недоучка! Да кто дал ему право меня — в сортир?
Меня?! Летчика?!...

Два дня я драил сортир.
Сортир блестел.

Драил и думал: "Собственно, чего он именно за меня принялся? Почему именно меня? Чем я хуже других?.." — и постепенно приходил самоанализ.

Анализировалось все: каждый поступок, каждое слово, каждый взгляд. Да, я летчик. Да, у меня диплом. У меня хороший аттестат. Я умею играть на гитаре, вокруг меня в курилке всегда куча ребят. Каждое мое слово — это авторитетное слово, меня слушают, особенно историю моей посадки без винта.

Что еще? Ну, рано начал летать.

Так моя ли в этом заслуга? А если бы каждому из нас представилась такая возможность слетать, что он, отказался бы сесть в кабину? Значит — не моя.

По мне поминки справили!

А если бы ты развернулся в сторону аэродрома — может, и не было бы такой паники и поминок? Нашли бы быстрее. Значит, и это плохо.

У меня почти медаль за школу! Если бы не четверка — была бы медаль! Но медали-то нет? Нет. Так чем ты отличаешься от того старшины? Что на три года больше походил в школу? А может, у него не было такого отца, может, ему надо было работать? Моя ли заслуга что я закончил школу? А может, отца-матери?

Так ли на самом деле я выше его?

Он язва! Он издевается над людьми!

Издевается? Над тобой издевался? Ты можешь это сказать? Наверное, все-таки нет.

А нравится ли кому-то, когда ты на него волком смотришь из строя?

На самом ли деле ему доставляет удовольствие наказывать?

Ведь сколько раз он тебе объяснял одно и то же?

Сколько раз показывал персонально тебе?

У тебя не получается или ты не желаешь делать то, чему ОН учит? Ведь от того, что ты убираешь сортир — ему ни холодно, ни жарко. Оклад от этого ему не увеличивается. Да и не видит он даже, когда ты драишь сортир. А вот объяснять каждому, да еще и психовать, когда тебя не понимают — наверное, это не каждому приятно... А ведь у него, наверное, есть еще и семья, там тоже свои заботы, свой псих...

Спокойно, шеф, не спеши с выводами, нужно будет еще разобраться, подумать, кто прав, кто виноват.

Наверное, все-таки надо будет действительно потренироваться с теми чертовыми портянками, а то на самом деле уже считанные остаются в казарме, и ты среди них...

Между прочим, я при нормативе 45 секунд стал укладываться за 30! Как мне эта организованность в будущем пригодилась!

Вторая вспышка у меня была уже зимой, когда после команды “Подъем, строиться в нательных рубахах!” курсанты почти голяком пулей выскакивали из казармы на двадцатиградусный мороз и казарма запиралась на 15 минут! Холодно!

Это же надо быть зверем, чтобы такое с живым человеком вытворять! Чтобы не замерзнуть, начинаешь крутиться как бешенный: бегать, прыгать, отжиматься, подтягиваться, таскать друг друга на себе — в общем, начинаешь делать по-настоящему зарядочку с нагрузкой. А когда распаришься — жарко! — рубашку ту нательную долой, да до пояса снегом докрасна!

Я до сих пор не могу, если утром до пояса не умоюсь холодной водой. Ладони замерзают, а телу — хорошо!

В армию я пришел с хроническим тонзиллитом, переболевшим всеми возможными болезнями, с цыплячьей грудью.

Благодаря тому проклятому старшине я стал заниматься боксом, потом — штангой (инструктор переключил — слишком резкой была реакция в воздухе), за всю свою армейскую жизнь я ни разу не простудился и не болел, за 40 лет я не съел ни одной таблетки. Сейчас мне 63 года. Только месяц назад у меня началась аритмия сердечной мышцы, и я впервые за всю жизнь начал принимать таблетки, что доктор прописал. Наверное, уже нет в живых того старшины — все-таки он был старше нас, но сколько раз я с благодарностью вспоминал того проклятого старшину! Он научил меня уважать человека, научил ценить время, быть организованным, выполнять то, что нужно четко и быстро, а главное — он научил меня не болеть!



Пусть ему легонечко икнется там, где он есть.

Спасибо ему за терпение да науку!

Не раз в жизни мне встречались неприятные на первый взгляд люди.

В принципе, я остался верен своему правилу: первое впечатление это довольно весомая характеристика человека, ибо оно довольно тонко, каким-то подкорковым ощущением дает сразу определение этому человеку: этот открыт и добр, этот дотошен и занудлив, этот — вертопрах, однако я стал

осторожнее со своими определениями: если я раньше принимал их сразу и категорически, то после этого стал внимательнее присматриваться к людям, особенно к неприятным на первый взгляд.

Закончен курс молодого бойца.

Мы приняли Присягу.

Занятия в УЛО (учебно-летний отдел).

Занятия с утра до вечера, занятия напряженные. Мы гоним программу. После школы предметы непростые: аэродинамика, теория полета, самолетовождение, конструкция самолета, конструкция двигателя, астрономия, метеорология, связь, авиационная психология, авиационная медицина, баллистика, НПП, НШС, уставы и наставления, немецкий... Занятия, лабораторные, тренажи, практические занятия...

Самое страшное для меня — краткий курс ВКП(Б) . Не весь.

Меня донимала его 4-я глава, по-нашему говоря — марксистско-ленинская философия. На этой вот философии я чуть не вылетел из училища, которое закончил, имея все пятерки, в том числе и по боевому применению, отлично летая, — по третьему разряду — благодаря тройке по Марксизму. Разрядность выпускников — это показатель работы училища. Экзамены принимает Госкомиссия — комиссия со стороны. Я шел по всем показателям по первому разряду. К примеру, при стрельбе по наземной мишени вместо положенных на оценку “отлично” трех (уже забыл точно трех или пяти — но что-то в этих пределах) из 20 я вложил в мишень 17 снарядов! Мне пророчили первый разряд — говоря по-гражданскому — диплом с отличием. На заключительном экзамене по марксизму вытаскиваю билет с одним из вопросов по этой проклятой философии. Естественно — поплыл. Экзаменатор смотрит в зачетку кругом пятерки, в том числе и предыдущие по его предмету. Пытается вытянуть. Я плыву. Заклинило. Тот пытается натянуть хотя бы на тройку:

— Хорошо, тогда скажите мне вообще что такое философия?

Я психанул, терять уже было нечего: налетался на этом!

— Философия — это когда двое говорят об одном и том же и не понимают друг друга!

Экзаменатор ставит двойку.

Общий скандал.

По-видимому, его уговаривают, чтобы разрешил пересдать.

Мне уже все равно: я распрощался с мечтой.

Разрешает.

Меня тоже уговаривают пересдать. Я соглашаюсь, но при условии, что если попадается эта чертова философия...

Попадается!

Я отказываюсь отвечать.

Собирается комиссия из всех марксистов, и меня начинают все хором гонять в присутствии экзаменатора по всему курсу. Отвечаю без запинки и без подготовки. Все настаивают на пятерке. Экзаменатор ставит тройку. Я выпускаюсь по третьему разряду.

Вот тебе и второстепенный предмет.

Но это было потом.

А пока что мы сидим на самолетождении. Занятия ведет подполковник Кеременджиди — Колька-грек, как он называет иногда себя в узком кругу курсантов. Это крупный, сильный и бесшабашный подполковник с бритой головой. Летал раньше. Не знаю, верно ли это, но рассказывал, что сидел при Ежове, не знаю уж за что, потом был реабилитирован, но летать уже не дали:

— Захожу в камеру, а там — мордоворот: “А шкарики, а колесики скедавай, скедавай...” Ну, тут я ему и врезал. Половину народу в камере положил. Чуть не зарезали. А потом отстали. За своего приняли.

Напротив аудитории — ДОС — так назывался дом офицерского состава, где жили преподаватели с семьями. На втором этаже этого дома через пятнадцать минут после начала занятий по штурманской раздвигаются шторы, широко распахивается окно и появляется ОНА.

Она — это вторая (или третья?) жена подполковника с цикла.

На ней купальник (или не купальник?) — в общем, что-то такое, отчего она кажется обнаженной.

А может быть, она и была обнаженной?

Сказать точно не могу: от наших окон до окон ее дома было метров тридцать, так что разобрать, что это — прозрачный купальник или ничего — трудно. Ясно было одно: она нарочно выбирала время, когда солнце ярко било в ее окно, освещая убранство комнаты, разбросанную постель, висящий на спинке кровати яркий халатик и красивое полотенце, а главное — ее — молодую, стройную, красивую, с тугим бюстом и широкими, боже мой, какими прекрасными бедрами! Густые черные волосы волной спадали на ее обнаженную грудь, плечи, спину, живот... При каждом движении эта черная волна диким прибоем билась о белый мрамор ее тела, обнажая его еще больше, притягивая страшным магнитом, подчеркивая и оттеняя каждую впадинку, каждый бугорок, гипнотизируя и обезволивая.

Сейчас я сомневаюсь: действительно ли можно увидеть такие подробности на таком расстоянии, может, это мое распаленное воображение дополняло картину — не знаю. У ребят как-то не принято было говорить о таком интимном — слишком уж хороша, — и каждый боялся словом спугнуть это волшебное видение.

Скорее всего, ее возбуждало зверское внимание толпы мужиков, наверное, она получала от этого то, что не могла получить от своего довольно поношенного мужа — не знаю.

Она начинает утреннюю гимнастику: потягивается, занимает разные позы...
Кровь бьет в голову, все внимание — туда!

Преподаватель видит, что обратить внимание молодых и горячих курсантов на метод галсирования ему уже не удастся.

Керемеджиди возмущенно трет ладонью свою громадную лысину:

Так — объявляет он — 10 минут перерыва, но чтобы потом — ни звука, будете догонять!

Курсанты кидаются толпой к окнам, каждый стремится занять наивыгоднейшую для обзора позицию. Гробовое молчание длится в течении всей ее зарядки.

Хороша! — иногда разносится чей-то вздох — вот бы такую...

По окончании зарядки штора закрывается, и лекция идет своим чередом.

Немало мне привелось повидать на своем веку красивых женщин. Такого идеала — не нашел.

Или это юность дорисовывала недостающее в этой чудной картине? Жаль только, длилось это недолго: спустя некоторое время эту семью куда-то убрали из училища.

А может быть — и к лучшему?

* * *

Трудно, но мы уже втянулись.

Занятия ежедневно по десять часов и два часа на самоподготовку. Шесть дней в неделю.

Новые и довольно сложные науки. Напряженный и однообразный ритм четко налаженного механизма.

С ума можно сойти.

Каждый день одно и то же: в шесть подъем, зарядка, приборка, завтрак, занятия, обед, занятия, ужин, самоподготовка, личное время, вечерняя проверка, вечерняя прогулка, отбой в 23. 00.

Даже перерыв между парами — бегом в следующую аудиторию. Нужно ведь успеть занять место поближе (или подальше — смотря кому что надо) от кафедр, от доски.

Однообразие изредка нарушается чем-либо из ряда вон выходящим.

Был у нас наш общий любимец — преподаватель аэродинамики подполковник Кричевер. Мы его любили даже, несмотря на его серебряные, а не золотые как у всех летчиков технические погоны. Умница великая. Сам из себя невзрачный, маленького роста, в громадных очках с толстыми стеклами, за которыми внимательные настороженные, не видящие ничего, кроме формул, графиков и классной доски глаза, громадной, всколоченной, седой вью-

щейся шевелюрой на несоразмерно большой голове, вечно в пух и прах перепачканный мелом (когда он читал лекцию, то попеременно вытирал тряпкой то мел на доске, то вспотевший лоб). Под стать всему несоразмерному был и его голос: из этого щуплого тела неожиданно для слушателя возникал басовитый, громкий голос богатыря.

Мы уже знали все ходы и выходы, мы использовали коридоры, переходы и лестницы рационально. К примеру, после лекции по конструкции двигателя для того, чтобы попасть в класс аэродинамики, надо было обойти чуть ли не все здание УЛО, подняться на два этажа по широченной парадной лестнице и там снова тащиться коридорами. А рядом с инженерной была крутая, почти не освещенная лестница черного хода — колодец с витой, узкой, рассчитанной по ширине только на одного человека железной лестницей со старинными, пробитыми насквозь затейливым узором толстыми чугунными рифлеными ступенями. По-видимому, эта лестница предназначалась для пожарных, но она являлась кратчайшим путем между нужными нам аудиториями. Ничего, что по ней можно было идти только одному человеку — мы бежали вверх по ней быстро: попробуй, задержишься — тут же нижний засунет тебе палец в очко.

В этот раз мы как всегда торопились. Нужно занять место поближе, да еще успеть перекурить в курилке. Я спешил. Сзади поджимали. Перед носом мелькает чей-то зад. Зад торопится не очень. До площадки второго этажа еще десяток ступеней. На площадке можно разминуться, там поместится два человека, там я его и обойду. А пока — я со всего маху тычу вытянутый палец прямо в очко. Раздается дикий басовитый хохот и впереди идущий пулей взлетает на площадку.

Кричевер!

Это его голос!

Как он оказался среди курсантов?

Здесь же преподаватели не ходят!

Что теперь будет?!

Кричевер стоит наверху и подслеповато пытается рассмотреть наглеца, воткнувшего ему, преподавателю, палец в зад. Темно.

Я бочком протискиваюсь мимо, здороваюсь.

Мой голос он знает. Он отвечает. Значит, я — вне подозрений. Я такого сделать не мог. Значит, кто-то сзади.

Да и на самом деле я этого сделать никогда бы не мог — очень уж уважал я этого преподавателя.

Я бегу наверх, Кричевер остается внизу.

Не знаю, нашел ли он наглеца...

На меня такого он даже и подумать не мог — отличник, любимец...

Об этом случае я никогда и никому не рассказывал.

Даже после окончания училища.

Завершающим этапом обучения в ТБК (теоретический батальон курсантов) являются батальонные учения. К этим учениям мы готовились долго. Были уже изучены уставы и наставления, общевойсковая тактика, оружие, проведены практические стрельбы и марш-броски, изучена разработка учения. По плану мы должны были обороняться, а соседний батальон — наступать. Их задача — овладеть объектом, который мы прикрывали, наша задача — не дать противнику овладеть тем чертовым объектом... И все-таки начало учений было неожиданным: в 4 часа утра — тревога. На сей раз сорока пяти секунд не хватило: получаем патроны (пусть и холостые, но все-таки их получить надо) и сухой паек на два двое суток. Выскакиваем из казармы в морозную ночь, строимся, получаем последние указания, где находится объект и где противник, на лыжи — и вперед броском на 40 километров!

Как шли, рассказывать не буду. До сих пор считаю своей заслугой, что я не сошел с дистанции, что добрался все-таки до прикрываемого объекта. Все! Теперь можно упасть и отдышаться.

Не тут-то было. Поступила команда окапываться. Окапываться в чистом поле среди снежных сугробов! Окапываться от кого?

Окопались. Развили систему ходов сообщения, подготовили брустверы. Взялись за сухие пайки.

Пора бы уже противнику и нападать.

Не нападает что-то.

Ладно, подождем.

А морозец — хватает за нос, руки в рукавицах мерзнут, ноги в кирзовых сапогах. Две портянки да резина. Бегать еще ничего, а сидеть и ждать... Начальство набежало, комбат майор Марусидзе пришел.

Это он сопровождал заместителя начальника училища по строевой. Выстроили всех и объявили: кто обморозится — прямо на гауптвахту. Теперь понимаю, что в глазах авиаторов пехотные учения — несерьезно, мол, летчикам не по окопам отсиживаться надо, а воевать, да видно, отстояла пехота свое в программе, да и зам по строевой настоял на учениях — нужно, чтобы знали потом, каково пехоте.

Видно, что-то не заладилось у них, возникла заминка, надо ждать. А как ждать в сапогах? Обморозится курсант — надолго выйдет из строя, на выпуске отразится — показатели снизятся. Вот и набежали. Нам не говорили причины задержки нападающих — то ли их не туда отвезли, то ли они сами заблудились — короче, вместо того чтобы отвоевать за день, мы провели в снегу день, ночь, и только во второй половине следующего дня противник вдруг на нас напал. Возможно, это и был их прием, потому что бдительность наша была потеряна полностью, и подползающего противника мы обнаружили слишком

поздно, почти у своих окопов. Поднялась беспорядочная стрельба, противник успел проникнуть в наши окопы, и началась рукопашная.

Мы настолько уже устали от ожидания, настолько все замерзло, настолько разозлились на этого пропавшего противника, что рукопашная пошла по-настоящему: в морозном безветренном воздухе далеко разносился мат, крик, вскрики, охи и тумаки.

Не знаю, кто кого победил бы, если бы на бруствере не появился сам начальник училища. Таким мы его еще не видели. Он был взбешен. Генерал выхватил пистолет и стал стрелять вверх раз за разом, пока не высадил всей обоймы. Звонкие выстрелы ТТ отрезвили воинов.

Все остановились.

Начальник училища дал команду прекратить безобразие, объявил учение законченным и дал команду следовать в гарнизон. Мы неохотно подчинились.

Несколько дней курсанты были похожи на каких-то беспризорников: некоторых отправили в санчасть, другие ходили с синяками да шишками. Не знаю, что было организаторам этих учений, но только зама по строевой за это побоище из училища убрали.

Самое главное из этой истории: ни один из наших курсантов не обморозился! До сих пор не понимаю, как это могло быть.

На этом наши познания о жизни пехоты и ограничились. Были, конечно, еще и караулы, и патрулирование — но это уже было не то. Настоящая пехотная служба осталась у нас недоброй памятью.

Незаметно подкралось лето. Закончено теоретическое обучение на поршневом самолете и мы направлены для прохождения летной практики на аэродром Азов.

Городок Азов встретил нас приветливо. Прибытие такого количества летчиков для маленького южного городка — событие из ряда вон выходящее. Каждое наше передвижение, каждое появление “на гражданке” фиксируется в первую очередь слабым, а за ним — и, бдительно защищающим свои рубежи, сильным полом. Начальство отпускает в увольнение неохотно, а если уж отпускает, то группой не менее пяти человек. Пятый — старший.

Подошла и моя очередь в увольнение. Старшина у нас — далеко не тот, что был в ТБК, да и порядки далеко не те. Тем не менее, пуговицы надрены, блестят, воротнички подшиты, гимнастерки наглажены. Увольняемые построились. Осмотр произведен. Недостатки устранены. Осталось последнее испытание — конь. Прямо в сапогах и ремнях по одному, цепочкой привычно прыгаем через коня, за которым нас ждут увольнительные записки. Все. Мы на свободе. До чего же непривычно и замечательно идти по улице, заполненной людьми в гражданской форме! За весь период обучения в ТБК мы ни разу не были в увольнении и совсем отвыкли от вида людей в гражданском. Наверное, и мы для мирного южного городка представляем собой нео-

бычную картину: люди на нас обращают внимание, оглядываются. Еще бы — военные здесь бывают редко. Вид же курсантов с блестящими пуговицами, строем привычно вышагивающих в ногу по тротуару, естественно явление для городка непривычное. Особенно часто оборачиваются девушки. Девушек почему-то много. При них мы становимся особенно бравыми: каждому кажется, что она смотрит именно на него. Прошлись. Городок небольшой, идти вроде больше некуда. Времени еще много. Попался пивной ларек. От нечего делать решаем попить пива. Взяли по кружке, пьем. Вроде напились, но кому-то захотелось еще. Решили взять еще по кружечке. К ларьку подходит заросший тип с кошелкой. В кошелке — вареные раки. Громадные красные раки, пересыпанные укропом. Под раками — бутылка водки. Мы следуем совету мужика не переводить добро, платим ему за бутылку и он за углом ларька доливает каждому в пиво водки. Закусываем раками. Устроились очень недурственно, мужик примкнул к нашей компании, в дело пошла вторая бутылка. В голове зашумело. Пиво больше уже не лезет. Поблагодарили мужика и решили прогуляться. Старшего потянуло в туалет. Пошли искать туалет. Строй рассыпался, превратился в толпу, которой срочно нужен туалет. Всем — и срочно. Попали в какой-то переулочек, но за плетнями хозяева копаются в огородах или просто сидят на крылечке, отдыхают. Неудобно. Старший прибавил скорость. Его развезло, наверное, больше всех. С разгона выскочиваем на какую-то площаденку размером с крестьянский двор. На ее середине старший окончательно останавливается, расстегивает ширинку, достает свое солидное хозяйство и начинает оправляться. Кто-то его толкает — посмотри, люди же вокруг! Тот поднимает мутный взор и видит буквально рядом на тротуаре идущих и оборачивающихся на него людей. Он поворачивается на 180 градусов и продолжает свое дело. Его опять толкают — следует еще два поворота, после чего моча иссыкает. У меня шумело в голове, но мне было стыдно. Это же надо так опозориться! Летчики! После этого мне не хотелось уже ходить в увольнение...



*В увольнение!
Азов, 1953 г.*

Не знаю, то ли этот случай разнесся до Батайска, то ли действительно аэродромчик Азова был слишком мал для курсантов, но через неделю нас подняли по тревоге, загрузили в теплушки и повезли в Бирючий. Перед посадкой в теплушки всем выдали какие-то таблетки, якобы — профилактика от отравления. Среди курсантов разнеслось, что эти таблетки для пониже-

ния мужской активности: мол, курсанты дабы не сбежали с поезда по девчатам. Некоторые таблетки пили, большинство же от них отказались, вернее сказать — получить-то получили, но глотать не стали; потихонечку выкинули их с глаз подальше, и таблетки те неприкаянно белели в гравии насыпи, ожидая своего дождика.

Бирючий соответствовал своему названию.

Расположенный среди Сальских степей, славящихся своей жарой, и засухами, Бирючий только осваивался училищем. К нашему приезду аэродром представлял собой громадное, ровное как стол распаханное и десять раз укатанное черное поле без единой травинки. По краю этого поля были закопаны в землю цистерны с горючим, колючей проволокой был огорожен автопарк, и на четырех столбах стоял навес — наша “столовая ресторанного типа” с грубыми, дощатыми столами и такими же лавками — по 10 мест на каждый стол. Палатки мы себе ставили уже сами, обустраивали место для часового, копали дорожки и засыпали их песком, набивали матрасовки и наволочки сеном, короче — строились.

Инструкторы наконец-то пригнали самолеты. Это были старенькие, видавшие виды самолеты Як-11. Как и большинство самолетов Яковлева, применяющего воздушное охлаждение двигателя для повышения живучести самолета, они были оснащены звездообразными моторами воздушного охлаждения, расположенными в носовой части фюзеляжа и имели схему шасси с хвостовым колесом. Другими словами — сажать их было непросто: все впереди закрыто задраным в небо капотом, после выравнивания землю приходилось выглядывать чуть ли не из-за угла. Особенно трудно приходилось на

рулении. Все впереди было закрыто широченным капотом двигателя, поэтому рулить на этом самолете было положено “змейкой”, то есть постоянно подворачивая самолет влево-вправо для просмотра передней полусферы, дабы не въехать в препятствие, которое могло бы спрятаться за этим широченным “лбом” самолета. Мне нередко доводилось наблюдать рулящего инструктора, положившего голову на борт — настолько неприятно и нудно было руление на этом са-



*Четвертая группа курсантов
у своего Як-11. Третий слева — автор. Аэр.
Бирючий, 1953 год.*

молете. Яковлев вообще немного внимания уделял летчику. Схема хвостового колеса для самолетов с таким, относительно общего веса, мощным двигателем, закрывающим собой все впереди на стоянке, рулении, взлете и посадке, да еще и при не очень прочном по складыванию шасси — не лучший вариант. Мощный двигатель с солидной массой вращающихся частей давал довольно чувствительный гироскопический эффект не только на маневре, но и при изменении оборотов, который летчику требовалось компенсировать. Особенно внимательно требовалось работать с двигателем на взлете и посадке, учитывая относительную к массе самолета слабость шасси. Шасси, кстати, на этом Бирючем мы поломали немало, немало побили и самих самолетов.

Многому научил меня Бирючий. Научил летать в дикую, за сорок, жару, когда передняя кабина подогревается двигателем настолько, что прыгаешь из раскаленной кабины как со сковородки. Научил бороться с жаждой. Коли выпьешь в такую жару стакан воды — считай, что уже не боец: стакан пойдет стаканом, изойдешь потом, превратишься в тряпку. Нужно перетерпеть. Когда же терпения не хватает — положи на язык кристаллик соли, и жажда пройдет. Зато будешь летать, не растаешь. Жили мы только в воздухе. Там стремились залезть повыше, где прохладней.

Самолет ЯК-11 был оборудован радиостанцией. Естественно, коротковолновой, ламповой, которая в полете тебя сопровождала пилота сплошным треском в наушниках и первым, что пилот делал после посадки, — выключал эту чертову рацию. Тем не менее, руководитель полетов уже работал не только флажками и ракетницей, а еще и микрофоном. К флажкам нам же было не привыкать: мы на связь не очень надеялись, для нас она была только помехой. Связь часто подвела, иногда являясь даже причиной летного происшествия.

Вот один из случаев.

Мы подошли по программе к самостоятельным полетам. Конечно, первый самостоятельный полет на любом типе самолета — это торжественно событие в жизни летчика. К этому событию долго готовишься. Количество выпущенных летчиков из группы — это показатель работы инструктора. Естественно, очень много зависит и от курсанта, его способностей, желания. Но летчику достаточно только сказать, что он не желает летать — и его тут же уберут от самолета, от греха подальше. Правда, сказать это нелегко. Был у нас один курсант, прошедший аэроклуб и ЯК-11. Он испугался реактивного истребителя, не смог победить свой страх. Признаться же в том, что он боится — не мог. Чтобы уйти из авиации он поступил просто: однажды, когда мы строим шли в столовую, он просто упал и остался лежать. Все засуетились, его сразу в госпиталь... Больше мы его не видели. Потом уже до нас дошло, что он признался врачу, что не хочет летать.

Вообще трусость среди курсантов считалась самым великим грехом, какой может быть у человека. Может быть потому, что каждому из нас нередко приходилось бороться со страхом? Это бывает у каждого летчика, особенно — у истребителя. Лекарство здесь очень простое: вывозной полет в зону. Когда покувыркаешься очертя голову, со страховкой в задней кабине, и увидишь, что ничего не случилось — страхи проходят и ты снова в строю.

Ну, да ладно, это все потом.

В нашем втором звене были две группы — наша четвертая и параллельная ей шестая. В группах шло усиленное соревнование, благодаря чему мы шли, в общем-то, ровно, как говорится — голова к голове. Наша группа летала на голубой четверке — хорошо, надежном и легком в управлении самолете. Шестая же группа раньше летала на зеленой шестерке — драндулете, у которого на взлете чихал двигатель, а радиостанция была вообще никуда негодная. Правда, с инструктором на ней летали, но ее пора уже было списывать.

К самостоятельным полетам им дали новенькую голубую “пятьдесят тройку”, а “шестерка” осталась сиротливо стоять на стоянке под списание на рулежку (рулежка — это самолет, на котором ставится ограничитель на двигатель с таким расчетом, чтобы на ней невозможно было взлететь, и курсанты катаются на ней по земле, учатся рулить).

Наша группа обгоняла шестую на двух человек. Одного они посадили на новую машину. Полеты подходили к концу. Была пятница. Если не выпустить второго — так и повиснешь внизу таблицы соревнования, выставленной на всеобщее обозрение замполитом.

Инструктор шестой группы принимает решение выпустить курсанта на шестерке. Курсант крепкий, с движком на взлете знает, как управиться, а что связь не работает — так сколько уже раз летал на той шестерке...

Посадил он того курсанта на шестерку, проинструктировал: я стану сзади руководителя и буду жестами показывать, а ты говори. Так они и поступили. Инструктор пришел к РП на доклад. Тот глянул в плановую таблицу: да, действительно этот курсант запланирован на сегодня в первый самостоятельный. Только на чем он полетит? Полеты уже подходят к концу, а ваш 53 в воздухе.



*Второе звено курсантов.
На переднем плане в центре — автор. Би-
рючий, 1953 г.*

— Так на шестерке, товарищ майор.

— На какой шестерке?

— На зеленой.

— На какой зеленой? Ты с ума сошел? Ее на рулежку пора списывать: там движок на взлете обрезает...

— Уже устранили, товарищ майор!

— Устранили? А приемник? Там же приемник не работает!

— Работает, товарищ майор, все работает.

— Работает? Ладно, проверим — и взялся за микрофон.

Курсант следит за инструктором. Тот стал за спиной РП. Руководитель полетов запрашивает курсанта: “Шестьдесят шестой, как слышишь?” Инструктор хлопает себя ладнями по ушам.

— Слышу вас! — доносится из динамика. РП не верит:

— Значит, хорошо слышишь? Запускай!

Инструктор за спиной РП рукой крутанул сигнал запуска. Заворчал, выплюнул облачко синего дыма мотор — шестерка запустилась. РП не верит. На шестерке никогда еще приемник не работал:

— Как слышишь, шестьдесят шестой? — инструктор похлопал себя по ушам.

— Слышу хорошо! — ответил курсант.

— Подруливай на исполнительный! — инструктор подгрел рукой к себе. Шестерка снялась с тормозов и подрулила на исполнительный старт, расположенный от руководителя буквально в десятке метров. Видно даже, как у курсанта шевелятся губы при ответе.

РП еще раз проверяет:

— Как меня слышно? — инструктор хлопает себя по уху, губы курсанта шевелятся, и из динамика доносится “Слышу хорошо!”. Чудеса!

— Хорошо? А ну, дай левую ногу! — инструктор вытянул левую ногу. Руль поворота на киле повернулся.

— Покачай ручкой! — инструктор “покачал ручкой”. Элерон на крыле поднялся и опустился. Руководитель полетов удивленно бухнул в микрофон:

— Взлетай!

Инструктор махнул рукой на взлет, курсант дал газ, мотор зачихал, курсант, как учили, подергал сектором газа, мотор забрал, взвыл, самолет понесся на взлет. Наверное, слетал бы тот курсант свой первый самостоятельный без всяких происшествий, если бы не одна мелочь. Дело было к вечеру, потянул легонький ветерок. Он потянул еще раньше, еще до взлета курсанта, но РП решил старт не подворачивать: ветерок то тянул, то затихал, не хотелось останавливать полеты для смены старта. По заданию курсанту положено было набрать высоту 800 метров над аэродромом, выполнить на этой высоте два круга, снизиться до высоты круга, произвести заход и посадку.

Все очень просто и занимало это каких-то двадцать минут. Как назло, ветерок усилился и подвернулся еще больше, стал боковым метров до трех — пяти метров в секунду. Вообще-то нас учили летать с боковым ветром до 5 метров в секунду, и самолет позволяет это выполнить, нужно только бороться со сносом на планировании, чтобы сесть на полосу. Другое дело, что практически мы со сносом, тем более самостоятельно — не летали: старт подвернуть по ветру — дело десятка минут, можно даже и тогда, когда все в воздухе, всех-то и дел что полотнища подвернуть на десяток- другой градусов. Короче говоря, летали мы поначалу в тепличных условиях. Как положено, курсант выполнил своих два круга и на третьем стал заходить на посадку. Руководитель полетов по радио предупредил все экипажи о том, что боковой справа под 45 градусов 3–5 метров в секунду. Естественно, что курсант на шестерке этого не слышал. Он не слышал и разрешения на посадку когда доложил выпуск шасси и щитков, он вообще ничего не слышал. Он просто был счастлив своим первым самостоятельным полетом!

После четвертого разворота его понесло влево. Руководитель полетов берет микрофон:

— Смотри, шестьдесят шестой, ветерок влево тебя сносит. Прикройся чуть правым кренчиком.

Курсант не реагирует и продолжает идти со сносом.

— Шестьдесят шестой, снос влево, парируй правым креном! Не видишь, что ли, что на квадрат тебя тянет?

Квадрат, т. е. скамейки, стенгазета замполитовская, тележка с аккумуляторами и радиостанцией руководителя полетов располагались в 150 метрах левее посадочной полосы возле старта. Шестерку несло на квадрат. Дело было плохо: побьет людей и убьется сам.

— 66-й, вас сносит, прикритесь правым креном!

Самолет упорно шел прямо на квадрат.

“Поднять квадрат!” — заорал руководитель. Все похватили, что под руки попало, и бросились от посадочной. Двое курсантов что есть сил бежали, волоча за собой тележку радиостанции, руководитель полетов бежал за тележкой и орал в микрофон одно и то же:

— Уйдите на второй круг! Уйдите на второй круг!

Самолет мостился сесть прямо на тележку. Курсанты бросили тележку и рванули стометровку. Руководитель — за ними. Шнур микрофона оборвался. РП бежал что есть сил и кричал в пустой микрофон:

— Уйдите на второй круг! Уйдите на второй круг!

Зеленая шестерка чиркнула левым колесом по тележке. Колесо отлетело и запрыгало по взлетной. Шестерка клюнула носом, ударилась о землю правой стойкой, снесла ее и на брюхе понеслась по взлетной полосе. Туча пыли скрыла все, что происходило дальше. Все вдруг остановились и смот-

рели на это страшное облако. РП еще раз сказал тихо зачем-то в микрофон “Уйдите на второй круг”, потом посмотрел непонимающе на микрофон, отшвырнул его и тихо пошел по направлению к упавшему самолету. Все тихо пошли за ним. Постепенно пыль улеглась. Показался самолет. Он неестественно низко без шасси лежал на взлетной. К нему вели глубокие борозды вспаханного грунта. Голова летчика виднелась в кабине. В скорбном молчании шла похоронная процессия к месту гибели товарища. У некоторых по щекам текли слезы. Вдруг голова в кабине шевельнулась. Живой! Все, что было сил, кинулись к самолету. Первым подбежал руководитель полетов. Курсант уже стоял на центроплане. В руке у него был зажат обломок какого-то рычага из кабины. На черных от пыли щеках светились белизной две дорожки от слез. Курсант плакал. Плакал, как маленький. РП кинулся к нему:

— Сынок, милый, живой!... Живой!... Да что ты плачешь?... Не плачь, самолет этот все равно на рулежку пора давно, не плачь, милый, не надо, бог с ним с этим самолетом, у тебя их еще сколько будет...

Идиот!

Сколько орать тебе — на второй круг?!

Ты там заснул, что ли?!

Не видишь, что несет?!?!

Не видишь, куда мостишься?!

Угробил самолет!

Пилот, мать твою!

На гауптвахту! На 10 суток!!

Бегом марш!

Чтобы я тебя на старте больше не видел!...

Так вот и закончилась эта трагикомичная история.

А курсант тот все-таки летчиком стал.

Я встретил его спустя десять лет — он показывал новую матчасть в Тушино на воздушном празднике. После собрались у него дома. Поговорили, вспомнили былое, выпили за того, кого нет с нами, за ребят, за инструкторов, за учителей наших...

Первый курс был закончен без особых происшествий. Ближайшая станция от Бирючьего — за 40 километров, поездом надо ехать. В увольнение ходить некуда. Серая жизнь размеренно текла на



*Пока очередной именинник в воздухе...
Бирючий, 1953 г.*

аэродроме, ну а в серой жизни — все внимание учебе. Так вот и получилось, что все группы к сентябрю выполнили программу обучения дружно, быстро и без особых происшествий, разве что только доломали ты зеленую шестерку уже после того, как ее окончательно списали на “рулежку”.

Списание на рулежку происходит так: собирается комиссия, производит осмотр, составляет акт списания, после чего ставится ограничитель на двигатель, который не позволяет дать двигателю оборотов выше средних. Производятся и некоторые другие доработки, но это уже не столь важно; главное что взлететь на этом самолете, в первую очередь из-за двигателя, уже невозможно. На этой рулежке гоняют курсантов сначала в процессе вывозной программы до самостоятельных полетов, а потом — по мере надобности. Конкретно данную шестерку разложил курсант, коего инструктор за плохое руление пересадил на рулежку: мол, поучись сначала рулить. Курсант в сердцах разогнал ту рулежку и на очередном маневре “сыграл лезгинку” — попросту сложил шасси, выломав амортистойку из крепления на лонжероне — много ума для этого не требовалось. На этом история той шестерки и закончилась.

* * *

Мы были отпущены в первый в жизни отпуск с выездом на родину на целый месяц! Белорусы — наши ребята из Могилевского аэроклуба — сразу поехали домой. Мы с Игорем (тем самым, с кем вместе падали в аэроклубе без винта) решили по дороге сначала заехать в Ростов — там недалеко от вокзала жил брат моего отца — дядя Миша и его дочери — мои тетки.

Жара в Ростове стояла еще летняя. Мы заехали к дяде Мише, брату моего отца, или, как я его называл, — к деду. Дед у меня был шикарный: он сразу поставил бутылку на стол. Покушали мы у него хорошо и решили еще провести тетку. Вся беда в том, что Игорек немного перебрал: сказывалось отсутствие опыта в принятии горячительных напитков. Я как-то почувствовал границу, а Игорек не мог отказаться от предложенного дедом очередного тоста... В трамвае его разморило окончательно. Скорее всего, сказалось полное отсутствие тренировки: ведь спиртное мы до сих пор не употребляли просто даже потому, что негде было. Как бы то ни было, но Игоря в трамвае стало тошнить. Он стиснул зубы и еле держался: мы были в форме, и начинать отпуск с гауптвахты не хотелось. Мы кинулись на выход. Трамвай был плотно забит людьми, и выскочить мы не успели — трамвай уже тронулся. Решили сойти на следующей остановке. Игорю становилось все хуже, он стал пробиваться к выходу изо всех сил. Последней каплей, переполнившей чашу его терпения, был резкий толчок при торможении трамвая на остановке. Игорь издал сдавленный стон, и сквозь стиснутые зубы курсанта выпивка и закуска блестящими в солнечном луче иглами весело вонзилась в крепдешиновую спину спешащей на выход упитанной блондинки. Курсант судорожно отвер-

нул струю от чужой спины, но сдержать напор ему было не под силу. Струйки так же дружно и весело продолжали изливаться на головы мирно ожидающих своей остановки сидящих пассажиров! Те вскакивали и кидались в проход. Поднялась невообразимая паника и крик. Всем сразу захотелось выйти из трамвая. Кто-то из сочувствующих компанейски и практически решил поддержать бедного курсанта, теперь работало уже два источника, и паника перекинулась и на среднюю площадку... Не знаю что было дальше, потому что Игорьку так удалось выскочить из трамвая и мы зигзагами бегом устремились в ближайший переулок... К тетке мы уже не попали. Поезд на Киев уходил через три часа. Мы отмылись под какой-то водоразборной колонкой, были уже трезвые, но мокрые. В таком виде летчики в гости не ходят..

Харьков проехали без происшествий. За время двадцатиминутной стоянки успели так сбегать на привокзальную площадь и купить в магазинчике шикарные курсантские харьковские погоны, — предмет вожделения каждого курсанта. Харьков славился своими курсантскими погонями на весь Союз, и достать Харьковские погоны считалось делом чести каждого курсанта.

Киев. В Киеве учится моя безответная любовь — Алка. Та, о которой я безнадежно вздыхал весь девятый и десятый класс. Эту трагедию Игорь знает. Алка — главная причина нашего выбора маршрута поездки в отпуск. Мы могли не ехать через Киев — мы поехали по плану Игоря: если она увидит меня в форме — она не устоит. Мы тщательно готовились к этой встрече. Было приготовлено все: пуговицы блестят, подворотничок подшит строго по науке, сапоги начищены, краб на фуражке с голубым околышем (знак летчика!) сияет.. Мы решаем в Киеве сделать остановку на сутки. Управимся. Живет она в общежитии пединститута с подругой в комнате — тут не разгуляешься. Денек проведем у нее, ночь перекантуемся на вокзале, а утром — на поезд. Еще раз делаем внешний осмотр. Вроде все нормально. Вот только холок слева на голове торчит, и никак его не уложишь. Игорь предлагает его остричь. Прямо на вокзале парикмахерская. Солидный дядя в белом халате, выяснив проблему, вдохновляется: остригать непослушный волос нерационально. Лучше всего сделать укладку. Что такое укладка — я не знаю, но соглашаюсь. Мастер пересаживает меня на другое кресло, наклоняет мою голову на раковину, моет мне волосы, хлопчет вокруг меня, пересаживает меня на следующее кресло и надвигает мне на голову какой-то гудящий и горячий горшок. Процедура закончена. Мастер снова пересаживает меня к зеркалу, причесывает мои блестящие и вдруг ставшие волнистыми волосы. Красота! Мне так нравятся волнистые волосы, я всегда тайком завидовал тому, у кого волосы лежали благородными волнами! Эти люди казались мне особенными — умными, благородными что ли... И вот теперь у меня тоже такие волосы! Я был благодарен мастеру, угадавшему мое заветное желание. Торопимся на трамвай. Сколько ехать — неизвестно. Есть только адрес —

это моя мама узнала от ее матери и сообщила мне. Алке я не писал весь год. Она уехала в Киев сразу после школы и, наверное, не знала, что я поступил в училище летчиков. Я все время помнил о ней, но не писал: пусть для нее будет неожиданностью то, что я летчик. Перед летчиком она не устоит! Мы с Игорем перед дальней дорожкой на вокзале легкомысленно попили пива. Вполне естественно, пиво стало проситься наружу. Город незнакомый, большой, дорога неизвестно какая длинная... На всякий случай мы вовремя решили выйти из трамвая и поискать туалет. Сначала искали спокойно. Только откуда в Киеве туалет?! Как на зло, — одни магазины. Мы свернули в какой-то затрапезный переулок: может на больших улицах действительно туалетов нет, возможно, их прячут куда-нибудь с глаз людских? Вышли на другую улочку. Подпирает. Пошли быстрее. Туалета нет. Свернули снова. Уже почти бегом. Туалета нет! Кругом люди! И вдруг я вижу невзрачный домишко с надписью “ПЕРУКАРНЯ”. Что такое “ПЕРУКАРНЯ” мы не знаем, но там два отдельных входа и над ними соответственно: “Чоловіча” и “Жиноча”. Я где-то слышал, что человек — это по-украински — муж, а жинка — это его жена. Все правильно. Значит — туалет. Я бегу в дверь, предназначенную для человека. На ходу расстегиваю ширинку. Влетел в дверь, держа руку на ширинке — и остолбенел: в маленькой комнатке перед зеркалом сидит ребенок, над ним хлопочет в белом халате парикмахер! Игорь сзади заталкивает меня в зал: “Да быстрее же, мать твою, быстрее!” Парикмахер неодобрительно оглянулся на шум. Мы пулей выскочили из этой самой перукарни, забежали за ее угол и тут уж отвели душу. А ведь я родился в Днепропетровске, городе на Украине!...

В Алкино общежитие нас не пустили. Мы долго ошивались под дверью, пока одна из девушек не согласилась передать Алке, что ее ждут на выходе. И вот ОНА! Боже, как она хороша! Она еще лучше чем раньше! Она летела на крыльях любви! Она бежала ко мне! Боже, как я ее любил! Вдруг она узнала меня и остановилась. Появление меня да еще в курсантской форме ее ошарашило. Может быть, она что и знала, но вот чтобы так вот вдруг... Алка заулыбалась, степенно подошла к нам, поздоровалась, пригласила к себе. Дежурная бабуля поворчала, но пропустила нас с Алкой. В комнате Алка была одна. Игорь снял фуражку и стал причесывать свою рыжую шевелюру. Алка сразу захопотала. Я осторожно, дабы не повредить свои волнистые волосы, снял фуражку. Глянул в зеркало и обомлел: на меня смотрела незнакомая, чужая рожа, с громадной копной черных вьющихся волос, словно у арапа Петра Великого! Боже, что натворил этот чертов парикмахер! Я судорожно натянул на лоб фуражку. Фуражка вдруг стала мне мала. Волосы гордо вздыбились во всей своей красе и никак не желали прятаться под фуражкой. Я безрезультатно пытался затолкнуть их под фуражку. Игорь круглыми глазами смотрел на меня, губы его начинали подрагивать.

— Заходите, мальчики, располагайтесь, а я сейчас чаю приготовлю. Да вы не стесняйтесь, не стойте на входе. Располагайтесь, садитесь. Лешка, ты что, стесняешься, что ли? Чего стоишь в фуражке? Замерз? — она подскочила ко мне и вдруг сняла с моей головы фуражку. Копна волос тут же гордо заявила о своем существовании!

— Господи! Лешка! Ты чего это, а ? Ой, красавец-мужчина! Ой, не могу! — и Алка звонко расхохоталась.

Этого я уже вынести не мог! Я, словно из горящего дома, выскочил из комнаты, пролетел коридор, скатился по лестнице и побежал что силы от общегия! Все! Все!! А я ее любил!... Да как она могла?!... Красавец-мужчина!!...

Игорь едва догнал меня. Мы долго бродили по Киеву, кантовались на вокзале, ждали поезда. Поезд, наконец, пришел. Мы поехали в Быхов. Домой. Мне уже было все равно. Красавец — мужчина! Значит — не было любви. Я ее так любил, а она меня так унизила... Жизнь потеряла свой смысл. Поезд подходил к Быхову. Дома родители. Еще и эти высмеют. Надо что-то делать. Я раз за разом мочу волосы и яростно их расчесываю. Волосы ложатся, сохнут, и снова поднимаются мерзкой копной! Жизнь отвратительна! В Быхове, прямо на вокзале, я пошел к парикмахеру: сделайте что-нибудь или стригите под нулевку. Парикмахер остриг очень коротко, но дома как-то подозрительно все поглядывали на меня, хотя ничего не сказали.

Ну, а любовь... Любовь-таки была.

Уже спустя много лет, потеряв первую семью, я все-таки поехал в Ленинград. К ней. Она жила там.

Я с ней не переписывался: у нее была семья, дети. Адрес ее я взял опять же через мать — она переписывалась с ее мамой. Жизнь Алкина тоже не сложилась, но это потом.

А тогда она пригласила меня к себе домой, познакомила меня с мужем — хорошим и заботливым семьянином, но, как и все инженеры в то время, — неудачником. Она учительствовала в школе, муж — инженер, денег не густо, дети растут...

Попил я тогда у нее чайку вперемешку со слезами в душе, да и пошел восвояси. Она вызвалась меня проводить, муж разрешил, только попросил, чтобы недолго... Хороший он человек. Жаль его. Разошлись-таки они. Об этом она мне написала спустя еще несколько лет, когда у меня была уже вторая семья. Она позвала меня. Прямо она этого не сказала. Просто написала, что у нее многое изменилось.

Я не поехал...

Она даже не знала, что я еще в то время, когда не знал ее адреса, дважды проводил свой отпуск в Ленинграде. Два месяца я фотографировал Эрми-

таж, Петергоф, бродил по улицам этой Северной Пальмиры, этого чуда архитектуры, созданного вывезенными с теплых и поэтических краев знаменитыми зодчими, этого памятника великому воспитателю дикого русского медведя — Петру Великому... А тайная надежда была все-таки — встретить Ее. Не встретил. У нее, как и у меня в то время были свои семьи. Свои семьи, свои заботы, свои дела... И только изредка прорывалась старая боль:

... И снова ты.
И вновь мечтаньем
 безумным
 жизнь моя полна...
Неутоленные желанья
Под маской хладного ума
Влекут к тебе все безудержней,
И с каждым днем все безнадежней
Борьба меж сердцем и умом...
И снова стали ночи душны,
И снова жаркая подушка
Спать не дает...
 Безумный мир!
Зачем все сложно так, условно?! ...
На каждый миг ответ готовый
Законов кодекс нам дает,
Но сердце!
 Сердце не поймет
 никак
Призыв ума холодный.

А тогда я пошел в Летний сад. Я стоял перед двуликим Янусом, вдыхал запахи осени, смотрел на Неву... И там же, в Летнем Саду, написал ЕЙ стих:

В Ленинградских парках осень стелется.
Вдоль Невы осенняя метелица
Золото с деревьев собирает.
Золото Исаакия витает
Над простором площади Дворцовой...
Я тебе сказал бы это слово,
Только ты за горизонтом где-то,
Может быть, и на другой планете,
В золотистом мареве рассвета,
В одеянье осени одета.

Я тебе сказал бы это слово,
Только встала Жизнь стеной суровой
Между нами. Двух десятилетий
Не догонишь ни в какой ракете
И живем на разных мы планетах...
По мостам трамваи громяхают,
Золото с деревьев опадает,
Чайка горько над волной рыдает...
Ты реальность, иль мечта пустая,
Молодости дымка голубая?

Только она этого стиха не читала. Потому что я ей его не посылал. Как не посылал и других. К чему? Зачем рушить ее семью, ее счастье? Не знал я тогда, что счастье ее уже рухнуло, подорвала, подточила его грубая проза жизни.

Если бы я тогда знал будущее... Знать — не суждено...

* * *

Батайск встретил отпускников слухами. То ли сливать наше училище будут, то ли разгонять... Нас перевели на зимние квартиры в Новочеркасск. Впрочем, для курсанта это все — не главное. Мы уже запряглись в учебу.

То ли что-то в училище надломилось, то ли мы уже были не первогодки, но армейский наш порядок в корне вдруг стал отличаться от прошлогоднего. Мы жили в просторной одноэтажной казарме с обычными, не натертыми до зеркального блеска полами, с обычными одноярусными кроватями, матрацы которых уже не надо было ровнять табуреткой, с тумбочкой на одного, в которой уже не рылся старшина на предмет обнаружения чего-то запретного, с мирно сидящим возле тумбочки дневальным...

Порядки были далеко не те, что в ТБК (теоретический батальон курсантов). Наверное, виновником всего этого была смена руководства училища. Соответственно, и наше пехотное начальство было далеко уже не то, что раньше: командовал в казарме затрапезный плюгавенький мужичонка лет 40 в помятых старшинских погонах. Говорили, что его послали к нам в наказание за то, что он проворовался на должности завскладом чего-то там. Наверное, так оно на самом деле и было: старшина понятия не имел о строевом уставе, а может быть просто прикидывался, чтобы убрали его с этой проклятой службы, где каждое твое движение на глазах знающих все ходы и выходы и все уставы курсантов? Недолго он продержался у нас. Сказать, что мы его игнорировали — это не сказать ничего. Мы его просто не замечали. Строй водили по очереди выдвинутые нами же самими горластые курсанты, строй ходил красиво, ходить строем мы умели и ходили с удовольствием. Сказывалась школа ТБК, когда часами на заре своей курсантской юности вышагивали

мы по плацу, отрабатывая строевой шаг по подразделениям: делай раз! — и ты поднял прямую ногу с вытянутым носком на двадцать сантиметров от земли. И стоишь, как проклятый, на одной ноге, ждешь команды. Шевельнешься — упадешь... Делай два! — опускаешь занемевшую ногу, переводишь дыхание. И так много-много раз. Солнце печет, гимнастерка насквозь мокрая, и не видно конца этому мучению. А тут подсказывает к тебе “преподаватель” — маленький кругленький майор Иваненко с портупеей на круглом животике — он пришел в авиацию учить строевой подготовке из кавалерии: “Нога должна быть прямая! Вот!” — и выбрасывает перед очумевшим от жары, напряжения и усталости курсантом бублик своей коротенькой ножки. Многие не выдерживали: молодость брала свое и, несмотря на усталость, на лице курсанта вдруг появлялась предательская улыбка. Майор этого не выдерживал и тут же раздражался потоком ругани, курсант нередко получал наказание. Мы давно забыли его фамилию, звали его просто — Молоток. Первое что мы сделали после окончания училища — это отправили на его домашний адрес посылку, в которой было аккуратно запакован молоток и семь килограмм гвоздей...

А старшину мы все-таки, хоть и нечаянно, но выпроводили.

В тот раз он повел таки строй на вечернюю прогулку. Вернее сказать — повел строй один из курсантов, а старшина поплелся за ним, изредка давая ему команды, которые зычно транслировались курсантом.

Была промозглая осенняя ночь. Где-то тускло светили редкие фонари. Редкие капли холодного дождя срывались с черного неба и порывистый, осенний ветер зло бросал их в лицо. Идти не хотелось. Тем более — с песней.

Строй молча бухал по булыжнику, песня никак не начиналась. Старшина повторил команду “запевай”, курсант рывкнул “Запевай!” — надо было что-то петь. Когда петь не хочется, а петь надо — мы прибегали к своему старому трюку — запевали “Скакал казак через долину”. Только если эту песню петь громко, то можно в нее вставлять что угодно. Запевала выкидывал иногда такие фортели, что душа радовалась. Строй повторял. Получалось здорово. Зевала затынул:

“Скакал казак через долину, через заморские края...”

Строй подхватил:

“Скакал казак через долину, через заморские края,
скакал казак через долину, через заморские края!”

Запевала вел дальше:

“Он повернул коня налево, а сам направо поскакал...”

Строй весело подтвердил:

“Он повернул коня налево, а сам направо поскакал,
он повернул коня налево, а сам направо поскакал!”

Когда же дело дошло до того, что “Кольцо казачка подарила, когда горилла жопу брила” — старшина не выдержал и дал команду “Отставить песню, строевым марш”. В отблесках далекого фонаря на дороге блестели лужи. Сапоги драить на ночь не хотелось. Строй разозлился.

Кто-то топнул с маху по луже, и брызги жидкой грязи полетели на соседей. Теперь уже было все равно. Строй яростно пошел отбивать строевой...

Вернулись мы в казарму грязные и злые. Надо было приводить обувь и одежду в порядок: утром на это времени не будет. Чертов старшина, это же надо так издеваться. А причина — в прилизанном нашем рыженьком и чистеньком каптенармусе, которого старшина притащил с собой. Это он растолковал старшине, что курсанты его купили. Сегодня кто-то из курсантов, делая вид, что не заметил старшину, рассказывал другому, что курсант Филонов отмочил такое, что на уши не натянешь: на матчасти натолкал тряпок в угол атаки крыла самолета. Старшина не знал что такое угол атаки крыла. Он не знал, что это просто воображаемый угол, под которым воздушный поток набегает на крыло. Он сам слышал, что курсант испортил самолет. Такое происшествие грозило крупными неприятностями. На всякий случай старшина собирался на вечерней проверке вывести курсанта Филонова перед строем и примерно его наказать за порчу государственного имущества. Старшина не запомнил, кто конкретно рассказывал, да и привлечь за это... Рассказывали ведь не ему, он просто подслушал... Вот и погнал он строй. В отместку. Мы решаем устроить темную каптенармусу. Темную — это значит: выключить свет, подкараулить, когда он будет входить в казарму, одеяло на голову, и надавать ему тумаков, чтобы не сексотил. Бить решили не крепко, так просто, чтобы впредь неповадно было. Только накинули одеяло, успели отвесить два-три тумака, как под одеялом раздался визг и приглушенный голос старшины: “Ребята, вы что, ребята, не надо, я больше не буду!” Всех словно ветром сдуло. Это же надо перепутать! Что теперь будет?! В казарме воцарилась мертвая тишина. Открылась дверь, и в ворвавшемся из коридора свете показался тот, кого мы ждали — каптенармус. Перепутали, значит. Вошедший споткнулся на пороге об одеяло и включил свет. Все спали на своих местах, на пороге лежало одеяло. Старшины не было. Я приоткрыл один глаз и стал высматривать, куда делся старшина. Старшина вылез из-под крайней кровати, сделал вид, что он там что-то искал, отряхнул колено и пошел в каптерку. Дневальный выключил свет. Мы ожидали разгонов, комиссии, расследования, отчисления... Ничего этого не было. Просто старшина исчез вместе с каптенармусом и больше у нас не появлялся. Передача имущества, как рассказывал дневальный, была произведена за один день, когда мы были на занятиях, а нам прислали настоящего старшину.

Настоящий старшина...

Трудно командовать и, в то же время, быть настоящим в летном коллективе. Летная работа нелегка, порой опасна, требует от человека многого начиная от физических данных, высоких теоретических знаний и умения их быстро и правильно применять в быстро меняющейся обстановке, причем критерием умения является не начальство, не документ об окончании, а жизнь. Естественно, такое может потянуть не каждый, все мы прошли и продолжали проходить постоянно жесточайший отбор. Вполне естественно, что для руководства таким коллективом требовалась и соответствующая личность. Ставить на старшинскую работу курсанта и выключать его из обучения — слишком дорого, да и отстанет он все равно от быстро растущего уровня подготовки курсанта.

Для нас в то время вся армия подразделялась на летчиков и пехоту. К пехоте относились все, кто не летал. Некоторое уважение еще оставалось к списанным летчикам, уважение, смешанное с жалостью, да еще к преподавателям летных дисциплин. Безусловное уважением и безоговорочным подчинением пользовались у нас инструктора: этот скажет стоять на голове — будешь стоять на голове. Старшина наш был пехотой. Мы удивлялись только одному: как случилось, что он не летал? Такие обязаны были летать. А он пришел из морского десанта. Дважды был ранен, прошел два последних года войны и жив остался. Ордена были у него, но об этом мы узнали не сразу — не очень он любил рассказывать о войне. Он не особенно влезал в наши дела — своих было немало, не занимался подслушиванием, не поощрял наущничанья, — а что греха таить, в семье не без урода, — встречались иногда и такие (правда до выпуска не дошли, потому что, как правило — это трусы, которые рано или поздно с летной работы уходят). Мы к нему относились как к старшему брату. Но это потом, когда его проверили.

А проверка случилась просто. Мы попались в самоволке. Был выходной. В увольнение всех отпускать было не положено: только определенный процент от личного состава. В городе шел нашумевший фильм, в гарнизоне только и было разговоров, что о нем. В те времена телевизоров не было, кинотеатр занимал свое достойное место. В увольнение ходили по очереди, попасть в эту неделю в кино нам не светило. Посовещались мы вчетвером да решили все-таки сгонять на этот фильм после завтрака, тем более, что все пошли в наш клуб смотреть какое-то древнее кино, да и патрули днем в городе не особенно свирепствуют. Гарнизон был огорожен по периметру колючей проволокой, выйти можно было только через знакомую нам дыру на аэродроме: в свое время мы ее проделали и замаскировали. Не успели мы отойти и сотни метров от той дыры, как навстречу — не кто иной, как наш старшина собственной персоной. Оказывается — не только одни мы умные — он тоже знал о существовании этого прохода и чтобы не крутить вокруг до проходной — тоже пользовался этим нелегальным ходом по дороге из дому на ра-

боту и обратно. Исчезнуть, убежать нам было уже невозможно. Мы ошалело ждали приближения старшины, уже рассмотревшего и узнавшего своих курсантов. Кажется, доигрались. Самоволка — дело серьезное, тут уже нарядами не обойдешься. Старшина приближался, вот он уже совсем близко. Вдруг Юрка Мельников присел на корточки: “Ребята, да вот же она!” Ничего не понимая мы смотрели на его уткнувший в снег палец. “Что смотрите? Я говорю вот она! Точка выравнивания!” Мы радостно загалдели, кто-то стал раскапывать снег каблуком сапога, другой кинулся за высохшей былинкой и стал водворять ее в образовавшийся бугорок...

Для непосвященных достаточно сказать, что точка выравнивания — это условное место перед посадочной полосой, выбираемое летчиком при снижении самолета на посадку (планировании), с таким расчетом, чтобы в случае придания самолету посадочного положения (выравнивания) самолет смог произвести посадку (приземлиться, вернее — коснуться колесами полосы) в нужном ее месте. Точка выравнивания — это воображаемая летчиком точка, она постоянно может перемещаться в зависимости от действий летчика и уж никак не может быть фиксированной. Старшина подошел. Мы не обращали на него внимания.

— Товарищи курсанты, что вы тут делаете, почему не в гарнизоне?

— Здравия желаем, товарищ старшина! Мы выполняем задание инструктора. Он ругался, что мы все время теряем точку выравнивания, нам надо найти и запомнить ее. Теперь вот мы ее нашли, сейчас запомним и пойдем в казарму.

— Покажите ваши увольнительные записки!

— Так нет увольнительных! Мы же не в увольнении. Мы пошли искать по гарнизону, а нашли только вот здесь. Старшина обвел каждого недоверчивым взглядом. Черт ее знает, эту авиацию, у них все не так как у людей. Все нормальные отдыхают, кино смотрят, а эти в поле лазают, точку какую-то ищут...

В казарму мы вернулись в сопровождении старшины, однако о том, что мы в выходной искали за гарнизоном точку выравнивания, не узнал никто. Самоволки не получилось. Может он, о чем и догадывался... После этого случая мы его зауважали. Другой поднял бы шум, стал бы показывать, какие мы трудные и как он четко правит службу...

Настоящий реактивный истребитель МиГ-15. Вот он — стоит на стоянке, скосив крылья, присев перед прыжком в стратосферу. Как стремительны его формы, какая мощь чувствуется в нем, какая скорость! Нет мотора, нет винта, нет перкаля — сплошной металл, покрытый ровным слоем лака. Толстый плекс фонаря и набитая до отказа приборами, тумблерами, рычагами кабина.



Я с дрожью в коленках тихо подошел к нему и осторожно дотронулся до кончика крыла. Крыло было холодное. Самолет был какой-то загадочный, чужой. Он как будто спрашивал: “Ну-ну, малыш, покажи кто ты такой! Хватит ли у тебя смелости выдержать мою скорость, хватит ли у тебя сил выдержать мою перегрузку, хватит ли у тебя здоровья вынести мою высоту? Сможешь ли ты совладать со мною? Посмотри какой я крепкий, быстрый, сильный, а ты — маленький, плюгавенький хлюпик — знаешь ли ты что я могу сделать с тобой? Теоретически я кое-что знал уже, но вот так наяву и так близко... Мне стало страшно. Какая-то тоненькая струнка жалобно занудила: не справишься, не лезь, оставайся на поршневых, этот зверь сожрет тебя. Конечно, я и вида не подавал что мне страшно, и даже лучшему другу, наверное, не признался бы в этом. Наверное, не у одного меня вызвала первая встреча такие ассоциации: ребята притихли, количество шуточек резко уменьшилось, пару дней после того дня матчасти курсанты ходили какие-то пришибленные. Однако молодость берет свое. Сначала пошли разговоры, потом — шутки, все начинало становиться на свои места. И только ни разу и ни от кого я не услышал ни слова сомнения в своих силах — такое не говорилось. Единственным человеком, который после этой встречи испугался так, что решил уйти из авиации, был курсант Ч. — довольно крепкий смугловатый с черными, как смоль, волосами и пронзительными, черными глазами парень из параллельной группы. Он, как и все, закончил аэроклуб где-то под Сталинградом, успешно прошел первый курс училища и был выпущен на поршневом... А вот на реактивный у него сил не хватило. Признаться в страхе — это было просто невозможно. Курсант пару раз упал в строю во время движения и был списан врачами с летной работы. Больше, до начала полетов на реактивных, никто не ушел.

Первого полета я ждал с нетерпением и с некоторым страхом. И вот он пришел — мой первый полет на реактивном самолете. Случилось это ранним



*Предварительная подготовка.
Зерноград, 1954 г.*

весенним утром. Солнце только взошло, редкие еще травинки сияли своей нарядной зеленью на проталинах, снег почернел, сваялся кучками и был уже никому не нужен, обновленная природа торжествовала и дружно начинала свой извечный цикл новой жизни. Аэродром гудел как потревоженный улей: натужно ревели буксировщики и топливозаправщики, хлопотали вокруг самолетов техники — начиналась новая

жизнь старого аэродрома. Как-то буднично я произвел по садку в кабину, пристегнулся. Сначала техник, потом и инструктор проверили мою посадку, регулировку сиденья по высоте, положение переключателей в кабине. Все, как и на поршневом, только побольше внимания. Кабина изучена не раз на схемах и тренажах, все, в общем, знакомо, но трогать арматуру в первом полете нельзя. Разве что только управление щитками, да и то по команде инструктора, который уже уселся в свою заднюю кабину. Дан запуск двигателя.

После нажатия кнопки запуска мощный пусковой электромотор сажает цепь питания так, что лампочки потускнели, и аэродромный пускач, смонтированный на юрком “Москвиче”, взвыл. Подано топливо, прошло зажигание, двигатель плавно набирает обороты. Вот послышался свист компрессорных ступеней и двигатель вышел на режим. Отключен шланг электропитания от пускача, солдатик складывает его в машину и торопится к следующему самолету. Тех-



ник закрывает фонарь. Включена герметизация, сжатый воздух устремился в резиновые трубки под фонарем, прижав их к металлу, фонарь чуть приподнялся в замках, давление воздуха в кабине слегка придавило барабанные перепонки, звуки стали как-то глуше, свист двигателя исчез. Техник убрал из-под колес большие красные колодки, самолет незаметно и очень плавно покатился на старт. Обзор из кабины — замечательный. Лучшей кабины, чем на МиГе, я никогда не встречал: здесь все для летчика. Даже не замечаешь, что ты сидишь в самолете. В наушниках слышны дальние шорохи и трески: где-то гроза. Радиосвязь коротковолновая. Это потом уже, на более поздних типах пошли радиостанции УКВ, а тогда у нас стояли не только радиостанции на коротких волнах, но и навигационный прибор РПКО-10М — радиополукомпас (мы его называли “нос-хвост”), который должен был помогать летчику истребителя выйти на приводную радиостанцию, фактически же мы его использовали как замечательный приемник, который на высоте ловил музыку чуть ли не всего мира). Голос руководителя полетов громко и четко дает взлет. Зажаты тормоза, двигатель выводится на взлетный режим. Самолет приседает под сумасшедшей тягой двигателя, тормоза начинают проскальзывать, летчик отпускает гашетку тормозов, слышен звук стравливаемого воздуха из тормозной системы и самолет устремляется вперед. Двигатель выводится на взлетный режим полностью, слышен свист, меня резко и надолго, в сравнении с поршневым, прижимает к спинке сиденья. Самолет несется по полосе быстрее и быстрее, все мелькает,

начинает бросать на неровностях бетона. Наступает какое-то сумасшествие, хочется, чтобы это скорее закончилось. Вдруг самолет словно подпрыгивает и резко устремляется вверх. Такого стремительного набора высоты я никогда раньше, на поршневых, не видел. По команде убираю шасси. Слышны хлопки ставших на замки стоек, зеленые лампочки сигнализации выпущенных шасси перед носом на приборной доске гаснут, на смену им загораются красные. В наушниках слышна команда инструктора: “убрать щитки”. Ставлю кран посадочных щитков нейтрально, самолет слегка просаживается и еще выше задирает нос. Скорость и высота растут очень быстро, все происходит намного быстрее, чем на поршневом. Не успел опомниться — как уже посадка. Первый полет для меня был, как первый парашютный прыжок: я просто ничего не успел понять. В памяти осталось только одно: с этим самолетом надо быть на Вы. В дальнейшем все как-то само собой утряслось, притерлось, появилось новое восприятие — восприятие полета на реактивном самолете, где все процессы происходят быстро, где нервная система перестраивается как бы на другой ход времени: процессы протекают быстрее, время как бы ускоряется и внимания для фиксирования каждого события, тем более — осмысливания его и принятия решения требуется больше. Движения становятся короче, плавнее и четче, запаздывания (или, как говорят летчики, — длинного фитиля, а короче — фитиля) самолет не желает выносить: то, что сошло бы еще как-то на поршневом — не сходит с рук на реактивном. Возрастает время действия перегрузки: маневры самолет выполняет на повышенных в сравнении с поршневым скоростях, потому растут перегрузки, а главное — продолжительность их.

Что такое перегрузка?

Наверное, каждый знает, как прижимает пассажира в автомобиле к стенке при повороте во время движения, или тянет вперед при резком торможении. Это обычное физическое явление — действие закона сохранения энергии (движения) — закона Ньютона. Только на земле это действие проявляется намного слабее, чем в воздухе — скорости малы. Чем больше скорость — тем сильнее проявляется инерция, стремление тела сохранить свой покой или равномерное прямолинейное движение. И это стремление к сохранению зависит от массы и квадрата скорости. При выполнении маневра, т. е. изменении направления движения влево, вправо, вверх или вниз все в самолете (в том числе и сам летчик) становится как бы “тяжелее”. Тяжелее становятся не только руки, ноги, голова, сердце, печень и т. д., но и сама кровь, которую сердце прокачивает по кровеносным сосудам. Перегрузку можно создать такую, что мышцам не хватит сил даже просто поднять руку. А ведь каждая мышца, в том числе и сердечная, имеет только определенный запас мощности. Вот и получается, что на большой перегрузке кровь становится такой “тяжелой”, как ртуть и сердцу просто не хватает силы прокачать

ее, поднять до головного мозга. Мозг без кислорода выдерживает буквально секунды — в глазах тут же темнеет, может произойти потеря сознания. Естественно, в таком состоянии человек управлять машиной не может. Чтобы сохранить работоспособность летчика, конструкторы совместно с врачами пошли на ухищрения — подача кислорода в маску летчика на перегрузке осуществляется непрерывно и принудительно, кроме того, тело летчика — ноги, руки, брюшной пресс — все сдавливается избыточным давлением, подаваемым от компрессора в ВКК — высотный компенсирующий костюм — с таким расчетом, чтобы выдавить кровь к голове, к мозгу. Применение ВКК намного повышало боеспособность летчика в воздушном бою, особенно при полетах в верхних слоях атмосферы, где одного только избыточного давления в кабине было недостаточно. В принципе, герметизация и поддавливание воздухом из компрессора обеспечивали высоту в кабине, равную половине высоты полета, то есть при полете на 12000 метров в кабине сохранялась высота в 6000 метров, но при разгерметизации летчик не был гарантирован работоспособностью. В дальнейшем был создан другой костюм летчика — своего рода высотный скафандр, который гарантировал работоспособность на всех высотах в экстремальной ситуации. Естественно, скафандр сковывал летчика, работать в нем было менее удобно, чем в ВКК, а это в маневренном воздушном бою имеет существенное значение.

Самолет имел для тех времен мощное вооружение: две скорострельные пушки калибра 23 мм с темпом стрельбы 800 выстрелов в минуту и одну пушку калибра 37 мм со скорострельностью 400 выстрелов в минуту. Залп огня мог буквально перерезать противника. Прицельная дальность ведения огня составляла 800 метров, однако на такой дистанции разброс снарядов был уже существенным, поэтому каждый стремился сократить дальность открытия огня, за что часто летчикам и влетало от командования: самолет был снабжен фотопулеметом, автоматически снимавшим цель при ведении огня и после полета обязательно производилась обработка киноплёнки путем дешифрирования. Ближе 100 метров вести огонь запрещалось во избежание попадания самолета в обломки мишени.

Мне нравилось вести отстрел на потолке (максимально возможной высоте полета). Было такое упражнение в курсе боевой подготовки летчика. Оно было вызвано тем, что при полете на высоте самолет вследствие большого разрежения воздуха летит на предельных углах атаки, “задрал нос” как говорят летчики, он как бы парашютирует, вследствие чего воздух набегает на воздухозаборники под углом, наступает срыв потоков и двигатель может просто захлебнуться, остановиться. Без двигателя же самолет превращается просто в кусок железа, который начинает падать. В таких экстремальных условиях залповый огонь из всех пушек очень часто вследствие попадания

пороховых газов в воздухозаборник просто срывал пламя в двигателе и самолет начинал падать. Запуск же двигателя в воздухе представлял собой немалую сложность: в такой экстремальной ситуации, когда самолет фактически падает сохранить спокойствие и выполнить комплекс в строгой последовательности и с соблюдением временных интервалов нелегко. Было даже специально введено упражнение для летчика по отработке запуска двигателя в воздухе на учебно-боевом самолете. Тем не менее, отстрел на высоте, несмотря на возможную неприятность, был весьма интересен. Самолет разгонялся на опорной высоте 9000 метров до скорости 1100 км/час, затем резко переводился в набор при полных оборотах двигателя, выскакивал, словно рыба, на предельно возможную высоту (мне удалось выскочить на 16400 м) и там, пока еще по инерции, несется вверх, давал залп из всех пушек. Ощущение — сногшибательное! Небо на этой высоте имеет в зените почти фиолетовый, во всяком случае, темно-синий цвет, солнце слепит, словно электрическая дуга, и вместе с солнцем на небе уже начинают просматриваться звезды. Лишь по краям выпуклого горизонта, далеко внизу видна яркая светящаяся голубая полоса неба, которое как будто провалилось в тартарары. Жмешь на гашетку огня. Самолет вздрагивает, и словно вдруг останавливается, а из пушек, расположенных в носовой части вдруг вырывается снап огня, который несется вперед по курсу подобно молнии. Видны даже отдельные трассирующие снаряды, дружно бегущие цепочкой друг за другом. Затем влетаешь в облако дыма, двигатель начинает захлебываться и наступает расплата за полученное удовольствие: самолет, как попало, начинает сыпаться вниз абсолютно неуправляемый, рули ходят как резиновые и самолету на них абсолютно наплевать. Откуда только берется пыль в кабине — вся эта гадость поднимается в воздух, лезет в лицо, садится на светофильтры; если бы не эти очки — наверное, не протер бы после этого глаза. А ведь перед полетом на динамический потолок техник продувает кабину сжатым воздухом, вылизывает ее буквально! Неуправляемый самолет падает, кувыркаясь, до высоты порядка 10–9000 метров, потом набирает скорость, и начинают действовать рули. Дальше все уже зависит от летчика.

Я рассказал крайнюю ситуацию — отстрел на динамическом потолке — это упражнение было введено тогда, когда из Западной Европы запускались шары-шпионы на высоте порядка 18–20 км с разведывательной аппаратурой, и нас стали поднимать на их уничтожение. Обычный же отстрел на высоте производился менее рискованно — в горизонтальном полете на высоте порядка 12000 м — здесь двигатель останавливался редко.

Не менее интересны стрельбы на полигоне по наземным целям: здесь, чем больше угол пикирования, тем меньше разброс снарядов, чем ближе к цели, тем точнее, хочется вложить как можно больше в мишень, увлекаешься, и, не дай бог, забудешь, что угол пикирования на цель не более тридцати

градусов и предельная высота вывода из пикирования не ниже 200 метров. Нимало пилотов убилося на полигоне. Зато какое удовольствие почувствовать свою мощь, увидеть как огненная трасса ринулась к мишени и стала выбивать на твердой земле точно такие же всплески и воронки, словно на воде, что вся очередь улеглась в этой довольно небольшой с воздуха тридцатиметровой мишени самолета, выложенной из песка на земле!

Отдельно хотелось рассказать об аппаратуре связи тех времен. Я уже говорил, что на первых самолетах стояли еще коротковолновые радиостанции времен конца войны. Эти станции были весьма ненадежны, летать с ними было тяжело из-за шума атмосферных помех; летчик убирал громкость, — в результате при отходе от аэродрома на некоторое расстояние, связь с руководителем полетов часто терялась, и хорошо, если летчик при подходе к аэродрому соображал проверить связь да подстроить приемник. Однако время уже брало свое. Появились наземные радиопеленгаторы, с помощью которых можно было получить курс на аэродром и даже определить более-менее верно свое место на маршруте полета. Вся беда, что самолетные коротковолновые радиостанции, особенно при некотором удалении от пеленгатора, давали неустойчивый всплеск направления на индикаторе оператора, тому надо было определить какое-то среднее положение плавающего по экрану сигнала, прежде чем выдать т. н. “прибой”, т. е. курс на свой аэродром. Летчику для получения пеленга от оператора приходилось пять раз читать “молитву”, примерно как “я двадцать первый, прибой, прибой, прибой, прибой, прием!”. Был даже такой случай, когда по характеру запроса обнаружили потерю ориентировки летчиком. Дело в том, что пока все нормально, летчик нормально летит, нормально управляет. Но не дай бог он потеряет ориентировку: зачистую начинает метаться, снижается — все это увеличивает и так расход и без того скудного остатка топлива и в конце концов самолет в лучшем случае производит вынужденную посадку вне аэродрома, после чего, как правило, самолет восстановлению не подлежит.

Шли обычные полеты, курсанты уже самостоятельно в одиночку ходили по маршрутам — дело подходило к боевому применению, которое венчало программу обучения в училище. Все было, как всегда, до тех пор, пока динамик, расположенный на старте не закричал: “Я тридцать трлетьей, я тридцать трлетьей, прииим, прииим, прииим, прииим, о боже что я говорю!” Тридцать третий — это был курсант из третьей группы, нормально летавший, но слегка картавивший — вместо звука “Р” он выговаривал “РЛ”. В нормальных условиях он всегда контролировал себя, он очень боялся, что из-за этого дефекта его спишут с летной работы. Здесь же его недостаток прозвучал во всю свою мощь. При потере ориентировки летчику положено было запрашивать не “прибой”, а “полюс” — сигнал потери ориентировки. В этом случае

все экипажи в воздухе прекращали работу на передачу, все внимание уделялось терпящему бедствие. Признаться в потере ориентировки — это равносильно признанию в своей летной несостоятельности, почти то же, что в трусости... За все годы летной работы и последующие годы руководства полетами я ни разу так и не услышал сигнала “полюс”. Ну, а пока что — особый случай. Видно, блуданул так, что запаниковал. Не хватало еще летного происшествия. Весь аэродром поднялся на ноги. Два инструктора кинулись к самолетам, и тут же два пара взлетела и пошла по обратному пеленгу. Курсанта просили только об одном — запрашивать постоянно “прибой”. Перехватили его на границе района полетов: еще немного и он пропал бы со связи. Стали слева и справа возле курсанта и, как говорится, под ручки привели его домой. Двигатель на самолете курсанта остановился после приземления из-за полной выработки топлива — даже на заруливание горючего не осталось. Видно в рубашке родился: десятком секунд раньше — и упал бы до полосы. Долго потом вспоминался этот случай на всех разборах, но училище курсант все-таки закончил.

Был и у меня случай, хоть и кратковременной, но все-таки потери ориентировки — это было уже в строевой части после выполнения перехвата реальной цели за облаками — тогда я увлекся погоней за целью настолько, что вышел из зоны действия средств навигации и связи. Полет происходил вне видимости земли. Потом облачность вдруг закончилась, и я увидел под собой крутой обрывистый берег, напоминающий по конфигурации северную часть японского острова Хоккайдо и идущую, как показалось, ко мне пару “сейбров” F86, стоящих на вооружении Японии. Компас показывал курс 210 градусов — по идее это должно было быть побережье южной части Татарского пролива, но у меня твердо отложилось в памяти, что при наведении мне все время давались южные курсы в сторону Японии, гирокомпас иногда подвирал, и я его показаниям не поверил. Единственное, что я еще успел сделать правильно до наступления паники — это развернуться по солнцу в сторону своего аэродрома — на север. Это меня и спасло. Когда я посмотрел на остаток горючего — меня вдруг охватил ужас. Дальше все пошло как по нотам: я летел неизвестно куда, приборы все, как мне казалось, отказали и я даже не знал, куда я попаду в случае катапультирования — в дебри тайги или на воду, прямо в зубы акуле. Первым желанием было снизиться под облака, снова закрывшие подо мной землю, чтобы посмотреть где я нахожусь. На этом часто и попадались, ибо внизу расход горючего увеличивается существенно. Если бы я это сделал, то, наверное, не писал бы этих строк. Вторым моим желанием было увеличить скорость, чтобы скорее прилететь. Вместо этого я буквально усилием воли заставил себя установить режим наибольшей продолжительности, вывести самолет в горизонтальный полет, пройти минимум минуту и только тогда нажать кнопку согласования гирокомпаса, — прежние и новые показа-

ния прибора почти совпали, значит, показания и раньше были верные, значит, я под собой увидел не Японию, а наш материк, скорее всего Приморье. Пока я занимался этими манипуляциями — самолет снова вошел в зону действия приводной радиостанции, и “золотая стрелка” (так мы звали стрелку АРК — автоматического радиополукомпаса) показала направление на аэродром. Паника закончилась. Дальше было все просто: появилась радиосвязь, мне обещали внеочередную посадку по запасу горючего, и я благополучно приземлился на своем аэродроме.

Этот случай я рассказал для того, чтобы показать тебе, читатель, что творится с летчиком при потере ориентировки. Потеря ориентировки — это в первую очередь испытание крепости нервов пилота, а потом уже все остальное. Здесь достаточно чуть потерять самоконтроль — и обученный летчик в полном здравии, на исправном самолете уходит в мир иной или, в лучшем случае, гробит самолет.

Я не буду здесь подробно рассказывать о своем первом самостоятельном полете на боевом реактивном самолете — он прошел как-то буднично, без каких-то острых ощущений. Просто слетал и все. Наверное потому, что был хорошо подготовлен, обучен. Во всяком случае, первый полет на учебном реактивном самолете с инструктором сзади произвел на меня гораздо большее впечатление, потому, наверное, и запомнился так остро. Затем было жаркое лето на аэродроме Зерноград в Сальских степях, где мы все хорошо “влетались” и довольно дружно закончили курс обучения. Теперь мы уже летчики. Осталось только вручить нам дипломы с золотыми лейтенантскими погонами. Вот тут и произошла заминка. В погоне за планом мы понятия не имели о том, что творилось в училище. А дела, по-видимому, там были неважные, потому что после окончания курса и сдачи госэкзаменов (это было в сентябре) мы никуда не уехали, а продолжали жить на аэродроме в палатках. Ходили в караулы, в остальное время просто валялись дурака. Прошел октябрь, наступил ноябрь. Мы продолжали жить в палатках.

Холода стояли крепкие, палатки не отапливались. Никто ничего нам не мог сказать, что с нами будет дальше. Мы застряли между небом и землей. Дисциплина упала, курсанты стали неуправляемые. Невозможно было даже просто поднять людей утром — не хватало воли вылезти из-под одеял, горой наваленных на тебя (нам их привезли по несколько комплектов). Поднять людей мог только старшина: у него был единственный на весь лагерь патефон с единственной же, запомнившейся мне на всю жизнь, пластинкой: русская народная песня “Отдавали молодую”. Старшина долго ходил по палаткам и упрашивал курсантов подняться на завтрак — говорить о зарядке, туалете — было

бесполезно: умыться среди черной пыли, которую морозный ветер задувал буквально в каждую щелку так, что эта пыль скрипела на зубах... Да и чем умыться — льдом? Кто-то попробовал поставить в палатку буржуйку — палатка сгорела так быстро, что люди едва успели выскочить. Курсанты ходили грязные, небритые, злые. В такой обстановке достаточно было искры. И, тем не менее, старшина умудрялся нас по утрам поднимать. Видя, что все его попытки поднять людей бесполезны, он прибегал к последнему, самому эффективному средству: заводил в своей палатке патефон и ставил ту чертову пластинку. В морозном воздухе разносились жалостливые бабьи голоса:

“Отдавали молодую-у-у
на чужую сторону-у-у,
о-ой, ка-а-а-лина-а,
о-ой, ма-а-а-лина...”

Замызганная пластинка хрипела и трещала, но бабьи голоса долетали даже до крайних палаток нашего забытого богом лагеря. Лагерь начинал оживать. Из палаток слышался ропот, потом мат, обращения к старшине сначала уставные, потом уже и с нарушением устава, потом крики и вопли смысл которых один — немедленно выключить патефон. Патефон продолжал упорно жаловаться на тяжелую долю отданной на чужую сторону молодухи и после второго куплета почти все население лагеря в ярости выскакивало из палаток с явным намерением разнести в щепки патефон. Однако на пороге старшинской палатки, где астматично хрипел патефон, стоял сам старшина. Переступить устав курсанты пока что еще не могли. Мне до сих пор неприятно вспоминать те два бесцельно прожитых в неизвестности, грязи, и обремененности месяца. Цель была достигнута, свершилась мечта каждого паренька, госэкзамены сданы, осталось только получить диплом и лейтенантские погоны — и вдруг такое...

Всему в свое время приходит конец. Пришел конец и этой затянувшейся отсидки. По-видимому, в верхах посчитали нерациональным выбрасывать деньги, пошедшие на подготовку летчиков. Решение было принято: нас все-таки выпускают офицерами. Первый признак — старшина стал нас перемеривать, т. е. снимать размеры так, как снимает портной. Пока что нам не говорилось зачем, но мы уже догадались: будут шить форму, значит — будет выпуск. Все плохое улетучилось мгновенно. Подтверждением нашей догадке послужило появление в лагере портного, который стал нас обмерять. Делал он это артистически — два-три раза прикасался к курсанту сантиметром и тут же диктовал кучу откуда-то взявшихся цифр своему ассистенту. За полдня он умудрился пропустить таким образом всех курсантов. Мы, конечно были восхищены его методикой, правда прочувствовать ее нам пришлось впоследствии не раз. Мой китель оказался с рукавами разной дли-

ны, с горбом на спине; этот горб даже две последующие примерки до конца так и не смогли убрать, а шинель настолько была изуродованной, что отец не выдержал и тут же заказал новую из сукна высшего комсостава, запасы которого за долгие годы службы у него уже скопились немалые.

Было построение. Бывшие курсанты в офицерской парадной форме с не пришитыми курсантскими погонами на плечах, зажатыми воротником кителя и готовыми вот-вот улететь навсегда в прошлое, слушали приказ. По очереди выходили из строя к столу, накрытому красным сукном и получали диплом пилота-техника с новенькими золотыми лейтенантскими погонами. Момент незабываемый: он стал началом пути, длиной во всю жизнь. Потом был торжественный обед с распитием официального бокала шампанского, потом было распитие всего неофициального, что попадет под руку уже вне обеда: нам выдали небывалую по нашим курсантским меркам сумму денег, а закончилось все прозаически. Было уже темно, когда мы всей группой решили сходить и поблагодарить своего летчика-инструктора, без которого этого торжества никогда бы не было. Набрали шампанского, каких-то консервов и один из тех, кто когда-то был у инструктора дома, повел нас к нему в гости. То ли потому что мы уже были в подпитии, то ли потому что была ночь, но мы вдруг заблудились, вышли не на ту улицу и стали продираться какими-то огородами. Не знаю, почему — потому ли, что я был замыкающим в цепочке или у меня шинель была пошита хуже всех, но собака, которой не понравилось наше вторжение в ее владения, схватила меня за полу и словно ножницами вырезала из нее аккуратный квадрат. Пока мы благодарили инструктора, хозяйка, у которой инструктор жил на квартире, вставила этот квадрат на место и так аккуратно его заштопала, что только при рассмотрении вблизи можно было догадаться о постигшем меня горе. Однако на этом мои неприятности, связанные с шинелью, не закончились: через месяц я в новой шикарной, подаренной мне отцом шинели с длиннющими полами (это такой шик моды тогда был) уже в Москве, куда мы прибыли за назначением, еле успел выдернуть полу из ступеней эскалатора, уже зажавших ее и потянувших меня к себе. Кусок полы был вырван и снова пришлось шинель обрезать, укорачивая ее сразу на 10 сантиметров. Шинель из шикарной превратилась в обыкновенную, даже можно сказать — куцеватую, но я ее успешно доносил до конца срока ее носки благодаря тому, что уехал на Сахалин, где не только метро нет, но даже и волков — слишком снега там глубоко, чтобы волку в зиму выжить.

Итак, училище закончено. Все, кто закончил училище по первому разряду, получили назначение на границу: кто на Дальний Восток, кто в Среднюю Азию... Благодаря марксистско-ленинской философии я, имея все отличные оценки, закончил по третьему разряду и получил назначение в Московский Округ ПВО. Документы и лейтенантские погоны мне были вручены как раз в мой день рождения — 19 декабря 1954 года — мне в этот день исполнилось 20 лет. В предписании мне положено было прибыть 20 января 1955 года в гор. Москва, Управление кадров Московского округа ПВО.



Как-то незаметно проскочил тот первый отпуск офицера. Было не до гулянки. Беспокоила неизвестность: куда назначат, что там за матчасть, что за командование, как пойдет летная работа — в общем хотелось поскорее прибыть в часть. Еле дождался конца отпуска и вот поезд подкатывает к Белорусскому вокзалу Москвы. Мы с ребятами, получившими назначение в Московский округ, договорились встретиться на Рижском вокзале. Постепенно собирались ребята, Москвы никто не знал, и было вполне естественно, что многие узнали коронный трюк Московских таксистов: там, где можно было пройти пешком от вокзала до вокзала за пять минут ехали на такси через Красную площадь, чтобы посмотреть на Кремль. Для меня это ожидание не прошло бесследно: я впервые в жизни увидел настоящих проституток. Был январский вечер. Уже стемнело. Мы с Игорем стояли на вокзале и ждали. Вполне естественно, что нам уделялось повышенное внимание со стороны любителей поживиться: молодые лейтенанты с блестящими погонами; нам казалось что весь мир теперь у наших ног. Вот мы уже в столице нашей Родины, мы красивые, свободные, у нас есть деньги в карманах... Лихо взвизгнув тормозами к нам подкатил шикарный таксист на "Победу": "Ну что, мальчики, поедете кататься с девочками?". Мы сначала не поняли. Таксист удивился: "Вы что, не знаете?" — и тут же разъяснил: в такси тебя ждет девочка. Садись в машину к ней, платишь 25 рублей, машина везет тебя недалеко от вокзала, потом водитель выходит и дает тебе возможность заняться с ней любовью. А через полчаса ты уже на месте. Я никогда раньше в жизни не видел проституток. Все мои познания о жрицах этой древнейшей профессии были почерпнуты из прочитанной перед училищем книги Эмиля Золя "Нана". В моем представлении проститутка обязательно должна быть с провалившимся носом, нищая и абсолютно несчастная. Игорь сразу сказал, что у нас нет времени, но мне ужасно хотелось взглянуть на живую проститутку, поэтому я спросил у водителя где посмотреть этих девочек. Тот широким жестом показал на ряд стоящих напротив вокзала машин: пожалуйста, выбирайте! Я потянул за собой упирающегося Игоря: "Мы только посмотрим, и сразу назад".

Мы ходили по стоянке и смотрели. Смотрели на проституток. Как на каких-то диковинных зверушек. А диковинного ничего абсолютно не было: освещенные тусклым светом в салонах на задних сиденьях сидели шикарно одетые молодые и красивые девицы, такие, с которыми, может быть, на улице и заговорил бы. Самые обыкновенные. Ни у одной из них провалившегося или гниющего носа не было! На меня это подействовало оглушающе: проститутки выглядели точно так же, как и все нормальные женщины, более того — даже еще красивее! Некоторые даже улыбались и приглашающе открывали дверь машины. Оглушенные мы вернулись на вокзал. Да как же это? Такие красивые — и проститутки! Они ничем абсолютно не отличались от любой женщины. Чему же тогда верить? Значит, любая, которой ты, может, поклоняешься, страдаешь, ищешь встречи с ней, на самом деле, может оказаться просто проституткой! Долго после этой экскурсии я не мог смотреть на женщин: каждая из них казалась мне проституткой. Наверно, этот мимолетный случай, сильно подкорректировавший мои взгляды и убеждения, полученные в школе, нашел свое отражение в стихе, написанном уже в зрелые годы:

Любовь! В тебе противоречий
Так много собрано порой!
То заставляешь дара речи
Лишаться, мучаться тоской,
То слов поток не иссякает,
Его плотиной не сдержать,
И радость буйно расцветает,
И хочется весь мир обнять,
Поднять его поближе к Солнцу,
Все озарить, всех обогреть...
А солнце — свет в ее оконце,
Который может и не греть...
Немного нужно для мужчины —
Предмет любви — боготворить!
И, невзирая на седины
Девчонку можем одарить
Достоинствами мы такими,
Какие и не снились ей...
Вот так рождаются богини
Из смертных, из простых людей.
Мы отвергаем недостатки:
В любимой их не может быть!
Напропалую, без оглядки
Торопимся: любить! Любить!

Любить!!! Прекрасная задача,
Которую легко решить...
И может только неудача
Нас от угара отрезвить.
И в муках лишь нечеловечьих
Вдруг начинаешь понимать,
Что восторгаться, в общем, нечем,
Что Ей богиней не бывать...
Тогда приходит вдруг прозренье,
Похмелье с горькою слезой -
Такое дивное явление
Не раз случалось и со мной.

Много прошло женщин через мое сердце. Я увлекался, терял голову, потом, слава богу, снова находил ее... Я благодарен этому дикому случаю, немного отрезвившему мою буйную натуру. Понял и мудрость присловья: "Не все золото, что блестит". Наконец-то мы собрались. Был уже поздний вечер, в штаб ехать не имело смысла. Поехали в гостиницу по указанному в предписании адресу на какую-то дальнюю окраину Москвы. Добрались поздно. Встретил нас заспанный дежурный, разместил по комнатам и мы после дальней дороги и массы впечатлений как подстреленные попадали в кровати.

Штаб, куда нас доставили из гостиницы, был огромен. Мы жались в коридоре у двери общего отдела кадров. Таких, как мы, было немало. Договорились держаться вместе, чтобы вместе попасть в одну часть. Вместе и попали — документы нам выдали в Ржевский авиационный корпус ПВО. Где находится этот Ржев мы имели смутное представление, придется ли нам еще когда побывать в Москве — не знали, потому перед отъездом решили денек погулять в Москве, посмотреть что это за город. Посмотреть на город нам фактически не удалось: целый день мы только и знали, что мотались по туалетам. Мы знали один туалет на Белорусском вокзале. Пока доберемся на метро до центра — пора уже снова в туалет. Садимся на метро и едем на Белорусский вокзал. И так несколько раз. Наконец, кто-то из нас сообразил спросить москвича, есть ли поблизости от центра туалет. Приветливый москвич вызвался нас проводить за небольшую плату в туалет под самым Кремлем — так у нас появилось уже две точки, между которыми мы курсировали в Москве. Так у меня и остались впечатления о Москве: деньги, которые надо платить на каждом шагу за все что надо и не надо, проститутки, метро и туалеты. Потом я много раз бывал в Москве, мы ездили из Ржева просто так погулять — благо всего двести десять километров, в выходные холостяку делать нечего, я многое повидал в этом громадном и каком-то все-таки чужом для меня городе, но

то первое знакомство с не очень радушной столицей, в общем то не очень радушной и Родины, наверное, было самым верным, поэтому при поездках в командировки, отпуска и пр. я Москву старался по возможности миновать.

* * *

Самостоятельная жизнь.

Итак — год 1955.

Январь.

Мы, десять выпускников экспериментального реактивного выпуска БВАУЛ им. Серова в новеньких офицерских шинелях с лейтенантскими погонами, с хрустящими кожаными портупеями, крабами на фуражках (а их носили тогда только летчики, благодаря чему за этими крабами девушки... Ох уж эти девушки... Спасибо вам, милые!... Да сколько же вас было... И сколько хорошего вы оставили в памяти... Молодость — замечательная штука) прибыли в Ржевский ИАК — истребительный авиационный корпус ПВО по направлению Управления кадров Главного штаба ПВО страны. На станции встречал нас автобус с дежурным офицером. Прямо с автобуса — в летную столовую, оттуда — в приемную комкора — знаменитого А. И. Покрышкина, того самого Покрышкина,

САМОГО ПОКРЫШКИНА!

Блестящий паркет. Вышколенный порученец. Куча телефонов. Ждать пришлось недолго. И вот мы в кабинете комкора. Полетная карта во всю стену. Еще одна карта задернута шторой и опечатана. Большой строгий кабинет. Из-за рабочего стола поднимается знаменитый Александр Иванович Покрышкин и идет прямо к нам — застывшим по стойке “смирно” в одной шеренге птенцам. На нем кожаная летная куртка. Ни погон, ни звезд. Подходит и здоровается за руку с каждым. Рука широкая, горячая, крепкая. Глаза пронзительные, заглядывают в самую душу. От волнения забываю что я уже месяц как стал лейтенантом и ору: “Курсант Механиков!”. Комкор улыбается, переводит глаза на бело-зелено-красные лица остального пополнения: “Вольно! Прошу, товарищи офицеры!” и приглашает нас за большой, примыкающий к рабочему, конференц-стол. Стал спрашивать кто откуда родом, на чем летали до училища (у нас был набор в училище сразу на 2-й курс из аэроклубов), рассказал кратко историю корпуса и задачи — короче через пять минут мы уже были у комдива, потом у командира полка, оттуда нас отвели в общежитие. Гарнизон Ржевского корпуса ПВО состоял из хорошего аэродрома с бетонной полосой и всеми службами, авиагородка со штабами корпуса, двух авиаполков, трехэтажными кирпичными казармами, большим трехэтажным клубом и четырехэтажными домами семей офицеров. Все это было огорожено двухрядным ограждением по периметру, оборудовано проходными, и располагалось в пяти километрах от города Ржев. А сам Ржев был

расположен на пересечении железных дорог Крым — Ленинград и Москва-Рига на 210-м километре западнее Москвы (вокруг Москвы была 200-километровая зона, в которой запрещалось проживать бывшим зекам, потому во Ржеве их было более, чем достаточно). Под общежитие прибывшим пилотам отвели трехкомнатную квартиру на первом этаже крайнего к городу дома. Все оборудование комнат состояло из одноярусных солдатских коек, тумбочек и по шкафу на каждую комнату. Была даже кухня и туалет. Правда, на кухне тут же поселился один из самых домовитых пилотов — Костя Выров (он вскорости и оженился), и мы ему потом очень даже завидовали, потому как кухня как таковая нам была не нужна: питались мы в летной столовой, а в кухне он мог в любое время принимать того, кого ему хотелось принять, не ожидая когда все уйдут в клуб или в город.

Жаль, не сложилась судьба у парня: жизнь у него была тяжелой. Мы все знали друг о друге, но Костя не особо распространялся о себе — был он парень не особо разговорчивым, несколько даже замкнутым. Знали мы только о том, что детство у него было нелегким — что-то не сложилось в семье его родителей, парень рос трудно пока не выбился в летчики, и вот наконец, когда уже свершилась его мечта и он привез свою невесту во Ржев, случилась беда: по разгильдяйству кто-то, то ли техник,



Костя Выров (вниз головой, видно лицо) накануне гибели. Фото автора. Ржев, 1955г.

то ли механик самолета обронил в кабине отвертку при подготовке к полетам. Обронить в кабине инструмент — это значит приговорить пилота к смерти. Дело в том, что тяга управления рулем высоты проходит под сиденьем пилота в каком-то сантиметре от пола, для того чтобы она не касалась пола кабины, в нем специально сделано углубление, которое и является самым нижним местом кабины. Вполне естественно, что в это самое нижнее место и скатывается все самое тяжелое, что может передвигаться по кабине. В это место и попала злополучная отвертка — Костина смерть.

Шли обычные полеты, молодежь летала по кругу. Костя взлетал третьим, я — то ли пятым, то ли шестым. В воздухе как всегда стоял гвалт — кто-то ушел на маршрут, кто-то кувыркался в зоне — в общем шла обычная летная жизнь. Не помню уже, что за задание было у меня, то ли в зоне, то ли на маршруте, знаю только что не на круге, потому что когда вдруг стало тихо и я услы-

хал команду немедленной посадки, мне до точки надо было идти минут пять-семь. Когда я развернулся в сторону аэродрома, то увидел на третьем развороте столб черного дыма, который поднялся уже метров до трехсот. На земле что-то горело, но разобрать что горит я не успел — пора было выполнять третий разворот. Уже после посадки и заруливания я узнал от встречавшего меня техника самолета о том, что Выров упал и что столб дыма на третьем развороте — это место его падения. Я к тому времени уже нимало насмотрелся на смерть, сам чудом живым остался, но это была первая смерть в лейтенантских погонах, смерть молодого, которому жить бы да жить. Были трудные похороны, была истерика невесты, не успевшей еще стать женой, были жуткие причитания матери под траурный марш оркестра и залпы комендантского взвода...

Невеста быстро уехала из гарнизона, а мать потом долго все плакала в далеком от её дома чужом Ржеве на могиле своей надежды, своего сына... Я не успел сблизиться с Костей, он был из другого училища, я еще даже толком и не узнал его, но эта смерть молодого, сильного, цветущего лейтенанта потрясла меня. Это была глупая смерть, смерть от простого разгильдяйства, казалось бы, от мелочи: все в самолете работало, все было исправно, летчик здоров и обучен — всего-то забытая в кабине отвертка...

Эта смерть научила меня еще одному: внимательнее относиться к подчиненным, не просто смотреть на солдата-механика, а видеть в нем человека со всеми присущими человеку качествами, настроениями, проблемами, неприятностями и бедами. Помочь ему, во время подстраховать, проявить внимание — и ему будет хорошо, и тебе.

* * *

Но что-то я отвлекся на грустное. Итак, молодые летчики прибыли в свой первый гарнизон.

Проблем никаких.

Имущества — тоже.

О ночлеге думать не надо, начальство устроит.

О еде — тоже: начальство накормит.

Ну, не жизнь, а малина!

Отвели нас в гостиницу (так называлась выделенная для нашей группы трехкомнатная квартира на первом этаже), разобрали мы свои койки-тумбочки, — всех-то и дел...

В общем, побросали мы свои чемоданчики под кровати и пошли в столовую, а оттуда — прямо на танцы в клуб. Танцы были скучные, под радиолу. Я сбегал в общежитие, притащил свою гитару (в то время электрогитары были новостью. Я в училище соорудил себе электрогитару — т. е. наклеил на деку пьезокристалл — и гитара стала электрической), воткнул ту гитару в УНЧ и из колокола полились непривычные звуки электромузыки. Люди заинтересован-

но столпился вокруг, и я с важным видом заиграл вальс. Народ пошел танцевать. Стали хлопать, просить еще, кто-то притащил ударник, кто-то саксофон, — я тогда играл без перерыва около часу, пока пальцы не распухли. Кстати, потом к нам примкнул еще пилот с аккордеоном, технарь с контрабасом и мы организовали джаз-банд да такой, что по всей Калининской области были нарасхват по колхозам. Короче, с танцулек я возвратился в общагу где-то в двенадцатом часу в отличном настроении и с гитарой на плече.

В общежитии было почему-то тихо. С гитарой на плече, напевая “бэ-самэ Мучо” я толкнул ногой дверь в свою комнату и застыл: на кроватях сидели гномы (так нас называли за малый рост), а в центре комнаты на солдатской табуретке сидел и смотрел на меня сам Покрышкин! Да, на меня пронзительно смотрел сам Покрышкин. Он был все в той же летной кожанке. Черты лица его как-то заострились, морщины казались более глубокими, чем утром. Или может это их подчеркивал резкий свет одинокой лампочки без абажура, ярко светившей над головой... В общем, вид у него был усталый. В комнате висела свинцовая тишина.

— Ты кто такой? — голос его был резок и как-то не похож на тот, что я слышал утром в кабинете.

— Я спрашиваю — кто ты такой?! Чего пришел? Ничего не понимая, я поглядел на ребят. Они были какие-то пришибленные, и никто не стал объяснять, почему я пришел в эту комнату. Я поставил гитару “к ноге” и оттаптал: “Лейтенант Механиков, прибыл из клуба!”

— Чего ты ходил туда!? Почему с гитарой?!

— Я там играл.

— Ты сюда приехал летать или играть?

— Так точно! Летать!

— Пилот значит? — он как-то резко вдруг засмеялся, и мне стало жутко от этого смеха: рот смеялся, смех слышался, но глаза! Глаза были все так же пронзительны, в строгом прищуре, я бы сказал — презрительные, даже ненавидящие! Я перепугался окончательно, холодок прошел по спине. В голове вертелся фейерверк ситуаций. Я уже явно видел, как меня вышибают из авиации, судят судом офицерской чести, переводят в солдаты, там судят судом военного трибунала...

Покрышкин вдруг резко оборвал смех, но все так же пронзительно смотрел на меня. Потом вдруг поднял правую руку ладонью вверх на уровень головы, левую руку ладонью к себе направил в сторону правой руки и опустил ее на уровень пояса:

— Вот! Вот! Что будешь делать?

Тут меня осенило: да это же он показывает ситуацию воздушного боя, когда ты завис вверх тормашками без скорости, а снизу к тебе подгребают противник! Действительно без скорости! Вон правая ладонь дрожит как са-

молет перед сваливанием в перевернутый штопор! Я подскакиваю к нему, подставляю к его кисти свой кулак (вроде к нем зажата ручка управления) осторожно вывожу свой самолет в крен 90 градусов и опускаю нос самолета разворотом с набором скорости в сторону противника. Покрышкин с интересом посмотрел на меня:

— Молодец! Будешь летать со мной!

Коленки у меня задрожали, и я чуть не сел на пол. Покрышкин обвел всех еще раз своим пронзительным взглядом и вдруг резко вышел из комнаты. Сердце у меня готово было выскочить из горла. В висках стучало. Ноги стали будто ватными. Я присел на кровать. Ребята молчали. Молчали долго. Дверь вдруг снова отворилась, и в проеме показалось круглое лицо далеко не молодого старшего лейтенанта.

— Валька здесь?

Мы молчали.

Старлей оглядел комнату.

Вальки не было.

— Валька, говорю, здесь был? Чего молчите?

Кто-то прокашлялся и хрипло спросил: “Какой Валька?”

— Покрышкин! Капитан Покрышкин! Говорят к вам пошел!

Тут нас осенило: так это не Покрышкин был!

Это не комкор!

Это другой! Тот генерал. А этот — капитан! Сразу все загалдели, наперебой стали рассказывать старлею, как он нас всех перепугал, что он проводил с нами занятие по тактике воздушного боя...

Старлей едва успевал поворачивать голову от одного к другому:

— Точно. Это был он. Это Валька. Воевал, говоришь? Значит выпивши. А я — Базарнов. Коля Базарнов. Старший лейтенант Базарнов. Еще со времен Валерия Чкалова старший лейтенант. И “Победа” есть у меня. Новенькая. Командир полка на газоне ездит, а я на “Победе”! Куда он пошел?

Усвоив, что Валька опять исчез, старлей Базарнов, крича и чертыхаясь, пошел искать Вальку. Мы стали укладываться на ночлег...

Проснулся я оттого, что замерз. Было около восьми. В окна пробивался дневной январский сумрак. После вчерашнего, полного событиями первого дня в первой в жизни строевой части, пилоты спали вповалку. Где-то тархтел телефон. Я босиком пошлепал в коридор. Звонил дежурный по полку. Ругался, что до сих пор нас нет в столовой, что личный состав после завтрака уже прибывает на построение, а нас до сих пор где-то черти несут. Я заскочил в комнату: “Подъем! Опаздываем на построение! Дежурный звонил! Завтрак проспали, в 8.20 построение!” Ребята привычно повскакивали с кроватей и стали натягивать портки. У туалета завертелся вихрь: всем было некогда. Каждый торопился как мог: одной рукой чистил зубы, другой пы-

тался бриться — негоже на первое построение небритым. Вроде собрались. Все? Нет, еще Карпухина не хватает. Где Карпухин? Кто-то побежал в комнату Карпухина. Вернулся удивленный: нет Карпухина! И дверь входная закрыта изнутри, еще никто не выходил, а Карпухина нет. Да куда же он мог деться? Зашли опять в его комнату. Из комнаты Карпухина раздались сначала возгласы удивления, а затем громовой хохот: на койке Карпухина, скорчившись от холода, лежало тело Карпухина, голова же его, рыжая, и, точно под цвет его рыжих собачьих унтов, была засунута в голенище его же собственного унта, лежащего у кровати на батарее. Ночью отключили отопление, стало холодно, и он спрятался от холода в собственном унте... На построение Карпухин все-таки успел, но без завтрака в этот день остался. Долго мы потом вспоминали его рыжие унты. Действительно, мы попали в парадную дивизию. Кроме боевого дежурства на нашу дивизию была возложена почетная обязанность представлять реактивную авиацию нашей страны на парадах, летать над Москвой, над самой Красной площадью. Нас распирало от гордости. Мы никак не могли поверить в то, что мы парадники.

Поверили тогда, когда нам выдали офицерские кортики. Боже мой! Офицерский кортик! Честь и гордость офицера!

Нас распределили по звеньям.

Трудно сказать почему, видимо, потому, что у нас базировались на аэродроме транспортники (так мы называли военно-транспортную авиацию, другими словами — грузовые самолеты), да и сам аэродром стоял на перепутьи воздушных дорог, потому текучка народу в летной столовой была довольно существенной — ежедневно кто-то прилетал, кто-то улетал), но в гарнизоне был острый дефицит хлястиков. Хлястик — это, в общем-то, не играющая никакой роли в носке шинели деталь ее, пристегиваемая на двух пуговицах, расположенных на пояснице. По-видимому, когда-то, когда шинели имели запас по ширине, этот хлястик и играл роль застежки, стягивающей складку шинели на спине. Во всяком случае, складка на шинели осталась — так положено было шить шинель, — только эта складка так и оставалась зашитой. Шов на этой складке распускался для проформы на два-пять сантиметров, так только чтобы патруль не придрался, во всяком случае, на поясе эта складка была застрочена, и хлястик был шинели абсолютно не нужен, он превращался просто в деталь украшения одежды. Тем не менее, шинель без хлястика носить было не положено: это уже являлось нарушением формы одежды. Никто не знал истории возникновения дефицита хлястиков во Ржеве. Скорее всего, когда-то у кого-то оторвались пуговицы вместе с хлястиком, который остался валяться где-либо в питейном заведении и непутевый хозяин не нашел ничего лучшего как отстегнуть себе хлястик с чужой шинели. Хлястики мы берегли. За хлястиками мы следили бдительнее, чем за фуражками:

пришел в столовую, отстегни хлястик, положи его в фуражку, а фуражку — с собой. Так продолжалось чуть ли не год, пока не сняли хлястика у самого начальника политотдела корпуса. Тогда вдруг в летной столовой появился в гардеробе стол, заваленный хлястиками — скорее всего специально был дан заказ в мастерскую — и эпопея с хлястиками на этом закончилась.

С фуражками же было сложнее. Фуражки никто не воровал. В фуражки рисовали котов. Стеклографами. Цветными. Замечательных котов, которые, в общем-то, никому бы и не мешали, если бы не ярко выраженное ихнее котовье достоинство, расположенное у хвоста и имеющее почему-то ярко-красный цвет. Может, потому, что считалось, будто кот только тем и занят, что вылизывает свое хозяйство, когда ему делать нечего. Когда фуражка на голове — никому не видно, что там внутри нарисовано, когда же офицер фуражку снимет, а, паче чаяния, — в дамском обществе — тут уж ему будет конфуз превеликий, ибо фуражку (так уж повелось) клали, как правило, нутром вверх. Как бы там ни было, а фуражки стерегли с двух сторон: и хозяин и охотник. Да, именно охотник, потому что за фуражками была настоящая охота. Фуражка без кота — это было ЧП (чрезвычайное происшествие). В некоторых фуражках было по несколько котов нарисовано. Наверно, из-за того, что рисовать было больше негде. А инициатором этого художества был Валька. У него всегда был наготове комплект стеклографов, и даже если попадала ему в руки разрисованная в пух и прах фуражка какого-либо раззявы, он таки находил место чтобы нарисовать там еще одного кота или уж, на худой конец, — свой коронный рисунок “Клавка моет ноги”, после которого бедному парню — хоть фуражку выбрасывай.

Что характерно — фуражка у самого Вальки была ангельски чиста. Он с гордостью заявлял всегда и всем, что в гарнизоне нет кота у трех человек: командира корпуса, начальника политотдела и у него.

Шло очередное совещание офицеров гарнизона. Зал клуба был заполнен. В президиуме сидел командир корпуса — Александр Иванович. Вел совещание начальник политотдела. Разговор шел о порядке в гарнизоне. Вопрос для нас весьма скучный. Было душно, все сидели разомлевшие, Валька пристроился где-то в задних рядах и откровенно кунял головой, спал, по-видимому, с устатку. Вдруг кто-то толкнул его и он проснулся. Глазами, как у мороженого судака, непонимающе обвел зал и собрался было продолжить свое занятие, но его снова толкнули. Он открыл глаза и увидел у себя на коленях... девственно чистую фуражку! Сон как рукой сняло! Котов в фуражке не было только у трех человек. И вдруг — чистая фуражка. Валька закрутился: “Чья фуражка?” Кто-то сказал, что вроде у начальника политотдела фуражку увели. Валька на всякий случай пощупал под сиденьем своего стула — его фуражка лежала зажатой между сиденьем и перекладиной на месте. Значит, действительно увели у НАЧПО фуражку! Ну, теперь он ему за-

бабахает такого кота!

Работа закипела. Кот вышел на славу: жирный, холеный, красочный. Совещание уже подходило к концу, когда картина была готова. Валька стал возбужденно совать фуражку соседу:

— На! Скорее передай, пусть положат на место, пока не хватился!

— Кого?

— Фуражку, говорю, пусть положат на место!

— Куда?

— Ты что? Совсем уже охренел? Фуражку начальнику политотдела, пока не хватился!

— Зачем она ему? Это же твоя фуражка.

— Как моя?! — Валька непонимающе уставился на соседа. Потом протянул руку под сиденье — фуражка была на месте.

Он достал ее.

Фуражка была чужая, вся разрисованная котами. Такого Валька не ожидал: пока он спал, кто-то подменил ему фуражку, а теперь он сам себе нарисовал кота!

Такого кота!

Сам себе!!!

Не помня себя, Валька вскочил с места, на весь зал загремел трехэтажный мат, и чужая фуражка птицей взвилась над головами сонной аудитории. Все сразу проснулись, все внимание обратилось на Вальку. В наступившей тишине прозвучал голос комкора: “Капитан Покрышкин, выйдите из зала! После совещания — зайдите ко мне в кабинет!” Порывисто, прихватив свою, собственноручно испорченную фуражку, капитан пошел на выход. Когда он вышел, комкор спросил, что случилось. Когда кто-то с готовностью громко и четко отрапортовал, что капитан Покрышкин по ошибке нарисовал кота в собственную фуражку — зал взорвался гомерическим хохотом и долго не мог успокоиться.

Этот случай вскоре стал анекдотом и разнесся по аэродромам округа.

* * *

ВЛК — это врачебно-летная комиссия. Вообще-то я не сказал бы, что это приятное мероприятие. Но без ВЛК пилот не имеет права летать. На каждого пилота заводится толстая медицинская книжка типографского формата на специальных бланках, прошнурованная, пронумерованная и скрепленная сургучной печатью. В ней записывается и скрепляется печатями буквально все: когда родился, чем болел — не болел, женился, разженился, в каких условиях живешь, когда какой зубик лечил-пломбировал, какой укольчик сделал и когда, болел в детстве или не болел, куришь или нет, употребляешь или нет, — в общем точнее и полнее кондуита я еще не встречал. За день, отведенный на ВЛК, положено пройти всех специалистов. Естественно, каж-

дый старается пройти ВЛК как можно скорее чтобы смотаться в город: в этот день никаких занятий больше не планируется.

Первой о ВЛК узнает летная столовая. Вполне естественно, что к завтраку на закуску пилотам в этот день подают печеночный паштет. Пилоты аккуратно накладывают поданную закуску в предварительно захваченные с собой в столовую спичечные коробки с подписанной карандашом фамилией автора (дабы было что сдать на анализ в лабораторию — кому охота возиться в собственном дерьме?). Лаборатория добросовестно анализирует содержимое коробка и пишет бумажку: “л-т Механиков. Яйца глист не обнаружены” и ставит печать. Эта бумажка вместе с результатом анализа мочи (это уже проще сдать) подклеивается в медицинскую книжку и с этого начинается беготня по кабинетам специалистов. Самая большая очередь в кабинет невропатолога. Он крутит крепко. Пройти его — это считай половина ВЛК. Следом за ним — хирург. Не менее важен и сложен для пилота отоларинголог, который может и в барокамеру засунуть в случае чего. Да и терапевт со своей кардиограммой... В общем — все хороши. Вполне естественно, что завихрения больше всего у кабинета невропатолога: пилоты на бегу занимают очередь, тут же бегут в неожиданно освободившийся кабинет стоматолога, попутно заглядывая в рентгенкабинет — в общем жизнь бурлит. Каждому хочется побыстрее ударить от этих больничных запахов на волю. Парни все здоровые, так и норовят разыграть друг друга. Ну, своих уже знаешь и на розыгрыш не поддашься, однако к “варягу” попасть можно запросто.

В тот день вместе с нами проходил ВЛК экипаж транспортника. Как правило, на транспортниках летали тогда большей частью списанные на истребители. Эти считались у нас вроде как пилоты третьего сорта (второго — бомбе-ры) ну и конечно (видно из зависти или из горечи что ли?) при возможности старались как-нибудь при случае нас беззлобно поддеть, разыграть. Терапевт куда-то вышел. То ли председатель комиссии вызвал, то ли что — важно то, что в кабинете на вешалке болтался белый халат, шапочка и на столе лежал стетоскоп. Командир корабля Ли-2, известный всему гарнизону любитель розыгрышей (вот только мы об этом узнали уже после знакомства с ним) приоткрыл дверь и узрел пустой кабинет. Мгновенно сообразив, он натянул на себя халат, белую докторскую шапочку, на шею повесил стетоскоп и сел за стол. Тут же пролетающий по коридору пилот приоткрыл дверь:

— Разрешите?

— Да. Там еще кто есть? Пусть заходят.

— Минуточку, сейчас посмотрю — и выглянул наружу: “Ребята, здесь свободно!”

Тут же в кабинет набилось человек пять. “Доктор” рассадил всех на стулья вдоль стены, одного вызвал к столу:

— Снимите майку и садитесь на этот стул. Так... — и стал внимательно прослушивать парня стетоскопом:

— Тут болит?

— Никак нет!

— А здесь?

— Нет.

— И не болело?

— Никак нет!

— Ясно. Встаньте! Опустите трусы. Ниже. Теперь нагнитесь. Руками раздвиньте ягодичы. Хорошо. Теперь громко скажите “а-а-а”.

— “а-а-а” — запел пилот, стоя раком.

— Не сквозит?

— Да вроде нет...

— Интересно... Интересно... — “доктор” обошел пациента сзади и карандашом стукнул пилота по левому яичку.

Пациент от неожиданности резко дернулся.

— В каком ухе звенит?

— Ни в каком...

— А сейчас? — и стукнул уже сильнее по правому. Пациент дернулся на этот раз сильнее и, не разгибаясь, недоуменно оглянулся на “доктора”... Не знаю, что бы ответил на этот раз покоритель пятого океана, летчик-истребитель, перехватчик, и чем бы это все закончилось, если бы в тот момент не зашел в свой кабинет его хозяин — майор медицинской службы, который, увидев безобразие, творящееся в его кабинете и дискредитирующее высокое звание авиационного врача и офицера, выгнал сначала всех из кабинета, а потом подал рапорт по команде начмеду, в результате чего весь экипаж транспортного средства был вынужден убыть в очередной отпуск в пору, когда мерзнут глухари.

* * *

Нам дали самолеты. Это был праздник!

Только вот выглядело это вроде как-то не особо празднично: просто в один из ненастных ветренных дней объявили построение в летной форме на аэродроме. Мы уже привыкли более-менее к полковому распорядку, но тут пришлось подниматься раньше на целый час. Естественно, для меня это было трагедией: спал тогда я как убитый, и после того, как проспал построение, ребята стали меня будить. Только будить меня просто так, как всех нормальных людей было бесполезно. Мы с ребятами договорились, что меня будут стягивать с кровати, ставить на ноги и бросать. В момент падения я просыпался уже наверняка. На этот раз Игорю поднимать меня не пришлось. Я поднялся сам (!) и раньше всех! Я до сих пор не могу сказать, спал ли я вообще в ту ночь: у меня будет МОЙ самолет! Я, как и все гномы, был взбуждобен, настроение, несмотря на погоду, было праздничным. Прямо из столовой мы на стартовом автобу-

се поехали на аэродром. Аэродром был прекрасен: широкие бетонные рулежки без единого бугорка, шикарная и, казалось, бескрайняя полоса, на которую не то что парой — звеном можно было садиться!

И самолеты.

Много самолетов!

Самолетов разных типов — от неуклюжих транспортных, зеленых и воняющих бензином, до самых современных, застывших, будто перед прыжком, стремительно откинувших далеко назад скошенные крылья серебристых красавцев-истребителей. Это были реактивные истребители, самое последнее достижение науки и техники, гордость и радость Родины! Они стройно и строго стояли каждый точно на своем месте, на своей стоянке. И один из них будет мой! Какой же? Но наш автобус почему-то проехал мимо. Автобус остановился у большого ангара с громадными красными буквами. Что там было написано, сразу разобрать было трудно, и только на порядочном расстоянии буквы вдруг складывались сразу в четкую надпись “НЕ КУРИТЬ!”. Возле ангара толпился народ в аэродромной форме. Мы вышли, и тут же по громкой связи прогремело: “Построение в ангаре!” Народ повалил в ангар, нас повели туда же. В ангаре стоял полумрак, но зато не было ветра, было даже как-то уютно. Последовала команда “Становись!” и все привычно разбежались по экипажам: командир, за ним — техник, за техником механик. Мы стояли перед строем. За спинами у нас стоял командир, замполит и начальник штаба. Первым толкнул речь замполит: “Товарищи солдаты, сержанты и офицеры! Сегодня у нас торжественный момент: мы вручаем нашу самую передовую технику в руки молодого пополнения летного состава. Прибывший летный состав прошел полный курс обучения, овладел техникой пилотирования и боевого применения в объеме летного училища и способен выполнять боевую задачу в простых метеоусловиях. В то время, когда мировой империализм...” — и пошло-поехало. Минут через пять командир предоставил слово начальнику штаба. Начальник штаба стал читать, что с сего числа нам придаются самолеты с экипажами в составе... Слушал я невнимательно, потому что рассматривал стоящие напротив экипажи: какой же мой? Может этот? Нет, наверное, этот... Лица техников и механиков были то ли загорелые, то ли, может быть, обветренные в ежедневной работе на морозе в чистом поле, продуваемом всеми ветрами...

Техмоща... Засаленные куртки и ватные брюки, валенки, заскорузлые, в постоянных ссадинах, порезах, с вьевшимся на всю жизнь маслом руки... Я видел, как на спор за бутылку водки техник ставил винт без сложной разборки в абсолютно недоступную для простого смертного часть конструкции: он плюнул на палец и ткнул им в головку винта. Винт намертво прихватило на морозе к пальцу. Тогда технарь засунул руку в лючок, на ощупь

поставил винт в резьбовое отверстие, пару раз крутанулся слева направо, чтобы винт сделал вместе с пальцем руки пару оборотов и стал на резьбу, а потом дернул на себя руку. Кровь брызнула из пальца: на винте остался кусочек кожи, пристывший на морозе, но винт таки был поставлен, мужик доказал свою смекалку, и наградой ему было восхищение техмощи и распитая вечером в столовке бутылка...

Вдруг слышу свою фамилию. За ней — фамилию техника и механика. Оба откликаются громким “Я!”, и я с удивлением вдруг обнаруживаю свой экипаж совсем не тот и не там, где ожидал. Ору “Есть!” и, как на параде, печатаю шаг к МОЕМУ экипажу. Чувствую на себе тяжесть любопытных глаз, потому топаю, глядя под ноги на бетонку. Разобрались по экипажам. Получили ценные указания, повернулись направо и двинулись на свои самолетные стоянки. Да, попал... Подмосковье. Парадная дивизия. А мои однокашники поехали на границу, где романтика, где Настоящая, боевая работа! Невезуха...

Технику моему было 37 лет. Это был крупный старлей с грустными глазами. Обращался он ко мне не иначе как “Командир!”, при посторонних или рапорте — “товарищ командир”.

Механику моего самолета было 26 лет. Это был очень подвижным и неуравновешенный солдат татарин, на последнем году службы. Много горького хватил он за свои 4 года солдатской службы, в разных руках побывал, и обозлился в край на жизнь. От него можно было ожидать любой выходки. За шесть оставшихся до демобилизации месяцев он таки много мне нервов помотал. Много было после него у меня механиков, многие фамилии я позабывал, но фамилию Нигматтулин я запомнил на всю жизнь. Это был мой первый солдат, мой первый подчиненный, научивший меня понимать душу солдата — угнетенного и почти бесправного, порой обозленного на весь мир и беззащитного человека, связанного по рукам и ногам клятвами, обещаниями, задуренного до предела пропагандой, обманутого собственной любовью... Моя жизнь была в его руках: стоило ему обронить в кабине плоскогубцы, которые тут же закатываются под сиденье в желоб под качалку управления рулем высоты и в полете клянут управление... Я пытался понять этого солдата, проникнуть в застегнутую на все пуговицы душу, помочь ему, удержать от самоволок, ходатайствуя перед комэском о снятии запрета на его увольнительные, потому что он мне обещал, что слово сдержит и на этот раз не опоздает, и пить не будет, что я за него ручаюсь... Потом из-за этого солдата я должен был отсидеть двое суток на гарнизонной гауптвахте, и обиделся на этого парня крепко, и тайком от всех на стоянке, погнавшись за ним вокруг самолета, таки догнал и от всей души врезал ему правым хуком за нечестность, обман... И к этому же солдату (нет, не солдату, а уже младшему сержанту запаса!) я поехал через полгода после его увольнения на свадьбу в татарское село. Боже мой, какие мне почести там пришлось принять от всего селения: драчун и хулиган, трети-

ровавший полдеревни, вернулся домой большим начальником, командиром с красивыми погонами и орденами и все это благодаря мне!

Мне было 20.

Экипаж...

Начинаем вращать в летную работу.

Сегодня предварительная.

Сразу после завтрака — в класс эскадры.

После двухмесячного перерыва в полетах (отпуск, назначение в часть, обустройство, ВЛК) начинаем готовиться к полетам пока что на спарках.

Спарка — это тот же МиГ, только двухместный, с двойным управлением: за спиной у тебя сидит инструктор (тот же твой комэска или командир звена), который не даст тебе отмотать что-нибудь сногшибательное.



* * *

Закончена зачетная сессия.

Сдали район полетов. Это значит — на память начертить карту района полетов в радиусе 250 км с характерными ориентирами, пилотажами и запретными зонами, полигонами и прочее, куда тебе не положено соваться в той или иной ситуации.

Знание района полетов — это не блажь начальника. Для пилота, сидящего в кабине самолета в единственном числе, несущегося на скорости под тысячу в любом направлении и имеющего запас горючего на 40 минут — блуждажка может закончиться падением без горючего в каком-нибудь лесочке или, в лучшем случае, — в чистом поле, что на посадочной скорости около 200 км/час равносильно гибели. Потому нас гоняют заход за заходом, пока та карта во сне не приснится. Здесь оценку ставит уже сама жизнь...

Сдали район, сдали инструкции аэродрома, схемы заходов, коридоры, зоны, запасные аэродромы с их инструкциями, климатические особенности района полетов, НПП (наставление по производству полетов), Основные правила полетов, Воздушный кодекс, матчасть самолета...

Короче — зачеты, зачеты, зачеты...

Зачетная сессия.

Тройка — недопустима.

От этих зачетов одуреть можно. Каждый зачет фиксируется в летную книжку, заверяется гербовой печатью. Это на случай, ежели что. Тогда нагрянет комиссия, все опечатают и начнут трясти всех, искать причину летного происшествия и виновного... Результаты расследования — на доклад главному, главному — в шифровку, шифровку — во все части авиации. Как

говорится — для предотвращения... Мало того: главнокомандующий должен докладывать министру обороны, а тот — отчитываться перед правительством... Часто при этом и папахи летят. В общем — лучше без летных происшествий, тем более — без катастроф. Помню, как один комэск мне выдал: “Тебе что, ты грохнешься — и все. А меня знаешь, как таскать будут?..”

После предварительной — на аэродром.



*На построении 2-я АЭ.
Восьмой справа — автор.
Ржев, 1956 г.*

Тренажи, тренажи... О тренажах стоит поговорить особо. Дело в том, что, в отличие от тяжелых самолетов, истребитель, имея высокие динамические качества за счет меньшего веса, не имеет возможности возить большого экипажа. Если на тяжелых самолетах экипаж может состоять из шести человек, то на истребителе — всего один пилот. Он же — и штурман, и радист, и бортинженер, и оператор и стрелок — короче сам дежурный, и дневальный и товарищ старшина. В то же время, в отличие от тяжелых

самолетов, на истребителе много оборудования автоматизации управления не поставишь. Ставили, конечно, на тяжелых истребителях, где экипаж составлял 2 человека — летчик и летчик-оператор наведения, но к этим самолетам мы уже относились как к неполноценным по возможностям маневренного воздушного боя: там и ограничения по перегрузке, и маневренность неважная, и скорость поменьше... Тем не менее, истребитель — это полноценный самолет, способный падать не хуже, а, пожалуй, — и получше тяжелых самолетов, причем времени на размышления в его кабине значительно меньше. Итак — объем работы больше, времени — меньше. Причем экипаж тяжелого самолета работает практически в нормальных условиях: горизонтальный полет, почти без перегрузок. Как правило, — вверх — небо, вниз — земля. Значит, требования к экипажу (в данном случае — к распроединственному пилоту) — намного выше. И не зря те, кто не тянул на истребителе, шли на бомберы: там у них все получалось. Вполне естественно, что к пилоту истребителя предъявлялись не только высочайшие требования относительно здоровья (способность переносить перегрузки, реакция, самообладание), но и способность четко соображать в экстремальных ситуациях. Например, когда самолет в непонятном положении, скорость предельная, перегрузка такая, что в глазах темно, а противник на хвосте: вот-вот

всадит тебе свой боекомплект из всех огневых точек. Поэтому, кроме всего, от пилота требуется идеальное знание матчасти, умение ее чувствовать, как говорится в авиации, задницей, работать с матчастью автоматически, не раздумывая. Выбатывали такую способность тренажи. Тренажам предшествовали долгие и нудные занятия по матчасти, аэродинамике, связи, навигации, технике пилотирования, боевому применению, различным тренажам на аппаратуре и тренажерах... Верхом совершенствования были уже тренажи в слепую, с завязанными в буквальном смысле глазами. Инструктор стоит на стремянке, ты в полной амуниции, с парашютом и застегнутой привязной системой сидишь в кабине, на глазах повязка. Инструктор дает вводные типа “после отрыва загорелась лампа пожара, ваши действия”. Ты говоришь и одновременно действуешь: включаешь то-то, выключаешь то-то, проверяешь то-то, отсекаешь то-то, нажимаешь, докладываешь, ставишь, отбрасываешь, снимаешь с предохранителя, давишь... В общем — целый цикл и все это за секунду-две. Ошибки быть не может. Иначе — убьешься. Поначалу я на тренажи шел как на каторгу. Ошибка на ошибке. Потом стало получше. Потом — еще лучше. В конечном итоге я сдавал нормативы без проблем, укладывался даже быстрее, чем положено. Я привык к тренажам, и потом постоянно проводил их сам с собой практически перед каждым полетом, проигрывая ту или иную ситуацию вслепую, поддерживая автоматизм на любом этапе полета. Кстати — эти тренажи не раз меня потом выручали в критической ситуации.

Интересен так называемый “розыгрыш полета”: своеобразный тренаж, когда взрослые мужики, словно дети, ходят друг за другом, в руках у них самолетик, мужики эти самолетик несут перед собой, кренят, меняют угол тангажа, присаживаются и чуть ли не ползают на карачках друг под другом и говорят, говорят, говорят... И все это на полном серьезе. Лица их сосредоточены, фигуры напряжены и стремительны, голос резок, взгляд отсутствующий. Со стороны кажется, что они — пациенты психдиспансера. На самом же деле — это школа. На розыгрыше полета забываешь, что ты на земле, ты настолько вращаешься в полет, что по окончании розыгрыша вдруг даже удивляешься тому, что тебя окружает: и как это я попал сюда? А секрет прост. Моделька самолета у тебя в руках. Ты идешь и смотришь на модель. Под моделью проплывает земля. Возле тебя (твоей модели) тоже самолеты, они что-то делают, говорят (радиообмен), перемещаются относительно тебя, а ты относительно них и все вместе вы выполняете определенную задачу...



Короче — все в точности так же, как и в воздухе. Потому ты настолько врастаешь в обстановку, что забываешь, что ты на земле. Кстати, врачи замеряли пульс и давление (какой-то московский ученый дохтур вроде делал диссертацию — навезли радиоаппаратуры, повесили на пилотов датчиков), так на розыгрыше давление и пульс у пилотов подпрыгивали почти до полетных величин. Пилот — взрослый ребенок. И великий мечтатель. Без этого он не сможет разыграть ситуацию. Без этого он не сможет летать.

Странное существо — человек...

* * *

Полеты. Полеты — это здорово.

Полеты на истребителе — это уже поэзия.

Это — высшее наслаждение, какое только может быть в жизни.

Каждый полет — это счастье, это музыка, это любовь, это песня. Вполне естественно, что за счастье надо платить.

За высшее счастье надо платить высшей ценой.

Высшая цена — это жизнь.

И если ты настолько увлекаешься, что забываешь об оплате — ты платишь. Платишь жизнью.

Смысл действий пилота в полете — это не довести дело до расплаты, вовремя одуматься, очухаться от увлечения, уйти от расплаты на сей раз. Потом опять где-то подойдет тот самый этап расплаты, самолет потребует с тебя должок, но это будет потом. А пока — лети. И не увлекайся.

Полет — это тяжелый труд.

Это труд настолько великий, что не каждый его долго выносит. Как правило, истребитель долго не летает: 30 — 35 лет и все. Организм изношен. Это как у наркомана: жизнь на форсажном режиме. Ловишь кайф и сгораешь. Больше кайфа — быстрее сгораешь. И выходишь потом измочаленный и высосанный сначала на наземную работу, где высок спрос на списанных пилотов с их богатейшим, стоящим бешенных денег опытом, а потом — на пенсию. Благо на летной работе год службы засчитывается за два. К 45 годам, когда можно увольняться из армии, твоя выслуга становится такой, буд-то ты пошел служить еще до рождения.

Так было.

Теперь уже этого нет.

Теперь пилот, отдавший всего себя целиком с потрохами Родине-матери, служивший не там где он хочет, а там где нужно стране — хоть в тундре, хоть в сахалинской глуши, где даже волки не водятся, хоть на курильском краю света — он приравнивается (пока что) к паркетному офицеру или служащему, просидевшему всю жизнь за письменным столом с распроединственной ведомостью и телефоном.

И кому какая разница, что за этим последует?..

Ну, а пока что полеты. Полеты в три смены.

Понедельник — день тяжелый. Вторник — первая, среда — вторая, четверг — третья смена. Матчасти много, летать надо всем, работа аэродрома расписана буквально по минутам. Что такое первая смена? Обычно первая смена — для молодежи: ветра и болтанки нет, как говорится — миллион на миллион (т. е. нижний край облачности и видимость), пацанва выпалась, еще не успела никуда забуриться, башка еще работает... Распорядок прост: Подъем в 4.00. Завтрак — 4.30. Сбор, получение оружия — 04.45. Отъезд на старт — 05.00. Буксировка самолетов на старт — 05.10–05.40. Предполетная подготовка — 05.45. Начало полетов — 06.00. Стартовый завтрак — 08.00. Конец полетов — 12.00. Разбор полетов — 12.10. Отъезд — 12.40. Сдача оружия — 12.50. Обед — 13.00. Послеобеденный отдых — 13.30–15.00. Предварительная подготовка на следующий летный день — 15.00–18.30. Ужин — 19.00. Отбой — 22.00.

Это у летного состава.

Техмоща с темна до темна загорает на аэродроме. Как правило, в плановой таблице для молодого — три полета. Это когда он немножко оперит-ся. Что такое плановая таблица? Вы когда-нибудь видели сетевой график? Это что-то похожее: большой бланк формата А3 (иногда к нему подклеивается даже еще один) разграфлен по горизонтали на пилотов (каждому своя строка) и по вертикали — на часы (обычно — шесть часов). Далее в строке пилота стоит значок упражнения, имеющий длину по времени от взлета до посадки. Там же указан номер самолета, который запланирован для этого полета (как правило, полеты на боевом выполняет пилот только на своем собственном самолете). Упражнения выполняются только в той последовательности, какую диктует методика. Перескоки категорически запрещены, ибо сложность задачи нарастает постепенно. Назад — можно, вперед — нельзя. Обычно летная смена для молодого начинается с провозки на спарке (двухместный учебно-боевой с инструктором сзади) — это для контроля состояния пилота на сей день: как работает с оборудованием, как держится в воздухе, не потерял ли землю — т. е. не разложит ли свой самолет в самостоятельном полете. Заодно выполняется следующее по курсу боевой подготовки (КБП) учебное упражнение, без которого дальше не продвинешься. Перед полетами проходишь врача, который прямо на старте меряет твоё давление и вообще проверяет, хорошо ли ты отдохнул перед полетами и пр. Только врач — это не гарантия того, что ты не “потерял землю”, т. е. сможешь визуально, когда самолет несется к земле на скорости 300 км/час определить высоту начала выравнивания (7 метров) и закончить это выравнивание не выше чем 50 — 30 сантиметров от бетона. Вытащишь раньше — самолет упадет на крыло, убьешься. Вытащишь позже — считай, что сразу

уже на том свете, потому как просто врежешься в землю. Я видел, как самолет чиркал по полосе. Точно как будто чиркнул головкой спички по терке спичечной коробки: чирк — и столб пламени охватывает сначала нос самолета, потом этот огненный ком несется со страшной скоростью по бетону и, в конце концов, взрывается!

Красота!

Если бы не было так страшно больно...

Как-нибудь я расскажу об этой красоте.

Ну, а пока что — в полет!

* * *

Старт.

Старт выбирается в зависимости от направления ветра. Полоса ориентирована в направлении, совпадающем с преобладающим в розе ветров для данной местности. Как правило — это запад-восток (по вращению Земли). Бывают исключения, но они обычно обусловлены местными условиями, например грядой сопки с севера на юг вдоль аэродрома, которые любой западный ветер у земли делают северо-южным или же просто не позволяют взлет на сопки, ибо самолет не успеет набрать высоту до встречи с ними, или близостью госграницы или... В общем, факторов много. На старте уже стоят в ожидании отбуксированные со стоянок самолеты, там же стоят готовые топливозаправщики, кислородки, воздух, маслозаправщик, техсостав хлопочет у самолетов. Дирижирует всем по громкой связи инженер полка. У него и у каждого экипажа есть выписка из плановой таблицы полетов. Вылет должен быть точно минута в минуту согласно плановой таблице, посадка тоже. Старт работает, как точно отлаженный часовой механизм. На первый взгляд все движется хаотично, на самом же деле в каждом движении есть строго обусловленный плановой таблицей порядок.

Первый полет — контрольно-вывозной. Сегодня у меня проверяющий — зам. командира дивизии. С ним мне еще летать не приходилось. Ходит слава, что с ним летать — что с тигром спать: приятного мало, страху — много. Проверяющий сидит в задней кабине. Он зол: это у него сегодня уже второй полет, мой предшественник, видно, дал ему прикурить. Тяжелый взгляд пронизывает насквозь. Да, хорошее начало. Залезаю по стремянке и докладываю: "Товарищ полковник, лейтенант Механиков к полету готов!". В ответ молчание. Стою. "Ну, чего торчишь тут? Или у меня зад железный? Залезай!" Я прыгнул в кабину, застегнул парашют, привязную систему, подключил фишку шлемофона, включил СПУ (самолетное переговорное устройство) и доложил: "Готов!". В ответ — молчание. Запрашиваю по радио запуск. Запускаю двигатель. Закрываю и герметизирую фонарь. Техник убирает из-под колес колесики и сигнализирует выруливание. Запрашиваю "544-й вырулить?" —

“Выруливайте”, — отвечает старт. Голос командира полка. Любят его все, любят когда руководит полетами. Как-то все идет размеренно, спокойно, с юморком, и предпосылок к летным происшествиям почти не случается...

Впереди рулит на боевом Тофик Налбандян. Хороший парнишка. Бабник. А какие анекдоты про армянское радио травит. И где только он их берет? Вот только один недостаток: как только запускает двигатель и герметизирует кабину — тут же забывает свой позывной. И придумал же кто-то умный менять эти позывные чуть ли не каждую неделю! Вообще-то, это не проблема — запишешь стеклографом его на наколенном планшете — всех-то и делов. Только вот Тофик как-то умудрялся обязательно сделать так, чтобы в самый неподходящий момент забыть этот чертов позывной. Все уже привыкли к этому: летал парень нормально, ну, а что позывной — да в этом ли все дело? Тофик уже на полосе. Я стою перед полосой, жду когда он взлетит. Хотя нет, там на 4-м развороте еще кто-то уже планирует на посадку. Значит, взлетит Тофик, сядет тот, а потом уже мне на полосу. Прибираю обороты. Тофик стоит. Чего он стоит? Сзади ведь самолет на посадку идет, остаются считанные секунды. Тофик увидел в перископ планирующий самолет и начинает:

— А-а-а... А-а-а”...

— Ну, что ты акаешь? — не выдерживает руководитель полетов

— А-а-а... А кто я такой? — вдруг выдает Тофик.

— Х...! — орет командир полка — Взлетай!!!

Тофик как будто этого только и ждал: на срезе сопла двигателя появляется треугольник полосатого пламени форсажа, и самолет пулей устремляется в голубое небо. Буквально тут же на его место усаживается тот, который уже собирался уходить на второй круг. Ну и нервы у командира полка! Запрашиваю добро на полосу. Получаю. Запрашиваю взлет. Добро. Зажимаю тормоза, вывожу двигатель на взлетный режим, отпускаю тормоза. Меня вдавливают в спинку сиденья, на скорости 160 км/час поднимаю носовое колесо. Плиты аэродрома превращаются в линию, уже не видно поперечин, с боков все сливается во что-то расплывчатое, четко видно только в лобовое стекло. Самолет прыгает в небо. Вернее, не прыгает. Это мне так поначалу казалось, когда пересел на реактивный истребитель. Теперь я вижу этот прыжок по-другому. Я научился видеть быстрые процессы. Земля как-то сразу уходит вниз. Вот уже не видны травинки. Плиты аэродрома вдруг начинают как-то сжиматься и превращаются в белую полосу, которая быстро отъезжает назад. Впереди — голубое небо. Уже не прижимает к спинке сиденья. Тело становится легким, невесомым. Душу наполняет радость. Радость свободы, радость полета. Все становится мелким и уходит назад, к темной и тяжелой Земле с ее трудностями, заботами, проблемами, неудачами... Хочется петь. Когда я взлетал на боевом самолете — я почти всегда пел. Орал благим матом! Сейчас — нельзя. Сзади — дядя, который тут же отстранит от полетов. Интересно, как пройдет

полет? Убираю шасси, щитки. Прибираю немного обороты. Беру курс в пилотажную зону. Ну я тебе сегодня покажу перегрузку, ты еще со мной полетишь! Высота 12000. Под нами изгиб реки с тремя деревушками. Центр зоны. Докладываю прибытие в зону, получаю разрешение на выполнение задания. Дядя сзади молчит. Ладно, молчи. Я тебя сегодня покатаю. Начинаю со стандарта: мелкий вираж влево, мелкий вираж вправо, глубокий вираж влево, глубокий вираж вправо. переворот, петля, полупетля...

Проверяющий молчит. Или он там уснул? Переворот, косая петля. На косой петле тяну так, что в глазах темнеет, самолет начинает подрагивать. Какое же нужно иметь здоровье и силу, чтобы не заорать, не вмешаться в управление! Это ведь Я тяну, я сам регулирую перегрузку, я сам заранее готовлю себя к ней. А он сидит за мешка. Он сам не таскает. Значит, для него эта перегрузка намного тяжелее, чем для меня. Да и возраст ведь. А нет, терпит и молчит. Станный человек.

В общем, закончил я задание, и домой. Не получилось у меня укатать этого бугая. При подходе к кругу после выпуска шасси на траверзе вдруг чувствую, что управление как будто заклинило. Ручка ходит тяжело, педали почти не двигаются. Отказ бустерной системы? Да нет, давление гидросмеси в системе нормальное. Да и причем ноги, если в системе управления рулем поворота нет бустера? Странно. Пытаюсь создать крен — ручка возвращается в исходное положение. Даю обороты — РУД возвращается сам на место. Вдруг слышу хриплое: “Ну, так что, ты садиться сегодня собираешься?” До третьего разворота еще рановато. Самолет вдруг самостоятельно начинает третий разворот. В наушниках слышен довольный голос проверяющего: “Хорошо! Молодец! Вот так! Давай щитки 20”. Если бы можно было из задней кабины выпустить те чертовы щитки — я бы вообще больше к управлению не притронулся! Я что, мальчик, чтобы мне не доверять управление?! А в наушниках все тот же довольный голос: “Вот, четвертый разворот подошел. Давай, давай... Правильно... Молодец...” Самолет самостоятельно выполняет четвертый разворот. Я от злости бросил ручку, снял ноги с педалей и смотрю, как рычаги управления самостоятельно двигаются по кабине. Единственное, что я еще сделал — это выпустил посадочные щитки. Остальное было проделано под благодушное бормотание с постоянными похвалами самого себя проверяющим. Посадка была нормальной, с небольшим перелетиком метров в 30 — все это укладывается в отличную оценку. Так же точно самолет без моей помощи зарулил, я только выключил двигатель. В бешенстве я выскочил из кабины на стремянку. Проверяющий тоже отстегнул ремни и парашют и грузно вылез из кабины. Это был бугай ростом под 180 — такие в то время на реактивных не уживались — и весом под сотню килограмм. И как только он умещался в кабину? Он был настолько вспотевшим, что шлемофон и кожаная куртка промокли насквозь. Я вспомнил, как я его таскал, и

мне стало его жалко. “Товарищ полковник, разрешите получить замечания!” Он посмотрел на меня уже добрыми глазами и сказал: “Летать будешь”. Потом повернулся и ушел. Я ожидал разгона, я думал, что он у меня отобрал управление, потому что я не умею летать, а он поставил мне за полет пять баллов!.. И только потом я узнал, что вновь прибывший к нам заместитель — боевой летчик, Герой Советского Союза, который прошел всю войну, бежал из плена, в общем, как говорится — пилот от бога, у которого был только один недостаток: он не мог, просто физически не мог заставить себя доверить кому-либо другому посадку.

Потом мы с ним не раз летали на боевых. Летать с ним было одно удовольствие. Но только не на спарке. Вот ведь как бывает...

Полеты. Полеты на боевом.

Полеты в зону, полеты на высоту, полеты на разгон, полеты на динамический потолок, отстрел на потолке, групповые полеты, полеты на полигон, стрельбы по воздушной мишени, полеты на перехват, аэродромный маневр, полеты в СМУ, полеты ночью...

Полеты, полеты, полеты. Каждый из полетов уникален, неповторим, каким бы он простым ни был. Каж-

дый из полетов — это музыка, это высшее наслаждение, это — полет. И пусть ты сгораешь на чистом кислороде, пусть перегрузка делает кровь ртутью, пусть мозг задыхается без крови до черноты в глазах, пусть не хватает силы, чтобы просто приподнять руку хотя бы на пару сантиметров с газа — ты в полете! В левой руке у тебя — почти полтора десятка тысяч лошадей, в правой чуткий, послушный, мгновенно выполняющий каждое мельчайшее твое желание, обожающий и потому сторожащий тебя в каждое мгновение коварный, норовистый, кровожадный и самый нежный зверь: достаточно движения твоего мизинца, чтобы он с радостью кинул свои шесть тонн к черту в зубы, даже не спрашивая, зачем.

Полеты, полеты, полеты...

Наконец-то установились погожие деньки. Погожие дни — это праздник для молодого пилота. Ну, нельзя нам летать в СМУ — сложных метеопри условиях, т. е. вне видимости земли. Для этого нужен опыт полетов, а опыт этот вырабатывается опять же полетами по специальной программе, разработкой которой занимаются целые институты и всяческие центры; они сна-



На полеты. 1955 г.

чала теоретически, с учетом всех достижений науки и техники во многих отраслях, вплоть до психологии и медицины разрабатывают, а потом на практике проверяют свой КБП — Курс Боевой Подготовки, в котором расписано буквально каждое упражнение, порядок его выполнения и количество полетов по нему, необходимое для выработки у летчика определенного навыка в том или ином виде полетов. Только успешно выполнив данное упражнение и получив хорошую оценку при контроле, можно переходить на следующее. Перескок недопустим, ибо он может повлечь за собой трагические последствия. Таким образом, мы были подготовлены к полетам в ПМУ — простых метеоусловиях. Была зима, а зимой нечасто в Подмоскowie бывают погожие деньки, большей частью стоит низкая облачность, другими словами — нам летать нельзя. При такой ситуации молодой летчик может просто потерять навыки в технике пилотирования и его уже самостоятельно в воздух выпускать нельзя — убьется. Даже на автомобиле опасно выезжать после длительного перерыва в вождении, у летчика же эти перерывы очень коротки: неделю — другую не полетал — и уже требуется вывозной полет на спарке, т.е. полет с инструктором. Мы после окончания училища не летали уже около трех месяцев и начинать нам нужно было издалека — нужно было пройти целую серию полетов с инструктором прежде чем летать самостоятельно. Мешал нам летать еще один немаловажный фактор: в то время реактивная авиация в частях только осваивалась. Летный состав относился к ней еще настороженно, ибо техника была несовершенная, полеты на больших скоростях были изучены мало, и авиаторов буквально преследовали такие явления как флаттер (самопроизвольная тряска крыла на скорости, в результате чего крыло просто отваливалось в воздухе), бафтинг (приблизительно то же, только с хвостовым оперением), штопор самолета — это когда самолет становится практически неуправляемым, и вывести его из такого состояния летчик не знает, как, и прочие малоприятные и малоизученные явления, над изучением которых работали ученые, конструкторы и летчики всего мира. Вполне естественно, что заставить летчика летать на такой капризной технике в сложных метеоусловиях было непросто. Сам по себе полет в СМУ уже представляет собой сложность: ни неба ни земли не видно, аппаратура слепого полета полной уверенности в благополучном исходе полета не дает (в то время навигационное оборудование еще недалеко ушло от фронтовой авиации последних лет войны, транзисторов еще не было, техника была ламповой, тяжелой и для истребительной авиации неприемлемой в первую очередь из-за веса). В те годы дружба с партнерами по антигитлеровской коалиции закончилась, шла гонка вооружений на пороге холодной войны, разведчики НАТО частенько использовали неспособность нашей истребительной авиации выполнять боевую задачу в СМУ. Заставить летчиков осваивать принципиально новую матчасть в сложных метеоусловиях можно было толь-

ко одним способом — заинтересовать их материально, что и было сделано: правительством была установлена оплата времени полетов в облаках, за облаками и при горизонтальной видимости менее двух километров в размере двух рублей в минуту. Это, в общем-то, давало существенную прибавку к окладу — до половины оклада и более. Самое главное, что эти деньги были для жены абсолютно не подотчетны, ибо если оклад она могла знать даже по тому, сколько ежемесячно муж приносил домой в получку, то сколько он получил за налет в СМУ она никогда узнать не могла — цифра постоянно менялась и никто кроме мужа и финансиста не мог знать сколько пилот налетал “сложняка”. Конечно, летать в СМУ могли только опытные пилоты, “старики”, как мы их называли, они же и были при власти, они же и принимали решение на производство полетов по простому или сложному вариантам плановой таблицы. Конечно, есть критерии ПМУ и СМУ — нижний край и толщина облачности, горизонтальная видимость, направление и сила ветра, но эти цифры давал синоптик, а решение на полеты принимал командир, у которого этот синоптик находится в подчинении. Иногда дело доходило до казусов: на небе светит солнце, а полеты проводятся в СМУ — слишком расплывчатыми были эти критерии в первые годы после их введения, слишком легко было их толковать в ту или иную сторону.

В смысле летать ниже минимума, конечно, нельзя — опасно, убиться можно, а вот где заканчиваются эти сложные условия — тут можно было и подрастнуть и это уже зависело от совести и принципиальности командира.

Было даже у нас в ходу такое понятие как “генеральский сложняк” — это когда малолетающему не потому, что не желает, а просто потому, что некогда уделить времени на себя, и потому уже не имеющему навыков для полетов в настоящих сложных условиях большому начальнику надо “поддерживать штаны”, т.е. дать возможность выполнить полет в СМУ по соответствующему упражнению, чтобы не создался перерыв в технике пилотирования в соответствующих условиях, после чего он уже теряет право летать в сложных метеоусловиях. И выпустить в полет его уже просто никто не имеет права, за этим уже наступают юридические последствия для выпускающего. Так вот иногда и подлетывали “бугры” при облачности восемь баллов (десять баллов — это закрыто все небо) и толщиной облачного слоя в каких-то 300–500 метров при отличной видимости на земле. конечно, все, в том числе и сам начальник, понимали, что для полетов в настоящем “сложняке” ему надо будет полетать сначала с инструктором, но все-таки “генеральский сложняк” иногда применялся. Как бы то ни было, а у нас, молодых в то время была в ходу такая песенка: “Дни и ночи старики летали, с молодых зачеты принимали”. На самом деле мы выезжали со всеми на аэродром, ходили в стартовый наряд и маялись без полетов. За первые три месяца мы едва только были введены в строй после отпуска и поступления в часть, в то

время, как на других аэродромах наши сверстники уже летали по третьему классу, а некоторые уже и прилетали к нам со значком летчика третьего класса. Нам такое положение не нравилось и мы возмущались, но возмущались только в своем кругу молодых: попробуй, скажи командиру полка, что он неправильно принимает решение на производство полетов! Жалобы были в те времена не в моде. Максимум куда доходили наши жалобы — это до командира эскадрильи, который пенял на погоду, заверял нас, что мы еще налетаемся и на этом все заканчивалось. Таким образом, за первый год мы едва ли успели сдать на третий класс, хотя уже прошли немалую часть вывозной программы днем в сложных метеоусловиях и даже приступили к вывозным полетам ночью в простых.



Третий класс.

Экзамен на звание летчика третьего класса в то время был не прост. Мало было получить опыт полетов в простых метеоусловиях (ПМУ) в составе пары, звена и эскадрильи, мало было отстреляться на полигоне, в воздухе по мишени и на потолке самолета — нужно было выполнить маневр с посадкой на чужом аэродроме всем полком, для чего нужно было отвлечь все эскадрильи полка, летавшие по более усложненной программе от своих задач и переключить их на подготовку к аэродромному маневру в угоду нашей молодой эскадре. Мало того — нужно было отвлечь еще и чужой полк, потому, что по тогдашним условиям нужно было пройти целую войну: полк наводится на полк,

идет воздушный бой двух полков где-то у черта на куличках и потом противник садится на нашем, а мы — на их аэродроме. Короче говоря, целое воздушное сражение, в котором наломать дров можно было очень просто. Все время, что-то этому мешало: то некому нести боевое дежурство, то отпуск какой-либо эскадрильи, то подготовка к параду, то погода... И вот, наконец, это время пришло. Установилась отличная погода, все были на местах, парадная эпопея закончилась, — пора было браться и за молодых. Как всегда, такое крупное мероприятие начиналось с тревоги. О том, что она будет, мы догадались еще накануне по прибытии представителей из Главного штаба, так, что тревога нас не застала врасплох. Собрались быстро и четко, вовремя выехали на аэродром. Короткая постановка задачи, бегом по самолетам — и вот уже звено за звеном, эскадрилья за эскадрильей полк поднимается в воздух. Я себе поставил задачу одну: не потерять ведущего. что бы то ни было, как бы там ни было — мне надо сесть вместе со своим ведущим. Я до сих пор, побывав в разных передрягах и пройдя немалую школу, все-таки считаю своей великой заслугой то, что я тогда не только не заблудился, не

разбился и даже не разбил самолет, а умудрился не потерять своего ведущего, учитывая то, что летал я в паре с Валентином Покрышкиным — пилотом, который летает сам. Взлет парами, набор эшелона сбора, сбор эскадрильи — все прошло нормально, в строгом соответствии до секунды с разработкой. Мы гнались за первой эскадрилей, которая ожидала нас над аэродромом на петле — есть такая тактическая метода — сбор на петле. За нами гналась третья эскадрилья. Нашли мы первую. Пристроились. В воздухе стало тесновато. Вот пристроилась и третья. Высота 12000. В глазах рябит от самолетов — тридцать шесть самолетов — словно растревоженный рой ос. Только все это я видел каким-то краем глаза: все мое внимание — ведущему. Я присосался буквально к нему, вижу на его самолете каждую заклепку и уже ничто не может меня оторвать от него. Уж, что-что, а в строю я держаться умею. Идем в режиме полного радиомолчания — такое условие радиомаскировки. Лишь изредка слышны в наушниках короткие команды с КП — командного пункта дивизии, дающие курсы командиру полка: нас наводят на полк противника. Иногда мельком вижу кучу наших самолетов и становится не по себе — когда сойдутся два полка — будет уже не тридцать шесть, а семьдесят два самолета! И не просто будут лететь все рядышком, а вести маневренный воздушный бой: задача каждого — уничтожить противника, заснять его своим кинопулеметом, привезти его снимки, да не просто снимки, а снимки сбитого противника.

И вот свершилось!

Я не видел всей картины боя — все мое внимание было — на ведущего. Только вдруг по тому, как резко вдруг стали мои движения при попытке сохранить свое место в строю, я понял, что строй напрягся, стал маневрировать. Мы вдруг рассыпались по эскадрильям, высотомер полез вверх, потом вниз, заметался курс, радиомолчание закончилось, и эфир вдруг взорвался как-то сразу командами, ответами, докладами и квитанциями, как будто стремился навестать и высказать все, что было раньше зажато, не высказано. Дальнейшее трудно было понять: ведущий мотался внезапно и резко, даже не предупреждая, земля моталась за ведущим то вверх то вниз, горизонт наклонялся и переворачивался, какие-то самолеты — то ли свои, то ли чужие — мелькали то справа, то слева, то сверху, то проскакивали снизу буквально под самым носом, меня то вдавливало в сиденье, то вытягивало из него так, что я провисал в кабине на привязной системе — я видел только одно — голову ведущего. Голова крутилась во все стороны так, как будто она была на шарнирах. Несколько раз мне приходилось рвать ручку на себя или кидаться вниз так, что чуть не выскакивал из сиденья — это когда на меня откуда-то кто-то сваливался так, что столкновение казалось неминуемым. Гашетку управления оружием я перекинул еще раньше, готов стрелять был давно, только не до стрельбы было: творилось в воздухе такое, что было не до стрельбы. Все наши

разработки и планы полетели к черту. Я едва держался в строю: вот-вот при очередном умпомрачительном маневре с дикой перегрузкой вылечу из строя и потеряю ведущего! Совсем близко, на дальности буквально двухсот метров, промелькнул чей-то самолет с оранжевым носом — таких у нас не было. Я изо всей силы надавил гашетку: если бы были снаряды — наверняка располосовал бы его в пух и прах!..

Расплата не замедлила сказаться: за эту пару секунд, пока я его держал в прицеле ведущий мой оказался черт знает где! Я бросил противника и кинулся к своему ведущему. Я не знаю, что мне пришлось вытворять с самолетом в течение минуты—двух, — так я никогда еще безобразно с ним не обращался, — но мне таки удалось догнать ведущего и стать на свое место в строю. За эти минуту—две я взмок настолько, что почувствовал, как ручейки пота текут по спине. Не знаю, сколько еще продолжалось это сумасшествие, мне показалось, что длится оно вечность и никогда не закончится! Это был какой-то ад, в котором метались грешники!.. И вдруг все сразу успокоилось. Мы ушли куда-то вбок, вывалились с глубоким пикированием из этой свалки, резко потянули на себя и вышли в горизонт. Я осмотрелся. Ведущий был на месте, сзади за нами на удалении километров двух шла чья-то пара, какие-то самолеты по одному появлялись то слева, то справа... Компас показывал курс на восток. Перехват был тоже восточнее нашего аэродрома. Значит мы идем на Борки, там должен производить посадку наш полк. При подходе к аэродрому, километров за десять у меня замигала красная лампа аварийного остатка горючего. Значит, топлива — на пятнадцать минут. Вот чего мне стоило не потерять ведущего — значит, на форсажных режимах высвистел керосин. В сердцах давал на часах кнопку секундомера. Доложить или не докладывать? Наверное, не один я в таком положении. Скучновато стало: стрелка секундомера бежит так быстро! Можно так ведь и упасть. Ладно, потерплю пока, может, еще и успею сесть. На аэродром вышли точно. Роспуск. И вдруг перед носом выскакивает чей-то самолет. Не наш. Нужно быть внимательнее: в такой свалке и столкнуться немудрено — чужой аэродром, разные каналы связи. Мы на первом, а тот, наверное, на стартовом, немудрено, что я его не слышал. Как противно мигает лампа аварийного остатка топлива! Страшно мешает! В запасе у меня семь минут. Для захода потребуется пять. Резерв — две. Это хорошо, если датчик не врет. Впереди три самолета. Круг растянут, может и не хватить горючки. Дьявол побрал бы того, что выскочил — я его вперед пропустил. Вот он уже на траверзе, шасси выпускает. Я выпускать не спешу — все меньше топлива пойдет. Докладываю выпуск шасси, а сам тяну на четвертый разворот и выпускаю их только перед четвертым. Ну, родненький, вытяни, не заглохни раньше времени! Посадочные щитки выпускаю уже над ближним — за километр от полосы. Опасно, а падать неохота. И вот, наконец, полоса! Вытянул! Не упал! Я благодарно сжимаю ручку — как будто живой самолет послушно от-

зывается: ладно, мол, тебе тоже досталось. Горючего хватило даже на заруливание. Потом местный техник удивлялся тому, сколько ушло на заправку: баки действительно были абсолютно пусты.

После посадки стали собираться. Кто где. Кто прилетел со своим ведущим, кто пристроился к чужому, но все-таки нашему, многих вообще с нами не оказалось — куда все подевались — неизвестно. Такое же положение и у хозяев: часть вернулась на свой аэродром вместо того, чтобы произвести посадку на нашем. Диспетчера и командиры кинулись выяснять кто где, не упал ли кто, а мы тем временем воспользовались гостеприимством хозяев и на автобусе, еще разгоряченные этим дурацким маневром, этим сумасшедшим воздушным боем поехали в летную столовую. Обед оказался на славу, хозяева постарались. Только внимания ему было уделено мало — все были переполнены впечатлениями, все старались наперебой разобрать тот или иной момент, ситуацию, беспокоила и неизвестность о тех, кто оторвался от группы — как они, где, все ли там в порядке? Оказывается, с красной лампой аварийного остатка садился не я один, только никто не хотел докладывать о своей бесхозности. Главное, что у всех это прошло благополучно.

Пока мы обедали, стала ясной обстановка: половина наших села здесь, половина — дома. Та же картина и у хозяев. Все как говорится, живы-здоровы. Хозяева предлагали нам переночевать у них, обещали показать нам подготовленный ими концерт художественной самодеятельности, однако мы этим гостеприимством не воспользовались: наши машины заняли их стоянки, и в случае возвращения их самолетов они просто не смогли бы разместить свою матчасть, да и прогноз погоды на следующий день не обещал ничего хорошего. Короткая предполетная — и вот мы снова в воздухе, на сей раз идем прямо на свой аэродром. По дороге встретили возвращающихся от нас хозяев — они прошли ниже нас стройным порядком и ничто, казалось, не могло уже напомнить о том, что в воздухе встретились снова два противника.

Дома были дешифрованы пленки. Оказывается, я даже сбил противника. Правда, радость моя была омрачена разгоном за поздний вывод: я вел огонь до дистанции 70 метров, другими словами — чуть не столкнулся с противником, и в случае ведения реального огня наверняка был бы сам сбит обломками его самолета. Тем не менее, третий класс я таки получил.

По случаю сдачи нелегкого экзамена мы решаем ехать в Москву.

В принципе, до Москвы — 210 километров, четыре часа ходу, поезда идут один за одним. Другое дело — билеты взять на поезд — проблема. Все хотят ехать скорым, никто не желает на пассажирский, а в пятницу вечером у кассы хоть не появляйся. Проводники без билетов брать пассажиров еще не научились: они все ходили важные, в красивой форме с погонами,

поезда в те времена были не в пример нынешним — новенькие немецкие вагоны, поставленные по репарации... Короче говоря, весь Ржев на субботу и воскресенье уезжал в Москву, а рижане во Ржеве почему-то выходить не желали — им тоже хотелось в Москву, потому билетов в эти дни на поезд Рига — Москва взять практически было невозможно.

Наша блестящая золотом десятка пилотов вывалилась из скрипящего всеми суставами замызганного и обшарпанного городского автобуса на пыльную площадь у придавленного годами, неоднократно восстановленного после всяческих перенесенных им передряг и чем-то похожего на наш автобус знаменитого ржевского вокзала, знаменитого, собственно, не железной дорогой, а больше — своим так называемым рестораном, возле которого частенько происходили не просто драки, а целые сражения подпивших уркаганов, с вызовом усиленных нарядов милиции и с последующим повторным, а может и более возвращением того или иного авторитета в законе в места не столь отдаленные, то бишь, на дальнейшее продолжение своей прервавшейся на короткое время отсидки. Пассажиры дружно, невзирая на разницу в возрастах и рангах, по-русски, словно на стадионе, стометровкой ринулись к кассам. Финишировавший у кассового окошка первым естественно занимал первое место в длинной очереди и имел все шансы уехать в Москву скорым; тех же, коим здоровье не позволяло показать высокий спортивный результат, естественно, ожидал ночной пассажирский с посадкой в два часа ночи, нудными стоянками у каждого телеграфного столба и прибытием в Москву к шапошному разбору. Было ради чего побегать. На сей раз победила молодость: пока мы проталкивались чуть ли не по головам к выходу из автобуса, передние уже успели рвануть к кассе, и у окошка стоял уже счастливый, залитый потом от радости победы и переполняющих его чувств парнишка лет семнадцати, за ним уже пристраивались его товарищи — наверное, половина какого-нибудь 10"Б" класса какой-нибудь районной школы, где физкультура занимала место не менее важное, чем математика. Бежать было поздно, нам светил в лучшем случае пассажирский. А ведь так хотелось прибыть к двадцати трем в Москву, где нас ждали девочки из медицинского! Даже какой-то пехотный полковник со звездой Героя успел впереди нас. Похоже, что придется, не солоно хлебавши, на сегодня возвращаться на базу, сходить на танцульки да баиньки в общежитие. Досадно. До поезда два часа. Открылось окошко кассы. Кассирша не наша. Последняя надежда пропала. Значит — домой. Мы уже отошли от хвоста длинной очереди и ругали последними словами тот переполненный автобус и свое недомыслие: последний садящийся в автобус ведь становился первым на выходе. Он, конечно, рискует вообще не уехать, но зато если уедет — то становится первым. Не сообщали. И тут нашего Юрку осенило: "Спокойненько, ребятки, счас у вас будут билеты!". Он открыл свой чемоданчик, достал свою летную кожанку и, несмотря на довольно не низкую температуру одел ее поверх кителя. Затем

он обвел оценивающим взглядом длинную очередь с пехотным полковником в первых рядах и решительно направился к очереди: “Дважды Герои Советского Союза здесь есть?” — очередь почтительно расступалась. При малейшей задержке с очередным расступающимся, не очень желающим уступать свою очередь, Юрка уже резко выкрикивал своим авторитетным голосом: “Я спрашиваю вас: дважды Герои Советского Союза в этой очереди есть?!” — посторонился даже полковник, у которого на кителе над орденоскими колодками одиноко сверкала звезда Героя. Решительным шагом Юрка подходит к окошечку и небрежно бросает деньги кассирше: “Десять купе до Москвы!”. Та замороженно смотрит на Юрку и автоматически подает ему билеты. Юрка с апломбом выдает свое коронное: “Летчик сдачи не берет!” и торжественным шагом направляется к нам. Пора сматываться, а то ведь и побить могут, это Ржев все-таки. Мы с достоинством потихоньку начинаем ретироваться. И тут пехотный полковник не выдерживает такого унижения: “Позвольте, уважаемый, вы дважды Герой?..”

— Нет, — отвечает Юрка.

— Значит, Герой?

— Да нет же — отвечает Юрка.

— Так тогда почему... Почему... Как же вы взяли раньше меня?! — очередь ошарашено смотрит на Юрку. Мы пошли уже ускоренным шагом, почти побежали. Последнее, что мы разобрали “А, что нельзя спросить, что ли? Я просто поинтересовался есть ли тут дважды герои!”

Мы уже неслись во весь опор, хотя, в общем-то, и зря: никто за нами не гнался, никто не хотел потерять очереди. Все стояли на месте и орал, что есть сил на убежавшего с перехваченными у них билетами Юрку... Садились мы с тыльной стороны вагонов, сразу зашли в вагон-ресторан и там просидели до Москвы. Нам повезло — никто из обманутых пассажиров нас не опознал. Наверное, потому, что мы забрали все свободные места на этот поезд.

Сидение в вагоне-ресторане обошлось нам недешево: на ресторан в Москве уже не очень хватало. Поэтому решили идти по программе-минимум: набрали спиртного, крабов, икры, балыка, шоколада, каких-то колбас, каких-то еще консервов — получилось много — и на метро в общежитие мединститута. Дежурная ошарашено переводила взгляд с блестящих летчиков на умоляющих и целующих ее студенток, на часы, показывающие еще 10 минут до запретного времени, на зажатые в кулаке хрустящие бумажки и шоколадки, щедро выложенные на тумбочку — и, наконец, сдалась: “Только на десять минут! Я понимаю, что это ваши родственники, но ночевать мужчинам у нас не положено. И упаси бог вас шуметь — меня выгонят с работы...” “Мы не шумели. Мы просто шепотом пили. Девочки регулировали уровень сигнала... Что было потом, мне помнится смутно... Проснулся я в каких-то сумерках. Я спал между двумя кроватями на полу. На кроватях попарно спала молодость: разбросанные по подушкам волосы, красивые молодые тела, утомленные лица в глубоком сне. Бока бо-

лели. Еще бы — подо мной была только простынка и какое-то подобие подушки под головой. Слева и справа от меня тоже спали какие-то незнакомые девичьи. Я их видел впервые. Голова раскалывалась. Из ребят в комнате нас трое. Где же остальные? Где мы? Ага, вспомнилось — в общежитии медиков. В Москве. На часах 6.30. Наверное, утро. Тихо, все спят. Голова соображала туго. Всплывали обрывками рваной ленты какие-то кадры: вот я целуюсь с ослепительной блондинкой... Боже мой, как хороша! А, это мы бутылку крутили. На кого покажет — с тем и целуешься. Главное — чтобы не шуметь... Я тихонько поднялся и стал искать среди разбросанных по комнате вещей свою одежду. Зацепил в сумерках вазочку для цветов. Пушечным выстрелом прогремел звон разбитого стекла, брызги воды попали на лица спящих на полу девиц, одна из них от неожиданности взвизгнула. Поднялась вся комната мгновенно: ребята очумело осматривали незнакомую обстановку, девчата ладошками прикрывали то, что можно было прикрыть, ладошек не хватало, всем вдруг стало как-то неудобно, стыдно... Мы трое быстро оделись и вышли в коридор. Кто-то шепотом спросил, сколько времени. Я так же шепотом ответил: "Полседьмого", в это время внизу громко хлопнула дверь, и раздался громкий девичий смех — это шли домой студентки. Оставаться в коридоре было небезопасно, мы влетели снова в свою комнату. Девочки наши уже были одеты и наводили порядок. Тогда я сообразил: домой студентки в половине седьмого утра возвращаться, тем более шуметь — не могут. Значит это не утро, а вечер?! Значит, мы прогудели почти сутки? О своем открытии я боялся сообщить остальным. Оно и не потребовалось. В комнату к нам ввалились остальные ребята. Все были обескуражены и помяты: все уже знали то, о чем я с таким трудом догадался — уже вечер субботы. Погуляли. Наверняка, старая смена ушла, на выходе сидит новая дежурная, которая если только узнает, что мы тут, значит не миновать нам ночевки на вокзале. Сообщение было кратким: собрали то, что оставалось еще в карманах, оставили деньги на билеты, остальное вручили нашим малознакомым подругам: давайте, девочки, в магазин, как вести себя, мы знаем. Девочки сгоняли в магазин, и началась вторая серия. Вторая серия уже была интересней, многое я уже понимал и даже запомнил. Это была волшебная ночь молодости, любви, радости и какого-то запретного, а потому — и более сладкого веселья. Так хорошо в компании я себя, наверное, никогда еще не чувствовал.

Наутро мы распрощались с девчатами. Оставаться в общежитии еще и испытывать судьбу было не безопасно. Не для нас, а для них.

Наша предусмотрительность была вознаграждена: мы неоднократно ездили уже известным маршрутом, очень подружились, а один даже и жену себе выбрал там. Жили они, правда, недолго. Для меня же это было просто развлечением, интересным времяпрепровождением, и, хотя со мной были девочки ослепительные, жену я среди них не выбрал. И не выбрал бы. Позже, уже на Сахалине, в затрапезном гарнизоне, где хлеб был в большем дефиците, чем красная икра, у меня сложился стих:

КОГДА ПОГОНЫ ЗОЛОТЫЕ СТАНОВЯТСЯ ЗЕЛеныМИ

Девиде нужен непременно
Погон блестящий, золотой,
Девидей ультрасовременной
Увлелся летчик молодой.
Звенел хрусталь, гремели тосты,
А холостежь застольная
Была в невесту очень просто
без памяти влюбленную...

И потянулись дни простые
Устало — запыленные:
В шкафу погоны золотые,
А на плечах — зеленые,
И не проводится парадов
В далеком гарнизоне,
И мужу не дают наград,
И все вообще зеленое,
А нужно просто за водой
С ведром ходить на речку,
И делать все самой, самой,
А тут еще вот печка...

И, наконец, в ночной тиши
Бессонной, настороженной,
Сказала: "В этой вот глуши
Жить просто невозможно..."
Вещички наскоро собрав,
В глаза смотреть не смела,
И утром, слова не сказав,
В Европу улетела...

И долго он смотрел ей вслед.
Он с ней был! В самолете!..
Вы не поймете это.

Нет, девица,
Не поймете!

Манит Вас золото погон,
О летчиках мечтаете,
А вышел трудный перегон —
Вы к маме удираете.
Страшат Вас будни боевые
И дали гарнизонные
Когда погоны золотые
Становятся зелеными...

Гарнизонные дали...

Далекий гарнизон — это великое испытание, и испытание в первую очередь для семьи. Тяжкое испытание на прочность. Особенно для семьи летчика. Сколько мне пришлось повидать разных семей, сколько перед моими глазами прошло драм, жизненных драм, перед которыми драмы Шекспира бледнеют. Жизнь намного сложнее сцены, и драма переживается не из партера, когда он и она наблюдают за тем, что происходит не с ними, покусывая хрустящий стаканчик мороженого и зная, что это все закончится и они пойдут в свою уютную квартирку, где их ожидает вкусный ужин и ночь любви.

Драма же летчика — это драма обманутых надежд. Летчик живет в гарнизоне. Он целиком отдан своему ремеслу, которое требует от него не просто работы, а полной отдачи. На свой быт летчик часто просто не обращает внимания: его одевают, хорошо кормят, жилье у него есть —, что еще надо? Скучно? Да, иногда после работы тошно идти домой. Хочется чего-то такого, чего нет у тебя: чтобы рядом был человек, о котором надо заботиться, чтобы окурки не переполняли пепельницу, а вместо солдатского одеяла на койке было, что-то такое все из себя, кружевное, волнующее... И вот, наконец, — отпуск. Отпуск обязательно с отдыхом в санатории. Но в санатории все женщины — или официантки или жены. За женами бдительно следят мужья. Официантки — ну, официантку обожествлять трудно: вчера вечером ты ее целовал, а сегодня дядя вон за тем столиком хлопает ее по бедру... И если она даст ему за это по морде — ее ведь выгонят с работы... Да и пахнет от официантки столовой... Короче — на официантках женятся, но не часто. А в гарнизоне — как в санатории: все на учете. Остается дом. Тот дом, где живут твои старики, где после месяца пребывания в санатории ты проведешь еще пятнадцать дней, оставшихся от полуторамесячного твоего отпуска. Короче — летчику на женитьбу времени не очень отпускается. А ведь время ему нужно. Хотя бы для того, чтобы разобраться в себе. Да и еще немаловажный фактор: летчик — это вроде как верхняя ступень в авиации, которая включает в себя много специальностей, но в, конечно, м итоге все они — для летчика. Об этом ему постоянно твердит замполит, техник перед летчиком навтыжку, всякие там радисты-оружейники, не говоря уже об обеспечивающих аэродромных и базовых службах... Да и на "гражданке" о летчике мнение особое — "летчик высоко летает, денег много получает". Получается, что летчик везде — хозяин жизни. Вполне естественно, что за летчика пойдет замуж с превеликой радостью практически каждая девица. И тут летчик начинает выбирать. Почему-то выбирает в жены педагога. С высшим образованием потому как. И эта девочка-учительница кроме того, что она будет купаться в деньгах — понятия не имеет, что жить она будет в дальнем гарнизоне, среди кучи таких же, как она, педагогов, которым так же, как и ей, работать негде, что у мужа опасная работа, что он будет уходить на

ночные полеты, а она будет маяться и мотаться из угла в угол тесной комнаты в ожидании его, ненаглядного, его, ясна-солнышка, которого почти и не видно в этом проклятом захолустье: то он на боевом дежурстве, то на полетах, а то и вообще на полгода умотал куда-то летать к черту на кулички. А ей остается только молить бога, чтобы не убился ее драгоценный, таскать на себе и женскую и мужскую работу, потому как дома муж только иногда появляется: поспал, — и нету. Вот и ходи, мотайся из угла в угол, считай, сколько до родов осталось. А деньги — что толку от них, если в этой берлоге ничего не купишь в военторге, да и кому тут нужны туфли на шпильке? На речку по воду ходить в них? Или раз в год в отпуск съездить? А уж говорить о дипломе, о попусту потраченных пяти годах сумасшедшей учебы, многократных заходах на зачет после бессонных ночей зубрежки... И все это попусту: на работу не устроишься, диплом превратился в бумажку давно уже... Тут и наступает прозрение: он ее обманул.

И начинается семейная драма, обычная гарнизонная драма, которую, как и шила в мешке — не утаишь: каждый здесь на виду. И включается в эту драму два лагеря: ее и его сторонников, за ними включается замполит со своей парторганизацией — опорой командира, и пошло-поехало. А заканчивается в лучшем случае просто развалом семьи: она уехала на материк к маме, он перешел в холостяцкое общежитие, а то и вообще списался с легкой работы, потому что после такой передрыги едва ли хватит у него сил нормально летать: того и гляди, что нарочно убьется. По гарнизонам долго ходила история, как он рассчитался с ней за измену: поднялся с боевого дежурства на полностью заправленном самолете и давай крушить, как на полигоне, по собственной хате из всех пушек, пока сам не убился.

Как бы то ни было — но счастливых семей летчиков, тянущих свою нелегкую лямку там, где Макар телят не пас — я видел мало: великая любовь нужна и понимание, чтобы выдержать это испытание жизнью.

Мне нимало пришлось схоронить друзей и просто знакомых — такая работа. Вот только, что стояли на старте, курили в кулак в перерыве между вылетами, он сказал: “Ну, пока, я пошел” — и через пять минут весь старт застыл от страшной вести — его уже нет. Он убился. Как убился, что там произошло — это уже детали. Главное — его нет:

ДРУГ

Когда потеряешь друга —
Бывает очень трудно.
И у могилы друга
Сердце твое долго бродит
Когда друг из жизни уходит...

А если друг не умер?
А если вот так вот просто
Разъехались в разные стороны,
Не виделись очень давно?...
Пищит телефонный зуммер,
Гудят провода над погостами,
Пугая радостью воронов,
А если тебе — все равно?
И если накал телефонный,
И голос далеко-звонкий
Сердца вдруг не встревожит,
Не двинет быстрее кровь,
И только мембрана сонно
Знакомый голос комкает
И стучают сухо в трубку
Ледышки ненужных слов —
Значит, нет больше друга.
Друг в твоём сердце — умер.
Значит — его схоронил ты,
Нет для тебя его!
И лишь завывает вьюга
Над памятью бывшего друга,
А ты почему-то не плачешь.
Тебе вроде — все равно...
И только когда случайность
Бывшего друга нечаянно
Бросит на твердую землю,
В дым обратит его! —
Вот только тогда печалью
Взвоят душа отчаянно:
Друг-то был настоящий!
Ты потерял его!

Так, или приблизительно так переживает потерю близкого человека мужчина. У мужиков все попроще: чувств показывать не принято. Пусть все бурлит и взрывается — не показывай, не будь тряпкой. У женщин же все, по крайней мере, внешне — намного тяжелее. Для меня самым тяжким в жизни всегда были похороны. Похороны, на которых голосит жена погибшего. Этого я переносить не мог. Я так ни разу и не нашел в себе сил, чтобы выполнить самое страшное поручение — сообщить жене о гибели мужа. Как-то странно получается: жена больше всех переживает гибель мужа, крах своей семьи и

связанных с нею надежд заранее зная, что, в конце концов, у нее, молодой да богатой будет еще семья. В то же время, никто иной, как жена, чаще всего становится инициатором скандала в семье и развода. Последствия при этом чаще всего более трагичными становятся именно для мужа: жена уезжает к маме, там знакомится с дядей, выходит за него замуж и живет нормальной жизнью, изредка вспоминая или вообще забыв тот кошмар, которому она отдала столько лет... Муж же внешне не показывает трагичности своего положения, только давить начинает его тоска зеленая, от которой спасение одно — продать душу зеленому змию. И летит у него в тартарары вся жизнь. Видел я такого технаря — мастера-золотые руки. Держали его только за то, что для него ничего в мире не было невозможного: хоть мотоцикл, хоть телевизор, хоть радиолокационный прицел починить... Да и сам собой хорош: высок, строен, красив, официантки за ним так и бегали. А вот только приходит получка — сразу набирает на все спирта, балыка, консервов, закрывается в комнате своего холостяцкого общежития и неделю его нигде нет — ни на работе, ни дома. Спустя ровно неделю кричит в форточку: “Ребята, там под форточкой я выкинул ключ, откройте меня!” И снова на три недели становится нормальным человеком. Все к этому уже привыкли и считали нормой — и начальство и товарищи. А началось именно все с жены: он ее безумно любил, а она сбежала. И человек запил. В конце концов, его уволили из армии без пенсии — не выслужил. Считай, человек пропал. Трудно сказать, кто виноват в этом: он, она, или Родина-мать, которая не спрашивает, годится тебе такое житье-бытье или нет — просто посылает туда, куда считает нужным и — выполняй приказ. Ее мало волнует, что будет с тобой, ты Присягу принял — выполняй. А что там будет с тобой дальше — дело твое. Повезет, отслужишь установленный срок — получишь пенсию, будешь доживать в покое и благоденствии те годы, что остались тебе на старость. Так было всегда. Во всех армиях, всех государствах. К примеру, при царе-батюшке офицер, дослужившийся до капитана, с получением этого воинского звания получал еще и звание дворянина, независимо от того, из какого сословия он был призван в армию, а когда еще к тому же он выслуживал двадцать пять лет в армии — получал к своему званию дворянина поместье с крепостными, которые должны были кормить его и его семью. В нашей армии стало попроще: этапы службы знаменовались правительственными наградами: 10 лет службы — медаль “За боевые заслуги”, 15 лет — орден “Красной Звезды”, 20 лет — орден “Боевого красного знамени” и за 25 лет — высшая правительственная награда — орден Ленина. Потом это все было заменено медалями “За службу Родине” третьей, второй и первой степеней, простыми пятаками...

Все со временем девальвируется, в том числе и мораль.

Ну да ладно, я отвлекся. Мы говорили о том, что самые важные в жизни решения молодостью зачастую принимаются несерьезно, впопыхах.

Был у нас такой случай: один из пилотов вдруг связался с гарнизонной... как бы это помягче сказать... в общем, девицей легкого поведения, которая добросовестно ранее обслуживала сначала офицеров, потом перешла уже и на солдат, потому как у офицеров перестала пользоваться популярностью. И вдруг — летчик. Вполне естественно, мы обратились к нему за разъяснениями: неужели мало девушек в городе, мол, этим ты дискредитируешь не только себя, но и нас всех, холостяков. Тот уперся: мое, мол, дело, мне она нравится, а если будете давить — так еще и женюсь. В общем, поспорили мы с ним на 10 бутылок шампанского, что не женится. И, что вы думаете? Женится! Через неделю принес нам штамп в своем удостоверении личности о регистрации брака! Шампанское мы, конечно, распили, свадьба носила характер просто очередной вечеринки в общежитии, пожилы они с месячишко, как кошка с собакой, и разошлись. Это я к тому, что решение, даже такое важное, как создание семьи, и то принималось абсолютно бездумно, поэтому говорить о прочности семьи, созданной таким или подобным образом — не имеет, видимо, смысла.

Я уже рассказывал, что представлял собой славный город Ржев с точки зрения нас, молодых. Город находился как раз за границей 200-километровой зоны, в которой запрещалось селиться судимым, отбывшим свое наказание в лагерях заключенных и выпущенных на свободу. Кроме одного-двух небольших заводиков да какого-то техникума в городке ничего такого, что могло дать работу бывшему уголовнику, не было. Разве, что довольно крупный железнодорожный узел на пересечении магистральных веток Москва — Рига да Ленинград — Крым, но на дорогу тогда тоже не очень было легко устроиться с подмоченной репутацией. Как бы то ни было, но городок был заполнен таким контингентом молодых людей, с которым местные девчата общались неохотно. На этом фоне прибытие десятка молодых да неженатых летчиков внесло довольно весомую долю напряженности в ряды местной молодежи: девчата сразу же переключились на охоту за выгодными женихами-летчиками, дав от ворот поворот своим ухажерам с темноватым прошлым. Ухажерам это не понравилось, и они начали отстаивать известными им способами свои права. Обстановка сразу накалилась. То там, то здесь вдруг стали появляться летчики с разукрашенными физиономиями, на вопросы командования о том, что случилось, следовал обычно ответ “Поскользнулся на лестнице и упал”. Видя такое положение, командование принимает сначала решение вообще запретить нам выход за пределы гарнизона, однако, видя неправомерность своего запрета, принимает решение выпускать нас в город группами не менее трех человек. Уркаганы были вооружены ножами. Мы вооружились бронешлангами. Есть такие на самолете в гидравлической системе, короткие резиновые шланги с металлическими накидными гайками на конце, усиленные, чтобы выдержать давление масла в 150 атмосфер метал-

лической обрешиненной оплеткой. Получается довольно таки мощная резиновая дубинка, которой при случае можно не только оглушить, но и голову проломить. А главное — она как раз умещается по длине в рукав. Несмотря на то, что я в то время занимался боксом и штангой и в слабках себя не числил, в город вечером я выходил с бронешлангом. Он меня и спас.

А дело было так. На танцах в РДК (районный дом культуры) я познакомился с Ниной. Пошел провожать. Провожал уже несколько раз. Дело дошло до знакомства с мамой. По-видимому, так бы все и пошло по стандарту: знакомство с мамой, нечаянная ночевка, когда домой идти пешком шесть километров по ночным пустырям, населенным урками, и поздно и опасно, обязательства и, наконец, свадьба... Может быть. Хотя чувств к ней особых не возникало: обычная, не очень уж далекая девушка, выросшая без отца в коммунальной комнатке и обучающаяся в каком-то финансовом техникуме. Тем более, что сердце мое было еще разбито неудачной любовью к своей однокласснице, давшей мне от ворот поворот... Собственно, я и с Ниной-то пошел в надежде забыть свою бывшую неудачную любовь, скорее всего назло, что ли. В очередной раз на танцах ко мне подошел местный парень:

— Ты от этой девочки отвали. Она — моя.

— Она твоя жена?

— Я тебе уже сказал: отвали, иначе пожалеешь!

— Слушай, парень, а не пошел бы ты...

Все было как всегда: я проводил ее до дому. Она ни о чем не догадывалась. Было уже около трех часов ночи, когда я пошел в гарнизон. Хотелось есть: утром на полетах я позавтракал, обедать не стал, ибо прямо с полетов ушел в город, не ужинал и вот уже три часа ночи. Тороплюсь: идти еще больше часа, дай бог к половине пятого домой добраться, а там уж отосплюсь. Зверски проголодался. Дома, кроме забитой шоколадом тумбочки — ничего съестного. Шоколад я уже не любил: поначалу наелся. Нам выдавали на четыре дня плитку настоящего горького шоколада в красочной упаковке. Сначала ел, потом — наелся и просто стал складывать в тумбочку на отпуск: мне нравилось привозить домой чемодан шоколада, кормить им до одурения домашних и пацанов на улице: за мной всегда вился шлейф ребятни, которую я щедро одаривал настоящим летным шоколадом, тем самым, о котором я сам в детстве мог только мечтать.

Я прошел уже до середины моста через Волгу. Волга еще узкая, она берет начало свое недалеко от Ржева. Просто она представляет собой небольшую речку шириной метров в двадцать, текущую в глубоко прорытом за тысячелетия русле. Глубина ее такая, что из воды летом выступают валуны, зато лететь с моста до тех валунов тоже метров двадцать. Коли скинут с моста — можно сразу и поминки справлять. Гарантия верная. Мост был деревянный, с мощными дубовыми фермами по краям, широким дощатым полот-



Ржевский мост. 1955 г.

ном дороги и узенькими пешеходными, тоже дощатыми, дорожками, ограниченными перилами по пояс. Так что скинуть с моста было при желании не сложно, и такое решение спорного вопроса в этом славном городке иногда применялось. Я пока что об этом не думал, я просто забыл об угрозе. Над серединой моста тускло горела одинокая лампочка. В ее отсветах я и увидел впереди на краю моста стоящего человека. Я оглянулся назад: там тоже стоял человек. Бежать было некуда. Откуда-то из живота поползло вверх к горлу противное до тошноты чувство страха. Сейчас меня скинут. Убьюсь наверняка. До чего же глупо — сколько пролетал — хоть бы что, и так вот по-дурачки закончить... Только вроде наладилось, только летать начал... Инстинкт самосохране-

ния подсказывал: иди, откажись от нее, тем более, что она на самом деле тебе не нужна. Скажи им, что ты ее бросил. Голова же твердила другое: ты мужчина, опасность, борись за жизнь! Я еще не принял никакого решения, когда из-за фермы вышел третий. Он ждал меня на середине моста. Я узнал его. Это был он, тот самый урка, который предупреждал. Значил, следил. Страх понемногу стал уходить, пришло какое-то веселое спокойствие и уверенность в том, что справлюсь. Как на ринге, автоматически оцениваю противника: на голову выше, плотнее. Килограмм под семьдесят. У меня — пятьдесят шесть. Значит, надо неожиданно правым хуком снизу и вложиться целиком. Если сразу не нокаутировать — конец.

Я ждал. Парень вразвалочку, весь какой-то расслабленный вроде, медленно подходил ко мне. Видно, что ему было не впервой. Правая рука в кармане. Значит, правым хуком. Я следил за его челюстью. Вот точка удара. Давай подходи. Ближе. Еще ближе. Я видел только точку удара. И вдруг я услышал его голос: “Закурить найдется?” Я ответил, что нет. “А, так у тебя и закурить нет?!” — и в свете одинокой лампочки мелькнуло лезвие ножа. Дальше все я видел, как будто в замедленном фильме: я сам не понял, как я его ударил. Видно, ударил так, как и рассчитывал. Видно, действительно вложил в удар всего себя. Он этого не ожидал. Я увидел вдруг его изумленные глаза, увидел, как мой кулак поднял его в воздух, тело его подскочило вверх, как будто он сам резко подпрыгнул как-то необычно, вперед спиной, затем описало плавную дугу, приняло горизонтальное положение выше моей головы и спиной вниз, а затем плашмя рухнуло на мост. Я настолько был удивлен этим, что даже успел радостно сам себе: “Эх, и ни хрена себе!” Он остался лежать. Нокаут. Оглянул-

ся: с обоих концов моста ко мне бежали его напарники. Правый ближе. Дальше уже дело техники: выпускаю из рукава бронешланг и бью им правого по голове. Тот тоже как-то вроде спотыкается и падает. Левый, видя, что дело худо, бежит от меня. Я за ним. С моста он резко сворачивает куда-то вниз, слышен шум падения тела с откоса. Я, не останавливаясь, бегу, лечу как птица. Рву какую-то стометровку длиной с километр. Сердце выскакивает из груди, я буквально едва касаюсь земли. На душе радостное чувство победы и очередного возврата с того света. Наверное, в ту ночь я поставил какой-нибудь рекорд. Я никогда в жизни ни до того, ни после так не бегал.

Пришел я домой под утро. Есть хотелось страшно. Я налил в кружку воды и стал ею запивать шоколад. Съел сразу две или три пачки. После этого я лег спать, но уснуть мне так и не пришлось: громадная доза кофеина буквально трясла меня. С тех пор я в течение лет десяти шоколад не то, что есть, я видеть его не мог! Чему, конечно, все, особенно мальчишки, были весьма рады.

Ну, а Нина...

Ну, что Нина?

Вечером я снова пошел к ней. Домой. Просто так.

Дверь была открыта. Матери дома не было. Нина лежала в кровати, укрытая махровой цветастой простыней. Я подскочил к ее кровати, подсунул руки под нее и поднял ее на руках. Я одурел, кровь ударила мне в голову: она была абсолютно обнажена. Я, как дурак, бормотал: "Нина, Нина!" и таскал ее на руках по комнате не зная, куда ее пристроить. Она шепотом твердила одно лишь: "Не надо, не надо", но это ее "не надо" только распаяло меня. И вдруг она заплакала. Заплакала тоненьким детским голоском, словно кто ее побил на улице, и она пришла мне жаловаться. Я этого не ожидал. Руки вдруг у меня ослабли, мне стало так жалко ее! Я положил ее на кровать и кинулся в дверь. Больше я ее в течение десяти лет не видел ни разу. И только спустя десять лет, когда я проездом в Ленинград сделал во Ржеве остановку, чтобы по просьбе друга побывать у него пару дней, я ее снова увидел. Она жила все в том же домике. Мать она, по рассказам, схоронила. Она была замужем. Я решил ей не показываться, не травмировать ей психику: бог знает, как у нее сложилась жизнь, у меня уже была своя семья... Просто хотелось посмотреть на ту тростиночку издали, оставить ее в памяти...

Я притаился за домом и стал ждать: когда-то ведь придет же домой. Ее все не было. Прошло уже более двух часов, болтаться на виду было неудобно. Я присел в бурьян, потом прилег, задремал. Я уже собирался уходить, когда услышал разговор. Приподнял голову, стал всматриваться. Шла женщина с ребенком. Шла к ее дому. Ребенок что-то канючил, хныкал. Но это была не она: толстая, рыхлая тетка с какими-то раздутыми слоновьими ногами и громадными бедрами. Голос ее был резок, раздражителен. Она подошла к дому и стала доставать ключи. И тут я ее увидел в профиль: боже

мой! Да это же она! Нина! Нинка-тростинка! Господи, во, что превратила ее жизнь! Рыхлая развалина, кисель какой-то! И этим существом я увлекался! Боже, зачем я пришел сюда?! Скорее отсюда! Кошмар какой-то!..

Больше я ее в жизни ни разу не видел.

Люди! Берегите свою любовь!

Особенно любовь давнюю!

Пусть она у вас в годах сохранится всегда той самой, молодой и красивой! Храните свои стихи воспоминаний, охраняйте их от грубой прозы жизни! Охраняйте память от времени.

Время так жестоко!

Как и сама жизнь.

Не менее безобразен был и случай принятия важного жизненного решения, которое направило ее совсем в другую колею.

Полеты у нас шли ни шатко, ни валко. Старики “крутили сложняк”, т.е. налетывали деньгу за сложные метеоусловия, мы ходили по нарядам и плевались от такой жизни...

Как-то в очередной раз мы торчали на старте в ожидании “простого варианта” погоды, который нам все обещал синоптик. К нам уже приехало пополнение — ребята, выпущенные из училища на год позже нас. Им также как и нам не давали летать и если мы к этому времени хоть подлетывали чуть на “спарках”, т.е. с инструктором в сложных условиях и ночью, то им этого и не светило. Итак, мы сидели на старте, “старики” летали, мы жаловались на свою судьбу: время идет, а мы топчемся на месте. И тут меня осенило: “Братцы, а давайте подадим рапорта на летчиков-испытателей! Там хоть полетать дадут!”. Никто, конечно, не подумал о том, что по технике пилотирования и уровню подготовки нам до испытателей очень далеко, все сразу загорелось: “И я! И я!”. Подали же рапорта всего четыре человека: Юрка Мельников, Валька Быковский, я и еще, не помню уже, кто-то из наших. Быковского мы вообще-то всерьез не принимали — он только прибыл после училища, летал, как и все мы, ни шатко ни валко — мы все так летали через пень-колоду, ну да какая разница — Паша так Паша. Пашой мы Быковского звали потому, что сам он был черный, с челкой, спадающей постоянно на глаза, да еще отец ему подарил настоящий персидский ковер — такого у нас не бывало: у каждого над койкой висела какая-нибудь тряпка, ну там, гобелен дешевенький, а у Паши — так сразу и ковер, да не простой, а персидский. Так он и стал Пашой.

Подали мы свои рапорта, поговорили еще пару дней об этом и забыли. Вскорости я поехал в отпуск, женился, женился буквально за несколько дней! Влюбился на базаре. Влюбился буквально в пух и прах! Это потом, спустя сначала пять, а потом уже и пятнадцать лет я узнал, что любовь не была обоюдной. Это потом уже после развода, после перенесенного такого, что и врагу злейшему не пожелал бы, после того, как оставил своих детей сиротами и с чемоданчиком ушел из дому, я писал трагичное:

Светило солнце, бурлила юность,
Мир был наполнен любовью густо,
И в этом мире твоя бездумность
Простор дарила безумным чувствам.
И в каждой встречной
 любовь встречалась,
И сердцу очень
 любить хотелось:
В безумьи сердце
 в груди скакало,
И гимны сердце
 безумью пело.
Девчонку взвидев —
 не взвидел света:
Любовь какая!
 Какое счастье!
И, не внимая ничьим советам,
Трамваем в ЗАГС
 и к домашним — здравствуйте!
Мы любим
 очень!
Союз наш —
 прочен!
Скорее
 свадьбу!
К чему рыдания?!
И потянулись за днями ночи
 безумства,
 радостей,
 ссор,
 страданий...

А пока, что я был счастлив!

Настолько, что даже не присматривался к своей избраннице: а счастлива ли она?

Привез молодую жену в общежитие летчиков — ну, что тут будешь делать — жилья нет, замполит велел жену в город на частную квартиру, а самому жить в гарнизоне. Хорошо, нашелся добрый человек — инженер дивизии полковник Глозман, который милостиво предоставил нам из своей трехкомнатной квартиры одну комнату. Жили мы у них, как у Христа за пазухой — милые, чудесные, заботливые люди, которые стали нам, как родители.

Только вот немного мы пожили у них.

Шла обычная ВЛК — врачебно-летная комиссия. Просто подошел срок. Я уже рассказывал, что это за мероприятие, только для меня это мероприятие закончилось кардинальной сменой всего.

Я стоял в очереди к терапевту. Передо мной стоял один из “казаков” (три года подряд в наш полк шли пополнения. В первый год приехали “казаки” — это так их, несколько человек, звали по фамилии Сережи Казакова, во второй год приехали мы — гномы, кто-то звал нас рыбаками по фамилии Рыбакова, и, наконец, — молодые, среди которых прибыл и Быковский). Я уже не помню фамилии того казака, но только он все стоял и охал: и тут болит, и там болит. Я не выдержал:

— Не валяй дурака, ты годен на реактивную без ограничений, как же ты можешь летать, если у тебя все болит?

— А, что, у тебя не болело, если бы тебя запланировали на Сахалин?

— Да хоть к черту в зубы, надо — так поехал бы!

— Не поехал!

— Поехал!

— Спорим на шампанское, что не поехал!

— Спорим! На шесть бутылок!

Ударили по рукам. На следующий день я пошел к командиру: “Я поеду вместо того-то на Сахалин”. Тот посмотрел на меня, подумал:

— А ты хорошо подумал? Там тяжело летать. Там подготовка нужна крепкая. Тебе что, здесь плохо, что ли?

— Там хоть летать дадут. А здесь я сижу без движения.

— Ну, что ж, посоветуйся с женой и приходи.

Жена возражать не стала: а что тут нам терять? Ни квартиры, ничего. Я за тобой куда угодно. Поехали! Так мы и поехали.

Как мы ехали — это я расскажу попозже, а только через некоторое время после моего отъезда в гарнизон снова приехала комиссия. Об этом мне уже рассказывал пилот из нашего гарнизона, приехавший на Сахалин позже меня. Комиссия как комиссия. Нужно было скрыть цель приезда: для отбора летчиков в отряд космонавтов — над этим висела завеса страшной секретности. Просто все немного удивились: вроде как только была ВЛК, а теперь снова. Хотя особенно никто в это и не вникал. На самом же деле ради нас четверых, подавших рапорта на летчиков-испытателей, и пропустили весь полк через комиссию. Во время комиссии выяснилось, что один из четверых, то бишь ваш покорный слуга, отсутствует по случаю убийства к новому месту службы. Решили его пока не тревожить, с Сахалина добираться долго. Так вот я и не попал в космонавты. Его Величество Случай. Ну, а дальнейшее я могу лишь изложить со слов прибывшего на Сахалин Ржевского однополчанина, передавшего мне рассказ Быковского.

Медкомиссию прошли двое. Третий не прошел, что-то там на каких-то тестах вроде завалился. Говорят, это ему стоило списания на транспортную авиацию. Потом была мандатная. На мандатной комиссии Юрка завалился: брат его жены одно время находился под следствием. И хотя виновность родича доказана не была, но сам факт поставил крест на Юркиной биографии. Остался один Валерий, или как его звали у нас — Валька, а попросту — Паша. Он рассказывал:

“Вызвали меня в кабинет комкора.

Зашел — и в глазах зарябило от звезд.

Меня спрашивают: “Вы писали рапорт на летчика-испытателя?”

— Писал.

— А почему писали, что вас здесь не устраивает? — я замялся.

Тогда Покрышкин засмеялся и говорит: давай, валяй, не стесняйся.

Ну, я и выложил:

— Здесь летать не дают!

— А вы знаете, что работа испытателя опасна?

— Знаю.

— Она не только опасна, но и сложна. Вы на какой высоте были?

— На пятнадцати.

— А если еще выше?

— Ну, если машина потянет — почему бы и не подняться?

— Ну, а если еще выше? Например, в космос?..”

Валька был ошарашен. Человек в космосе. Об этом тогда еще никто и не думал даже.

— Я, — рассказывал Валька, — недолго думая, ляпнул первое, что сорвалось: а что, сучки летают (только слетали тогда собаки Белка и Стрелка), а я хуже них, что ли?.. — Раздался общий смех, и вопрос был решен: в двадцать четыре часа рассчитаться и прибыть в г. Москва, войсковая часть такая-то. Так вот Валька с моей, как говорится, подачи и попал в космонавты.

Сказать, что мне не было завидно? Было. Я тогда понял, какого дурака я сваял — побывать в космосе — да какой же пилот от этого отказался бы? Я мог попасть в космонавты так же точно, как и Валька. Здоровье у меня было нормальное, анкета чистая, ну, а летали мы все одинаково. Решил я с Валькой встретиться, расспросить, какие там ходы-выходы, как попасть в отряд космонавтов, к кому обратиться. Адреса я его не знал, потому написал письмо о том, что проездом в отпуск буду в Москве и хотел бы встретиться с ним. Запечатал то письмо в конверт и вложил его в другой конверт, адресованный Поповичу, который только слетал. Адрес написал просто: Москва, космонавту Поповичу. Туда же вложил письмо с просьбой передать конверт Быковскому, который по слухам находится в отряде космонавтов. Послал письмо и стал ждать ответа. Вполне естественно,

ответа так и не пришло. Даже если бы и дошло то письмо до Поповича, даже если бы он и передал его Быковскому, так едва ли Валерию разрешили бы ответить на мое письмо — мало ли, что может случиться. Пропали он — есть след, что был в отряде космонавтов, значит ненормально там, погибли люди, а ведь это престиж Советского Союза! Ну, а вскорости Валерий уже и слетал, и поздно было к нему обращаться — теперь он уже Космонавт, а я простой пилот, который служит на краю света. Так что больше я ему уже и не писал.

Так вот и закончилась моя космическая эпопея: за шесть бутылок шампанского не только в космос не попал, но и выбросил шесть лет из жизни, ибо жизнью назвать мое пребывание на Сахалине даже с натяжкой нельзя.

Начинался мой Сахалин с переезда. Собраться в дорогу пилоту недолго: какие там личные вещи у холостяка? А оженился я только что, добра нажить не успел. Разве только два чемодана посуды, что надарили на свадьбу, да пара чемоданов одежды. Ну, там еще гитара да жена на сносях, на седьмом месяце — это уже успелось. Из Москвы выехали в Хабаровск поездом. На вторые сутки в вагоне все поперезнакомились, на третьи — передружились, на четвертые стали все одной семьей и так весело без особых приключений ехали все до Хабаровска уж не помню сколько — то ли семь то ли десять суток. В Хабаровске оставил вещи в камере хранения и с женой в штаб Дальневосточного округа, куда мне было предписано прибыть для назначения в войсковую часть такую-то. Только вот попасть в эту войсковую часть я не смог. За то время, пока я ехал из Москвы, ту войсковую часть уже перебазировали на Чукотку. Навигация на Чукотку уже прекратилась. Ждать самолета на Чукотку можно было не один месяц, а жена ждать не могла: нужно было определиться. Решили меня отправить на Сахалин в другую часть, которая базировалась в середине этого тысячекилометрового острова. Спросили, согласен ли я туда. Конечно, согласен, для меня все части Сахалина были одинаковы, какая разница, куда ехать, лишь бы поскорее, лишь бы жена не родила в дороге. Снова на поезд до Владивостока. С вокзала — в накопитель — на Вторую Речку. Вторая Речка — это своего рода склад-накопитель: сюда съезжался служивый народ со всех точек Союза, чтобы отправиться в части, добраться до которых можно только кораблем. Вторая Речка представляла собой поселок под Владивостоком, огороженный несколькими рядами колючей проволоки, в котором люди жили в бараках — самый настоящий лагерь заключенных с той только разницей, что там имелся магазин и для офицеров и членов их семей был свободный вход и выход. Только уходить-то было и некуда и рискованно: можно было прозевать формирование корабля. Пересыльный пункт был переполнен: навигация в северные районы уже закрылась, остались только Камчатка, Сахалин да Курилы. Только и туда пароходы давно не ходили: над Дальним Востоком проносился тайфун за тайфуном, суда застряли в далеких портах, во Владивостоке практически ничего не осталось. Вто-

рая речка пестрела всеми видами вооруженных сил — и пехота, и пограничники, и моряки, а танкисты, и артиллеристы, и авиация — кого там только не было! И все это перемешалось с неуправляемой массой семей — жены, дети, вещи — люди ехали на долгие годы на край света. Каждый был измучен дальней дорогой, каждому обрыдло уже это цыганское существование, каждый стремился добраться, наконец, до хоть какого места, где можно просто выкупаться, поесть, уложить детей да выспаться. Очередь у коменданта и билетной кассы занималась с рассветом, к десяти часам очередь расходилась: на сегодня корабля не будет. Значит еще один день торчать. Меня подпирали два срока: срок родов жены и срок прибытия в часть: если я не успею прибыть до 30 сентября — у меня текущий год не пойдет в зачет срока службы на Сахалине, значит, мне тогда нужно будет служить на Сахалине не пять, а шесть лет.

Я уже не помню точно, сколько мы провели в бессмысленном ожидании на Второй Речке — то ли десять, то ли двенадцать суток. Нервов было потрачено много. И вот, наконец, разнеслась радостная весть — на Сахалин идет корабль! Громадная очередь у коменданта, жены — у кассы. Каждый боится, что не хватит места. Каждый стремится во что бы то ни стало попасть именно на этот корабль! Мы попали.

Владивостокский порт. Бухта Золотой Рог. Вечернее солнце золотит и так уже золотые сопки, леса переливаются всеми цветами золота, даже вода в бухте кажется золотой. Осень. Белый город будто прильнул к морю и пьет золото. У пирса стоит громадный транспорт. На борту крупные буквы — “СИБИРЬ”. Кто-то из всезнающих рассказывает, что это был немецкий транспортный корабль, который достался немцам то ли после первой мировой войны, то ли чуть позже, потом от немцев он попал к нам по репарации — короче, корабль этот уже выходил все возможные и невозможные сроки и совершал свой уже четвертый рейс после списания под общежитие. Мне, конечно, это было безразлично — четвертый так четвертый. Хоть десятый. Корабль был громаден. Такая громадина утонуть не может. Разве, что очень уж ржавый — ну, да не до красоты. Доплывем. До Сахалина всего плыть какие-то сутки. Офицеров с семьями разместили в каютах. Каюта на четверых. С нами двое мужчин. Жене неудобно. Ничего, офицеры — народ понимающий. Выхожу с ними на палубу. А на палубе столпотворение. Палуба забита солдатами. Сидят поротно. Квадратами. В шинелях, за плечами вещмешки. Боже, как же они так вот сутки высидают? И как вообще корабль поднимет столько народа? Даже если море будет спокойным? Неужели больше нигде их разместить? Хотя бы в трюмах? Говорят, что и в трюмах тоже люди. На верхней палубе оказывается те, что в трюмы не уместились. Ничего себе путешествие!

Впопыхах и хлопотах как-то вдруг наступила ночь. Владивосток скажочно волшебным засветился и стал переливаться золотыми огоньками домов и улиц, огоньки отразились в зеркале воды и размножились многократно, все

стало вновь золотым. Наверное, потому бухта так и названа — Золотой Рог. Послышались какие-то команды по громкой связи, матросы забежали, и вот швартовы отданы. Словно муравей жука, тянет нас от причала пыхтящий и совсем уж маленький тудяга-буксир. Вот где-то далеко в глубине корабля глухо запыхтел, застучал мощный двигатель, за кормой вскипела вода, и город как-то незаметно стал вдруг смещаться, а потом и удаляться от корабля. Дальше, дальше, дальше... Вот уже едва видны его огоньки. Потом и эти одиночные огоньки растворились в черноте ночи... Все. Наконец-то закончились наши мучения. Завтра уже будем на Сахалине.

Пора спать...

Не знаю, что случилось, но проснулся я оттого, что куда-то падал.

В полной темноте я сразу не сообразил где я, не мог даже понять наяву это или я еще во сне лечу в затыжном прыжке, но я явно ощущал свое падение. Потом вдруг падение прекратилось и меня прижало койке. Теперь я стал подниматься куда-то высоко вверх. Я проснулся окончательно. Подъем прекратился, и я снова вдруг вместе с койкой стал падать. Черт, где тут свет включается? Надо слезть со второго яруса вниз, как бы там не наступить на кого. Качка. Корабль качает. Это же какую силу нужно иметь, чтобы раскатать такую махину!

Качка — это плохо. Для меня качка — это даже приятно. Моим любимым спортивным снарядом был лопинг — это такие металлические качели, которые могут вращаться вокруг горизонтальной и вертикальной осей одновременно на сколько угодно градусов. На лопинге я творил чудеса: привязался и пошел крутить. А вот для моей родной в ее положении качка может закончиться плохо. На сносях ведь, как бы на корабле и не родила. наконец, я нашел выключатель. Каюта осветилась тусклой лампочкой. Жена лежала в своей койке. Она не спала. Мужиков не было. Они проснулись раньше меня и уже побежали наверх. Их тошнит. Мужиков тошнит. А что же будет с женой? Она ведь не тренирована, ее уже, наверное, тошнит! Что делать? Я кинулся к ней. Она улыбалась: ничего страшного, не бойся за меня, меня даже не тошнит. Нет, вставать я не буду и наверх не пойду. Ты сам иди наверх, если хочешь, мне только принеси ведро на всякий случай. Я выскочил из каюты. Весь корабль был на ногах. По коридору, шатаясь, ходили люди, кто-то сидел на полу, кто-то охал. Ведра уже были нарасхват. Мне таки удалось раздобыть ведро, и я зигзагами, то хватаясь за поручень, чтобы не взлететь вверх, то напрягая ноги от перегрузки, чуть не сбив кого-то с ног, добрался до своей каюты. Жена попросила лимон. Лимоны были у нас припасены еще с берега — знающие люди научили. Она была бледна. Или это свет такой? Нашел сумку, достал лимон. Она стала есть лимон. Мне свело челюсти: лимон без сахара!

Видимо, на лице у меня явно отражалась вся гамма чувств, потому, что она попросила меня достать еще один лимон и идти наверх. Я выбрался на верхнюю палубу.

Океан кипел.

Это было необычно: полное безветрие и такие громадные волны!

Волна нависала над кормой, кажется вот-вот обрушится на корабль, потом вдруг корабль взбирался на эту волну, а над кормой нависала следующая волна!

И так до бесконечности!

Я стоял у борта, цепко держался за поручень ограждения и смотрел.

Я не мог насмотреться, налюбоваться этой сумасшедшей пляской волн, этим буйством стихии! Какая громадная сила скрыта в этой мягкой, нежной, податливой воде! Как она бросает словно щепку наш громадный корабль! Как человек ничтожен в этом буйстве стихии! И как ничтожны наши заботы, стремления, желания, проблемы перед этой силой!

Я стоял на середине корабля. Мне хотелось на корму — там сильнее бросает. Хотелось полностью ощутить эту прелесть бешеного танца. Кто-то тронул меня за руку: не ходи. Оказывается, это был мой сосед по каюте. В свете прожектора его лицо казалось зеленым. Он уже неоднократно опорожнил свой желудок и еле держался на ногах. Я спросил его, где солдаты. Оказывается, солдат поместили в трюм, прямо на грузы. Боже, представляю, что там творится, как они себя чувствуют в этой ржавой, мечущейся вверх и вниз гремющей коробке.

Казалось, все население корабля скопилось на верхней палубе. Было практически негде пройти. По громкой связи разносились запреты и команды спуститься вниз, не подходить к борту, держаться за поручни — все напрасно: население корабля очищало свои желудки. На палубе слышался сплошной рев, заставить пассажиров отойти от борта было невозможно. Многих рвало не столько от качки, сколько за компанию. Было пять часов утра. Я пошел на корму — там никого не было. На корме действительно бросало. Там качка ощущалась уже по-настоящему, как на пилотаже. Размах был намного больше, чем в центре. Я держался за перила обоими руками и, задрав голову, смотрел, как надо мной где-то высоко нависает пенный, закручивающийся гребень гигантской, в полнеба волны. Страшно. Кажется, что из нее уже корабль не вынырнет. Вот-вот она обрушится на палубу, сметая все живое! Но палуба вдруг вздыбливалась под ногами в гигантском прыжке, и волна оставалась далеко внизу. Тогда палуба начинала падать вниз к волне! Боже, какая прекрасная в своем ужасе пляска, какое сражение гигантов, какая сила в каждом движении!

С кормы меня согнал матрос. Видимо, послали. Ладно, не положено, значит, не положено. Не будем нарушать. Пока добрался в сопровождении матросика до мостика, вдруг налетел шквал. За ним второй, третий, и началось светопреставление. Ветер гудел, где-то в страшной высоте слышен был нутужный и мощный рев, казалось, ревет само небо. Это был шторм! Шторм вмиг согнал всю блюющую братию в чрево корабля и началось единоборство гигантов. Ветер срывал гребни волн, бросал их на палубу, визжал, свистел,

ревел в снастях, волны гулко били в борта, корабль отзывался гулом на удары, словно пустая бочка.

Я мгновенно промок и поспешил вниз. Жена лежала. Ведро было пусто. Молодец. Не зря ее испытывал в городском парке, когда мы чуть ли не час раскачивались из всех сил и собирали зевак. Она боялась только одного — недалеко расположенного туалета, откуда доносился рев попусту стоящих над раковиной мужиков. Травить им уже было нечем. Шторм продолжался уже трое суток. Капитан оповестил, что в условиях шторма подходить к берегу опасно, поэтому корабль будет пережидать окончания шторма в открытом море. Запасы продуктов на корабле, рассчитанные на двое суток, несмотря на шторм, были исчерпаны. Свои запасы были съедены. Люди лежали пластом. По коридорам уже никто не ходил. Не было сил. На четвертые сутки шторм стал стихать. И тогда люди увидели огни Корсакова. Это был уже сахалинский порт, до которого вместо суток мы добирались трое. Все, кто мог еще ходить, высыпали на палубу. Люди кричали, бились в истерике, тянули руки к берегу, кого-то едва удержали от прыжка в воду. Но корабль в порт не шел. Волна была настолько сильна, что корабль просто разбило бы о причал. Так, в видимости порта, мы простояли еще около полусуток. Корабль был похож на сумасшедший дом. До истерики доходили не только женщины и дети, не выдерживали и мужчины. Наконец, волнение моря как-то сразу улеглось, и “Сибирь” пошла к причалу. Выгружались глубокой ночью, многие забывали какие-то свои вещи на борту и потом снова бежали с берега на корабль, на трапе творилась неразбериха. Мне пришлось дважды возвращаться на корабль. Вначале я свел жену. Потом сделал два рейса за чемоданами. Впервые я сам нес оба чемодана с посудой. Тяжело! Нужно их брать порознь.

И вот, наконец, я на твердой земле!

Стою на прочной, никуда не уходящей из-под ног, не кидающей тебя вверх земле. Не уходящей? Да нет же, уходящей! Я страшно удивился: земля, такая прочная и твердая вдруг стала уходить из-под ног.

Я даже почувствовал, как я начинаю падать вниз, как теряется опора, тело устремляется вниз и теряет в весе. Чертовщина какая-то! Потом пирс — прочный, тяжелый, покрытый асфальтом, широкий пирс, на который с съезжают грузовики и по которому носятся погрузчики вдруг стал подниматься вверх со всеми пассажирами, вещами, грузовиками, кранами, рельсами! Я явственно почувствовал, как тяжелеет мое тело! Стало не по себе. Пирс качает! Это никак не укладывалось в голове, это противоречило всем моим представлениям. Я отошел подальше от моря. Даже мне, тренированному, пришлось туго. Земля подо мной качалась. Она взлетала и падала вниз точно так же, как палуба “Сибири”! С той же частотой и амплитудой, взлетала и падала целых двое суток, качалась, когда я ходил, сидел, ел, лежал — я даже спать

не мог, я просыпался от качки. Потом это прошло. Тогда я понял, каково приходится морякам, как несладок их хлеб. А еще понял, почему моряки на твердой земле ходят вразвалку. Видно, это реакция организма на качку.

Город Корсаков я рассмотреть не успел. Время поджимало: беспокоило состояние жены и не хотелось терять года. На рассвете уходил поезд на север. Мне еще добираться до части минимум полтысячи километров. На материке, как говорят островитяне, полтысячи километров — это десять — двенадцать часов, а на острове иногда и десять километров могут растянуться на сутки.

Все на острове было необычным. Первое, что мне бросилось в глаза — это узкая колея железной дороги. Дорога осталась от японцев. Ведь совсем недавно, какой-то десяток лет назад здесь все было японским — и дорога, и домишки, проносящиеся за окном, и вагончики. Правда, вагон, в котором я ехал, был выпущен японской фирмой “Кинки-Сярио” совсем недавно — два года назад. И выпущен специально для русских: на стенах рельефом выделялись золотистые таблички на “русском” языке: “ТУАЛЕТ”, “КУРНТЕЛЬНЫН САЛОН” и т. п. Видно, с русским языком да и с русскими шрифтами у японцев была напряженка. Вагон был мягкий. Мягкость заключалась в толстых двухэтажных, покрытых бархатом кроватях, расположенных не поперек вагона как у нас, а вдоль вагона. Каждое купе было отгорожено сбоку друг от друга, от коридора же купе отгораживалось толстыми бархатными тяжелыми шторами. Все в нем было полировано и блестело лаком. Была даже душевая. Все это было маленьким, узеньким, как и все в Японии и русскому мужику, привыкшему к простору, в нем было трудно развернуться: все было заставлено вещами, на шикарных кроватях места оставалось разве, что для ребенка. Только спать в том вагоне нам не пришлось. Проехали Южно-Сахалинск. Раньше он назывался Тойохара. Проехали еще немного на север. Поезд остановился где-то посреди пути после Долинска. Стоит час, два, пять... наконец, поступает сообщение: путь неисправен, поезд дальше не пойдет. Желающие могут пересесть на товарный поезд, который через два часа отправляется на север в сторону Поронайска.

Пассажиры лихорадочно стали выносить свои многочисленные пожитки. Я осторожно вывел жену, на руках снял ее с высокой подножки на железнодорожную насыпь. В руки ей дал гитару и категорически запретил дотрагиваться до вещей, сам же вернулся в вагон за чемоданами. В вагоне было столпотворение: только что, казалось, обжитой, вагон был похож на развороченный муравейник: каждый спешил скорее вынести свои вещи, чтобы успеть на товарный. Чуть ли не по головам я вынес свои чемоданы: раз и два. Четыре чемодана. Насыпь высокая и узкая, на насыпи одна колея. Оставляю жену стеречь чемоданы, а сам с двумя чемоданами пошел за всеми по шпалам. Где-то там товарняк.

Шли мы очень долго. Километра наверное, три. Приходилось время от времени отдыхать, для чего нужно было сойти вбок и вниз с колеи, чтобы не мешать идущим сплошным потоком по шпалам людям с вещами. Затормозить поток было невозможно: сзади подпирали люди. И вот колея закончилась. В смысле закончилась насыпь. Впереди был мост через ручеек. Только от моста остались висящие в воздухе и прогнувшиеся под собственным весом рельсы, на которых висели шпалы. Больше ничего от моста не осталось. Все было вымыто бурной горной рекой, в которую превратился мирный ранее ручеек. Вода в нем разлилась и затопила берега, поток разлился на ширину около ста метров, вымыл три опоры, заодно смыл и насыпь, забросал все толстым слоем ила и теперь под висящими в воздухе рельсами на глубине двадцати метров кидалась на валуны рыжая от глины, злая как тысяча самураев вода. Сопки столпились вокруг этого безобразия и равнодушно рассматривали работу своего детища. С другой стороны на расстоянии метров трехсот от моста стоял пыхтящий японский паровозик, чем-то напоминающий паровоз Черепановых: медь на нем ярко блестела и из высокой, пузатой и важной трубы шел черный дым. К паровозу было пристегнуто четыре товарных вагончика. Вот и весь поезд. Нужно успеть пересечь на него. Для этого надо пройти без остановки по шпалам мост, дойти до вагона, кинуть туда вещи, вернуться снова за женой и остальными чемоданами и с ними еще раз одолеть этот мост.

Идти по мосту было нелегко: свернуть или остановиться нельзя. Мост под ногами пляшет, словно идешь по канату. Это потому, что все вынуждены идти в ногу. Хотя бы какую веревку сбоку протянули: коли падать будешь — даже схватиться не за, что. Далеко внизу беснуется поток. Не смотреть на него нельзя: один раз ошибись, не поставь правильно на узкую шпалу ногу — и будешь внизу. Убьешься на тех камнях наверняка. Я боялся не за себя. Мне было страшно за жену. Не дай бог закружится голова...

Два чемодана я бросил в последний вагончик, и бегом назад. Теперь предстоит самое трудное. И как я не сообразил распаровать те два посудных чемодана? Ведь думал раньше об этом, а вот у вагона поддался всеобщему накалу и поспешил. Пока ждал обратного потока пассажиров у моста — немного отдышался. В обратную сторону мост одолел уже легче — без груза да и пристрелялся. Два километра бегом по гравию ниже насыпи, чтобы не пугать жену — отдышался и подошел к ней с веселым видом: мол пустяки, сейчас вот мостик перейдем и в поезде. Сам с ужасом думал, что я буду делать с чемоданами на мосту. На два рейса времени у меня может не хватить.

Еще раз предупредил жену, чтобы не смела ни в коем случае браться за вещи. Весь ее груз — это гитара. Гитара легкая, руки как вроде заняты, а нести не тяжело. Только бы на мосту у нее голова не закружилась. Беру злополучные чемоданы с посудой, и мы вливаемся в поток, идущий к мосту. Не-

сти тяжело. Остановки приходится делать чаще. Все-таки до моста мы добираемся. Теперь самое трудное. Делаю длительную передышку перед мостом. Настраиваю жену. Она молодец: видно, что страшно, а вида не показывает. И вот начался мост. На каждом толчке моста чемоданы рвутся из рук. Возникает желание их бросить. В то же время неизвестно есть ли в магазине посуда. Если даже водку, как мне рассказали, на Сахалин не возят, чтобы бутылки попусту не возить, а везут спирт в железных бочках, так кто повезет ту посуду? А без посуды плохо. Ребенок родится, гостей позовем, да и самим, что, с одной тарелки есть, что ли? Нет, чемоданы донести до конца моста надо. Надо во что бы то ни стало. Туго ей будет без посуды. Да какие же они тяжелые! Вот удружили на свадьбе! Знал бы — никогда бы не стал везти.

Пройдено уже две трети моста. Осталась треть. Рук я уже не чувствую. Это какая-то пытка. Кажется, что весь плечевой пояс сдавлен громадными тисками и тиски сжимаются все сильнее и сильнее. Впереди осторожно и бережно по шпалам ступает жена. Я готов в любом случае, если только она замедлит шаг, покачнется ли — бросить вниз чемоданы и схватить ее, не дать упасть. Только брошу ли? Похоже, что нет. Руки сведены судорогой, боль адская, сердце выскакивает из груди... Наконец-то! Мост закончился. Чуть ли не кулем сваливаюсь с насыпи, ставлю чемоданы на землю и пытаюсь разжать руки. Ничего не получается. Руки свело судорогой, кисти мертвой хваткой скрутились на ручках чемоданов. Я так и сел. Кто-то из ребят спустился ко мне. Попробовал разжать пальцы. Одна рука была разжата. Другую пришлось разжимать с помощью булавки, которой какой-то парень (как оказалось — врач) уколол мышцу. Спасибо тому парню, выручил, он же дотащил один из чемоданов до товарняка. Дорого мне досталась та посуда. В то же время я был горд втайне тем, что смог выдержать.

Много ли надо мужчине, чтобы почувствовать себя настоящим мужчиной? Наверное, не очень. Но часто. Мужчина должен постоянно проверять себя, проводить своего рода испытание своей силы, крепости, надежности, выносливости — он должен самоутверждаться. Наверное, в этом секрет мужчины.

Это испытание было нелегким. Я его выдержал.

Переселить пассажирский поезд в четыре товарных вагона. Задача, скажу я вам, не из легких. Если бы это были только пассажиры, ну там туристы, что ли, а ведь ехали в основном семьи с детьми и пожилками, ехали на долгие годы жизни в глуши далеких гарнизонов. Я до сих пор не пойму, как люди уместились. Но уместились все, никто не остался. Причем погрузка прошла как-то организованно, спокойно, деловито, а главное — быстро. Наверное, сказалась привычка служилого человека к переездам да гарнизонному житью-бытью, в котором следишь за каждым своим словом, движением, чтобы ненароком кого не обидеть — жить ведь еще вместе долго. Парово-

зик запыхтел, засвистел, заухал, поезд тронулся и в раскрытой настежь широкой, в половину стены вагона двери потянулись снова унылые сахалинские пейзажи: слева — в маленьком окошке — сопки, обрывистые, покатые, поросшие тайгой сопки, над которыми королевой вздымается сопка Ледяная — там, наверное, никогда лед не успевает растаять за короткое и нежаркое лето; и царствует она гордо над всеми сопками и сопочками, сияя своей ослепительной красотой, сторожит путь на материк. А справа — узкая полоска земли, каменистая и поросшая бурной тайгой, да море до самого горизонта. Собственно — горизонта как такового и нет: просто где-то там, далеко на востоке море смыкается с небом. Или с морем?

Но вот узенькая полоска земли стала расширяться, море стало отходить от вагона, колеса застучали по стрелкам, появились редкие в этих краях домики и состав остановился. Станция Макаров.

Стоим час, два... Собрали делегацию, пошли узнавать. Люди измучены дорогой, взрослым тяжело, что же тогда говорить о детях?

Делегация вернулась с неутешительной вестью: дальше поезд идти не может потому, что пути размыты. Дальше вообще ничего идти не может — тайфун натворил такое, что не только поезд — автомобиль не пройдет. Порвало связь, размыло дороги, что впереди — пока неизвестно. Комендант предложил пожить в вагоне несколько дней, пока отремонтируют дорогу. Больше он предоставить ничего не может.

До конца месяца, а это значит — срока, когда текущий год может быть засчитан в срок службы на Сахалине, оставалось два дня. Все, кто ехал по замене, это знали, знали и то, что попасть в часть до конца месяца надо любыми путями.

Опять пошли ходоки в разведку. На сей раз и я увязался за ними. Трудно сказать, где мы ходили. Поселок сам по себе невелик, но близость сопкок, низкое, затянутое дождевыми облаками небо, резкий, порывистый, влажный, напоенный какими-то незнакомыми запахами моря ветер — все это делало наши блуждания какими-то тягостными, долгими, безнадежными, бессмысленными...

Мы возвращались ни с чем. Основной состав группы уже свернул в сторону нашего поезда, когда кто-то увидел дрезину с прицепом. Дрезина представляла собой низенькую, около полуметра высотой всего, тележку на четырех колесах с небольшим мотором, прицеп был такой же тележкой, только без мотора. На платформах не было даже бортов. Четверо путейцев хлопотали вокруг дрезины, грузили на нее инструменты, разные железки — готовились к отъезду. Ехать она могла только на север: колея на юг была занята нашим поездом.

Мы кинулись к дрезине, стали просить путейцев взять нас. Те наотрез отказались, ссылаясь на то, что они едут вообще неизвестно куда — связь нарушена, что впереди их ждет — они не знают, в такой обстановке брать на свою ответственность людей, да еще и с детьми они не могут. Предлагать

им деньги мы даже не пытались: на Сахалине этим можно все испортить, в то время отношения между людьми строились совсем на других ценностях — на уважении, доверии.

Нужно было что-то делать. Кто-то сбежал к своим вещам за припрятанной бутылкой водки — для Сахалина это редкость, ибо водка в бутылках на Сахалин не поступала: выгодней было возить спирт в железных бочках. Выпили с ними по стопке, разъяснили ситуацию. В общем, ребята все поняли, прониклись, и было принято компромиссное решение: брать тех, кто без детей. О состоянии жены я не сказал и попал в число пассажиров дрезины. Вещи были перенесены на дрезину быстро, дрезина и прицеп были нагружены горой, пассажиры взгромодились поверх своих пожитков и мы покатили на север. Вернее сказать — не покатили, а нас понесла нечистая сила. На удивление при всей своей невзрачности японская дрезина оказалась весьма резвой: скорость быстро достигла километров шестидесяти-семидесяти, что для пассажиров, находящихся на высоте пары метров над землей, продуваемым всеми ветрами и пронизываемыми жуткой вибрацией оказалось довольно серьезным испытанием. Вибрация и тряска были ужасными: казалось, что если палец положить в рот — он тут же будет откушен. Приходилось даже сжимать зубы — так они стучали друг о друга, скулы уставали. Эта чертова гонка сопровождалась таким ревом мотора, стуком колес и свистом ветра, что пытаться что-либо даже крикнуть было бесполезно, поэтому все забаррикадировались чемадами от ветра и молча переносили эту сумасшедшую гонку.

Море все дальше отступало от насыпи, потом вдруг совсем спряталось за горизонт. Вдоль дороги все чаще стали появляться горелые леса: громадные сосны стояли одна к одной абсолютно черные, без хвои. Лес был черным, нежилым, деревья, казалось, жаловались небу: вот, смотри, что с нами сделали... Это была жуткая картина. Потом нам объяснили, что, отступая, японцы жгли леса. После войны прошло уже двенадцать лет, а лес так и не ожил. Каким же зверем может быть человек, какой вред он приносит природе, какое зло! Эти черные леса врезались мне в память на всю жизнь, эта страшная картина не раз виделась мне во сне...

Наконец, дрезина запрыгала, застучала на стрелках, рельсы стали двояться, четвериться, скорость снизилась, появились домишки, домики и дома, и дрезина вскочила, наконец, на станцию. Станция была большая, был даже вокзал, на котором висела табличка "ПОРОНАЙСК". Да, это был город Поронайск, со всеми атрибутами города, с буфетом на станции, с водопроводным краном, у которого можно было вымыть лицо и руки. Очумевшие от сумасшедшей гонки, пассажиры кинулись в буфет искать съестное, перехватить, что-либо пока дрезина стоит на станции. В буфете был спирт, кета и горбуша соленая, кета вяленая, крабы вареные и крабы консервированные, икра малосольная и икра

консервированная, рыба жаренная и рыба отварная... Больше в буфете не было ничего. Не было хлеба. Хлеб на Сахалине был в те времена в дефиците. Пришлось покупать рыбу, которая к тому времени уже порядком надоела. С покупками мы поспешили к своей дрезине в расчете поесть в дороге. Наша поспешность оказалась напрасной: дрезина дальше уже не шла. Путь впереди был размыт, и бригада торопилась на ремонт моста, до которого было всего три километра. До ближайшего же поселка было двадцать, до места моего назначения — сорок километров и полтора дня. Наша компания постепенно рассасывалась. После Поронайска осталось три семьи: одна ехала по назначению до Леонидово, другая возвращалась в Леонидово из отпуска и только моя одна — до гарнизона Возвращение, расположенного севернее Леонидово в двадцати километрах. Мы оставили женщин с вещами на станции и пошли искать коменданта гарнизона. На наше счастье, комендант оказался на месте. После тщательной проверки документов (пограничная зона все-таки) нам выделили газик и подвезли нас с вещами на один из складов, на котором стояли под загрузкой два грузовика, которые должны были выходить на Леонидово. На этих машинах мы без особых приключений одолели за три часа двадцать километров и прибыли в гарнизон Леонидово.

Теперь наша семья осталась одна. Все остальные уже были на месте. Наступила ночь. Искать коменданта или попутный транспорт было бессмысленно: тайфун в этих краях поработал на славу. Дороги были размыты настолько, что даже думать о движении на север было бесполезно. Тем не менее, я стал искать коменданта гарнизона. Нашел я его уже около одиннадцати ночи дома по телефону. Пришлось объясняться о причине, побудившей к его беспокойству в столь позднее время: оставался один день. Я ожидал отказа и отказа в помощи, но, к чести этого офицера, он оказался весьма порядочным человеком. Созвониться с моим гарнизоном он не смог: связь была порвана, однако он меня обнадежил: в семь утра выходит колонна грузовиков на север, будут идти мимо станции Возвращение, и он даст команду, чтобы нас взяли с собой. Радостный, я вернулся в дом наших попутчиков. Здесь уже был готов ужин, после которого нас уложили спать.

Утро было сырым, дул пронзительный ветер с моря, облака неслись над головой так низко, что хотелось пригнуться. Наши гостеприимные хозяева погрузили нас на одну из машин. Колонна уже стояла в готовности. Короткое прощание — и мы в пути.

Дорога (если можно её так назвать) проходила в тайге, по речным отменям, по галечнику и валежнику, часто приходилось останавливаться и разбирать завалы. Мы двигались со скоростью пешехода, моторы ревели, с капотов валил пар, водители выматывались, а потом снова садились за баранку. Наконец, путь нам преградила баррикада. Мирный ручеек, ранее зме-

ившийся между сосен, превратился в бурную горную реку, сметающую все на своем пути, швыряющую стволы вековых сосен, валежник, переворачивающую булыжник как песок. Все это было сцементировано гравием настолько, что нечего было и думать о растаскивании этого завала. После короткого совещания было принято решение двигаться по берегу к сопкам и искать переправы. Колонна, ревя моторами, повернула вправо и поползла по галечнику. Переправа была найдена. В этом месте ручеек разлился широкой и мелкой рекой, из воды виднелись камни, течение было не так стремительно. Попытались было промерить дно, однако к воде подойти было невозможно: берега были так занесены жидкой глиной, что в ней можно было утонуть. Мы уже собирались двинуться дальше по реке, но тут одному из солдат пришла на ум гениальная мысль: переправить на другой берег трос лебедки головной машины, закрепить его на громадной сосне, и машина должна вытянуть себя этим тросом на тот берег, а потом вытянуть по очереди и остальных. Предложение было принято. Дело оставалось за малым — переправить на другой берег трос. Здесь уже нашелся другой умник: была накачана воздушная запасная колесная камера, к ней привязана доска, и, лежа на этом сооружении, солдатик стал, отталкиваясь колышками, потихоньку двигаться по грязи к воде. Добравшись до воды, он перешел вброд реку, закрепил трос на сосне, дал сигнал, и машина, надсадно ревя мотором, стала наматывать трос на барабан лебедки. Трос натянулся, напрягся — вот-вот лопнет. Вот машину чуть развернуло на камне, вот она пошла как-то боком — перевернется!, — но тут же выправилась и забурилась по самый радиатор в трясину. Все ожидали, что мотор заглохнет, но мотор выдержал: трос подматывался на барабан, машина ползла к воде. Вот она уже в воде. Хорошо, что не глубоко. Впереди идет солдат по поясу в воде, промеривает, машина идет за ним. И вот она уже на берегу! Дружный крик радости ознаменовал это событие.

Теперь машину водитель подогнал к сосне и уперся в нее бампером. Солдат зацепил на пояс трос и пошел к нашему берегу. Дальше все пошло как по маслу: трос цеплялся за очередную машину, та вытягивалась лебедкой на другой берег — колонна была переправлена. Мы все были перепачканы грязью, измучены и бесконечно рады успеху. После переправы развели костер, отмылись от грязи, быстро перехватили немудреной армейской пищи и двинулись дальше.

Я поражался не раз солдатской находчивости, умению, выдержке, всем качествам настоящего мужчины, которые так ярко проявляются в нелегкой армейской службе на Дальнем Востоке. Многому я у них научился, ибо солдаты служили у нас в основном из дальневосточников, дети тех же охотников, рыбаков — местных жителей, приспособленных к трудной жизни. Маменькины сынки здесь не уживались и удирали на материк, в цивилизацию, на асфальт.

Двадцать километров от Леонидово до Возвращения мы одолели за шесть часов. Я не знал, как благодарить тех солдат, когда они выгрузили нас

на станции. Еще и извинялись, что не могут довезти нас до гарнизона, для чего им пришлось бы сделать крюк: от станции до гарнизона оставалось четыре километра. Колонна сворачивать никуда не имела права, идти ей было еще далеко.

* * *

Станция Возвращение представляла собой остановку на однопутной железной дороге. Вся станция представляла собой два домика: домик путевого обходчика и магазин. Дальше за станцией тянулась кривая улочка приземистых бревенчатых домишек жителей поселка Возвращение. Некоторые домишки были еще японскими, т.е. построенными из тонких досочек, между которыми был засыпан шлак. Холодными были эти домишки, топили в них печку круглые сутки, и потому горели те домишки быстро, один за другим.

Магазин был расположен именно в таком домике и уцелел, видно, благодаря тому, что не топили, потому, что продавщица в нем была закутана во все, во что можно закутаться, и вечно пьяная: в комнатилке площадью шесть квадратных метров по стене тянулись полки, на которых были навалены балыки метрового роста, крабовые консервы да стоял ларь с отделениями, в которых были засыпаны соль да сахар. Отдельно в углу громоздились ящики со спичками да еще чем-то несущественным. Главной достопримечательностью этого магазина были лужа и бочка.

Лужа была перед входом в магазин. Это была громадная лужа жидкой грязи метров в тридцать диаметром, которая жила сама по себе: за все годы моего пребывания на Возвращении эта лужа ни разу не высохла. Все к ней давно привыкли, перебросили через нее бревна и просто не обращали внимания.

Бочка стояла посреди магазина.

Это была большая стапятидесятилитровая железная бочка с вырезанным верхним дном. В таких бочках на Сахалин возили спирт. В этой бочке тоже был спирт. Питьевой. 96-процентный, как было написано. Это его вонь разносилась по ветру, сманивая к магазину пьяниц, которые вечно толклись у магазина со своим обычным оружием: в одной руке кружка, в другой — балык. На самом деле, там, наверное, и не было тех 96 градусов, ибо



*Магазин на станции Возвращение.
Снимок автора. Сахалин, 1956 г.*

бочка не закрывалась, хотя и расходовалась быстро: продавщица брала у покупателя бидончик, спрашивала: “Полный?” — и, получив утвердительный ответ, черпала железной литровой кружкой с длинной ручкой, которой меряют продавцы молоко три раза из бочки в бидончик. Покупатель с достоинством принимал бидончик, совал продавщице деньги и торопился к ожидающей его теплой компании. Плесни в ту бочку ведро воды — кто заметит? Или кто будет мерять тот спирт?

От станции до гарнизона было четыре километра.

Если бы без вещей — это не проблема. Впоследствии я не раз совершал сюда вояжи с бидончиком на лыжах без палок — руки заняты: в одной — бидончик, в другой — балык, но это было потом. Сейчас же у меня было четыре чемодана и жена на сносях, которая, героически выдержав сумасшедшую дорогу, стояла с гитарой у ноги, как часовой, у чемоданов. Я пошел искать телефон, чтобы связаться с начальником штаба или комендантом своего гарнизона. Телефон нашелся, но связи с гарнизоном не было. Прихватив чемодан, я отправился пешком по дороге, указанной мне полупьяным мужичком из местных. Жену оставил с вещами в магазине.



*Парадный въезд.
Мостик на въезде в гарнизон Возвращение.
Фото автора. Сахалин, 1957 г.}*

Дорога мне показалась бесконечной. Тропинка вилась среди каких-то зарослей и болот, пришлось перебираться чуть ли не ползком через полуразрушенный пешеходный мостик через речку. Вот и гарнизон. Рабочий день закончился, и в штабе, кроме дежурного по части, никого не было. Дежурный быстро нашел начальника штаба полка, который оказался дома. Тот никак не мог понять, кто я такой и как оказался в гарнизоне: связь с материком и с дивизией была оборвана тайфуном, и никаких сообщений о том, что едет летчик с семьей к месту службы, в полк не поступала. Проклятые штабисты: за почти две недели, что я болтался в пути от Хабаровска до полка, не могли сообщить хоть по радио, хоть шифровкой, что в полк добирается служивый. Скорее всего, какой-нибудь клерк в кадрах армии просто забыл сообщить в Южно-Сахалинск, а те, естественно, не сообщили в полк.

Как бы то ни было, но машина с двумя солдатами к штабу подошла быстро, и мы отправились на станцию. Доехать до станции нам не удалось: речушка разрушила опору деревянного моста, и проехать по нему было не-

возможно. Пришлось оставить машину и идти на станцию пешком. Я был вымотан настолько, что еле двигал ногами, а предстояло еще тащить по этим хлябям чемодан да еще беречь, чтобы не упала, жену. Жена сидела на вещах, в глазах были слезы: завез к черту на кулички и бросил. Бедная, сколько она пережила, сколько сил отняла у нее дорога, мой поход в гарнизон и долгое ожидание на чемоданах посреди Сахалина явились последней каплей в чаше ее терпения. Солдаты взяли вещи, мне дали легкий чемодан, и вот уже ночью нас привели в гостиницу.

Гостиница представляла собой избу с единственной громадной комнатой: то ли свинарник в ней был раньше, то ли коровник — сказать трудно. Далеко в конце заставленной солдатскими койками комнаты сиротливо светила одинокая лампочка. Все было влажным. Постель была просто мокрой. В комнате стоял затхлый спертый воздух, который можно было, казалось, нарезать, словно хлеб, ломтями. На байковых солдатских одеялах, покрывающих кровати, лежали опавшие с потолка куски побелки и штукатурки. Но нам было не до уюта. Мы были рады, что добрались до места в срок, что год не пропал и что можно теперь выспаться. Были собраны одеяла с нескольких коек, мы укрылись ими настолько, что было тяжело, кое-как согрелись в этой мокроте, и я уснул, как убитый.

Это была первая ночь из тех долгих многочисленных сахалинских ночей, которые нам пришлось провести в этом неприветливом гарнизоне.

С “гостиницей” мы распрощались без сожалений. Мне предоставлена квартира. Солдатики захватили наши чемоданы, и вот мы уже в своей квартире. Приземистый длинный одноэтажный барак японской постройки. Три подъезда. Правильнее было бы сказать, не подъезда, а подхода, потому что это просто вход в клетку размером четыре квадратных метра, на которую выходят четыре двери из четырех квартир. Две квартиры двухкомнатных, две — однокомнатных. Мне предоставлена однокомнатная. Однокомнатная квартира представляла собой комнату в 12 квадратных метров и кухню метра в четыре с большой печью, которая топилась дровами. Наверное, правильнее было бы назвать кухню не кухней, а кочегаркой: большая часть жизни в этой квартире уходила на поддержание огня в печи. Печь топилась дровами.



*В таких домах жили начальники.
Летный состав с семьями жил попроще.
Сахалин, аэр. Возвращение. 1957 г.*

вами, поэтому ее зев был обширен и постоянно голоден: дров на нее уходило чуть ли не по машине в месяц. Сама же квартира была очень даже прохладной. Как и все японские постройки, дом был построен из тонких, толщиной в сантиметр, дощечек, набитых на деревянный каркас снаружи и изнутри, между этими дощечками был засыпан шлак в качестве утеплителя. Конструкция весьма хлипкая, даже не для сахалинской зимы. Можно было обычным столовым ножом проткнуть стену насквозь.

* * *

Крепких морозов на Сахалине не бывает: на севере — да, а в средней части редко бывает мороз за тридцать, но сильнее ветра при высокой влажности выдувают тепло отовсюду; даже в шапке-ушанке с завязанными “ушами” ветер прошибает насквозь настолько, что долго не выдержишь.

В таких условиях говорить о пригодности “дома” в качестве жилья... Тем не менее, жить надо. И жили. Жили за счет печек. Печи были сложены уже русскими умельцами: сложены на славу, настолько на славу, что весь холодный период, который продолжался почти восемь месяцев, топились дровами круглые сутки и не рассыпались. Дрова были тоже сахалинские: горелых лесов вокруг полно, только напили, наваляй машину, а там бревно колуном пополам — и в печку. Жар от сосны знатный. Когда начались морозы, мне пришла в голову знатная мысль: я поливал стены дома водой и забрасывал снегом, и так несколько раз. Стена покрылась льдом, щели сами собой законопатились, и в доме стало тепло. Конечно, тепло это было относительно: тепло, пока горит печь. В доме жара, а по углам лежит снег. Только запаса заготовленных прежним хозяином дров хватило ненадолго. Нужно было ехать за дровами. В гарнизоне это делал каждый хозяин сам. По моей просьбе выделили машину, дали двух солдат, третий — водитель, четвертый — я. Выехали мы в семь утра, до леса было двадцать километров — ну, по снегу пусть час ходу, столько же назад, напилить сухостоя, обрубить сучья да нагрузить машину — ну, шесть часов. К пятнадцати часам мы рассчитывали засветло добраться до дому. Все поначалу так и шло.

Мы напилили леса, обрубили сучья, нагрузили машину, стали трогаться в обратный путь. Однако произошла непредвиденная задержка: полетел кардан заднего моста. Водитель, чертыхаясь, полез под машину. Пока выгребал снег, откручивал задний кардан, снимал передний, ставил задний — наступили сумерки. Ветерок, дувший с севера (благодаря гряде сопков, ветер у земли в тех краях мог дуть только с севера или с юга), стал крепчать, пошел снег и вдруг началась пурга. Настоящая сахалинская пурга, которая за ночь вырывается из этого ада поближе к жилью. Машина редела, дергалась. Дорогу мгновенно сравняло, перемело сугробами, найти ее уже было невозможно. Машина на одном ведущем мосту буксовала, её носила нечистая сила по ка-

ким-то колдобинам, мотор надрывался и, наконец, заглох окончательно. Дальше возиться с машиной уже не имело смысла: пурга была такая, что буквально в десяти метрах уже не было ничего видно, от фар и даже подфарников вокруг машины стояло ослепительное зарево, сквозь которое не видно было ничего даже на расстоянии метра — сплошная стена летящего снега. Мы сделали единственное, что нам оставалось: слили воду, отключили аккумулятор, бросили машину и пошли добираться до жилья пешком. Идти нужно было к сопкам, на запад. Ветер дул с севера, значит, идти надо так, чтобы ветер бил в правую щеку. Я пошел первым: одет я был в меховой нагольный летный костюм, на ногах — летные унты. Костюм легкий, унты широкие, проваливаются не так глубоко, как валенки солдат, да и роба солдатская на вате, тяжелая, отнимает много сил при ходьбе даже при ровной и твердой дороге. Мы не обедали и не ужинали. Нароботались еще на валке леса, устали. Хорошо, что я взял на всякий случай четыре плитки шоколада да пачку папирос. Остановились, присели отдохнуть. От солдат валил пар. Я тоже был весь мокрый. Тяжело идти по сугробам, тяжело даже в летном обмундировании: снег по пояс, идем по целине, снег буквально приходится расталкивать корпусом. На это уходит уйма сил, а скорость никакая — почти на месте топчемся. Я раздал шоколад. Солдатики его буквально проглотили, немного приободрились. Свою плитку я трогать не стал. Оставил на крайний случай. Перекурили. Время было позднее — девять вечера. До жилья было минимум километров восемнадцать — это если идти по прямой. Только какая может быть прямая на целине, по пояс, а то и по грудь в снегу? Нужно было беречь силы. Решили менять ведущего по очереди — ему доставалось больше всех. Двигались очень медленно, практически топтались на месте. Сил оставалось все меньше, отдыхать приходилось все чаще. Движения стали какими-то чужими, вялыми, иногда казалось, что топчешься в горячке третьего раунда по рингу, когда уже тебя ничто не интересует — ни товарищи, оружие что-то за канатами, ни судья, ни противник, у которого уже тоже нет сил для удара, только красный туман в глазах и единственная задача — выдержать до гонга, не упасть. Выдержать.

Не упасть.

До гонга.

Не упасть...

Гонг! Все. Выдержал.

Нет, это не гонг.

Сквозь рев пурги слышны крики: "Командир! Командир!"

Это кричат солдаты сзади.

Оборачиваюсь.

Оказывается, я далековато оторвался от них. Их уже плохо видно в снежной сумяти: просто черное пятно на белом снегу. Я ушел от них метров на десять. Стою, жду. Почему-то не догоняют. Вот опять кто-то позвал. Придется возвращаться назад — что-то случилось.

А случилось необычное: один из солдат отказывается идти. Лег на снег и не поднимается. Это сумасшествие: замерзнуть сейчас — что раз плюнуть. Только остановись. Ветер пронизывает мгновенно, высвистит тепло сразу, а дальше уж ничто не поможет. Жизнь сейчас только в движении.

Солдат лежит на снегу. Возле него лежат двое. Эти двое убеждают, что лежать нельзя, что сразу замерзнешь. Солдат, всхлиывая, плачет и просит товарищей отвязаться и оставить его. Он больше не может идти. Да и зачем идти? Куда идти? Ведь заблудились, кружим на месте, сил уже нет. Лучше уж не мучаться, все одно помирать, так хоть помереть спокойно. Руки его были обнажены и уже холодны — он где-то потерял рукавицы. Я достал шоколад. Отломил пару кубиков и насильно всунул шоколад в рот солдата. Тот затих. Прошло минут пять, солдат открыл глаза. Похоже, он раньше был в полубессознательном состоянии. Я поднял всех троих, дал каждому еще по кубику шоколада. Закурили. Водитель рассказал, что произошло. Солдатик из канцелярии эскадрильи, все полтора года просидел в канцелярии, писал бумажки. Слабый, родом их Хабаровска, мамин сынок. Шел он последним, — последнему легче всех. Случайно обернулся — а его нет. Пришлось остановиться и идти искать. Нашли того писаря метрах в двадцати: он как упал, так и не поднимался. Стали поднимать — не встает, подняли — не идет. Стали бить — немного прошел и опять упал, теперь уже совсем вырубился. Слабак. Тащить его, что ли на себе? Так не дотащим, сами еле идем. Что делать будем, командир?..

Положение было не из радостных. Сколько еще идти — я не знал. Знал только, что идем правильно: ветер мне по-прежнему бил в правую щеку. Было 11 ночи. Значит, идем уже три часа. Даже если по два километра в час — и то прошли шесть километров. Оставалось еще, по крайней мере, двенадцать — часам к пяти утра должны добраться. Это если идти. А идти надо. Иначе — замерзнем.

Писарь перестал уже бормотать. Он спал, и растолкать его было нелегко. Проснулся он уже в полном сознании. Я дал ему еще кубик шоколада. Сказал, чтобы он его не глотал, а рассосал — так шоколад действует эффективнее. Солдат сосал шоколад, а я объяснял ему, что лежать нельзя, что живыми мы останемся только в том случае, если будем идти. Кажется, он понял. Поднялся сам. Вынужденная остановка дала нам небольшой отдых, сил прибавилось. Можно было двигаться дальше. Я снова пошел первым, писаря поставили третьим, за ним шел один или другой солдат и следил, чтобы писарь не отстал от группы.

Все повторялось, как в каком-то сумасшедшем фильме ужасов, который заиклился на самом страшном и никак не мог уйти из этой жуткой петли: снова рев пурги, снова вялые ноги, снова третий раунд — и так многократно и вот снова гонг! На сей раз писаря уже ничто поднять не могло — ни шоколад, ни

побои. Из разбитого носа у него текла кровь, в черноте ночи она казалась черной, и только вспышка зажженной спички высвечивала красное. Писарь не желал идти. Он твердил только одно: все мы помрем, и нечего зря мучаться. Может, мы уже и померли, так надо тогда лежать спокойно. Иногда он приходил в себя и просил оставить его, не мучить, он больше не хочет мучаться, он больше не желает жить. Главной причиной его депрессии была полная уверенность, что мы заблудились и попусту кружим на месте. Я поговорил с солдатами. Это были крепкие и опытные ребята из Уссурийского края, которые бывали и не в таких переделках. Нам надо было любыми путями заставить писаря поверить в то, что мы идем не зря. У меня оставалось еще половина коробки спичек. Договорились на том, что я иду вперед метров на десять и зажигаю спичку. На таком расстоянии, да еще и в таком состоянии разобрать, что за огонек и откуда он писарь не сможет, зато будет идти. Так и сделали.

Когда писарь увидел огонек и ему объяснили, что это жилье — его будто подменили. Наверное, у него открылось второе дыхание, потому что после этого около часа двигались довольно неплохо. Однако потом все-таки силы покинули его, и дальнейшие фокусы со спичками давали все меньше и меньше результатов, их приходилось зажигать все чаще. Скоро осталось около десятка спичек, и я больше не рискнул их тратить. Было три часа ночи. Пурга понемножку стала затихать, снег почти прекратился, ветер постепенно снижал свою силу. Видимость стала улучшаться, однако сил идти уже не было.

Даже у меня, одетого легче солдат и накормленного по реактивной норме, тренированного спортсмена, сил не осталось. Мы толклись почти на месте. Положение осложнялось ввалившим в полное беспамятство писарем: тащить его на себе было невозможно.

Так же резко, как начиналась, пурга прекратилась. Видимость стала нормальной, и я вдруг увидел огонек. Мне показалось, что я ошибся, что это от усталости мельтешит всякая чертовщина в глазах, но огонек не пропадал. Мне показалось, что огонек близко, может до него с километр. Огонек увидел и солдаты. Мы поняли, что спасены. Только радость наша была преждевременной: идти с писарем мы не могли. Мы его просто были не в силах дотащить. Казалось, что мы и сами уже не в силах дойти до того огонька даже по твердой дороге. А ведь до него надо было добираться по целине, по пояс в снегу, проваливаясь в ямки и ямы, выбираясь из них... На это сил уже не было. Мы остановились. Вырыли в снегу яму, сели. Решено было отправить меня вперед, самим оставаться в яме с писарем и ждать помощи. Я должен был любыми путями добраться как можно скорее до жилья и выслать за ними помощь. Если я не доберусь — пропадем все. На том и порешили: солдаты не дают писарю спать, тормозят его, чтобы не замерз, а я иду за помощью.

Я достал остатки шоколада. Съел кубик. Остальное отдал солдатам. Втроем выкурили последнюю папиросу. Все. Больше у нас ничего не остава-

лось. Я просил солдат только об одном: не давать спать писарю и следить друг за другом, чтобы не уснули.

И я пошел. Я шел боком, раздвигая снег — так вроде полегче. Я шел на огонек. Я торопился: там помощь. Там люди, которые не дадут умереть тем, что оставлены мной в снежной яме. Которые могут замерзнуть. За которых я несу ответственность перед начальством, перед матерями, перед собственной совестью. Если они умрут — мне не жить. Они будут на моей совести, я не смогу жить, если они умрут! Надо идти. Идти как можно скорей — они, наверное, уже спят. Я никогда в жизни не выдерживал такой гонки, такого напряжения. В глазах плавали красные круги, кровь стучала в ушах, словно громадный молот по гулкой наковальне, сердце подкатило к горлу и там бухало барабанной дробью. Это был уже не третий раунд. И не четвертый, и не десятый, — это был какой-то бесконечный нескончаемый сумасшедший раунд, который никогда не закончится!!!

Я открыл глаза и увидел доски.

Высоко.

Доски плотно прилегали друг к другу, были выструганы и были грязными. Похоже — закопчены.

На досках горел свет. Яркий.

Прямо в глаза.

Это лампочка.

Значит доски — потолок.

Значит, я лежу. На спине. В доме. В каком доме?

Вот чье-то лицо.

Незнакомое.

Наверху. На потолке.

Нет, он стоит. А я — лежу. В доме. И свет горит.

Свет. Лампочка.

Значит, свет.

Значит, я дошел.

До света...

А зачем я шел на свет?

Было надо.

Очень надо.

И я спешил.

Я спешил потому, что люди...

Люди...

Да господи, чего я тут лежу!?

Там же люди!!!

Там солдаты!!! Они замерзают!!! Они уже замерзли!!!

Я закричал: скорее, там солдаты! Они в яме! Они замерзнут! Скорее за ними! Мне казалось, что я кричу.

На самом деле, как мне потом рассказали, я, еле ворочая языком, шептал все это, едва ворочая языком.

Однако меня поняли.

Тут же собралась бригада спасателей на лыжах, с собой взяли сани из лыж, ракетницу, фонари и погнали по моему следу.

Спустя час они вернулись и привезли полуживых солдат, которые сами уже идти не могли.

В комнате топилась печь, было жарко.

Солдаты нажарили квашеной капусты с тушенкой.

Хлеба не было.

Мы ели капусту и запивали обжигающим чаем без сахара. В жизни ничего вкуснее я не ел!

Потом рассказали, как я очутился на точке. Это был радиолокационный пост, от которого до гарнизона было еще шесть километров.

Рассказ прерывался взрывами хохота, рассказчик, крепыш-сибиряк из тех, что с рогатиной идет на медведя, чувствовал себя центром внимания и в который уже раз обстоятельно рассказывал:

“Капусты вчера мы натушили. Наелись так, что всю ночь пил воду да до ветру бегал. В пять утра выскочил я в одних портках на крыльцо, слил отстой и уже взялся за дверь, ан гляжу — шатун ковыляет. Это ведь межвежатинкой можно было разжиться, свежаниной, тушенка уж так надоела. Кинулся я к пирамиде за карабином, а там замок.

Сержанта поднял, чтобы ключ дал, а тот не дает, грит спросонья, мол, мне привиделся тот шатун. Я его тормошу — давай ключ, шатун, как есть шатун, медвежатинкой запасемся на зиму, тушенка поперек горла уже стоит. Дал он мне карабин, да вышел со мной на шатуна глянуть.

А шатун лезет буром по снегу, прямо на хату лезет. Прицелился я, стрелять хотел. Сержант говорит, чтобы поближе подпустил, чтобы наверняка, за патрон и так придется отчитываться. Ждем, чтобы поближе подошел, только шатун как-то не так идет, вроде как ползет. Чего это медведю ползать, снег не так, чтобы глубокий. Еще решили подождать, поближе глянуть, чтобы в свет залез. А как залез тот шатун в свет — так и увидели мы, что то не шатун, что человек ползет в снегу. Прямо так буром и прет, что танк. И что бы ему не идти, там и снега не так, что много, может по колено. Наверно, раненый. Кинулись мы к нему — а он вроде как пьяный — никого не видит, ничего не соображает. Подхватили мы его да в хату занесли. Только хотели на кровать положить, а он рвется из рук, не хочет на кровать. Так оставили на полу. Все поднялись, собрались вокруг, а он, что-то бормочет. Наклонились к нему — слышно, как

шепчет, что солдаты замерзают, уже померли. Поднялись все, стали на лыжи, с собой прихватили сани из лыж да махнули по следу. Солдат еле нашли — снегом припорошило, найти в темноте трудно было. Замерзли ребята, спали уже. Еле растормошили. Как видите — живы остались, один только руки поморозил. И как это я не выстрелил — была бы сейчас медвежатина!..” Нервное напряжение разрядилось взрывом смеха: смеялись и спасатели, и спасенные. Тепло и сытый желудок сделали свое дело — мы отходили от перенесенного кошмара и с благодарностью поглядывали на своих спасителей. Никто не произнес слов благодарности — у мужчин это как-то не принято, чувства скрывались за грубостью шуток, вместо слов говорили глаза.

Я никогда не забуду этих глаз, этой мужской скупой ласки, этих дружеских шлепков по спине, по плечу. Мы любили спасателей, спасатели любили нас, и в этой солдатской скупой и шутиливой ласке выражалась человеческая доброта, забота, способность ради другого пойти хоть на смерть. Наверное, так бросались с гранатами под танки ради других, падали грудью на амбразуру, погибали во имя жизни других, во имя их спасения.

Велик и могуч человек. Мы просто не знаем, насколько он велик, и узнаем об этом только в экстремальных ситуациях, в которых и раскрывается он во всю широту своей души.

Плохо только, что узнаем мы об этом слишком поздно.

Мы отошли, отогрелись, отдохнули и утром уже были в гарнизоне, где все было поднято давно на ноги и за нами давно уже ушла поисковая команда на тягаче. Машину они нашли, прибуксировали в гарнизон уже тогда, когда стало известно, что мы живы. Все закончилось благополучно: писарю руки вылечили в санчасти, побои и синяки зажили, парень остался в строю, только стал нелюдим. Часто сидел в одиночестве, избегал шумных компаний, все думал. Потом вдруг усиленно стал заниматься спортом — гири, штанга, бег... Через полгода его трудно было узнать: парень раздался в плечах, появились бицепсы, да и взгляд стал какой-то другой, не затравленный, появилось в нем чувство собственного достоинства. Свою канцелярскую работу он забросил, попросил, чтобы его перевели на матчасть. Уволился он уже младшим сержантом, полноценным молодым человеком, способным постоять за себя.

После его спасения ко мне пришло письмо от его мамы. Я не был сентиментальным, жизнь огрубила меня, да и вообще молодости не свойственны слезы, но я читал письмо и плакал. Это была благодарность матери за спасение её единственного ребенка, ее сына, который вечно болел, с которым пришлось нелегко и который был ее единственной надеждой, опорой к старости, кормильцем.

Спустя полгода после его увольнения ко мне пришло письмо с приглашением на его свадьбу.

Вот ведь как бывает в жизни.

* * *

Жизнь летчика на Сахалине была совсем не похожа на жизнь летчика на материке. Материком, кстати, называлось все то прежнее, что осталось за Татарским проливом, отделяющим Сахалин от прежней жизни. Сахалин сам по себе — это что-то особенное. Сахалин — остров, отделенный от материка всего одиннадцатью километрами воды. Одиннадцать километров — это самое узкое место Татарского пролива, где Сахалин тянет к матерiku, словно руку слепец, свой мыс Погиби. Сахалин с самого начала своей истории в короне



*Типичный сахалинский пейзаж.
В связи с невозможностью сфотографировать
из кабины боевого самолета
снимок сделан автором с борта Ан-2.
Сахалин, 1959 год.*

Российской Империи был всероссийской тюрьмой, куда ссылали на верную смерть от чахотки тех каторжников, которых нельзя было оставлять даже за Байкалом. И ведь действительно с Сахалина убежать было невозможно: редко-му смельчаку удавалось перевалить многокилометровую гряду Сахалинских сопок, будто стоящих на страже покоя материка: даже летом эти сопки были покрыты льдом. И все-таки находились каторжники, коим удавалось таки добраться до западного берега Сахалина, и видели они близкую и такую вожденную землю материка, по которой можно было уже

смело пешком до самой цели, где ждет семья, дом... И бросался в отчаянии беглец в холодные воды Татарского пролива, и выносило бурным течением облаченный в тюремную рвань труп освободившегося, наконец, каторжника, и горько плакали чайки по еще одной загубленной душе, так и не получившей на земле приюта. А потом приезжал на легкой бричке офицер, писал бумаги, и увозили сердешного на ломовой телеге схоронить, чтобы по христианскому обычаю, а то и прикапывали тут же на бережку, навалив валун на могилку или воткнув деревянный крест на безымянный холмик. Сколько их там, на мысу, безымянных... Потому и называли тот мыс Погиби: погибло там народу много.

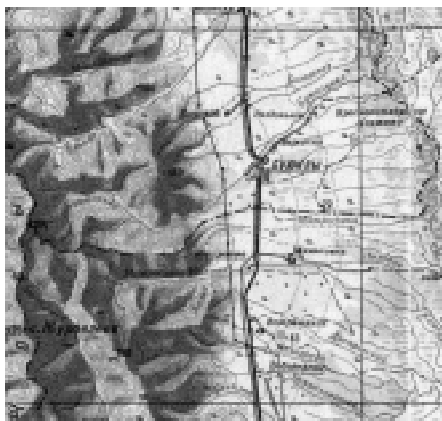
В годы советской власти Сахалин преобразился. На смену лачугам каторжников пришли благоустроенные бараки лагерей строгого режима, обнесенные колючей проволокой, уставленные вышками с часовыми со скорострельными автоматами да станковыми пулеметами, с аккуратно размеченными под линейку и выложенными по краям белой галькой дорожками...

Побеги были не часты: на западе — гряда сопки шириной под сто километров с царицей — сопкой Ледяной высотой 2200 метров над уровнем моря, с распадками, в которых сам черт ногу поломает, с медведями; на восток — тундра до самого мыса Терпения, до которого больше сотни километров. Да и зачем идти-то на восток — все равно ни одной живой души там. Одни болота. В лагере хоть есть еда, а в тундре — погибнешь. Вот и мотали свой срок ээки мирненько в лагерях, на лесоповале хлеб свой горький зарабатывали, знали, что бежать некуда.

Круг полетов аэродрома Возвращение имел в среднем радиус десять километров. На каждом из четырех разворотов было по лагерю заключенных. Поначалу в гарнизоне было страшновато — уж дюже отчаянный народ отправляли на Сахалин, а потом успокоились. За все годы моего пребывания там ни разу никто ээка в гарнизоне не видел. Так вот и жили: ээки — за проволокой, летчики — на воле. А место жительства — одно и то же. Возвращением это место назвали в честь возвращения отвоєванных тех земель у японских империалистов-захватчиков в лоно Российской империи, то бишь — в Советский Союз, мне же думалось иное: никто и никогда не мог бы отсюда вырваться, и сколько ни бегай — все равно поймут и вернут тебя на место, уготованное тебе твоей судьбиной. Возвращались и летчики. Ездили по отпускам, летали по командировкам, оббивали пороги разных высоких заведений с тайной мыслью вырваться на материк — и возвращались дома-тывать свой пятилетний срок: желающих прибыть на их место по замене было не много, а призрачная привилегия — год за полтора — касалась только наземного состава. Летный же состав выслугу имел одинаковую, что на материке, что на Сахалине — год за два. Призрачным был и полуторный оклад, которым манили на Сахалин — цены были тройные, да и то это касалось городов. В поселках, таких, как Возвращение, купить за деньги просто было нечего. Разве что спирт, который заменял водку и который пили здесь как молоко, да и покупали, и продавали его, и носили из магазина домой тоже как молоко — в бидончиках. Нет, не подумай, читатель, что там все всегда ходили пьяные — упаси бог! В гарнизоне был свой магазин — военторг, и в том военторге можно было купить промышленные товары всякие, вплоть до ковров (правда, и товары, и ковры, и все, что там продавалось — все это имело налет древности, а часто и просто уже было непригодно в связи с длительным сроком хранения при высокой влажности). Спирт же продавался вне гарнизона, так сказать — за его пределами, то бишь на станции, до которой было четыре километра, что при желании не составляло великой препоны для потенциального покупателя. Пили же в основном по выходным. Скажем — в пятницу — банный день. По окончании рабочего дня часть мужиков собиралось в “бане” — приспособленном под это мероприятие заведении,

истово мылись, валялись голяком в снегу, снова мылись, снова валялись — от души принимали помывку и жалели тех, кто грел воду дома в тазике на печке и мостился в нем на маленькой кухоньке своей. Здесь же мылись истово, от души, от души же принимали с устатку чарку-другую спирта, а спирт — он ведь не водка, хватает за горло и за душу так, что дышать трудно... В общем, разводили частенько тепленьких мужичков по своим хатам, и долго потом горел свет в окошках и жаловались бабоньки по-соседски на своего непутевого, который, что ни выходной — так и тепленький, и нет, чтобы дров наколоть — так скорее в баню, будь она неладна. Ну, а в субботу — это уж положено — ходили семьями друг другу в гости. Тут уж без спирта никак не обойдешься, тут уж положено по обычаю. Пили истово, долго, с доброй закуской и долгим разговором. Довольны были все: жена — что мужик не где-то за углом пьет, а присмотрен, если меру начинает где забывать — так достаточно глянуть, и все становится нормальным; муж — что на столе, кроме спирта, есть еще и еда, дети — что можно делать, что хочешь: взрослым не до тебя, только на глаза поменьше попадайся, не до тебя, а то зарегулируют. Как правило, по субботам гарнизон гудел допоздна: сплошь и рядом доносились раздраженные женские голоса, отчетливо доносящие каждое обвинительное слово в адрес непутевого мужа, невзирая на чины и звания, и глухие бубнящие голоса обвиняемых во всех грехах земли мужей, тщетно пытающихся доказать своей благоверной, что она ошибается в том или другом вопросе и что муж у нее не так уж и плох...

Круг полетов. Круг аэродрома "Возвращение" был весьма своеобразен. Все диктовалось грядой сопок, вдоль которых тянулась одноколейка с юга на север, построенная японцами и оставленная ими как наследие проклятого прошлого русским, выгнавшим их из Сахалина. Восточнее гор протекала довольно крупная для Сахалина река Порона, которая на равнине растекалась множеством мелких речушек и ручейков, проложивших свое русло в непроходимых дебрях тайги, заводнивших её и заболотивших тайгу и тундру. Единственным более-менее сухим местом, пригодным для железной дороги и для аэродрома были отроги гор, переходящие в равнину. Эти вот отроги и были выбраны для до-



Аэродром Возвращение на полетной карте.

роги и для аэродрома, этим и обуславливался круг полетов: все было настолько близко прижато к горам, что даже круг полетов при взлете на север был правым, ибо с левым кругом самолет не успевал набрать высоты, чтобы не столкнуться с горами. Сразу после взлета сначала горушки, а потом и горы начинали буквально царапать живот самолета, создавалось такое впечатление, будто двигатель не тянет, и самолет еле ползет в наборе высоты, хотя приборы и показывали набор 15 метров в секунду. Приходилось отворачивать вправо — маневр для летчика, привыкшего летать с левым кругом — необычный, мягко говоря. Соответственно, и заход на посадку был очень неприятен: к четвертому развороту на высоте 500 метров приходилось идти прямо в сопки, выполнять четвертый — над сопками, почти царапая их. И вдруг после окончания четвертого разворота, когда глаз уже привык к высоте порядка 100 — 200 метров, сопки резко обрывались, и под тобой далеко внизу оказывалась береговая черта. Если на четвертом развороте, когда все внимание уделяется заходу, и в поле зрения близко пролетают сосны, покрывающие пологие вершины сопки, кажется, что ты с такой высоты не дотянешь до аэродрома, то по окончании разворота, когда ты оказываешься вдруг на высоте полукилометра над линией прибоя, кажется, что тебе просто не удастся успеть снизиться и ты просто проскочишь аэродром. С одной стороны, ты торопился снизиться, с другой — тебе этого не позволяли сопки, сторожащие слева каждое твое движение и обрывающиеся двухсотметровым обрывом буквально под брюхом твоего самолета. Такие вот каверзы накладывали отпечаток, пилот начинал нервничать, и нередко были случаи ошибок, допущенных пилотом на заходе, а то и на посадке. При заходе в облаках, когда земли было не видно, все было проще: там только умом знал, что влево нельзя, глазами же этой опасности не воспринималось, и заход был, как и на любом аэродроме — обычный.



*Снимок скрытой камерой
был сделан автором на взлете
из кабины боевого самолета.
Сахалин, 1959 г.*

Еще интересной особенностью была бетонная полоса: ровная, идеально гладкая, без единой лужицы. Размеры ее были настолько велики, что хотелось побыстрее добраться до своей стоянки, самолет шел ровно, гладко, пилот расслаблялся, и на рулении скорость иногда достигала двухсот километров в час: на такой скорости одно резкое движение, и шасси будут поломаны, а то и просто угробишь самолет, ибо на скорости он чиркает по бетону, как спичка по коробке.

Не знаю, насколько это верно, но среди нас ходила легенда, что раньше авиации здесь не было, она стояла на аэродроме Гастелло, что южнее Поронайска, а в нашем гарнизоне располагался танковый полк. О существовании аэродрома просто никто не догадывался — его просто тут не было. Не было до тех пор, пока его не обнаружил свинопас — солдат, проходивший здесь свою службу на свинарнике гарнизона — как-никак Сахалин, и иметь свое подсобное хозяйство здесь почитал за честь каждый гарнизон. В тот знаменательный день, спустя два или три года после окончания войны, солдатик вывел свою свинскую дружину на выпас в поле за гарнизоном, где трава была особенно хороша. Свиньи занялись своим делом — стали кушать травку, а солдатик — своим, т.е. заснул. Спустя некоторое время его разбудило громкое хрюканье: прямо возле его ног гарнизонный хрюк активно нагребал гору земли. Хрюк очень старался и уходить не хотел. что-то там он нашел. Поднялся солдатик, поглядел, что там разрывает хрюк и увидел кусок бетонной плиты. Он думал, что это люк, стал разрывать слой дерна, покрывшего ту плиту, но обнаружил, что к этой шестигранной плите примыкает следующая, точно же такая. Солдат сбегал в гарнизон и доложил о своей находке старшине, тот — по команде, и вот уже рота раскапывает одну за одной плиты, и нет им числа...

Раскопки продолжались целый месяц. В результате раскопок был обнаружен новенький высшего класса аэродром, который ранее был замаскирован слоем дерна настолько, что никто и подумать не мог, что под землей громадный аэродром. В горах недалеко от аэродрома нашли электростанцию и склады продовольствия. Продовольствие пошло по назначению, электростанцию запустили, и она дала ток на аэродром. Никто только не знал ни схемы электроснабжения, ни системы дренирования аэродрома — документы куда-то исчезли, а, скорее всего, были увезены японцами. Станция тоже оказалась довольно странной: после ей запуска часть энергии стала куда-то уходить. Сбились с ног, но утечку найти не могли. И только когда стали обследовать все кабельное хозяйство, обнаружили кабель, уходящий с аэродрома к Поронайску, а оттуда — на Японию. Когда тот кабель заглушили — утечка прекратилась.

Потом уже, когда я летал, на этом аэродроме были обнаружены документы, и нашлись свидетели, из обрывков рассказов которых была восстановлена история появления этого аэродрома. Строили его всю войну русские и американские военнопленные под наблюдением японцев. Стройка держалась в глубочайшей тайне, и, дабы её не разгласить, по окончании строительства собрали всех строителей, погрузили на мысу Терпения их на баржу, вывели ту баржу в море в 120 км от мыса Терпения и там затопили за год до окончания войны. Сколько погибло народа — никто не знает, знали только, что очень много.

О том, что аэродром был построен по высшему классу, говорит хотя бы такой факт, что я летал с этого аэродрома спустя уже много лет с начала его эксплуатации и никогда не видел на полосе или рулежных дорожках ни капли влаги, несмотря на то, что система дренирования этого аэродрома была

неизвестна. Благодаря этому же зимой на этом аэродроме требовалось меньше сил и средств для расчистки его и поддержания в боевой готовности. Побывал я на этом аэродроме и спустя три года. Аэродром, несмотря на великие усилия аэродромных служб, был покрыт сплошь и рядом лужами: системе дренажа заилило, а найти дренажи и очистить их у расейского мужика тямю не хватает. Вот так все самое-самое валится в руках нашей бесхозяйственности, жизни сиюминутной: даром досталось, гори все оно прахом...

Ввод в строй после моего довольно длительного перерыва в полетах прошел быстро: нужны были боевые штыки, некому было нести боевое дежурство, ибо одна эскадрилья в отпуске, другая летает на южном Сахалине, ловит погоду. Во Ржеве я ни разу не дежурил, все никак не мог закончить программу подготовки, здесь закончил быстро.

Полеты на Сахалине довольно существенно отличаются от полетов на материке. Главное отличие в том, что большая часть их проходит над морем. Сахалин ведь имеет протяженность больше тысячи километров в длину, но не в ширину. Вот и получалось, что основная часть полетов проходила над морем. Полет над морем трудно описать. Если в полете над сушей, особенно в высотном маршрутном полете, самолет висит между небом и землей, и под крылом плавненько проплывают поля, леса и речки, то при полете над морем самолет висит между небом и небом, и под крылом его ничего не проплывает, и вообще непонятно, в каком положении тот самолет висит, да и висит ли вообще, а может, уже падает. Хорошо, если на небе есть хотя бы облачко — тогда все становится на свои места: небо сверху, море — внизу. Или на море волнение да еще и с барашками на волнах — но это при низковысотных полетах. Если же погода безоблачная и полет высотный — значит, ориентируйся по солнышку. Но это днем. Ночью, конечно, можно по луне. Но луна ведь не всегда бывает. Если же полет в условиях ограниченной видимости и над морем — вот тогда уже и плохо: вокруг тебя на 360 градусов и по горизонтали и по вертикали небо, вроде как еще не облака, чтобы воткнуться в приборы, была бы земля — было бы видно, но и зацепиться не за что взгляду, и тут мозг начинает выкрутасы творить, придумывать себе вводные. То тебе кажется, что самолет идет вертикально вверх в зенит, и ты удивляешься, почему скорость не падает и высота не растет, то тебя начинает заваливать то на один бок, то на другой, ты явственно чувствуешь, как тебя прижало к борту, ты перестаешь верить приборам, которые показывают, что полет идет в горизонте, потому что твои чувства говорят совсем о другом. Начинается тяжелая борьба с самим собой: мозг борется с организмом. Организм говорит, что самолет падает, что он летит не так как надо, о чем говорят датчики организма: вот его прижало к борту, значит, самолет идет с креном, на боку, может уже и падает, следствием чего будет гибель и организма, и его командира — мозга. Мозг проверяет эти сигналы: прибор скорости не показыва-

ет роста её, прибор курса не показывает изменения курса, вариометр не показывает изменения скороподъемности, высотомер не показывает изменения высоты, авиагоризонт показывает горизонтальный полет. Тревога ложная. Вот, может, только высота чуть ушла от заданной: должна быть 9000, а на приборе 9100. Он дает команду руке чуть отпустить ручку от себя. Это должно чуть опустить нос самолета, и высота уменьшится. Однако тело, уверенное в том, что в данный момент полет вверх ногами и отдача ручки еще больше переведет самолет в набор высоты, следствием чего будет потеря скорости и сваливание самолета в штопор, отказывается выполнять разумную команду и, вместо того, чтобы отпустить ручку — тянет её на себя, создавая именно ту самую аварийную ситуацию. Такое случалось со мной несколько раз, и я вылезал из кабины в этом случае измочаленным: более тяжелой работы, чем борьба с самим собой, не найдешь.

Интересно чувствует себя человек при адаптации, когда мозг и тело приходят в согласие.

Так как погода в средней части Сахалина довела нас до того, что у нас создались перерывы и необходимо было восстанавливать технику пилотирования, а задолго и двинуться дальше по программе, летом следующего после моего приезда на Сахалин года нашу эскадрилью перебросили на южный Сахалин для полетов с аэродрома Пионеры. Это был, в общем-то, почти заброшенный аэродром, расположенный на ровной песчаной косе. Прямо на песок были уложены железные плиты, сквозь них проросла пышная сахалинская трава. Авиации на аэродроме давно уже не было, он служил своего рода аэродромом подскока, оставшимся еще с послевоенных времен. Войск всех на том аэродроме только и было, что батальон аэродромного обслуживания. Ребята жили там припеваючи: самолеты не летают, ничего не ломается, ничего не горит, ничего завозить не надо. Приличный поселок, расположенный на берегу моря, вековые сосны с чудесным воздухом и буйные заросли шиповника с громадными, диаметром до пяти сантиметров ягодами, стелющегося, словно вино-



Типичный гарнизонный кинотеатр. Сахалин, аэродром Пионеры. 1958 г.

градная, лоза по прибрежному песку. Тепло, в огороде растут даже помидоры — курорт, да и только. И вдруг прилетают самолеты (для которых тот батальон и существует), и начинается сумасшедшая жизнь: то того нет, то этого, то одно сломалось, то другое отказало, ни дня ни ночи — работа круглые сутки. Однажды на очередном разгромном разборе полетов, когда командира батальона снова поставили во фрунт, у него вдруг нечаянно вырвалось: “Да как же хорошо было, когда вас тут не было!”

Ну, да я немного отвлекся. Разговор у нас шел о примирении тела и души, а если вернее — о поведении организма летчика в момент адаптации, когда прекращается борьба тела и мозга.

Тот полет проходил вначале, как всегда — обычный рядовой полет.

Это был полет по системе на высоте 6000 м. Обычный тридцатиминутный тренировочный полет в облаках для захода на посадку по приборам. Весь полет проходил в облаках: облачность стояла многоярусная с 300 метров до 9 километров. Может быть, если бы она была сплошной, этот полет ничем бы и не отличался бы от всех остальных, но получился он из ряда вон выходящим. Еще во время набора стали попадаться прослойки в облачности. Когда весь полет в облаках — проще: воткнешься в приборы и ковыряешься себе потихоньку. Когда же прослойка, взгляд отвлекается от приборов: организм ведь больше привык верить глазам, чем созданной мозгом на основе анализа показаний кучи приборов картине. Естественно, глаза тут же отрываются от скучных приборов, чтобы посмотреть, что там новенького мелькнуло, заодно и проверить, все ли так, как нарисовал мозг, верно ли работают приборы, не подвигает ли какой, ибо такое нередко случалось. На сей раз получилось так, что мне попался так называемый косой слой: такое синоптики фиксировали не так уж редко. Косой слой — это прослойка между облаками одного и другого ярусов, расположенных вблизи новой барической системы (например, на границе холодного фронта), и, если попасть между такими слоями сбоку, то видно явно, что они не горизонтальны. В зависимости от мощности новой барической системы эта не горизонтальность может достигать существенных значений. Такое случилось и со мной: я попал между слоями, имеющими наклон около тридцати градусов, причем оба слоя были строго параллельны. Глаза это сразу обнаружили: самолет идет с креном 30 градусов. А приборы показывают полет без крена. Человек испокон веков привык к тому, что облака всегда параллельны земле. Естественно, человек тоже привык больше верить глазам своим, а не стрелочкам приборов: глаза — самый верный и надежный критерий. В данном случае глаза забились тревогу: самолет летит с правым креном в 30 градусов, а приборы этого не показывают, значит, приборы работают неправильно, отказали. Рука автоматически потянула ручку влево, чтобы убрать крен. Мозг приказал руке остановиться, ибо стал уходить курс, на основании чего мозг сделал вывод, что компас не отказал. Первый раунд борьбы мозг выиграл. Самолет тут же вскопился в облака, и фонарь снова укутался молоком, взгляд снова переключился на приборы, мозг снова стал восстанавливать картину полета, но червячок сомнения уже был заброшен в стройную систему, выработанную долгими тренировками и нарушаемую иногда шифровками о катастрофах из-за отказа приборов, которые в то время нередко еще случались из-за несовершен-

ства комплекса. Следующий раунд начался по достижении заданной высоты во время разворота на заданный курс. Организм не верил в то, что самолет введен в левый крен тридцать градусов: он запомнил, что полет до этого выполнялся с левым креном, ему хотелось убрать его и теперь он был уверен, что самолет только стал в горизонтальный полет. Мозг убеждал тело, что полет идет с левым креном, это показывает авиагоризонт, да и компас показывает смену курса, однако тело не верило этому. Когда заданный курс был установлен, мозг дал команду руке вывести самолет из левого крена, рука это выполнила весьма неохотно, но тело забило тревогу: самолет в правом крене. После прохода над радиостанцией, когда стрелка радиокompаса прошла с нуля на 180 градусов, нужно было отвернуть на заданный угол вправо. Организм забил панику еще сильнее: и так самолет летит с правым креном, а ты его еще больше закручиваешь! Короче — после разворота на посадочный курс по истечении заданного времени началась уже настоящая катавасия: организм уверен, что полет проходит вверх ногами, а в этом случае руль высоты работает наоборот, т.е. для того, чтобы пойти вверх от земли, надо ручку не взять на себя, а отдать от себя. Потом меня вдруг завалило на бок. Я явственно стал чувствовать, что лежу на борту, как борт давит мне на плечо. Вспомнился совет опытных пилотов. Я поерзал на сиденье и покачал влево-вправо головой. Наваждение схлынуло, и я обнаружил, что сам привалился боком к борту, уперся в него плечом — потому бок и давило, потому и казалось, что я лечу с креном 60 градусов.

Я заставил себя прекратить это безобразие, отругал свое непослушное тело и сосредоточился на приборах: до земли оставалось не так уж много времени и в этой борьбе можно и без головы остаться. Вроде все шло нормально, пока меня снова не стало заваливать, причем здесь уже было все намного сложнее: самолет снижался на глиссаде, высоты оставалось все меньше, а чем меньше высоты, тем меньше времени на размышления, тем опаснее сомнения. Этот раунд был самым тяжелым. Мозгу не только нужно было отдавать команды, но и контролировать их выполнение, потому что организм взбунтовался и не желал их выполнять. Я сидел весь в мыле, пот стекал со лба, со щек, неприятно щекотал и заливал глаза, глаза щипало? но некогда было их вытереть, сердце стучало так, что, казалось, слышно было в кабине, удары его гулко отдавались в ушах громадными барабанами...

Не знаю, как тогда я не убится...

И вдруг облачность закончилась. Я вывалился под облака на высоте триста метров и увидел внизу море с барашками на волнах, а далеко впереди — аэродром. Это меня потрясло. Я был уверен, что землю я увижу вверху, а она оказалась внизу. Какую-то долю мгновения я с недоумением осмысливал эту непонятность, и вдруг мозг выполнил переворот с такой

скоростью, что все закружилось и вдруг стало на свои места: земля внизу, небо — вверх. На самом же деле самолет шел, как и положено ему на глиссаде снижения: шасси и щитки выпущены, скорость 300, вертикальная скорость 5 метров в секунду... Посадку выполнил уже в нормальном состоянии, полет закончился благополучно, и слава богу, что это был последний полет в этот летный день: еще одного я бы не выдержал.

Потом, когда я стал анализировать этот полет, который, откровенно говоря, меня беспокоил, я вспомнил, что пару дней назад провел интересную встречу с друзьями-товарищами, на которой было выпито немало спирта и которая чуть не закончилась для меня так трагически. Больше я перед полетами не пил, по крайней мере, если и употреблял спиртное, то в незначительном количестве.

Летная жизнь на Сахалине имела и свои привлекательные стороны.

С одной стороны, отсутствие нормального радиолокационного поля для контроля полетов — это плохо (с точки зрения начальства), с другой — с точки зрения молодого летчика — хорошо. На Сахалине в то время еще не было сплошного радиолокационного поля, и мы, молодые летчики, у которых в крови кипит озорство, желание отмочить что-то такое... Не затем, чтобы потом этим бахвалиться — упаси бог! Об этом мог знать только ты и в максимуме — твой лучший и надежнейший друг. Больше об этом никому, иначе мгновенно вылетишь с летной работы, причем формулировка “за воздушное хулиганство” закрывала навсегда все двери в авиацию.

Я был уже старшим летчиком, ведущим второй пары. Исполнял уже обязанности начальника штаба эскадрильи — в очередной раз начальником штаба снова сделали летчика. Эта должность все время претерпевала изменения: то наземная, то летная. Как бы то ни было, мне эта работа была не в тягость, требовала не так уж много времени: писаря научил писать все бумажки, наладил работу, а потом только контролирую да с солдатами возись. Короче — летной работе она не мешала.

Ведомым ко мне пристроили Виталия Кураева — отличного хлопца чуть моложе меня, с которым можно хоть на край света. Слетали мы с ним на спарках, поняли друг друга, и потом так и не разлучались ни на земле, ни в воздухе. Вместе дежурили, вместе и летали. Вообще-то летная пара — это на первый взгляд просто — ну, два летчика на двух самолетах, задача ведущего — выполнить задание не потеряв ведомого, задача ведомого — прикрыть ведущего, обеспечив выполнение боевой задачи. Вроде бы просто. На самом же деле — очень сложно. Чтобы выполнить задачу требуется не просто умение летать в паре, а нужно полное взаимопонимание пилотов и просто людей, взаимопонимание не просто на уровне слова или полуслова, а на

уровне взгляда, мысли: в воздухе нет времени на разговоры и объяснения, здесь нужно уметь почувствовать и даже предугадать то, что собирается делать напарник. Пара собирается на земле, и не так просто: не всякие два человека годятся в пару. Основа пары — это полное взаимопонимание, способность отдать напарнику все и даже больше этого, способность ради напарника пойти на смертельный риск, даже на смерть.

Как-то интересно получается: пары много и оживленно разговаривают друг с другом большей частью после посадки. Здесь они выкладывают все, что не успели сказать друг другу в воздухе, разбирают каждый этап полета и свои действия при этом, оценивают действия друг друга, делают для себя выводы на будущее — такой разговор, порой даже и самый нелицеприятный, — это высшая школа взаимопонимания, оценки человеческой своей сущности, школа дружбы. Как правило, разговор этот на первый взгляд носит сумбурный характер, на самом же деле он обычно построен по ходу полета, естественно, если полет проходил, как говорится, нормально. Иногда этот разговор продолжается спустя некоторое время, когда всплывает в памяти что-то недоговоренное, иногда даже спустя день после полета. Наверное, потому пара как-то невольно стремится быть вместе: вместе в столовую, вместе на занятия и даже в кино, вместе рядом сесть на любом мероприятии, и даже движения, манера поведения, а порой и речь, становятся какими-то похожими...

Мы с Куренком — так все звали его в эскадре и полку — это прошли. Мы дошли до того, что нам не нужно было особо разговаривать, особенно в воздухе. В строю он умел держаться намертво, особенно в сомкнутом строю, когда ведомый, пилотируя по ведущему, может даже и не заметить, что пара выполнила, к примеру, замедленную бочку. Такое бывало и у меня, когда отрабатывал групповую слетанность в паре. Это была своего рода шутка ведущего, высшая его оценка групповой слетанности. Иногда, наблюдая показательные полеты группы истребителей, когда они ромбом или клином накручивают вертикальный пилотаж, я вспоминаю эти славные времена и чувствую каждым своим мускулом, каждым нервом эту спаянность пилотов в группе, вижу, как нелегко дается такое мастерство и какую цену беззаветной преданности должно уплатить за это искусство. Да, летная жизнь очень сильно отличается от всего остального. И не сверхчеловеком нужно быть, чтобы научиться воздушному мастерству — просто надо очень хотеть и терпеливо учиться, старательно работать — тогда и получится. Наградой за этот нелегкий труд является приходящее к тебе чувство уверенности, значимости, нужности и умения. Ты понимаешь, что достиг на сей раз очередной ступени мастерства, и это придает тебе новые силы для работы по достижению следующей ступени, и так все выше и выше, ты получаешь чувство высокого наслаждения Настоящим Полетом.

Наверное, я никогда не забуду того сладострастного наслаждения, которое мы подарили друг другу в том полете.

Задание было самым обычным — полет в составе пары по маршруту для отработки групповой слетанности на малых и предельно малых высотах. Высота — 300–100 метров, время — 1 час. К полету мы готовились, как всегда: был проложен маршрут, изучены ориентиры, рассчитаны времена и курсы, разыграны варианты особых случаев и меры безопасности на разных этапах полета — короче, предусмотрено все, что может случиться в этом полете. Особенностью этого полета было то, что он должен был проходить над безлюдной местностью, вне видимости радиолокационных станций (РЛС), т.е. фактически бесконтрольно, более того — без связи с КП (командным пунктом). конечно, связь была возможна через ретрансляторы, в роли которых можно было принять любой самолет, находящийся на достаточной для связи высоте, через него и можно было передать в случае необходимости то, что надо, однако такие полеты на практике выполняются для скрытного подхода и внезапной атаки цели, потому, естественно, желателен режим радиомолчания — это уже было мое желание выполнить полет так, чтобы было похоже на реальность, да и не было особого желания вмешивать в свой полет контролирующих и ведущих тебя за ручку.

С Куренком у нас была давно отработана метода радиомолчания. Он меня понимал порой даже лучше чем я сам себя: достаточно было мне щелкнуть кнопкой передатчика, чтобы он пристроился ближе, повысил внимание — возможен маневр, может быть и резкий; два раза — еще ближе, и так далее. Во всяком случае, нам этих сигналов вполне хватало. Жесты применялись реже: некогда руками махать в полете, особенно на малых высотах, да и не нужны они были.

Взлет парой.

Мы вырулили, я стал на левую часть полосы, Куренок — на правую и сзади метров на двадцать. Все делается для того, чтобы ведомому было легче: на взлете, как и на посадке, внимание летчика направлено больше в левую сторону, потому оптимальным считается положение ведущего слева под тридцать-сорок градусов от ведомого так, чтобы он видел тебя впереди слева и в то же время чтобы не обогнал тебя на взлете: взлет производится на полных оборотах, и форсажные двигатели могут отличаться по тяге. Регулировать же включением и выключением форсажа на взлете — это наверняка потерять ведущего, ибо достаточно чуть прибрать газ, как форсаж отключается, и тяга резко падает, ведущий резко и вдруг улетает к черту на кулички, и потом его придется сначала искать, а потом долго и нудно догонять, высвистывая топливо в форсажную трубу. Характерной ошибкой при взлете парой в случае обгона ведущего была следующая: ведомый все внимание в полете сосредоточивает на ведущем, он привык все делать по ведущему. Ведущий, конечно, обязан оставлять ведомому запас по скорости, крену, газу... Ведущий никогда в обыч-

ной обстановке не дает полного газа: какая-то часть хода РУД (рычаг управления двигателем) для него является неприкосновенной и принадлежит ведомому, иначе можешь ведомого просто потерять. Однако взлет производится на форсажном режиме, а для включения форсажа надо вывести газ полностью вперед (11560 об/мин), придавить защелку предохранения самопроизвольного включения форсажа и послать газ дальше за защелку — в этом случае замыканием концевого выключателя включается подача топлива в форсажную камеру и производится поджиг смеси: топливо взрывается, факел огня вылетает из реактивного сопла и становится острым конусом раскаленной до синевы плазмы, будто приклеенной к срезу реактивного сопла. Мощный толчок дополнительной тяги толкает самолет, прижимает пилота к спинке сидения и самолет словно черт на кочерге прыгает вперед и вверх, выжигая горячее, словно алкоголик, дорвавшийся до бутылки: снова, мол, живем!

Так вот, ошибка ведомого при взлете на форсажном режиме порой заключается в том, что он, включив форсаж на какую-то долю секунды раньше ведущего, вдруг начинает обгонять ведущего. Все это не страшно, если выполняется правило: обогнал ведущего — делай все, как в самостоятельном полете, потом пристройся. Неграмотный же ведомый, забывая об этом, вдруг с удивлением замечает, что ведущий начал отставать, тянется за ведущим, поворачивает за отстающим ведущим голову, автоматически дотягивая за головой и ручку, создавая крен в сторону ведущего и не замечая этого. Были случаи, когда это заканчивалось печально, и уж, во всяком случае, у пилотов такие действия не приветствовались. Ну, а чтобы не было разнотыка в темпе дачи газа на взлете — ведущий после получения разрешения на взлет выводил газ до оборотов порядка восьми тысяч на тормозах, а ведущий по нему. Видно, как самолет начинает на тормозах сначала опускать нос, потом приседать на амортизаторах, словно перед прыжком, и когда тормоза уже не держат — бросает ведомому короткое: “Взлет!”, отпуская тормоза и продолжая выводить газ. Вот с этого “Взлет!” и идет отсчет: “Двадцать один, двадцать два, двадцать три, двадцать четыре, двадцать пять, двадцать шесть”, — и газ ушел за защелку на форсаж. Считает, конечно, не по радио, считает каждый себе, но действия получаются синхронными. После отрыва (на форсаже тридцать метров набираются буквально за секунду) — короткое: “Шасси!” — и оба одновременно ставят кран шасси на уборку. Шасси убираются гидравликой буквально за 3–4 секунды, за это время высота уже порядка 150–200 метров, еще команда “Щитки” — и ставишь кран посадочных щитков в нейтральное положение. Оба самолета как бы несколько просаживаются: не изменяя угла набора, как бы какую-то секунду идут по горизонту, потом скорость возрастает, и оба резко переходят в набор. Несколько секунд на форсаже достаточно, чтобы занять безопасную высоту, наконец, команда: “Форсаж!” — и самолеты переходят в нормальный полет.

Взлет...

Наверное, это чудо — высочайшее достижение человечества.

Мне немало выпало взлетов, простых и сложных, дневных и ночных, обычных и срочных, но каждый раз на взлете мне хотелось петь.

Я думал, что это только у меня такое творится на взлете, что я, как говорится, “поехал” на авиации. У пилотов как-то не принято особо делиться эмоциями, мужики все-таки, но в доверительных беседах за рюмкой чая мне не раз проговаривались серьезные и даже вроде как грубые натурой мужики: да, на взлете часто поют. Поют обычно каждый свое и, как правило, одну и ту же песню: от “Эх, дубинушка, ухнем” до “И зачем меня мать родила”. Поют обычно громко, во весь голос, благо в кабине ты один и никто тебя не слышит, не скажет, что умом тронулся, не отстранит от полетов. У меня же на взлете, как ни странно, нередко рождались стихи, обрывки которых я привозил на землю и потом пытался припомнить, как-то собрать, записать, облечь в какую-то форму, неумелую, какую-то тесную для того, что я испытал, но я просто не мог по-другому:

Нынче у начала
Взлетной полосы
Радуга сияла
В капельках росы,
А над разноцветьем,
Извергая гром, —
Самолет-ракета,
Как перед прыжком:
Грозная машина
Рвется в небеса —
И летит в турбину
Радуга — роса.
Взлет!... В лазурной сини —
Ну и чудеса!
За машиной — линией
Радуга — коса:
Расцветила словно
В сказке небосвод, —
И застыл безмолвно
Стартовый народ...
Вложено немало
В эти чудеса,
чтобы засияла
Радуга-краса.

Чтобы юность — с тесной
Тверди — в небосвод,
чтоб радость — песней
В сладостный полет!

Взлет всегда вызывал у меня радостное чувство, и каким бы он ни был — простым, сложным, даже таким, когда сразу после отрыва — в промозглую вату облачности, когда в кабине становится сразу сумрачно и по фонарю начинают ползти тоненькие волоски дождевой влаги, — сам взлет все-таки никогда не бывал грустным. И сейчас, сидя в своей квартире у дисплея, я, спустя много лет, переживаю взлет, и воспоминания вновь накатываются теплой волной на сердце, и мускулы вновь вспоминают свои четкие действия, и душа радуется, словно я действительно снова в кабине взлетающего самолета, и давит спинка уютного, поскрипывающего кресла — это мои ноги помимо моей воли напряглись и прижали меня к спинке...

Ну, что ж, полетели дальше.

...Куренок мой пристроился сразу. Хороший пилот. Интересно, где он сейчас, как сложилась его судьба — после Сахалина я его потерял и больше ни разу не встречал.

Я сразу стал на курс в сторону мыса Терпения. Даванул кнопку секундомера на часах и пошел на снижение. От точки мы отошли на высоте двести метров, согласно заданию. Быстро промелькнули знакомые и изъезженные ориентиры, понеслись те, что не примелькались глазу. Полет на высоте двести метров на истребителе — это довольно интересное занятие: самолет несется так, что все мелькает, чувствуется скорость, мощь самолета, его маневренность — буквально каждое, даже миллиметровое, твое движение ручкой тут же резко отзывается на поведении самолета, на характере набегания земли, на положении горизонта, который на этой высоте так близок, что кажется, будто вот-вот проткнешь его своей стремительной машиной. Смотреть вбок, вправо или влево, как это делается на высоте, просто невозможно — глаз не успевает рассмотреть деталей стремительно меняющейся картины. Смотришь только вперед сквозь лобовое стекло, захватывая, может, еще слева да справа по двадцать-тридцать градусов и максимально вперед — так еще можно успеть присмотреться к стремительно набегающим ориентирам. А Куренку все мало: он идет ведь, как и положено ведомому, на тридцать метров выше, ему хочется еще поближе к земле: вот ойкнул его передатчик. Это он просится. Ладно, я чуть прижимаю ручку, и мы несемся над землей на высоте сто пятьдесят. Хочется еще придавить, да боюсь за Куренку — вдруг забудется да пойдет с принижением, так можно ведь и

земли наглотаться. А Куренок все просится ниже, очень просится. Я не выдерживаю, меня ведь тоже тянет к земле. Мельком боковым зрением вижу — он, как и положено, идет выше в левом пеленге с превышением. По крайней мере, до разворота еще время есть, и я не выдерживаю: высота сто метров. Полет превращается в цирковой трюк. Ощущение стремительности возрастает многократно, конус видимости, в котором еще можно разобрать ориентиры, сужается, приходит чувство какого-то сладостного восторга, граничащего со страхом; мозг беспокоится — осторожно, малейшее неверное движение рукой — и ты на бешеной скорости врезаешься в землю, убьешься сам и убьешь ведомого, а тело просит — еще, еще ниже, ну хоть чуточку ниже, ведь как здорово! Мельком вижу часы — через пятнадцать секунд поворотный, пора набирать высоту, на этой высоте Куренок в развороте врежется в землю. Даванул кнопку передатчика и чуть-чуть, плавненько, начинаю набирать высоту до двухсот метров. Куренок молодец, понял, держится выше. Радиовысотомер показывает двести метров. Начинаю плавно разворот влево. Куренок держится крыло в крыло, в плоскости разворота он ушел выше, все нормально. На высоте двести метров кажется, что самолет идет уже с меньшей скоростью. Вот уже и заданный курс, и снова полет по прямой. Теперь я, уже не ожидая просьбы Витьки, снижаюсь сам на пятьдесят метров. И снова все замелькало, закрутилось, понеслось, слилось в сплошной ковер, и снова восторг и сумасшедшая радость, и снова это высшее наслаждение полетом, чувство своей силы, мощи, чувство слитности с машиной: уже не разберешь где ты, а где самолет — ты слился с машиной в единое целое, твои руки — это крылья, или твои крылья — это руки? Твое сердце — это двигатель, или твой двигатель — это сердце?

Спасибо Витьке, спасибо тебе, Куренок, что ты обеспечил мою уверенность в тебе и дал мне право получить это наслаждение полетом: без этой уверенности я побоялся бы за тебя и не получил бы этого дикого наслаждения! Спасибо тебе, мой славный аэроклуб, мой старенький По-2, мой капризный Ут-2, мой утенок, что вытащили меня в небо, спасибо вам, мои любимые учителя, что научили меня летать, побороли мою боязнь неба, спасибо тебе, мой враг-старшина, что заставил меня стать человеком, набраться силы и здоровья, спасибо конструкторам и заводчанам, техмоще и всем-всем за это высочайшее наслаждение, дай бог вам счастья за то, что вы подарили мне такое!

...Потом был еще один набор, еще разворот, еще полет уже к аэродрому; мы благопристойно — два паиньки-мальчика — подошли, как положено, парой к аэродрому, произвели роспуск, заход, посадку...

На земле Витька, как и положено, чуть не строевым подошел ко мне: "Товарищ старший лейтенант, разрешите получить замечания", но в глазах у него светилось такое счастье, такая радость и такие черти прыгали в его гла-

зах, что я просто обнял его, прижал к себе, и мы оба, взбудораженные, молча простояли так несколько секунд.

Потом уже, спустя сутки после этого полета, я понял, насколько я был неразумен: мой техник сумрачно подвел меня к законцовке левого крыла и показал мне несколько хвоянок, будто впаянных в дюраль обшивки. Я не помню такого момента, чтобы я шел так низко над деревьями, но дыма без огня не бывает: по-видимому, в этом полете расстояние между тем и этим светом для меня исчислялось сантиметрами.

Наверное, потому тот полет мне и запомнился на всю жизнь. Сейчас я его вновь перенес, вновь прочувствовал, и все это благодаря тебе, мой добрый читатель, подтолкнувший меня на эти воспоминания.

Спасибо тебе!

Сказать, что жизнь в заброшенном на край света гарнизоне была дикой — это не сказать ничего. Жизнь здесь как бы подразделялась на две жизни: жизнь летная и жизнь гарнизонная. Жизнь летная была на современном для тех времен уровне: передовая техника, новейшая и секретная, со своими особенностями и сложностями, с высоким для тех времен уровнем, требующим от человека высокого интеллекта, профессионализма и даже мастерства, сложные условия эксплуатации матчасти, требующие не только высокого уровня знаний, но и умения, находчивости, желания и преданности своему делу, опасная и рискованная работа, особенно для летного состава: аварии и катастрофы в авиации того времени были далеко не редкостью. Таким образом, вырисовывается человек, который должен иметь высший рейтинг и, соответственно, высокий социальный уровень, высокое положение в обществе со всеми вытекающими последствиями.

В гарнизоне, расположенном в центре, вблизи Москвы, в котором я проходил службу до назначения на Сахалин, так оно и было: летчик и его семья опекались всеми способами, все было направлено на создание условий для того, чтобы быт гарнизонный не мешал летному составу отдавать себя полностью летной работе; летчик и его семья находились как бы в тепличных условиях: деньги есть, квартира предоставляется летчику в первую очередь, его кормят по-ресторанному, одевают и обувают в лучшее, что есть, и даже больше этого. Достаточно вспомнить тончайшее белье из чистой шерсти, меховое обмундирование — не только красивое, прочное, сделанное по высшему разряду, из всего натурального, но и легкое и теплое. Летчику постоянно внушалось, что он человек особой категории, и профессия летчика в обществе была в то время, пожалуй, одной из самых престижных профессий, вокруг которой сиял ореол неординарного, высокого, чего-то такого, как у нынешних космонавтов. Вполне естественно, что и семья летчика

была овеяна подобным романтизмом, печатью особенности, что ли. Следует сказать, что основания к этому и у летчика, и у его семьи были. Летчик — на важной, сложной и опасной работе. Семья летчика живет также в гарнизоне, т.е. жизнью летчика, его жена так же не спит ночами, пока муж живым не вернется с ночных полетов — боже, сколько мне пришлось проводить бесед с женой о том, что ничего случиться на полетах не может, что летать не опасно и что от того, что она не спит ночью, мне летается не лучше — напрасно. Жена всегда ждала меня с полетов. Она моталась по комнате, хлопотала по хозяйству, шила или вышивала, гладила, лишь бы не спать. А то и просто собирались бабоньки на посиделки в одной из квартир и коротали время до четырех-пяти часов, разговаривая о делах своих, перемывая косточки и перебирая немудрящие гарнизонные новости, грызя семечки и чутко прислушиваясь к каждому звуку расположенного рядом аэродрома, и так пока закончатся полеты.

Самое страшное для них — это наступление тишины. Наступление тишины — это прекращение полетов. Прекращение полетов в неурочное время — это катастрофа, или, по крайней мере, что-то такое, что заставило остановить полеты. В таком случае немедленно вся посиделка кидается к ближайшему телефону и начинает названивать руководителю полетов, дежурному, замполиту — у каждой свои каналы информации, — и в гарнизоне начинается оживленное движение: перепуганные и растрепанные женщины в домашних халатиках или наброшенных впопыхах меховых шубках и в домашних тапочках несутся что есть духу на аэродром, сметая на пути своем дежурное оцепление, вытирая слезы и выкрикивая имя своего драгоценного, единственного. Много сил и умения надо, чтобы остановить эту толпу, не дать ей выскочить на полосу, не попасть под машину или самолет. Несчастные женщины, бедные жены, никто не знает этой стороны их жизни, никто не ведает, чего стоит вынести ежедневный страх потерять любимого, кормильца, опору всей жизни, отца ее детей...

Жизнь гарнизонная у всех на виду, как в деревне: здесь все обо всех знают, здесь невозможно спрятаться, здесь самые большие секреты бродят неприкаянными по свету и просятся в каждый дом. Любой, даже ничтожный поступок, а тем более неблагоприятный, мгновенно становится достоянием широкой общественности, вызывает широкий резонанс не только у жен, но и у мужей, и упаси бог его совершить. Наверное, потому люди в гарнизоне, независимо от положения, чинов и заслуг, очень внимательно следят за своими поступками, а это, в конечном итоге, приводит к постепенному моральному росту человека. Знаю по опыту, что гарнизонный народ намного чище душой и делами в сравнении с гражданским населением, тем более города, ибо все знают, что полковник такой-то вчера пришел домой пьяным и получил за то хорошую выволочку от жены, а генерал такой-то груб с женой, кри-

чит на детей, а когда жена его достала, в конце концов, со своими дымящими печными трубами, которые он вот уже год как не может почистить, он сел в вертолет, завесил его над домом и дул в трубы до тех пор, пока из окон не полетели вещи с клубами сажи и из дому не выскочила в диком отчаянии жена, черная как негр, орущая на весь поселок и клянящая мужа на чем свет стоит. О том, что было потом, в гарнизоне говорили шепотом, потому что дальше пошли слухи, что у комдива неприступная и очень красивая официантка летной столовой ходит в любовницах, что жена написала на него клязу в Хабаровск и что якобы ему предложили на выбор: любовница или карьера...

Все это я рассказываю, чтобы показать насколько жизнь гарнизонная отличалась на Сахалине от жизни аэродромной. Здесь был полный нестык этих двух образов жизни. Телевизоров не было, да если бы и были, то они бы ничего не показывали бы, ибо не только телецентра, даже ретранслятора тогда не было, не говоря уже о космической спутниковой антенне: о космосе в те времена рядовой обыватель и понятия не имел. Так, слышал, что спутник запустили и что даже Белка и Стрелка слетали, говорить же о применении спутника для дела — об этом еще и мечтать никто не мог и все это еще казалось фантастикой, выдумкой писателей. Да и вообще, что говорить о телевизоре на Сахалине, если в те времена он и на материке еще только начинался: телевизор тогда еще был чудом, и надо было видеть, как ходили в гости “на телевизор” в богатые дома, как, трепетно предвкушая это чудо, рассаживались вокруг волшебного ящика несколько семей с притихшими детьми, собаками и кошками попеременно, и как хозяин дома гордо снимал черное покрывало с телевизора “КВН” и начинал совершать таинственные манипуляции по добавлению воды в линзу, а потом настраивать её. Помню, когда спустя несколько лет в столице Сахалина — Южно-Сахалинске — построили телецентр и его антенна воссияла над городом, это настолько заинтриговало жителей острова, что в двух магазинах, торгующих радиотоварами, буквально начался ажиотаж: еще неизвестно, когда привезут (и привезут ли вообще) появившийся на материке последний крик моды — двенадцатиканальный черно-белый телевизор “Рекорд” с громадным экраном аж в 35 сантиметров по диагонали, которому уже не нужна линза, чтобы видеть изображение, а в магазинах активисты из покупателей заполняют толстые тетради в линейку и клеточку с желающими его приобрести за сумасшедшие по тем временам деньги, три раза в неделю с 6 до 8 и с 17 до 18 часов происходит переключка очередей, и кто не появился — из списка выбывает, и так продолжалось целых два года. Зато какое было счастье, когда это чудо техники вдруг оказалось дома! Сбежались люди со всех окрестных домов, затавив дыхание, смотрели на мерцающий голубой экран чуть ли не всю ночь, а потом весть разнеслась по окрестностям, и посмотреть на это чудо сходились все новые и новые люди, и ночи напролет светился экран, и люди, едва дыша,

едва ли веря глазам своим, смотрели на него, смотрели неважно что, лишь бы оно двигалось, и уходили, и приходили новые, и жизнь, в конце концов, стала насущным адом, и впервые тогда у меня восхищение прогрессом техники сменилось сомнением: а всегда ли хорош прогресс для человека?... А потом телевизоров стало все больше и больше, и цена на них упала, и все больше семей стало проводить вечера за телевизором: у телевизора ели, у телевизора отдыхали, у телевизора спали, у телевизора жили; и все меньше людей стало ходить друг к другу в гости, лепить за неспешной беседой пельмени, потом варить их и употреблять под стопочку, а все больше пошли разговоры о политике да жалость проникла к обездоленным народным массам в проклятом капиталистическом обществе...

Ну, да хватит о прогрессе, это все пошло уже после 60-го года, когда я уже четыре года прожил по гарнизонам Сахалина. А пока что был гарнизон аэродрома Возвращение.

Наступило второе мая 1957 года. Первое мая вчера было отмечено парадом на аэродроме: в 10.00 на рулежке выстроились все части гарнизона, комдив — летчик, прошедший Отечественную Войну, свидетельством храбрости которого сияли звезды Героя на генеральском мундире, — произнес перед строем речь, затем начальник политотдела поздравил нас от имени Центрального Комитета партии и Советского правительства, начальник штаба зачитал приказ, и вот уже шагает знаменный взвод с развевающимся под резкими порывами холодного и мокрого сахалинского ветра тяжелым бархатным Боевым Знаменем, а за ними, изо всей силы вбивая подошвы в бетонку, шагаем мы, эскадра за эскадрой... Потом был торжественный обед, потом был концерт самодеятельности, а после него — танцы в клубе под радиолу.

А сегодня день выдался чудесный: на небе вдруг впервые за много месяцев выглянуло солнце и осветило снежные проталины, и пятачок возле военторга — центр мироздания, который всегда высыхал раньше всех остальных мест сбора гарнизонного народа, и куда-то исчез злой порывистый сахалинский ветер с брызгами дождя из низких, несущихся буквально над головой сумрачных облаков. Нет, сегодня все было необычно: и необычная температура около десяти градусов тепла, и солнце, и штиль. Наверное, этой погодой, этим славным деньком зима приносила людям свои извинения за все, что натворила за зиму. И хотя все знали, что вплоть до сентября нам вновь солнца не увидеть, все-таки хотелось верить, что такое солнце, такое тепло,



Построение личного состава аэродрома Возвращение. 1960 г.

такое небо будет не один день. Весь гарнизонный бомонд в лучших своих нарядах, осторожно прыгая с досточки на досточку, добирался на пяточок к военторгу. Дамы блистали, собирались стайками, разглядывали друг друга, словно никогда раньше не виделись, ахали и охали от восторга и зависти, продавливали едва высохшую глину пяточка каблуками лаковых туфель. Мужики солидно стояли, курили “Казбек”, одергивали полы и стряхивали пылинки с непривычно и мешковато сидящих дорогих гражданских костюмов, которые одевались разве, что только в отпуске, а потом снова ложились гнить в чемоданы до следующего отпуска, здоровались с вновь прибывшими и просто не знали, куда себя деть в этот непривычный от безделья день. Между мужиками и дамами шмыгали крикливые, возбужденные необычной обстановкой дети, считавшие великим достижением дотронуться и даже погладить громадного старого гарнизонного пса, помесь волка с собакой, добродушнейшее существо, который признавал только людей в форме и теперь недоумевающе обнюхивал каждого и не знал, что делать: лаять или хвостом вилять, когда люди какие-то незнакомые, а запах вроде как от них свой...

Ближе к обеду, в самый разгар ассамблеи, на пяточок, шлепая по лужам промокшими насквозь унтами без галош добрался, наконец, Иван (фамилии его называть не буду во избежание возможных объяснений — скорее всего он жив и здоров, и тогда мне не миновать скандала).

Об Иване стоит сказать несколько слов особо. Поступали мы в училище разом. Я уж не помню, из какого он аэроклуба, так как судьба развела нас еще на плацу после команды “Всем, кто выше метр семьдесят — двадцать шагов вперед марш!”. Я уже рассказывал, что по этому признаку был произведен отбор для зачисления в экспериментальную группу курсантов, которые должны были закончить училище не за два, как мы, а за год обучения. Я также кратко упоминал о тех жестких условиях, которые царили в их группе, и как оттуда вылетали один за другим курсанты, которые по любой причине пропустили один-два летних дня. К чести Ивана, следует отметить, что он таки закончил училище за год, причем закончил его отлично. После этого я его потерял на несколько лет, и вот мы встретились с ним на краю света, на Сахалине, на аэродроме “Возвращение”, где Иван без какой-либо надежды на продвижение по службе тянул лямку рядового летчика, что для самолюбивого и неплохо летавшего летчика было, по крайней мере, обидно. Я не знаю истинных причин, мешавших Ивану двигаться по служебной лестнице — он, по рассказам, служил на этом аэродроме чуть ли не с выпуска из училища, но, по-моему, все-таки ему мешали именно его амбициозность, уверенность в своей исключительности и неординарности, что порождало резкость и нетерпимость по отношению к окружающим, замкнутость и болезненную реакцию на замечания со стороны не только товарищей, но и старших. Вполне естественно, что иметь только хорошие летные данные для карьеры, особенно в истребительной авиации, где подчиненный должен не только слушаться старшего, но и быть готовым реально пойти на смертельный риск по его команде,

соответственно иметь и у себя такие качества, чтобы и его подчиненный был готов к этому — явно недостаточно. Какой-то странный талант был у него: способность восстанавливать против себя самого терпеливого и очень быстро. Приведу пару примеров. Однажды на полеты приехала высокая комиссия. К комиссиям мы уже давно привыкли: комиссиями в те времена увлекались всюду, тем более — на Сахалине, где по гарнизону аборигены носили на продажу красную икру по пять рублей за ведро, теша была за бесценок, а горбушу вообще никто не ел. Один из членов комиссии вместе с заместителем комдива присутствовал на предполетной подготовке. Задавались, как обычно, стандартные контрольные вопросы типа “На взлете появился дым в кабине. Ваши действия?” Летчики обычно не очень любят играть в этот детский сад и отвечают тогда, когда их вызывают или задают вопрос персонально. Высовываться с ответами на такие стандартные и всем известные вопросы считалось вроде как нескромным, что ли. Об этом знали и задающие вопросы, и отвечающие на них. Иван сидел в первых рядах — так быстрее заметят. Кстати, в первые ряды высовываться тоже считалось среди пилотов нескромным. Проверяющий, за годы штабной службы забывший о традициях летчиков не высовываться, совершил ошибку, задав вопрос для всех. Естественно, ему же пришлось и вызывать пилотов, чувствуя отсутствие энтузиазма аудитории. На вопрос: “В первой половине разбега самолет уклоняется вправо. Ваши действия?” — вызываемые отвечали что-то типа: “Даю правую ногу и придерживаю тормозом,” — или что-то вроде: “Смотря как уклоняется, если резко и плохо слушается — прекращу взлет и зарулю, чтобы проверить не разрушен ли пневматик, иначе на посадке поломаешь самолет,” — и т. п. Когда вопрос был обсосан и вызывать уже никого не имело смысла, проверяющий задал вопрос: “Может, у кого есть другое мнение?..” И тут Иван поднял руку. Проверяющий с интересом предложил: “Прошу”. Иван встал, победно оглядел обращенные на него вопросительные взоры аудитории (ну, что, мол, еще тут можно сказать?) и выдал: “Системой командных рычагов заставляю вверенную мне технику занять требуемое положение и продолжаю взлет!”. Наступила какая-то неловкая минутная тишина, потом кто-то, не выдержав, приснул в кулак, и вдруг аудитория взорвалась гомерическим хохотом. Так с тех пор Иван и стал Командным рычагом, и кличка эта плотно пристала к нему. Как-то на ночных полетах Иван зашел в дежурное звено. Все койки были заняты, а на тумбочке у входа скромно лежал старенький шлемофон сеточкой, невзвест как оставшийся у пилота, по-видимому, еще со времен ленд-лиза. Хозяин шлемофона — подполковник из летного отдела армии, с которым Иван был запланирован на контрольный полет перед допуском к ночным полетам (очередная ступенька в карьере летчика), сидел за столом спиной ко входу и что-то писал в ожидании следующего полета. В дежурке стоял полумрак, как обычно ночью, лампа была повернута ко входной двери. Иван снял свой шлемофон и собирался положить его на тумбочку, но увидел чужой шлемофон. Недолго думая, он взял шлемофон проверяющего, от которого зависело, получит ли Иван сегодня хорошую оценку для до-

пуска на самостоятельные полеты ночью: “Чей это тут презерватив?” — и бросил шлемофон проверяющего в угол. “Мой”, — ответил проверяющий, и Иван, вдруг рассмотрев хозяина шлемофона, понял, какую глупость он спорол: теперь ему допуска не видать как своих ушей. Он глупо улыбнулся и вдруг засуетился: “Товарищ подполковник, извините, я не знал, что это ваш шлемофончик, извините, я сейчас его на тумбочку, на тумбочку...” Но было поздно. Проверяющий уже смог убедиться в моральных устоях того, кому он должен был дать путевку к карьере... Жил Иван в холостяцком общежитии, жениться он не удосужился, а как жить холостяком в гарнизоне у черта на куличках, рассказывать, наверное, уже не нужно. Он жил один в комнате, донимал ребят своим проигрывателем: из его комнаты на весь коридор неслись арии из опер и прочая классическая музыка, которая в те времена рекомендовалась законопослушным гражданам, а когда ребята однажды вытащили все-таки его из комнаты и за рюмкой задали ему вопрос, сколько он будет их мучить своими операми, тот заплакал вдруг пьяными слезами: “Думаете, мне самому нравится крутить эти оперы? Да ведь расти ведь как-то надо!” Потихоньку, сам с собой, незаметно поначалу Иван начал пить. Видно, подействовала на него история с одним из техников самолета, который, желая вырваться с Сахалина и порвать с армией, заславшей его мотать срок в этой Тмутаракани без каких-либо надежд на светлое будущее, написал замполиту рапорт “Прошу уволить меня из армии, так как я не согласен с политикой партии и правительства”, после чего тот техник как-то незаметно вдруг куда-то исчез и на разговоры о его местонахождении особым отделом было наложено табу. Наверное, Иван таки решил уйти из армии по статье “за морально-бытовое разложение” — это было не опасно и наверняка.

Как бы то ни было, а Иван приближался к пятачку, на котором вел ассамблею гарнизонный бомонд. Сказать, что он был пьян — это сказать не все. Иван был пьян до пороссячьего визга и грязен как свинья: наверное, не было той лужи в гарнизоне, в которой он бы не побывал. Вся ассамблея, оставив свои важные и не очень разговоры, обратила свои взоры на Ивана. Иван почувствовал себя именинником. Одновременно с ассамблеей обратил свое внимание на Ивана и гарнизонный пес, потянувшийся к Ивану, дабы обнюхать вновь прибывшего на предмет “свой-чужой”. Иван тоже потянулся к кобелю: на мол, нюхай, а давай лучше понюхаемся? Незаметно вокруг пса и Ивана образовался кружок: такое развлечение в гарнизонной скуке! Ветер был Ивану в нос, иначе кобель услышал бы запах водки: известно, что собаки от пьяных уходят. Круг с интересом наблюдал: вот пес ступил еще шажок к Ивану, Иван ступил шажок к кобелю и опустил на четвереньки. Пес шажок — Иван шажок. Ассамблея замерла в восторге от этого цирка. Еще пес шажок — еще Иван шажок и носом тянется к носу кобеля. Когда носы пса и Ивана почти коснулись друг друга, Иван вдруг, что силы на пса “Гав!” Пес от неожиданности клацнул зубами, и четыре мощных клыка вонзились в лицо

Ивана. Ассамблея было взорвалась смехом, но смех тут же затих: Иван вдруг тоненько, как-то по-пороссячьи завизжал от боли, лицо его залила кровь, пес, поджав хвост, кинулся наутек, а люди бросились к Ивану, на щеках и губах которого кровоточили четыре раны от клыков кобеля. Тут уже было не до смеха. Грязного и окровавленного Ивана с заплетающимися от водки и боли ногами потащили в санчасть, где он сполна получил своих сорок уколов от бешенства и на всю жизнь в память об этом героическом подвиге — отметины на лице. Вполне естественно, лучшей рекламы своего морально-бытового разложения Ивану уже и не надо было: был суд офицерской чести, был громкий приказ, и Иван таки добился своего — ушел из армии. Как сложилась его дальнейшая судьба — не знаю.

Мы с Куренком решили разведать рыбные места. Сказать, что на Сахалине нужно искать рыбные места — это сказать неправду: на Сахалине каждое место рыбное, была бы речка или хотя бы ручеек.

На рыбалке я уже побывал не раз. Первое время у меня дух захватывало при виде вала рыбы, идущего на икромет в каждую речушку, ручеек: кажется, что речка повернула вспять. Сплошным потоком, плотно, спина к спине метровые рыбины кеты и горбуши устремлялись вверх против течения, бились на перекатах, с разгону преодолевали прыжками мелководье и шли, шли вверх, чтобы там выбить ямку, отложить икру, насыпать на неё аккуратный холмик и сторожить его от любителей поживиться икрой некоторое время, пока сил хватит, а потом умереть и мертвой уже скатываться вниз по течению, отвлекая своими мертвыми телами хищника от мальков.

Я всегда восторгался самоотверженностью этой рыбы, и мне было обидно, что мать-природа так зло воздаёт ей за эту самоотверженность.

Я не знаю, какую нужно иметь память, чтобы, выведясь мальком в этом ручье или речушке, скатиться вниз в солёный океан, уйти в безбрежные просторы и спустя три года вернуться уже взрослыми производителями именно в ту речушку, где она вылупилась из икринки. Именно в эту речку, ручей...

Кета и горбуша способна питаться только в солёной воде. А малька выводит — в пресной. Другими словами — как только рыба входит в пресную воду, она перестаёт питаться и весь свой остаток сил отдаёт на то, чтобы добраться до того места, где она вывелась из икринки, подготовить место для икромета, выметать икру, набить холмик над икринками и стеречь её, пока хватит сил, пока не умрет. Обычно рыба доходит до икромета вся исцарапанная, с порванными боками и плавниками, на неё жалко смотреть. Скатывается же вниз по реке или еле живая, с вырванными кусками мяса, или уже мертвая.

А сколько любителей поживиться самым дорогим для неё — икрой!

Я видел, как добывает кету медведь. Он заходит чуть в воду, становится на задние лапы, передними же, точно, как человек, хватает рыбину и выб-

расыпает её на берег. Когда набросает довольно солидную кучку — закапывает её в песок, гальку на берегу, чтобы никто не украл его лакомства, пока оно будет протухать, и тогда он вернется к своему кладу, чтобы попить.

Самый же страшный и ненасытный враг красной рыбы — человек. Человеку все мало. Человек стоит у берега в резиновых сапогах и трезубцем в руках. Мимо его ног рвется вверх против течения рыба. Человек накалывает гарпуном рыбу и выбрасывает её на берег. Второй человек острым ножом вспарывает рыбе живот, выдавливает икру в ведро, а расплосованную рыбину выбрасывает в реку. Сколько нужно рыбы загубить, чтобы набрать ведра икры! А ведь уходят с “рыбалки” не с одним ведром, как минимум, каждый тащит их по два...

Сколько там икринок, сколько загубленных жизней, сколько напрасных мучений родителей! Я только один раз посмотрел на это варварство и больше никогда за икрой не ходил.

Да и ладно бы ту икру человек поедал бы — ладно уж. Так нет же! Засоленная икра могла храниться два-три дня, потом она пропадала. Для длительного хранения нужна была пищевая бура, а она была на госпредприятиях, кои снабжались государством, на строжайшем учете буквально до каждого грамма, иначе местные жители перебьют государству всю монополю и переведут окончательно и саму рыбу. Вот и получается, что местные пьяндыги, осевшие после отбытия в лагерях строгого режима своего срока, просыхали на период икромёта и уничтожали рыбу со страшной силой. А потом носили малосольную икру по гарнизону ценой по 5–10 рублей за эмалированное ведро. Покупали у них помалу: ну, сколько съешь той икры за два дня?

А потом вдруг то там, то тут появлялись зловонные кучки гниющей красной икры. Русский человек! Щедрая душа!

Ну, да ладно, лучше о приятном.

Большинство (наверное, точнее — все, ибо трудно припомнить мужика в гарнизоне, который не увлекался бы на Сахалине рыбалкой) любило охоту за форелью. Я называю рыбалку охотой намеренно: именно она скорее похожа на охоту. Нужно уметь найти ручеек, кипящий форелью, этой царской рыбой, резвой, пугливой и прекрасной, спрятаться в береговых кустах так, чтобы она тебя не видела, а остальное — очень просто: бросаешь в воду лесу с крючком без какого-либо грузика, даже без поплавка, и тут же выхватываешь красавицу-форель с чудесной радужной раскраской, с яркими красными пятнышками, которыми можно любоваться только на живой рыбе; достаточно форельке уснуть, как её раскраска бледнеет, и нет уже той былой красоты, и никому не докажешь, что эта рыбка во много раз красивее, когда живет.

Если общие места рыбалки никто не таил и на рыбалку можно было сбегать, словно в магазин, то форельные места у каждого были свои, и каж-

дый хранил их тайну. В лучшем положении были летчики, особенно экипажи транспортников: у них была возможность разведки с воздуха, что намного сокращало поиск, и не требовалось пустой траты сил на пеший поиск. Мы с Куренком всегда старались оставить себе время, чтобы поползть по окончании задания где-либо вблизи аэродрома буквально на брюхе и на минимальной скорости, чтобы запомнить место и, главное — путь к нему. А ведь это очень важно: место, может быть, близко, да не доберешься до него.

Однажды мы нашли ручеек буквально в восьми километрах от гарнизона. В субботу утречком пораньше вышли. Суша быстро закончилась, и началась болотистая тайга, густо поросшая багульником. Идти была дьявольски тяжело: приходилось на каждом шагу поднимать ногу чуть не до колена, чтобы погрузить её вновь в багульник, под которым была вода и коряги, не зная, что можно было наступить на корягу так, что нога соскользнет, попадет между корягами. Так немудрено и переломать ноги. Приходилось сначала нащупывать, что под ногой, а потом только переносить тяжесть тела на эту ногу. Каждый шаг давался с трудом, движение было очень замедленное, мы буквально топтались на месте и быстро выматывались. Отдохнуть тоже было нигде: под багульником была вода, в которую садиться неохота. Мы топтались почти на месте с полчаса, когда я почувствовал себя необычно весело. Витька тоже все чаще смеялся, сделался вдруг болтливым. Нам было весело как никогда. Наверное, какой-то участок в мозгу все-таки сторожил, потому, что я вдруг остановился и стал анализировать, что со мной. Поводов для веселья не было: трудная и изматывающая дорога, бесполезное топтание на месте с плачевным результатом... От багульника подымался сладковатый, пьянящий аромат, который поначалу был приятен, но потом от него начинала кружиться голова, становилось вдруг весело, человек слабо контролировал свой расход энергии и остаток сил... Я высказал свои сомнения Виталию, и мы повернули назад. Как мы выбрались из той ловушки — наверное, читатель может догадаться, чего это нам стоило. Мы шли и падали, не было сил, очень хотелось спать, тайга кружилась и не хотела нас выпускать. Мы буквально засыпали на ходу, и только тошнота, подступающая к горлу, не давала уснуть. Хорошо, что мы зашли недалеко и успели буквально на последних остатках сил выйти из тайги. Как только под ногами закончился багульник, мы упали в траву и заснули мертвым сном. И все-таки мы с ним пошли еще раз. На сей раз мы взяли с собой противогазы и шоколад. При подходе к багульнику натянули маски и пошли. Дышать в противогазе было тяжело, но зато не было этого пьянящего и отравляющего аромата багульника, а когда идти уже было невмочь — под маску в рот закладывался кубик шоколада, резко поднимающего силы. Так на шоколаде и дошли: восемь километров одолели за четыре часа. Потом началась рыбалка. Мы шли вверх по ручью и на каждом шагу забрасывали в воду крючок сначала с насаженной на него

икринкой, потом, когда икра закончилась — просто красной тряпочкой, и на каждом забросе вынимали из воды форельку. Бидончики наши быстро заполнились, в них уже не оставалось воды, а рыба шла. Мы поснимали сначала майки, завязали их мешочками, стали складывать в майки. Майки быстро заполнились. Мы поснимали рубашки, и когда рубашки заполнились — стало обидно до слез: рыба не убавлялась, леса не успевала упасть на воду, как на крючке уже билась красавица-форелька. За два часа рыбалки мы заполнили все, что можно было, наловили килограмм по десять форели. Делать было нечего, рыбу девать было некуда и мы, счастливые, пошли домой.

Еще четыре часа тяжкого пути — и вот мы голые по пояс победно шествуем по гарнизону, раздавая по пути форель. В этот день два двенадцатиквартирных дома были с жарёной из царской рыбы.

Места своего мы, конечно, не выдали и еще не раз ходили за форелью, и ни разу не возвращались пустыми.

Запомнилась мне еще одна необычная рыбалка.

Это было уже в Южносахалинске, когда я служил в штабе дивизии. Как-то вчетвером на газике мы поехали рыбачить на Анивский залив. Был апрель, было холодно, резкий порывистый ветер гнал низкие облака с сопки на море. Мы стали на песчаном берегу в десятке метров друг от друга и забросили свои спиннинги. Следует отметить, что понятие “спиннинг” для такой рыбалки — довольно относительное. Скорее всего, спиннингом можно было назвать удище и катушку, потому что на катушке была леса толщиной в 1,2 миллиметра, способная выдержать чуть ли не кита. Вместо крючка был привязан мудреными узлами гак, на котором было насажено граммов триста мяса. Естественно, что на катушке такой толстой лесы умещалось очень мало, и тут нужно было быть внимательным, чтобы рыба не стащила её с катушки до конца и не ушла с лесой.

Я стоял на песке в полуметре от воды и ждал. Клёва не было. Кажется, попусту мы собирались, искали толстую лесу и гаки — рыбалки не будет. Было досадно, настроение портилось, и вот, когда я уже собирался было поделиться своими сомнениями с соседом, вдруг катушка спиннинга завопила и лёса буквально мгновенно вся выскочила с катушки. Единственное, что я успел сделать — это оборот вокруг себя: теперь лёса была петлей закручена на туловище. Следующим рывком лёса натянулась, зазвенела, и меня потащило к воде. Я упал на четвереньки и что есть силы заорал. Все побросали свои снасти и кинулись ко мне, а меня неумолимо тащило к воде. Перед глазами был гладкий мокрый песок с бороздами, оставляемыми моими впившимися в него пальцами — меня тащило к воде. Вода уже совсем близко.

В памяти всплыла картина, которую я видел прошлым летом в Пионерах: стадо коров зашло в воду, спрятавшись от оводов, и вдруг одна корова

стала натужно реветь и двигаться в воду глубже и глубже. Видно было, как она сопротивлялась, но все-таки против своей воли шла все глубже, и натужно редела. Потом, когда вода уже заливала ей голову, корова последним усилием вдруг остановилась, уперлась в дно и тогда из воды стремительно выскочило громадное щупальце спрута, скользнуло по спине коровы, обвилось вокруг туловища, и корова исчезла под водой. Люди заворожено стояли на берегу, и долго еще никто не мог вымолвить ни слова...

Сейчас мне казалось, что тот же самый спрут затягивает меня в воду. Подбежавшие мужики схватили меня, поставили на ноги и стали вращать, наматывая на меня лёсу, как на ворот. Сначала было ничего: от меня ничего не требовалось сногшибательного. Стой и крутись. Леса шла туго, звенела как струна, иногда дергала так, что мы едва удерживались, чтоб не свалиться на песок. В этом случае мы останавливались: пусть успокоится. Тогда все переставало кружиться в одну сторону и начинало кружиться в другую. Потом мы снова начинали накручивать лесу на меня, и все становилось уже привычным: море — берег — море — берег. Наконец, мне это все уже надоело, и я предложил бросить это идиотское занятие — обрезать лесу. Мужики цыкнули на меня: ты, что, мол, тронулся, такую рыбину упускать? Я все вращался в этом дьявольском круге. Мне казалось, что конца этому никогда не будет и что это вращение продолжается уже сто лет.

Азарт рыбалки пропал, мне уже ничего не хотелось, но я не мог ничего поделывать: леса плотно притянула мои руки к туловищу, казалось, что вот-вот, и я буду перерезан ею пополам, и только плотная куртка спасала меня от смерти... Мне показалось, что прошла целая вечность, пока из воды показалась громадная рыба голова. Мне стало даже не по себе: такой рыбы я сроду еще не видал. Широко раскрытый рот, усаженный мелкими зубами, возмущенные и яростные круглые глаза, длинное белое туловище... Это была довольно солидная белуга, такая солидная, что когда мы откинули задний бортик нашего газика и положили ее на пол, хвост рыбы доставал до земли... На этом рыбалка наша закончилась. Девать столько рыбы нам было просто некуда: ведь не торговать же ею на улице. Нужно было успеть в этот же день её куда-нибудь спихнуть. Мы повезли свою добычу в Южно-Сахалинск, прямо в ресторан, где нам отрубили и зажарили по ломтику (этого ломтика хватило, чтобы наесться до отвала), остальное у нас ресторан принял из расчета 2 рубля 50 копеек за килограмм, что в условиях практически дармовых сахалинских цен на рыбу было очень даже недурственно. Как оказалось — рыба потянула на 68 килограмм за вычетом наших ломтиков, и мы полученную сумму так и оставили в том ресторане. Эту историю мы пытались рассказать на работе, но никто нам не поверил, да мы и не пытались в этом кого-нибудь убеждать, знали, что бесполезно и только жалели, что не взяли в том ресторане какую-нибудь бумажку, которая подтвердила бы наш подвиг. Главное — что мы знали, что это было на самом деле так.

Полеты, полеты, полеты...

Если на материке мы возмущались, что нам не дают летать, то на Сахалине с этим все было в порядке: здесь была реальная работа по охране границы, нарушители летали реально и довольно часто, авиации нашей было на весь Сахалин — одна авиационная дивизия ПВО в составе трех полков по триста-четыре километра друг от друга, боевое дежурство экипажи несли днем и ночью круглыми сутками, экипажей не хватало, требовались активные боевые штыки, потому летали мы при любой мало-мальски пригодной погоде, а погода на Сахалине капризная. К примеру, станет туман стеной в тридцати километрах от аэродрома и так может простоять весь день. Чуть подуй ветерок — и туман натянет на полосу. А ближайший запасной аэродром — почти на полном радиусе действий, до него дай бог, чтобы горячего хватило. В этих условиях метеослужбе не позавидуешь. От синоптиков требовалась не только четкая, но даже ювелирная работа. Он должен был наверняка накануне дня полетов предсказать не только то, что облачность будет низкой, но даже и высоту нижнего края облачности с точностью до ста метров: будет нижний край двести метров — будут полеты, будет сто метров — не будут полеты, что в условиях хлипкой информации от убогой сети метеостанций пахло даже каким-то мистицизмом. Синоптик на Сахалине был на вес золота, залогом успеха целого полка. Наш начальник метеослужбы был стар. Он выслужил давно уже все сроки службы в армии, он давно уже подлежал увольнению на заслуженный отдых, он все время просился на гражданку, ему до чертиков надоела эта проклятая нервотрепка, но его не отпускали из армии. Его буквально носили на руках, ему чуть ли не кланялись в ножки, лелеяли и ухаживали за ним...

Но и работал же он! По каким-то только ему известным признакам — то ли вон тот распадок закурился, то ли вон тот утес стал четко виден, то ли ветер сменился на такой-то при такой-то температуре и влажности, — но он почти ни разу, насколько я помню, не ошибся: коли сказал летать — значит долетаем до конца смены, коли при отличной погоде сказал, что полетам надо давать отбой — значит надо полеты отбивать. Командир, скрепя сердце, проклиная всю в мире метеослужбу, дает отбой и действительно, через час при ясном солнце вдруг натягивает такой туман, что вытянутой руки не видно. Все замирает, движение прекращается, редкие, не успевшие спрятаться в помещении служивые, растопырив руки, шатаясь, плетутся мелкими шажками куда-нибудь поближе к строениям и, чтобы не заблудиться, зовут кого-нибудь откликнуться, кто есть еще в мире этом живой. Им откликаются, но отклик тут же вязнет в этом проклятом тумане, словно в вате...

Я учил авиационную метеорологию в училище, всю жизнь был ежедневно связан с прогнозом погоды, определяющим мою сначала маленькую, потом уже и большую работу, но нигде я не видел такой четкой работы метео-

службы, как на Дальнем Востоке, особенно — на Сахалине и Курильских островах. А ведь оклады у синоптиков при такой напряженной и ответственной работе были невелики. Тут нужно было быть действительно энтузиастом, чтобы работать в таких диких условиях, быть одаренным и поехавшим на своей работе, чтобы вот так, почти за спасибо, тянуть такую ношу, такой груз ответственности. Однако и у таких одаренных и одухотворенных бывают проколы.

Шли ночные полеты в простых метеоусловиях. Я был в стартовом наряде помощником руководителя полетов, крутился на СКП (стартовый командный пункт). Полеты шли без каких-либо происшествий, до конца полетов оставалось еще полтора часа. Погода была нормальная, сияла полная луна, огни на полосе светились, как говорится, в полном объеме. По радио доносились короткие доклады, им в ответ неслись краткие команды РП (руководителя полетов). На земле кипела обычная стартовая жизнь: ползали тягачи с самолетами, время от времени на посадочном курсе появлялись зеленые и красные огоньки крыльевых габаритов, расстояние между ними увеличивалось, затем между ними вспыхивала яркая посадочная фара, и лучи трех посадочных прожекторов вдруг заливали полосу голубым, словно электросварка, светом, оттеняя каждый бугорок, каждую грудку снега, каждую травинку возле полосы, рельефно выделяя каждый шов между плитами на белой бетонке, разрисованной черными следами горелой резины, оставленными колесами при касании полосы. Затем слышался свист компрессора, огоньки влетали в луч прожекторов и вдруг превращались в стремительную, сверкающую, словно алмаз, машину со скошенными крыльями, плавно приближающуюся к полосе. Вот колеса все ближе и ближе к бетону, вот они коснулись полосы, оставив в месте касания маленькое облачко голубого дымка, подчеркнутого ярким лучом прожектора, послышался визг резины, и вот самолет уже несется по полосе, опускает носовое колесо и начинает торможение. Все, посадка произведена. Теперь прожектора гаснут, чтобы не ослепить летчика при развороте с полосы на рулежку, и только по радио приходит доклад: “Восемь—пять—пять, полоса свободна” — “Понял” отвечает РП. Теперь самолет зарулит на стоянку, выключит двигатель, пилот отстегнет привязную систему и парашют, разгерметизирует и откроет фонарь и вылезет из кабины на стремянку. А внизу его уже ждет техник: “Ну, как, командир?”, и механик ставит колодки под колеса, а к самолету уже натужно ползет топливозаправщик. Полет закончен. Тихая ночь, даже какая-то сонная ночь. Я вышел на балкон СКП перекурить. Досадно — такая ночь, а я проторчал в наряде. Ничего не поделаешь: очередь пришла. Да и самолет на регламентах. Ладно, успею еще...

Вдруг по лесенке слышен быстрый топот. Мимо меня как метеор пролетает наш старичок-синоптик. Что-то стряслось: таким возбужденным и запыхавшимся я его еще не видел. Спешу за ним. Синоптик подскакивает к руководителю полетов: “Товарищ подполковник, да что же вы делаете? Немедленно закрывайте полеты!”

— Как закрывайте? Ты, что, Васильич? Шесть машин в воздухе, до конца полтора часа. А что случилось-то?

— Что случилось?!.. Что случилось?!.. Вы, что смеетесь? Вы сами не видите? Тумана не видите?!.. Людей поубиваете, в тюрьму пойдем вместе!!!

— Какой туман? Да ты, что, Васильич? Где туман? Брось шуточки, настроения нет.

— Вы издеваетесь надо мной?!.. Товарищ подполковник, я официально даю штормпредупреждение! Туман, видимость двести метров. Немедленно закрывайте полеты! Посадка у нас запрещена! Пусть идут на запасной! Я выписываю шторм!

Следует сказать, что коли уж синоптик выписал штормпредупреждение — ответственность за благополучный исход полетов полностью ложится на руководителя, не прекратившего полеты. Штормпредупреждение — это бланк с красной полосой, и полеты при штормпредупреждении запрещены. Синоптик не шутил. Значит, дело серьезно.

Мы все посмотрели в конец полосы.

Я никак не мог увидеть никакого тумана: огни полосы просматривались до самого конца, значит, видимость была, по крайней мере, более двух километров, и уж никак не двести метров.

Синоптик уже достал бланк штормового предупреждения и беспомощно водил его почти, что перед самыми очками. И тогда мы поняли, в чем дело: очки были сильно запотевшими. Как-то сам собой одновременно у всех на СКП вдруг вырвался смех. Смеялся выдававший виды и уставший РП, и забежавший на СКП комэска второй эскадры, смеялся я, смеялся даже солдат-хронометражист, и только синоптик с бланком штормового в руках недоуменно смотрел на нас и ничего не понимал. Затем, видно, до него дошло. Он вдруг снял свои очки с толстыми запотевшими стеклами и беспомощно посмотрел на нас. Он был растерян, и эта растерянность подлила масла в огонь: смех перешел в хохот. Руководитель полетов, серьезный мужик, опытный и выдававший виды пилот, уже не смеялся, он рычал, рыдал, всхлипывал, глядя на беспомощно улыбающегося Васильича:

“Ну, Васильич!... Ой, не могу!... Ну, отмочил!... Это же надо!... Шесть самолетов!.. Ой, боже!... На запасной!... Туман!... Штормовое!... Ну, юморист!..”

И только доклад очередной летчика по радио и необходимость дать в воздух квитанцию нормальным голосом остановила смех подполковника. Синоптик еще постоял пару минут на СКП, грустно поулыбался, потом как-то весь сгорбился и вышел.

Мы уже не смеялись. Нам было жалко его: хороший он человек, и как, наверное, ему сейчас обидно...

На другой день наш Васильич снова подал очередной рапорт на увольнение и, как всегда, вышел от командира полка с тем же рапортом, постоял

на пороге, аккуратно сложил его, положил во внутренний карман кителя и задумчиво пошел на свою метеостанцию...

Меня усиленно возят в сложных метеорологических условиях. Сахалин — не место для прогулок под солнышком: на Сахалине солнышко бывает не часто. Значит, полноценный пилот — это пилот, способный нести боевое дежурство в любых погодных условиях, иначе он — балласт.

Подготовка летчика к сложным полетам должна вестись плавно, по принципу — от простого к сложному. Сначала отрабатывается распределение внимания по приборам в закрытой кабине на разных этапах полета вне видимости земли. Сейчас это стало намного проще: созданы наземные тренажеры, напичканные электроникой, в которых имитируется любая ситуация полета. Летчик в самой настоящей кабине, способной не только крениться влево-вправо или вверх-вниз по тангажу (это имитация, куда самолет летит: вверх — набор, вниз — снижение), но и даже трястись в условиях болтанки (это когда самолет бросает вверх-вниз потоками воздуха в облаках), управляет тренажером по приборам, ведет радиосвязь, вся информация о его полете заносится в регистрирующие устройства, по которым можно сделать анализ его полета. В те времена таких тренажеров еще не было, и роль такого тренажера выполнял самолет, реально летящий в воздухе, — учебно-тренировочный истребитель УТИ-МиГ-15, или, как у нас их называли, спарка. Спарка — это потому, что спаренное управление. Просто в боевом МиГ-15 была встроена задняя кабина с точно таким же дублированным управлением, как и в передней кабине, куда садился инструктор или проверяющий, который следил за действиями обучаемого и при необходимости корректировал его по СПУ (самолетное переговорное устройство), или же, в особых случаях, вмешивался в управление. Летать с инструктором было не мед, да и сами инструкторы не очень любили накатывать свои, как они говорили, “жопа-часы” — приятно мало, когда летишь не сам и все делается не так, как ты привык. Тем не менее, работа инструктора необходима, и талант инструктора заключался в том, чтобы не только самому безукоризненно летать, но и уметь передать свой опыт другому, причем учитывать ему надо было не только подготовку обучаемого, но и его характер, умение схватывать (летчиков, которые не могли, как говорится, “схватить на лету” называли “дубарями”, от слова “дуб”, “дубовый”, а еще “фитилями” — пока там фитиль догорит...), так вот, талант инструктора-летчика именно и заключается в том, чтобы найти подход к любому “дубарю”, сделать так, чтобы он смог схватить главное, самое сложное, без чего невозможно дальнейшее движение вперед. Летали хорошо все, замечательно летали — многие, но инструкторили — единицы: такая уж это непростая работа. Мне приходилось летать со многими инструкторами. Разные попадались. С одним лететь — сплошное удовольствие:

чувствуешь желание помочь, объяснить, рассказать, показать, чувствуешь понимание, дружеское участие. И такому доверяешь все. С другим — мучение: холод, недоверие, официальность, высокомерие, даже будто презрение — от такого хочется скорее убежать и больше не встречаться. И все-таки мне в большинстве на инструкторов везло. Как-то в авиации, особенно среди летного состава, в отличие от других родов войск, традиционно установилась атмосфера дружбы, взаимопомощи, взаимопонимания. Погоны здесь не в почете. Здесь в почете — умение летать, а умение летать вырабатывается постоянными полетами без перерывов в летной работе. Так уж повелось, что в воздухе все равны: на аэродроме погон не видно, а тем более не видно их в воздухе. Летчик редко рвется в начальники: начальником в воздухе он становится тогда, когда он может лучше других не только управлять людьми, но и управлять своим самолетом. Да и не просто управлять пилотами: чуть зарвешься — тебе промашки не простят ни летчики, ни самолет. Потому уж так и сложилось, что демократия, по крайней мере, в истребительной авиации царила полная. Это, конечно, не значит, что в авиации анархия: каждый знает, как говорится, свое место в строю, которое обусловлено тем, что он может, какого уровня достиг в своей подготовке. Здесь молодой пилот никогда не нарушит субординации, не проявит панибратства со старшим даже просто потому, что ему до старшего очень и очень далеко, в первую очередь, по умению.

Моим любимым инструктором на Сахалине был морской летчик, Герой Советского Союза полковник А.А. Баршт — человек высочайшей культуры, замечательный летчик-инструктор и просто человек исключительной души. С ним не чувствовалось разницы лет, разницы в званиях, разницы в знаниях. Это был уникальный человек, каких очень мало пришлось мне встретить за свою жизнь. По национальности он — еврей, и, наверное, это и закинуло его



*Герой Советского Союза
полковник А.А. Баршт*

на Сахалин, где еще можно было удержаться еврею в авиации в связи с острой нехваткой подготовленных кадров. Невысокого роста, лет сорока, коренастый, красив лицом, обрамленным черной, уже седеющей шевелюрой, это был человек высочайшей культуры, с громадным багажом знаний в самых разных областях, а главное — он обладал высочайшим талантом располагать к себе. Талант его, видимо, заключался в умении слушать и слышать человека. Он умел понять, вжиться в тебя, как бы стать тобой, и тогда уже не он говорил с тобой, а будто бы ты сам говорил с собой,

смотрел на себя другими глазами, открывал вдруг в себе что-то новое, необычное, советовался с собой и находил изумительные варианты решения самого неразрешимого, выбирая из этих вариантов самые приемлемые. Каждая встреча с ним была для меня праздником. Мало сказать, что в дальнем, богом заброшенном гарнизоне, где были собраны люди самой разной судьбы, разного уровня подготовки и образования, порой даже грубые и равнодушные ко всему, что их не касалось, такая личность была необычна, сказать это — значит, ничего не сказать. Такая личность была бы выдающейся даже для большого города с его большим выбором человеческой необычности. Видеть, как на фоне грубого, порой даже пьяного, быта проявляется такая нежность, заботливость по отношению к собственной жене — человеку высокой культуры — было не просто необычно. Не знаю, что нашел такой высокой души человек в молодом летчике, пацане, только становящемся на ноги, не представляющем из себя для такого заслуженного и умелого пилота абсолютно ничего, но как-то само собой случилось, что я вошел в его дом, узнал его быт, в котором он был так же высок, как и в во всем остальном. К нему как-то не прилипала гарнизонная грязь, мелочи и сплетни, которыми гарнизонный быт был, видимо, от нечего делать, полон. Гостеприимная хозяйка радушно принимала нас с женой, потчевала чаем, после которого начинался наш концерт:

Абрек Аркадьевич брал в руки свою мандолину, на которой замечательно играл, я — гитару, и мы начинали играть безо всяких разминок, без каких-либо договоров или согласований, — мы играли все, что придет в голову, и неизвестно, кто был лидером: то он вел, то я, — и тогда он настолько тонко мог вторить, что мороз пробирал и горло сдавливала сладкая истома. Играли мы с ним часто и подолгу, жены наши вели свои дамские разговоры, и дом был наполнен музыкой довольно высокого уровня, вплоть до классики. Потом мы беседовали с ним на самые разные темы, и я поражаюсь разнообразию его знаний, его нестандартному видению мира, и каждый раз получал от него много новых знаний, и каждая встреча с ним поднимала меня на какую-то новую ступеньку в моем мировоззрении, каждая встреча с ним была для меня праздником: она никак не могла стать обыденной, будничной, наоборот, потому что каждый раз она носила характер нового.

Видимо, благодаря именно ему, я стал тянуться к знаниям. Я смог увидеть, как я мало знаю, мало умею, как много нужно и того, и другого в жизни, чтобы не прозябать на узкой жизненной тропке червем земным, чтобы душа желала и могла устремляться в полет, достигать новых высот, с которых видно все дальше и дальше.

Я не знаю (как-то по скромности Абрек Аркадьевич о себе распространялся не очень, да и некогда нам было говорить об этом), где служил он, за что получил звезду Героя — знаю только, что на Сахалин он прибыл из Ленинграда и что ходил он по гарнизону в форме морского летчика, а еще —

что он начальником отдела боевой подготовки нашей дивизии. Конечно, я старался держать в тайне ото всех наши отношения — в гарнизоне могли неправильно понять нашу дружбу, что ли (в этом все и дело, что для среднего ума это и на самом деле было бы непонятно — какая может быть дружба между такими разными людьми, как он и я, это сразу повлекло бы сплетни, сквозь которые было бы трудно продираться), но что это была самая настоящая и бескорыстная дружба пацана с умудренным жизненным опытом человеком — в этом я уверен до сих пор. Мне от него не нужно было абсолютно ничего: от пилота требуется только умение, и только оно и опыт летной работы движут его по служебной лестнице. Да и не рвался я в начальство: мне хотелось только одного — летать, а как летают начальники, я видел воочию. Не до полетов им было: слишком много работы в эскадрилье, не говоря уж о полку. Одна плановая таблица сколько времени занимала — все уходило домой, а начальство все сидело над бумажками, к которым у меня тяги не было абсолютно никакой. Когда я летал на боевом в свое удовольствие — начальники, начиная от командира звена и выше, горбились в задней кабине спарки, накатывая, как они говорили, “жопа-часы”, которые ничего пилоту для дальнейшего его совершенствования не давали, да и немного удовольствия получаешь от того, что тебя кто-то катает, а ты только психуешь, видя его ошибки и, как попугай, долбишь каждому одно и то же, причем иногда ему в одно ухо влетает, а в другое тут же вылетает, и в следующем полете вновь повторяется та же ошибка.

Ему же от меня не нужно было абсолютно ничего: ну, что может дать молодой подлетишь опытному пилоту? Тем не менее, стремление скрыть нашу дружбу от внимательных глаз гарнизонных сплетников и явилось тем ограничением, которое мы сами (и в первую очередь — я сам) наложили на частоту наших встреч: мне не хотелось, чтобы обо мне, но в первую очередь — о нем — ходили сплетни. Люди завистливы, и в таком факте каждый мог найти моей целью стремление с помощью начальства, а не своим хребтом, выдвинуться, обогнать соперника и т. п. А потом уже не докажешь, что ты не верблюд: сплетня — липкая и грязная штука...

Уже потом, когда я был списан с летной работы и служил в дивизии, мы снова возобновили наши встречи, но ненадолго: просто разъехались по разным местам. Знаю, что он после увольнения жил в Ленинграде, я служил в Харькове, потом — в Чехословакии, но встретиться нам больше не довелось. Жив ли он сейчас, где находится — я не знаю. И все-таки я часто вспоминаю этого моего славного учителя, человека, который явился для меня маяком на нелегком пути становления.

А познакомились мы с Абреком Аркадьевичем очень просто — в полете. Я находился на этапе подготовки к полетам в СМУ — сложных метеопригодиях, без которых летчик на Сахалине — не летчик. Согласно плановой

таблице мне предстоял полет по очередному упражнению — контрольно — вывозной полет по маршруту в закрытой кабине с заходом на посадку по радионавигационной посадочной системе. Инструктором у меня был запланирован начОБП (начальник отдела боевой подготовки), только что прибывший с материка полковник Баршт. Кто он такой, я не знал. Полеты шли своим чередом, погода была простая, я слетал на боевом пару полетов и пересел на спарку. В задней кабине сидел инструктор (как правило, инструктора как садятся в заднюю кабину, так практически за редким исключением в течение полетов и не вылезают — меняются только обучаемые — и так пять, а то и больше, полетов за смену: спарки на вес золота). Я залез по стремянке к кабине, отрапортовал инструктору, что к полету по упражнению такому-то готов, и, не очень всматриваясь в инструктора, стал садиться в кабину. Меня больше беспокоило другое — есть ли в установленной в переднюю кабину специальной шторке, закрывающей своим непрозрачным черным полотном весь внешний обзор для пилота, какая-нибудь щелка, через которую можно было бы хоть краем глаза подглядеть, в каком положении находится самолет. Это как у студента шпаргалка: материал знаешь, только со шпаргалкой, которая лежит в кармане и которую ты наверняка не достанешь, потому что она просто не нужна, все-таки как-то спокойней. Все, конечно, понимали, что при полете в реальных облаках никто тебе щелку в них не оставит, что наличие щелки в колпаке только испортит тебе полет, и ты не получишь нужных навыков пилотирования по приборам, но все-таки глаза сами искали эту спасительную щелочку.

После взлета я стал на маршрут и без особого энтузиазма запросил у инструктора разрешения закрыть шторку. Получив “добро” — закрыл. Никакой щелочки в шторке не оказалось, и волей-неволей пришлось переходить на настоящее пилотирование по приборам.

Полет по приборам в закрытой кабине поначалу особого удовольствия не доставляет. Начнем с того, что приходится отсекай разом все великолепие обзора: простым закрытием шторки ты враз выключаешь весь окружающий тебя мир солнца, воздуха, бесконечность простора, в котором живешь и переходишь в новый мир темноты и тесноты кабины. Теперь весь мир для тебя заключается в приборах, и только мозг создает эту искусственную картину, которая сводится к одному: положение самолета относительно горизонта, место самолета в пространстве и твои действия по направлению его туда, куда надо. Поначалу даже и этой картины нет, есть только разрозненные показания приборов и усилие мозга, заставляющего глаза бегать по раз установленной схеме распределения внимания на том или ином этапе полета — на каждом свое. Это весьма неприятное ощущение — когда еще нет полной картины полета, и мне всегда эти первые пять-десять секунд перехода на слепой полет и на спарке, и на боевом, когда

входишь в облака (на боевом шторки нет), доставляли неприятные ощущения. Затем внимание переходит на автоматическое распределение, уже не заставляешь глаза бегать по зазубренной схеме, в мозгу возникает картинка, и дальше уже идешь по ней: мозг автоматически дополняет её новой информацией, полученной от изменения показаний того или иного прибора, обрабатывает и вырабатывает команды на те или иные действия — короче идет слепой полет. Постепенно вживаешься в этот слепой полет, и становится даже интересно: до чего же мозг человека загадочен, он способен сам себе строить цельную и стройную информационную картину, способен настолько её обрабатывать, что даже управление полетом самолета становится несложным. Главное — верить приборам. А приборы в те времена, случалось, и отказывали. На спарке можно было даже имитировать отказ того или иного прибора: для этого у инструктора в задней кабине имелось управление имитацией отказа, своего рода “отключатели” приборов. Таким вот “отключателем” и воспользовался мой инструктор. Видя, что пилотирую я нормально и нет необходимости учить меня тому, чему я уже обучен, он для начала выключил мой авиагоризонт — основной прибор, показывающий положение самолета в воздухе относительно горизонта. Этот прибор имеет в своей конструкции чуткий и точный гироскоп, вращаемый своим электромотором. И гироскоп, и мотор — продукция точного машиностроения, с которой в те времена у нас была напряженка, потому нередко были случаи отказов этого основного прибора пилота, причем отказы носили такой плавный характер, что сразу определить неверные показания было невозможно. Например, пропало питание мотора. Мотор уже не создает вращательного момента на гироскопе, который начинает очень плавно терять обороты. Но прибор рассчитан на стабильные обороты гироскопа, потому при крене самолета в тридцать градусов он покажет уже не тридцать, а может, двадцать, потом — меньше, а потом вообще может крена не показать. Наиболее простым является такой отказ, как поломка оси. В этом случае авиагоризонт просто заваливается, и сразу видно, что прибор отказал, что пилотировать надо по дублирующим приборам, а его во внимание не принимать. При потере же оборотов гироскопа отказ может выявиться минут через десять, а то и позже, пока гироскоп не потеряет своих бешеных оборотов настолько, что станет заваливаться; за это время можно сто раз врезаться в землю.

Такой вот отказ и имитировал мне инструктор: он отключил питание моего авиагоризонта. Я, конечно, этого не заметил. Картинка работала: самолет идет, как положено, скорость установленная, вариометр (прибор, показывающий набор высоты или потерю её в метрах в секунду) тоже нормальный, только почему-то “пионер” (креномер) стал показывать крен. Проверяю по компасу: курс стал действительно увеличиваться. В мозгу заметалось: что-то

не то. Горизонт показывает нормально, а курс уходит. Может, компас отказал? Смотрю на магнитный компас. Его курс тот же, что и основного. Значит, самолет действительно в развороте, но авиагоризонт показывает горизонтальный полет без крена. Теперь вдруг вариометр стал показывать снижение. Проверяю по скорости — скорость увеличивается. Значит, на самом деле самолет снижается — газ ведь я не трогал, обороты двигателя те же. А горизонт стал показывать набор. Высотомер тоже стал показывать потерю высоты: было девять тысяч, теперь уже восемь восемьсот... Картинка начинает метаться, мозг усиленно обрабатывает информацию, сопоставляет данные, ищет ответ на вопрос, что случилось. Приходит какое-то смутное беспокойство. Что-то не то, пока еще не ясно, но не то. Проверяю. Даю левый крен. По “пионеры” — тридцать градусов. Горизонт показывает десять. Курс начинает уменьшаться, но быстрее, чем при крене десять. Беру чуть ручку на себя. Вариометр сразу реагирует, высотомер тоже. Скорость перестала расти и начинает падать. Значит, перешел в набор высоты. Горизонт вдруг начинает показывать снижение. Все ясно. Авиагоризонт отказал. Докладываю об этом инструктору и перехожу на дублирующие приборы. В ответ слышу: “Молодец, вовремя заметил”. Таким образом инструктор перепробовал меня на всех режимах приборного полета и везде я укладывался в норматив, хотя мне это далось нелегко: пришлось перейти на чистый кислород, что я делал всегда когда туго. Последнее, что он сделал — это перекрыл кран ПВД (приемника воздушного давления), и у меня пропали показания сразу и скорости и вариометра, без которых слепой полет был попросту невозможен с тем комплексом отказов, которые он мне ввел. Я, конечно, заметался в кабине, но услышал в наушниках его добродушный смех и команду открыть колпак, что с превеликой радостью и поспешил сделать. В глаза ударило яркое и праздничное солнце, далеко внизу сверкнул лед на каком-то замерзшем озерце, весь кошмар слепого полета с отказавшими приборами был позади, настроение сразу улучшилось, даже захотелось петь. Видно, от кислорода я был возбужден. Захотелось сразу выговориться, выложить, как было нелегко, как интересно проявляется тот или иной отказ... Инструктору, видно, я понравился, и у нас как-то завязался довольно оживленный для полета разговор. Началось с методики обнаружения отказов приборов и полета по дублирующим приборам, потом как-то перешло на случаи реальных ситуаций полетов с отказавшими приборами, потом — на возможность боевого применения с отказавшим одним или несколькими приборами, потом — на боевое применение в сложных метеоусловиях — в общем, разговор пошел своим ходом, самолет летел себе к аэродрому, заходил на посадку, садился, заруливал, выключал двигатель, а мы никак не могли закончить разговора. Следом за мной на спарке должен был лететь другой летчик, и мы решили продолжить наш разговор вечером у него дома, куда я и получил приглашение. Я, конечно, сначала замялся: неудобно вроде, но получил такое радушное и такое простое

приглашение, что отказать уже было просто неприлично. Вечером мы с супругой долго готовились к визиту, приводили себя в порядок, выбирали одежду. Собственно, выбирать-то было не из чего: у меня, кроме формы, был только один гражданский летний костюм, но не было пальто. У жены — два-три платья. Небогато жили в те времена. Встречены мы были семьей Баршт самым радушным образом, и скованность наша была ими быстро рассеяна: на столе появился самовар, что-то печеное, в чем жена Абрека Аркадьевича была высокая мастерица. Между женщинами сразу завязался разговор о рецептах приготовления того или иного блюда, они ушли в другую комнату, а мы продолжали наш разговор. Меня все интересовала фронтовая жизнь летчика — истребителя, Абрек Аркадьевич был мастером рассказывать и время полетело настолько незаметно, что хватились мы только около полуночи. Так вот и прошла наша первая встреча, и такие встречи стали довольно частыми. Беседы шли на самые разнообразные темы, и я получал от них не только громадное наслаждение, но и очень много знаний. Постепенно количество переходило в качество, и я сам даже стал замечать, что на многие вещи стал смотреть другими глазами. Наверное, эти встречи и возродили во мне снова тягу к знаниям, к учебе, благодаря Абреку Аркадьевичу я стал добиваться и добился, в конце концов, поступления на учебу, он как-то ненавязчиво и незаметно, скорее всего, не задаваясь специально этой задачей, а просто своим личным поведением научил меня слушать и слышать. Слушать человека.

Как-то до этого я был самым главным на земле: земля крутилась для меня и только для меня. Мое мнение казалось мне самым главным и самым правильным, и я стремился его высказать, порой даже не дослушав до конца собеседника, перебивая его иногда на полуслове. Естественно, что собеседник, имея свое мнение, также считает его главным и тоже желает довести его до тебя (иначе зачем бы ему общаться с тобой?). Перебив его, не дослушав до конца, ты тем самым лишаешь его возможности высказать тебе свою точку зрения и это его, вполне естественно, начинает раздражать, вызывает недовольство, неудовлетворение беседой и собеседником. Ждать хорошего результата от такого общения едва ли стоит. У Баршта как-то получалось так, что он давал тебе выложиться полностью, не мешая, в крайнем случае, просто направляя беседу в нужное ему русло одной-двумя краткими репликами, а то и просто словом. Это как-то дисциплинировало, заставляло мыслить более четко и мысль свою формулировать наиболее кратко и понятно в фразу. Беседа становилась более насыщенной, более информативной, шла в едином направлении, без отклонений и текла плавно. Я чувствовал себя с ним, несмотря на разницу в возрасте, опыте, положении абсолютно равным и это способствовало раскованности, более плавному течению мысли, меньше утомляло, вызывало доверительный характер беседы.

Слышать.

Слышать человека — не просто. Раньше я слышал только себя, чужие же слова мне просто мешали высказать своё мнение. Как-то у Баршта получилось, что он не только слушал тебя, но и слышал: сочувствовал, сопереживал, о чем говорил его внимательный, неотрывный взгляд, следящий за твоими глазами, твоими жестами, об этом говорила его мимика, его одобряющие кивки головой — в общем, Абрек Аркадьевич был в беседе весь внимание. У каждого есть свое самое главное, самое наболевшее, самое заветное, которое он желает высказать, но только тому, кто достоин этого. Я не раз замечал, как в вагоне поезда абсолютно незнакомые люди высказывают друг другу такое заветное, такое личное, что дома или в кругу знакомых едва ли когда выскажут. Человеку требуется высказать свое самое-самое, без этого ему тяжело, это давит его душу, мешает ему распрямиться, но он боится, что тот, кто услышит это, может потом использовать полученную информацию во вред, а то и просто стесняется, стыдится высказывать то, что ему кажется неблагоприятным для него или для созданного им образа, коему он стремится соответствовать. Вот так именно и проходили у нас наши беседы: я чувствовал себя тем самым откровенным пассажиром в вагоне поезда, я не боялся собеседника и, кстати, не ошибся, ибо он умел хранить тайну, открытую ему. От него же я научился и этому, и это умение не раз потом пригодилось мне в жизни.

Так уж получилось, что мне пришлось всю жизнь учиться: школа, аэроклуб, училище летчиков, университет марксизма, институт — всего у меня на обучение в различных учебных заведениях ушло больше двадцати лет, не считая самообразования и командирской учебы, но у Абрека Аркадьевича за неполных два года я прошел, пожалуй, самую главную школу — школу человеческого общения, школу, научившую меня уважать и понимать человека, и считаю эту школу главной в жизни.

Я немало штудировал и сдавал разных педагогик и психологий, немало познал из области китайской медицины, философии инь-янь, да-чжу, учения йоги и прочего, у меня были такие учителя как Владимир Леви — автор цикла книг по психологии (“Искусство быть собой”, “Искусство быть другим”, “Я и ты” и др.), Валентина Федоровна Труфанова — основоположник Харьковской школы иглорефлексотерапии и многие другие, но такого глубокого и так легко полученного знания, как я получил от Абрека Аркадьевича, я не получал нигде.

Я давно потерял следы Абрека Аркадьевича, даже не знаю, жив ли он, но я никогда не забывал и не забуду этого великого пилота и человека, и желаю тебе, читающему эти вот строки, встретить на своем жизненном пути хоть раз такого человека, и пусть он для тебя станет тем маяком, коим стал для меня летчик-истребитель, Герой Советского Союза полковник Абрек Аркадьевич Баршт.

Ночь...

Ночь сама по себе вызывает всегда у меня ассоциации с чем-то таинственным, загадочным. Расстояния как-то размываются, скрадываются. Далекое вдруг становится близким, близкое — далеким, все как-то прячется, становится неясным, непонятым, даже звуки становятся какими-то далеко-близкими, приходящими откуда-то из непонятности. Земля словно исчезает из мировосприятия, зато появляется небо: небо громадное, заполняющее все, небо бездонное и загадочное. Мириады звезд заполняют небосвод, загадочно мерцают, словно переговариваются друг с другом. Звезды большие и маленькие, яркие и еле видимые, каждая из них живет своей жизнью и жутко становится когда представляешь себе расстояние между ними и тобой — маленьким, ползающим по громадной планете человеком, возмнившим вдруг себя покорителем Вселенной, хозяином жизни и основой всего Бытия...

Как же мелок человек в своем бытии, до чего же он ничтожен в своей амбициозности на фоне Вселенной, Космоса! Человек считает себя всем, главным, столпом, вокруг которого крутится Мироздание, которое в его представлении существует только для него и ради него: он и Бог, и Судья, его критерии являются основой, и только он может дать оценку всему, что существует независимо от этой приземленной песчинки, временной и хрупкой белковой оболочки, в которой едва теплится та пылинка Ума Вселенной, которую Вселенная милостиво соизволила уделить ему, чуть приподняв его над остальным белковым миром планеты Земля. И вот, получив по милости природы эту пылинку, он уже возомнил себя Богом, непогрешимым знатоком Абсолютной Истины, и вот уже он дает категорическую оценку всему сущему на Земле и в Космосе, и выдвигает себя на пьедестал Хозяина Жизни... Много же надо прожить человеку, чтобы узнать истинную свою цену, настоящее свое место в жизни этой, в мире, на космической пылинке — планете Земля, во Вселенной...

Чернела ночь...

В безлунном небе звезды
Горели, словно яркие алмазы,
разбросанные щедрою рукой.
И во Вселенной был такой покой,
Такая тишина и сонь, что сразу
разрушить их ничто бы не смогло...
Казалось, будто это все давно,
веками во Вселенной утвердилось,
и что всему живое покорилось,
и что живому, в общем, — все равно.
Казалось, что заснуло даже Время,

В кольцо свернув громаднейшее бремя
своих столетий и тысячелетий,
которое влачило по планете
громадным и уродливым хвостом...
И так вначале было.

Но потом
вдруг что-то незаметно изменилось,
как будто где-то звуки заструились,
как будто где-то дрогнула земля...
Мелодия? Не помню точно я,
Но только беспокойно вдруг мне стало:
На небосводе черном разгоралась
Ужасная, кровавая заря.
И пробудилось Время, то, что зря
по хлябям топким ранее скиталось,
а после в дебрях ночи разоспалось,
в себя вобрав Движение и Покой...
Громадное полотнище Вселенной
Разматывалось лентой поколений,
и в горы собирался серпантин...
А я стоял перед Судом Седин,
Судом стремлений тысяч поколений,
Судом Великой Совести Вселенной,
Перед Судом Времен —

судом людским.

Вокруг меня Минувшее свивалось,
Страдания и старания бесновались,
Поступки и мечты сплетались в круг...
Я одного желал лишь — Избавленья
От мук моей же совести...

И вдруг

затихло все.

Застыло на мгновенье.
Лишь слышалось мое сердцебиенье
Так громко, словно тысячи колес
тяжелых поездов, что мчались
в минувшее свое...
Мороз меня объял вдруг с головы до пят
и я увидел: вот ОНИ!

Стоят
передо мной бескрайними рядами

с внимательными, строгими глазами,
в которых Жалость, Боль, и Гнев, и Пламя,
в которых Честность, Вера, Воля и Приказ —
мне жутко стало вдруг от этих глаз...
Что радости, что горести земные? —
Пред этим все мельчало. И впервые
в безумной тишине раздался ГЛАС.
Он нарастал, он грохотал лавиной,
он на уши давил, он полнил мозг,
и я, уже мертвец наполовину,
остатками сознания понять смог,
что это Глас Минувших поколений,
что это Голос Будущих Свершений,
что это голос совести моей.
ЧТО СДЕЛАЛ ТЫ ? — спросил ОН у меня —
и бездна небосвода зашаталась,
и эхо страшным громом заметалось,
и молнией сверкнуло море глаз...
Я лепетал, что выполнял наказ
хранить покой и труд своей Отчизны,
что честно, мол, иду тропой жизни,
свою Дорогу Светлую ищу
и никому обиды не прощу,
что не отстал от времени и моды
и соблюдал всегда моральный кодекс...
И, может быть, еще б я бормотал,
Но только снова гром загрохотал,
И, увлекаемый в Ничто с планеты,
Я разобрал: “Он прожил зря на свете!!!!!!”

* * *

Струилось мирно солнце из окон.
За стенкой вновь гремел магнитофон.
Я был разбит.

Я весь был потрясен!..

И бесконечно рад, что это — сон.

Этот стих я написал уже в зрелом возрасте, когда многое узнал и многому научился. Чем больше я учился, чем больше я познавал и набирался жизненного опыта, тем чаще меня мучал вопрос: “А что я такое, зачем я появился в жизни этой, какова моя цель и задача, каково мое назначение и, что я должен делать?”

Видно, так уж устроен человек, что днем ему некогда думать о главном: днем его голова забита сиюминутным, насущными мелочами, которыми он живет в каждодневной жизни.

Некогда ему думать днем о главном.

Думать о главном он может только ночью, когда оказывается один на один с бездной Вселенной, когда мелочи будней уходят в мертвецкий сон, спасающий человека от безумья. И тогда откуда-то из подкорки в спящем мозгу всплывает главное, то, о чем ему размышлять днем некогда. И приходит это главное к нему именно во сне. И вскакивает он ни свет ни заря, и мечется по собственной кухне бормоча, чтобы не потерять, и хватается за карандаш, пытаясь зафиксировать на клочке газеты то, что снизошло к нему от Вселенной, и слезы давят его, когда чувствует он свое бессилие выплеснуть эту громаду, свалившуюся на него...

Только не у каждого это бывает явно.

Другой просто беспокоится, заворочается в непонятности ночного кошмара, потом, кряхтя, поднимется, проклиная какую-то чертовщину, что привиделась во сне, хлебнет кваска или рассолу — и на боковую. Такие люди живут долго, и им жить легче.

Я хотел рассказать тебе, читатель, о ночи.

О летной ночи.

А получилось так, что я рассказал просто о ночи.

О ночи откровения, о ночи самоосмысления, самосозерцания.

Стар стал я, мысли обуревают, в вечность, во Вселенную влекут...

Ну, да это еще успеется.

А пока я хочу повести тебя на ночной аэродром, в ту волшебную и загадочную летную ночь, которую разве, что во сне только и увидишь.

Итак — ночные полеты.

Ночной аэродром живет той же самой обычной летной жизнью, так же взлетают и садятся самолеты, так же точно их готовят к вылету и проводят послеполетное обслуживание...

Но жизнь ночного аэродрома изнутри оказывается совсем другой: движения становятся осторожными, внимание повышается вдвое против дневной, здесь уже довлеющим становится "семь раз отмерь — один раз отрежь". Ночь не терпит дневной разухабистости, лихости, резкости в движениях и решениях. Ночь есть ночь.

Ночные полеты обычно начинаются за час-другой до темноты с таким расчетом, чтобы кому необходимо прихватить дневной полетик. Вообще-то, если подойти с точки зрения НПП (Наставления по производству полетов), то мешать

ночные полеты с дневными запрещено. Положено перед сумерками дневные полеты приостановить, сделать как бы переход к ночной плановой таблице.

Это все обусловлено методикой, а методика, как и Наставление, пишется кровью. Позже, когда я уже занимался контролем и управлением полетами, я строго стоял на страже этих документов, и не всегда командиры частей радовались моей фамилии... Но это уже потом, когда я познал, что стоит за нарушением документов, регламентирующих летную работу. А когда сам летал — меня раздражали любые преграды, любые помехи, которые вносились руководством.

Ну, да ладно, не будем буквоедами: это уже прошло. Просто в реальной летной работе, особенно при вылетах с боевого дежурства, когда я уже имел достаточную подготовку, случалось и такое, что приходилось взлетать днем, а садиться ночью. Вот приблизительно о таком полете я и расскажу.

Пока самолет летит на высоте — повсюду царствует день, солнце, уставшее за день, клонится к горизонту, но по-прежнему льет свои благостные лучи на землю. Только земля тоже устала, ей хочется спать, и она начинает готовиться к ночи, укутываясь в голубую дымку. И вот уже дымка покрывает все больше и больше землю, становится плотнее, и все труднее солнцу пробиться сквозь нее к земле, все менее проступают на ней ориентиры, становятся какими-то размытыми, нереальными. Кое-где сквозь дымку вдруг весело и удивленно мигнет огонек, но тут же гаснет, испугавшись великолепия Солнца: куда ему до него! А Солнце уже на горизонте. Вот осталась половинка, вот четвертушка, вот и скрылось оно, и только громадный световой столб поднимается с того места горизонта, куда оно упало...

В небе еще светло. На земле — уже темно.

Пора домой. Начинаешь терять высоту. Чем ниже — тем темнее. Вот все уже подернуто плотной дымкой, практически не видны ориентиры, на аэродром приходится уже идти по радиокompасу, верному другу, “золотой стрелке”, как зовут его с любовью пилоты. Аэродром все ближе. “Золотая стрелка” начинает подрагивать, показывая близость аэродрома: чем ближе, тем она беспокойней, — и вот она начинает метаться влево-вправо — и вдруг падает назад на 180 градусов. Значит — аэродром под тобой. И, действительно, под самолетом появляется два ряда разноцветных огоньков, к которым ведет цепочка огней приближения, переходящих в огни подхода, которые заканчиваются торжественным ярким перекрестком начала полосы.

А впереди — ночь. Не видно ничего, да и стрелка секундомера торопит: время истекло, пора начинать разворот.

Самолет, казалось, повис в воздухе, и только движение огоньков по борту говорит о том, что самолет летит. Второй разворот — и вот уже полоса переливаясь мерцающим разноцветьем, подобно новогодней праздничной елке,

плавно скользит по борту. Траверз. Выпускаю шасси. Загораются три зеленых лампочки сигнализации выпуска шасси. Докладываю на землю: “Восемь— пять—пять, траверз, шасси выпустил” — “Восемь—пять—пять, понял” — доносится в наушниках четкий голос руководителя полетов. Вот уже огоньки полосы на скошенном крыле самолета. Пора выполнять третий разворот. Теперь уже огоньки сместились вперед и движутся от носа самолета ко мне. Опускаю кран щитков на первую защелку. Слышен писк гидросмеси в трубках гидросистемы, и самолет “вспухает” — падает скорость, самолет чуть опускает нос и чуть-чуть словно набирает высоты. Теперь уже ему легче идти на малой скорости. Докладываю: “Восемь—пять—пять, щитки двадцать” — “Восемь—пять—пять, понял” — отвечает земля. Огоньки быстро смещаются от носа к кабине. Вот они уже под 80 градусов, пора начинать четвертый разворот. Здесь уже не зевай: регулируй креном так, чтобы не проскочить, и в то же время не закончить разворот раньше времени, когда еще не вышел в створ полосы. И вот уже огоньки впереди, в лобовом стекле, и в глаза бьет яркий ряд вдруг появившихся огней приближения. Значит, зашел правильно. Тут уже не зевай: кран щитков вниз до упора. Опять писк гидросмеси, самолет теперь уже “вспухает” гораздо сильнее, скорость падает еще больше. Теперь нужно следить за скоростью, поддерживать ее газком, да не забывать о высоте, и в тоже время не гнать скорости, иначе не успеешь сесть. Устанавливаю скорость 270 км/час, скорость снижения 10 метров в секунду, докладываю “Восемь—пять—пять, на посадочном, шасси выпущены, щитки полностью” — “Восемь—пять—пять, посадку разрешаю” — отвечает земля. А самолет уже подходит к ближнему приводу — так называется приводная радиостанция, расположенная всего в километре от начала полосы. Проверяю: высота 100 метров, скорость 260, вариометр показывает снижение пять метров в секунду. Огни все ближе, они мелькают все быстрее и быстрее. Впереди вспыхивает яркий свет прожекторов, накрывающий тремя лучами полосу, до земли уже 15 метров. Плавно уменьшаю угол планирования, выравниваю и на выравнивании влетаю в сноп света прожекторов, которые бьют уже сзади. До земли метр. Задерживаю ручку. Полметра. Тридцать сантиметров. Десять. Пять — и вот колеса легонечко чирк-чирк по бетону.

Посадка.

Сноп света заканчивается, и ты влетаешь снова в черноту ночи, где критерием всего сущего на земле является только одно — несущийся со страшной скоростью по бокам ряд огней границы полосы, уходящий в далекую даль как кажется поначалу, но в то же время на практике — очень короткий: стоит чуть зенуть на пробеге с торможением — и вылетишь на грунт, застрянешь или даже выломаешь ноги (так обычно называют пилоты шасси самолета, которые на грунте просто проваливаются, зарываются так, что са-

молет приходится вытаскивать тягачом, а то и прокапывать дорожки, чтобы по ним вытащить машину не сломав стоек шасси). Огни полосы расположены друг от друга на равном расстоянии. Поначалу они сливаются в сплошную линию, но с потерей скорости начинаешь различать каждый из них: тормозишь, стараясь держаться на середине полосы, чтобы не выскочить на грунт, а огни мелькают все медленнее, и все ближе приближается конец полосы, обозначенный яркой, поперечной движению линией огней. За них — нельзя. За ними — позор пилота, прекращение полетов по его вине, когда каждая минута дорога, всеобщее переживание по извлечению самолета, что может занять не один час летного времени, и тогда благодаря тебе многие не слетают и будут тайком поминать тебя с нелестными эпитетами. А потом этот случай и ошибка, приведшая к этому случаю, будут разбираться с летным составом на разборе полетов, и пойдет донесение о предпосылке к летному происшествию в штаб дивизии, а оттуда — в армию и выше, о том, что, мол, такого-то числа при производстве полетов ночью в ПМУ летчик 3-й АЭ 131 ИАП старший лейтенант Сидоров благодаря позднему началу торможения выкатился за границы БВПП (бетонной взлетно-посадочной полосы) на грунт и там застрял, из-за чего полеты были прекращены на 1 час 24 минуты, и попадет в конце концов этот материал в шифровку сводки предпосылок, и будет прочитана эта шифровка на плановых занятиях с летным составом где-нибудь в далекой Прибалтике, и услышит твою фамилию кто-то из твоих одноклассников по училищу, и возразится, что ты есть на белом свете, и заявит с гордостью: “А я его знаю, вместе учились. Он и там жевал варенье: пока там фитиль догорит, так фитилем и остался!”. И долго еще будет висеть проклятье фитиля на пилоте, и будет он ворочаться в кошмарных снах, пока не попадет в заботливые руки хорошего инструктора, если повезет, а нет — начнет комплексовать и уйдет, в конце концов, на землю...

Посадка — это завершающий этап полета. Посадка — это то, что люди, пилоты, каждый со своим опытом и умением, видят на земле и по тому как посадка выполнена (“сто посадок посмотрел — одна твоя”) судят о том или ином летчике: пилот, пилот от бога или дуб, дубина, фитиль, и много еще нелестных приложений к слову “летчик”, самое, пожалуй, обидное из которых — “дерьмо-летчик”. Последняя характеристика никогда в глаза пилоту высказана не будет, но прилипает намертво к человеку, и смыть её можно только целой серией многочисленных идеальных посадок, когда о пилоте с восхищением говорят “красиво притер, вот это пилот!”. Только “притирать” не у всех получается. Для “притирки” надо настолько выработать у себя “чувство самолета”, что по малейшим признакам поведения определяешь его вес, “летучесть”, скорость, плотность воздуха, управляемость и прочую массу параметров, порой даже и не особенно осознанных, которые где-то в подкорке

твоего мозга вырабатывают стратегию твоего поведения, характера твоих действий, плавности и целесообразности твоих движений, передающихся управлению самолета. Все это происходит в сложной обстановке постоянно меняющихся многочисленных факторов, в условиях жесткого дефицита времени, когда раздумывать и принимать решение некогда — мозг уже настолько натренирован, что вся его громадная работа в этой ситуации идет автоматически, подсознательно, словно по наитию, за которым стоит громадная тренировка в многочисленных посадках с инструктором, помогающим вырабатывать это умение, умеющим это делать, долдонящим на каждой посадке:

“Скорость...

Плавненько выравнивай...

Высоковато.

Сыпешься. Поддержи...

Задержи...

Подбирай, подбирай, подбирай!... Хорошо...

Опускай нос.

Тормози.

Направление.

Направление, мать твою!

Хорошо...

Так и держи... Молодец!

А теперь заруливай...”

Это вот и есть та самая высшая школа деятельности человеческого мозга, выше которой едва ли что можно назвать. Все остальное в сравнении с этим, наверное, меркнет: при изучении интеграла можно подумать, прочесть, осмыслить, спросить, что ли... При взгляде на определитель можно пройтись взглядом крест-накрест или еще как, опять же подумать, прикинуть варианты и принять решение... Перед трудным прыжком можно остановиться, оценить высоту препятствия, прикинуть запас своих сил, гибкость и вообще, необходимо ли уж так прыгать, а может, даже и отменить свое решение... На посадке же, как и на взлете, как и вообще в полете, думать некогда: надо действовать, и действовать единственно правильным, идеальным способом для данных условий.

Люди давно научили свои хитроумные машины разным сложностям, от которых порой даже волосы на голове шевелятся — настолько кажется осмысленной работа машины, поведение её... Компьютер уже способен выполнить управление самолетом в воздухе, навести на цель, уничтожить её... Однако на посадке невозможно обойтись без человека: ни одно быстрое действие лучшей вычислительной машины не сравнится с подсознательной деятельностью человеческого мозга, с его наитием, что ли. И, что самое интересное: спроси у летчика как он сажает самолет — он в большинстве случаев всего не расскажет. Обычный ответ:

“Как сажаю?... Очень просто... Подвожу к земле и сажаю. Он сам садится. Главное — не мешать ему”.

Я не знаю, как у кого, но у меня, к примеру, во времена курсантства выработалось какое-то странное чувство на посадке: я (не знаю до сих пор чем) как-то чувствовал, когда самолет после выравнивания на выдерживании начинает “просаживаться”, т.е. еще не пошел, но вот сейчас пойдет к земле, и в это время надо его “поддержать” буквально миллиметровыми движениями ручки на себя, не дать ему снижаться резко, а, увеличивая угол атаки на 2-5 градусов, поднимать носовое, чтобы не коснуться им полосы, и в то же время давать ему плавненько снижаться по 10-15 сантиметров. Вот это соотношение темпа “поддерживания” с тенденцией машины к снижению и является (в моем представлении) секретом хорошей посадки. Естественно, я вижу глазами землю, т.е. расстояние до земли, но, согласись, не так просто определить разницу высот в 5–10 см с высоты, на которой сидит пилот (порядка 2 — 3 метров) в кабине несущегося на скорости 160 км/час истребителя, тем более, что требуется одновременно определять и оценивать еще целый ряд факторов (к примеру, не видя горизонта — все внимание земле), убрать возможный крен, по характеру набегания земли определить и парировать снос самолета и пр. Все это просто рассказывается, но только быстро делается: на выдерживание и посадку уходят считанные секунды (обычно 3–5 секунд). В авиации о хорошем летчике говорят “сажает жопой”, т.е. именно скорее всего об этом чувстве изменения высоты буквально на сантиметры. Пилот, который “сажает жопой”, гарантирован тем, что он хорошо посадит самолет в любых условиях: хорошая видимость ему нужна в основном от начала до конца выравнивания, а дальше начинает работать именно “чувство жопы”. К чему я так долго и нудно рассказывал? А вот к чему. Я уже сказал, что я не знаю, чем я чувствовал сантиметровые изменение высоты, но не раз наблюдал за собой на посадке и пришел к следующему выводу: когда самолет начинает снижаться, вернее сказать, вот сейчас начнет — у меня как-то начинало словно подсасывать в районе солнечного сплетения. Это был сигнал для правой руки чуть придавить (усилия буквально 10–15 граммов) ручку на себя. Если я взял лишку и самолет “вспух”, т.е. начинает как бы взмывать (ну, набрал 5–10 см), я вдруг чувствую себя в кресле каким-то “размазанным”, невесомым, никчемным, что ли, и это чувство заставляет автоматически ручку “придержать”, т.е. не брать ее на себя, задержать, дать самолету снизиться на эти лишние сантиметры... Сложно, конечно, рассказывать, еще сложнее все это проделывать, учитывая, как я уже говорил, доли секунд каждого из этих явлений, если все выдерживание с метра до касания занимает 3 — 5 секунд.

Так вот в чем моя догадка: по-видимому, в организме работает на этом этапе анализ ощущений изменения веса организма человека. То, что это чувство у человека есть и работает довольно эффективно — это любой может проверить у себя даже при прыжке. Но на прыжке мускулатура сильно напря-

жена, и это чувство сложно проверить из-за кратковременности его действия. Более полно можно проверить его на парашютном прыжке (у некоторых чувство падения, т.е. невесомости вызывает страх и даже ужас). Хорошо это чувство проверяется на пилотаже в зоне. Так вот (это в моем представлении), когда человек перенес длительную невесомость, его органы и нервная система начинают как бы терять эту вот чувствительность, нарушается система анализа, оценки и соответственно — реакции, то есть можно предположить, что после невесомости посадить самолет становится труднее. Скорее всего, в этом и кроется причина кратковременности пилотируемых полетов на Шаттлах. И еще раз говорит о том, что компьютер на посадке как помощник не помешает, но и еще раз подтверждает, что садить все-таки должен человек, имея в помощи компьютер, доверяться которому полностью (т.е. перекладывая на него командные функции) нецелесообразно и даже опасно.

Другими словами: человек настолько привык к своей наисложнейшей деятельности, что просто даже не замечает её, она становится просто обыкновенной, незаметной, такой же как дыхание, сердцебиение, восприятие, мышление. Интересное все-таки существо — человек!

...Фонари уже не мелькают. Они просто проплывают под крыльями. Все медленнее и медленнее. Последний толчок — и самолет остановился. Все, пробег закончен. Теперь поскорее надо освободить полосу, сзади другие самолеты идут на посадку. Рулежная дорожка слева. Убираю посадочные стикеры, и скорее на рулежную с полосы.

Рулежная дорожка (РД) — это тот же бетон, обозначенный огнями, запрятанными под толстым стеклом утопленных в бетон фонарей. Стекло такое прочное, что выдержит, наверное, даже наезд колесом самолета. Огоньки эти тянутся по обоим краям бетона: мол, смотри, не попади на грунт — застрянешь. Как и ВПП (взлетно-посадочная полоса), РД ровная и широкая; в случае необходимости с нее вполне можно взлететь, если она не заставлена самолетами. Во всяком случае, на некоторых более-менее приличных аэродромах случалось рулить (это значит, ехать по земле) со скоростью более 150 км/час, когда самолет уже слушается воздушного руля поворота, и не надо жечь тормоза. Впереди кругами мелькает огонек фонаря — это техник на стоянке приглашает заруливать. Снижаю скорость до минимума, тут уже видны огоньки и других самолетов, как бы не зацепить, да и не снести все их хозяйство струей двигателя на развороте: случалось видеть, как неопытный пилот слишком рано тормозил полностью, и потом приходилось доворачиваться на движке, и летела сумасшедшая струя на другой самолет, выдувая из-под него все, что можно, вплоть до десятикилограммовых литых колодок из-под колес, срывая брезентовые чехлы с фюзеляжа, словно семена с одуванчика, разгоняя проклинаящую тайком барина техмощу...

Все. Отсекаю стоп-краном двигатель. Компрессор снижает тон своего свиста — все ниже и ниже, потом и вовсе замолкает. Ставлю фонарь на разгерметизацию. Слышно шипение стравливаемого воздуха и фонарь проседает в замках. Теперь достаточно потянуть за рукоятку открытия фонаря — и в лицо бьет ночной прохладный воздух аэродрома. Техник уже подставил к борту стремянку. Отстегиваю привязную систему, разъединяю фишку шлемофона и снимаю парашют. Приподнимаюсь на руках — и вот я уже на стремянке. Полет закончен. Обыкновенный полет. Много их таких было. Хотя и не всегда таких рядовых.

Шли обычные плановые полеты в ПМУ (простых метеоусловиях). Вообще-то, их можно было бы назвать и сложными, ибо небо было завалено громадами мощных кучевых облаков, поднимающихся своей верхней кромкой до десяти и более километров — обычное явление для фронта, перевалившего через Сихотэ-Алинь: в этом случае облачность была мощной и очень беспокойной; заходить в такие облака с их турбулентностью не рекомендовалось, и синоптик перед полетами нас об этом предупредил. Ну, да в начале полетов эти облака были редкими, между ними было достаточно места, чтобы пробраться, да и восстановить перерывы в технике пилотирования многим надо было — в общем, полеты проводились в ПМУ.

Задание у меня по плановой таблице было обычное — полет в зону для отработки техники пилотирования на высоте. Время полета — 40 минут, высота — 12 000 метров.

Пилотирование на высоте отличается от пилотажа на средних высотах: самолет становится каким-то вялым, будто сонным: из-за разреженности воздуха эффективность рулей падает, появляется некоторое запаздывание, ограничение по возможностям горизонтального маневра, больше возможности срыва самолета и перехода его в неуправляемый полет, поэтому летчику на высоте следует больше внимания уделять технике пилотирования, не рвать ручку, как на средних высотах, действовать плавнее, рассчитывать заранее на запаздывание по маневру, помнить, что на вертикальном маневре самолет быстрее набирает скорость на снижении, и можно незаметно для себя превысить допустимые скорости, что может повлечь за собой летное происшествие, а попросту говоря — аварию или катастрофу.

Все это было давно известно, было известно и что заходить в наковальню мощного кучевого облака запрещено, что скорости потоков воздуха внутри наковальни переменные и могут достигать больших значений, другими словами — что полет в наковальню самолет просто может не вынести и разрушиться...

Все начиналось в тот день, как всегда: взлет, набор высоты — и вот я уже в зоне пилотажа. Начинаю обычную программу: вираж влево с креном 30 градусов, вираж вправо, потом будет глубокий вираж влево-вправо, потом — переворот, петля, полупетля и т.д. ...

А пока что машина тянется в левом мелком вираже: земля далеко внизу проблескивает озерцами сквозь глубокие провалы в облаках...

А облака какие сегодня красивые! Горы, а не облака. Громады клубящегося пара переливаются под солнцем на фоне белесого горизонта, зато какая глубина и синева внизу... И каждое облако не похоже на соседнее, у каждой свое. Вот это похоже на медведя, ставшего на дыбы, это разлеглось, словно крокодил, и лениво шевелит задней лапой, а это — вот это да! Оно похоже на царя, восседающего на троне, и на голове у него корона, уходящая ввысь своими размытыми потоками пара, растворяющегося в высоте... Я перекладываю в правый вираж, а глаза все не могут оторваться от этой чудесной короны. Корона — это наковальня. Высокая. У меня высота 12 километров. Наковальня выше — наверное, до 13. Мощная штука. Да и близко. Чего бы не попробовать? Синоптики еще с училища пугали наковальней: мол, нельзя к ней даже подходить близко — завалит самолет, убиться можно. Интересно, я, что если чиркнуть по самому краешку? Ну, чуть-чуть? На земле все равно никто не видит, что я тут делаю. Страшно, но решение уже принято. Я устремляюсь к наковальне. До нее буквально десяток километров — никто и не заметит отклонения. Пропустить такую возможность — потом жалеть будешь, что не попробовал. Так: скорость тысяча, высота 12... По прицелу направляю самолет в самый краешек — ну, может, с километр-два от левого края наковальни. Наковальня все ближе, в животе холодок страха, но любопытство сильнее. Миг — и кабину укутал туман.

Еще миг — и облако позади, и снова солнце, и снова горы облаков внизу... Ничего абсолютно не произошло. Я проскочил наковальню, словно ее и не было! Брешут синоптики рассказывая ужасы о наковальне. Чтобы закрепить свое открытие, я разворачиваю самолет назад и устремляю его теперь уже в самую середину наковальни. Страх уже нет, есть радость открытия: не так уж страшен черт, как его малюют. Наковальня приближается все быстрее и быстрее. Миг — и снова простыня густого пара укутала самолет — не видно даже кончика крыла.

И вдруг самолет словно куда-то провалился, стал вдруг падать, падать, падать... И тут же страшная сила рванула его вверх так, что меня вдавило в сиденье. Одновременно с этим сверху словно громадным молотом ударило — самолет рвануло вниз, вверх, вбок, снова вниз, снова вверх!

Я словно несся на страшной скорости по каким-то ямам, оврагам, горам... Я уже не знал, в каком я положении: приборы словно взбесились и показывали что угодно, сразу стало темно, и меня болтало по кабине, словно в бочке, которую пустили по склону...

Приборы, все внимание на приборы!

Авиагоризонт крутится в бешеном танце, не уловить положения.

Скорость уже за 1200.

Убираю полностью газ и выпускаю тормоза.
Вариометр показывает максимальное снижение, стрелка высотомера быстро отсчитывает потерянные километры высоты...
Черт побери, вот это влетел!
Главное — скорость.
Не превысить скорость.
Остановить авиагоризонт.
Кажется, удалось: авиагоризонт застыл в перевернутом положении на пикировании.
Высота уже 5 километров.
Я иду в землю.
Болтает по-прежнему, но самолет уже стал слушаться рулей.
Скорость 900.
Хорошо, что тормоза выпустил. Теперь перевернуть самолет.
Начинаю переворачивать, но меня снова бросает на спину.
А высота падает быстро.
Хватило бы высоты, а то и убиться можно.
Снова переворачиваю самолет и начинаю потихоньку выводить его из пикирования.
Высота уже два километра, угол пикирования 60 градусов.
Болтает уже меньше, но перегрузка большая: в глазах начинает темнеть.
Перехожу на чистый кислород и продолжаю, что силы тянуть: высота уже километр...
И вдруг я выскакиваю из облаков.
Самолет пикирует с креном в землю, высотомер отсчитывает последний километр высоты, да и не нужен он уже: земля близко.
Убираю крен и тяну изо всех сил.
Самолет начинает дрожать.
Только бы не сорваться.
Только вытянуть!..
Тяни, зараза, коли жизнь дорога!..
Тяни! Тяни!..
Фуух!..
Вытянул.
Вытянул буквально на последних сотнях метров.
До чего же близка была земля!
Еще чуть-чуть и так и въехал бы в эту вот горушку. Чуть было не отлетелся.
Дурак. И кто тебя гнал в ту наковальню?
Вот так вот и убиваются по дурусти!.....

Об этом полете я никому до самого конца своей летной работы ни разу не рассказывал.

Выгнали бы из авиации, как пить дать.

Мы перегоняем самолеты на Курилы.

Раньше я на Курильских островах никогда не был.

Как-то получилось так, что я всю жизнь путешествовал: военные, особенно летный состав, на месте не засиживались, так что страсть к путешествиям у меня привилась еще с детства самым образом жизни. Наверное, эта страсть и толкнула меня на Сахалин.

После нелегкого путешествия через весь Союз со всевозможными приключениями и той дикой природной романтики, что я хватил, я был сыт по горло, однако весть о том, что можно побывать на Курилах, да еще на истребителе, меня взволновала, и мне очень хотелось удержаться в составе перегоночной группы, из которой вылететь можно было элементарно: достаточно лишь подхватить насморк.

Нас шесть человек.

Три пары.

Перелет попарно на пятиминутном интервале.

Ведущий группы — командир эскадрильи.

Мне идти ведущим второй пары.

Горючего на перелет не густо, по расчету, едва хватает дотянуть до запасного аэродрома, который расположен практически рядом с основным, рубеж возврата на Сахалин лежит на удалении менее половины маршрута.

Особенностью перелета является то, что он проходит в непосредственной близости с границей Японии, на которой нередко происходили в то время довольно недружественные встречи, инициаторами которых являлись как их, так и наши разведчики и патрули.

В день перелета погода удалась на редкость: ясное небо с непривычным для Сахалина ярким солнцем, погода, как говорят в авиации — миллион на миллион. На Курилах погода тоже отличная.

Все разработано и отработано, вплоть до мельчайших возможных деталей: перелет предстоит нелегкий.

Последняя предполетная подготовка, и вот мы уже в кабинах самолетов в ожидании запуска.

Ушла первая пара.

Стрелка секундомера торопливо отсчитывает третью минуту.

Запуск!

Взревел наземный пускач? и двигатель пошел на запуск.

Готово.

Готов и ведомый.

Отсоединено питание, получено разрешение на выруливание? и вот мы уже стоим на полосе. Только бы не отменили взлета, только бы все было в порядке у первой пары. Слышу доклад ведущего группы — погода по маршруту нормальная, можно выпускать следующую.

Взлет!

Плавню увеличиваю обороты. Вот уже просела передняя стойка шасси. Ведомый тоже присел, его начинает чуть протягивать с тормозов. Пора. Отпускаю тормоза и продолжаю двигать газ до упора. Самолет срывается с тормозов и начинает разбег. Краем глаза вижу, что ведомый идет за мной. Все нормально. Отрываемся от полосы одновременно и сразу в разворот на маршрут. Шасси и щитки убраны, теперь повнимательнее с горючим: плавно, без спешки набрать высоту на маршруте, не гонять двигатель на максимале, не дергать ведомого на маневре, чтобы он не выжег горючего.

Вот и береговая черта. Все, Сахалин закончился. Дальнейший полет до самой посадки будет проходить над морем. А море спокойное: ни барашков, ни волн... Как небо.

Небо наверху и небо внизу. Небо впереди и небо сзади. Кругом небо!

Возле берега еще кое-где попадались кораблики, там видно, что море. А дальше — ничего. Только солнце. Ненадежный ориентир: можешь лететь с набором, можешь с креном — по солнцу небольших отклонений не заметишь. Приходится переходить все чаще на приборы, и это все при ясном солнышке. Скучный полет. Не люблю таких. Повис где-то между небом и землей, и ни туда, ни сюда.

Слышу радиообмен первой пары. Слышу взлет и набор третьей. Пройден рубеж возврата. Теперь — только вперед, назад уже пути нет.

Полет проходит нормально. Мы идем на высоте 11 километров. Вошли в слой инверсии. Сзади появился коричневый шлейф конденсата, который с земли видится как красивый белый след самолета на голубом небе. Сегодня этот слой инверсии толстый. Не очень здорово: Япония близко, по следу перехватить гораздо проще. Курил еще не видно, а справа уже появились следы от пары истребителей японских ВВС. Похоже, Сейбры, да не разберешь — далеко. Идут вдоль своей границы с запада на восток, стерегут: только уклонишься чуть южнее — считай, что будешь перехвачен. Плохо, что Японии не видно — ее закрывает облачность, тянущаяся фронтальной границей справа от самого материка. А горючего на маневры не хватит: по расчету, после нормального перелета без маневрирования едва ли хватит для повторного захода на посадку. Пространства на Востоке велики, а в небе тесно, все решают буквально два-три километра. Слышно, как ведущий группы связался с командным пунктом на Курилах. Значит, через пять минут и до нас достанет связь — тогда уже спокойней будет: с земли виднее, локатор точ-

нее глаза, уклониться не даст. И действительно, уже слышен голос офицера боевого управления Курильского КП. Приняли управление.

Вот уже показались и Курилы. Тоненькая цепочка островов тянется поперек линии полета в безбрежном океане. За ними — снова вода. Справа в разрывах облаков показалась земля. Это японский остров Хоккайдо. Это его патрулируют японские истребители.

Мы идем в нейтральных водах. Территориальные воды — 22,2 км от береговой черты. Их ни в коем случае цеплять нельзя — будет международный скандал. По команде с земли беру влево пять — подальше от греха — и приступаю к снижению. Дальше уже меня ведет КП. Острова уже близко. Издалека показалась блестящая на солнце снеговая шапка вулкана Тятя. Рядом — вулкан Менделеева. Это остров Кунашир — самый южный остров большой Курильской гряды. Его от Японии отделяет пролив Советский — узкая полоска воды шириной в каких-то десяток километров. На этом острове — запасной аэродром Менделеево. Слева от него — аэродром Буревестник, расположенный на Итурупе. На этом Буревестнике нам и положено садиться. Похоже, первая пара уже заходит на посадку — на нашем канале ее уже не слышно, видно, перешла на стартовый канал. Буревестник все ближе, и все больше деталей на нем можно рассмотреть. Остров вытянут с севера на юг. Берега с запада обрывистые, сесть негде. На восточной части берег полого спускается к морю. Аэродром начинается на восточной части острова, почти у самой воды, а заканчивается горушками, которые на запад все выше и выше. Возле самой полосы плоская вершина, которую словно срезали скрепером и подготовили для посадки. Только не сядешь там — длина ее всего-то метров триста. А вот мешать летать она будет — высота ее метров двести, и расположена у самой полосы. Аэродром, конечно, не ахти. Да и сам остров с запада на восток проскочишь за минуту: тут уж если откажет двигатель на взлете — считай, что все. Севернее аэродрома, буквально сливаясь с аэродромными службами, расположен гарнизон Буревестник — это гарнизон авиационного полка ПВО. Еще севернее — бухта Касатка, на другой стороне которой расположен Курильск, где живут китобои и даже дымит трубой какой-то заводшко. Остров промелькнул быстро, и вот мы уже снова над водой — теперь это уже не Охотское море, а Тихий океан. Все маневры по заходу на посадку, выпуск шасси, щитков, снижение на глиссаде — все это непривычно выполняется над водой, и только буквально перед самой посадкой появляется земля. Очень непривычная и, прямо сказать, неприятная процедура: над водой при спокойном море высоты не видно, приходится больше внимания уделять приборам, и это усложняет визуальную посадку, ибо глазам отводится очень мало времени на адаптацию для визуального определения высоты на выравнивании и посадке. Тем не менее, посадку оба самолета выполняют без заме-

чаний: сказалось, видимо, напряжение, с которым пилот относится в таком случае к своей технике пилотирования — аэродром новый, непривычный, условия нестандартные, а остаток горючего мал. Это уже потом, когда самолет зарулил на стоянку и я, словно сбросив с плеч сто пудов, с облегчением подняв стоп-кран, почувствовал, насколько устал: несмотря на довольно нежаркую погоду, пот каплями катился со лба на переносицу, кислородную маску, ручейки пота неприятно щекотали спину...

Романтика — это такая штука, что за нее надо расплачиваться.

Просто так романтика не дается. И, тем не менее, это была романтика чистейшей воды: легкий ветерок совсем близкого моря щекотал ноздри какими-то непривычными запахами, шум морской волны слышен был даже в кабине самолета, и вообще, все было каким-то необычным, загадочным, неизвестным, волнующим. Просто это был самый крайний край света, край, где еще не ступала моя нога, где мною все было не изведано, где меня ждали новые, может быть самые неизвестные и неожиданные открытия и приключения...

За это можно было и постараться, не пожалеть сил...

Произвела посадку и третья пара. Все. Задание нами выполнено, шесть самолетов на Буревестник доставлены, теперь можно уже и домой, тем более, что транспортный Ли-2, который должен был нас доставить домой после перегонки, уже был на подлете к аэродрому. Оставалось его посадить и разгрузить имущество перегнанных нами самолетов. Прибытие новых самолетов для дальнего аэродрома — событие редкое, неординарное, потому на аэродроме собралась почти вся летная братия местного полка. Не отставал от летчиков и техсостав: полеты уже были закончены, самолеты зачехлены, солнце устало клонилось к тучке, прильнувшей к горушке, и хотя до ночи было далеко, и можно было еще, что-либо сделать дома или сгонять на вечернюю рыбалку, но с аэродрома никто не уходил: прибытие новых людей с Сахалина — это почти, что с материка. Да и самолеты новые — ПФ с радиолокатором, всепогодные, и хотя внешне и не очень отличались они от обычных самолетов, но в кабину заглянуть хотелось каждому. Видимо, срабатывало и еще одно обстоятельство: на подходе был Ли-2, который имел в своем антиобледенительном бачке шестьдесят литров чистейшего питьевого спирта, по которому на острове, входящем в зону сухого закона, где чарка водки была несбыточной мечтой, аборигены, имеющие всего два литра спирта в опечатанном и трижды запломбированном нищенском бачке истребителя, могли только мечтать. Потому даже летчики-истребители, старые асы и воздушные волки первого класса очень уж уважали щедушного и староватого уже капитана — командира самолета Ли-2 и называли его уважительным словом “Поилец”. Таким уважением, наверное, нигде больше транспортники не пользовались, как на Дальнем Востоке.

Аэродром Буревестник...

Интересный аэродром.

Интересен он не только тем, что за ним дальше на восток уже аэродромов нет — сплошной океан, Тихий океан, как его называют, на самом же деле это далеко не тихий океан: волны на нем уже не морские, а океанские, и видны они с большей высоты, чем морские, и беды они приносят больше, чем морские. Океан вытворяет такое, что страшно порой становится, когда видишь мощь этой стихии, этой необузданной и неуправляемой страшной энергии, способной натворить такое, что и во сне не придумаешь. Дело в том, что погода в районе Курильских островов, примыкающих к Японии, да и вообще на всем Охотском побережье, куда входят Магаданская область и Камчатка, и Дальневосточное побережье, и Сахалин, Курильские острова, и Хоккайдо варится в океане, на стыке теплого течения Куросио и холодного Ойе-Сио. Ну, а когда встречается тепло и холод — там уж хорошего не жди. Потому Дальний Восток и знаменит своими тайфунами, да еще и частые землетрясения, которые не только рушат хлипкие человечьи муравейники, но порождают страшную волну — цунами, которая способна вообще все смыть с острова — и людей, и результаты их деятельности: бывало, целые воинские части исчезали с карты дислокации частей. Дорог Дальний Восток. Дорог не только тем, что кормить его надо — корм еще можно завезти кораблем в навигацию, чтобы потом всю зиму гарнизон питался “Великой Китайской Стеной” — так назывались разнообразные консервы Китая, начиная с анасов и кончая курицей, но и кирпичом для выкладки печки в землянке или наполовину врытом в землю (чтобы ветром не унесло) домике: после землетрясения (а они на Курилах чуть ли не каждый день) печка разваливается. Хорошо если разваливается просто по кирпичику — из них сложить новую можно, а вот коли разваливается в труху — тут вот и мобилизует Сахалинская область, куда входят и Курилы, местные ресурсы: кирпич вместе с солдатами, хоть раз в жизни державшими в руках мастерок, везут самолетами на Курилы, и становится тот кирпич буквально золотым.

А что поделаешь? Буржуйки ставить? Ставят. Только тепло в доме, пока буржуйка топится. Значит, топить надо постоянно, расход топлива больше, да и пожаров от тех буржуек...

Конечно, Курилы дают немало для страны: это зона, богатая рыбой, причем рыбой не простой, а рыбой ценных пород, которая на ура идет в разные там Америки за валюту. Да и достается все это богатство почти, что даром: навербовал пьяндыг да проституток, коим уже и деваться некуда на земле нашей, кои рады вкалывать по полгода за копейки, обходясь практически скотскими условиями содержания — и шуруй, выкачивай золото. Было бы только, где рыбку ловить. А ловить там есть где. Не зря сплошь да рядом

арестовываются японские рыболовные шхуны в территориальных наших водах: пять человек на борту да мощный мотор — так и тянет рискнуть. Тут или пан, или пропал. Задержат пограничники — отберут судно. А удастся уйти — деньги будут. Вот и блудят невезучие шхуны, и мотаются пограничники, и пишут дипломаты ноты, и встречается порой в каком-нибудь инженерном домике громкоговорящая корабельная система какой-нибудь японской, знаменитой на весь мир фирмы... До чего же эта техника контрастирует с нищетой гарнизонных построек! Ведь строить на Курилах — это последнее дело, выброшенные деньги. Во-первых, все там — временные. Отбарабанил срок — и на замену. Во-вторых — к чему строить коли все равно рассыплется при землетрясении? В третьих — дорого обходится и строительство, и стройматериалы: своего ведь ничего не производится, кроме разве что добычи рыбы да крабов. Вот и возникают такие чудеса зодчества, которые запоминаются почище всех Растрелли.

Мне пришлось провести несколько дней в “гостинице”, изготовленной следующим образом: была вырыта в земле (правильнее сказать — в галечнике) яма, в яму был наполовину врыт одноэтажный домик, изготовленный из ящичной тары, между стенками которой был засыпан угольный шлак, и все это сооружение было аккуратно обшито снаружи голенищами от солдатских кирзовых сапог. Крыша, естественно, была покрыта рубероидом, на котором покоился чуть ли не полуметровый слой вара вперемешку с галькой. Видно, по замыслу архитектора, такую крышу уже не унесет.

И все-таки Курилы бывали красивы. Особенно в редких случаях хорошей погоды, когда на небе солнце. Как правило, на это природой отводилось две-три недели сентября — это было то светлое пятнышко в сплошной слякоти года, которым Курилы будто извинялись перед оставшимися, кои еще не успели сбежать на материк, за свой скверный характер. Тогда Курилы напоминали картины итальянских пейзажистов: нежное, ласковое море, лижущее шикарные пляжи у подножия низких, покрытых роскошной зеленью гор. И ничего, что на пляжах никого никогда не бывает: и некому, и в такой ледяной воде не искупаешься — океан ведь, единственное, что может разнообразить пляж — это несущийся, словно глиссер, грузовик с солдатами. Пляж насколько ровен, что по песку, смоченному набегающей ласковой океанской волной, можно мчаться с такой скоростью, какую можно выжать из машины — она идет, как по маслу, не шелохнется даже. А заодно и помыть машину можно: вода с песком отдирает любую грязь, как наждаком. А над всем этим кажущимся торжеством и великолепием царит сверкающая алмазом снега вершина вулкана. Где-то по берегам лагун среди жидких своих строений копошатся люди, что-то там делают, куда-то стремятся, что-то желают, любят или ненавидят, радуются или страдают — все это мелко, все это мизерно, все это — пустое. Горы стояли сотни тысяч лет и еще стоять веками

будут. Люди приходят и уходят, горы же — вечно, навсегда. Когда же людской муравейник надоедает — горы отряхиваются, стряхивают его, словно собака блох, а коли не помогает — смывает его с тела своего морской волной, которую люди в ужасе называют “цунами”. И плевать им со всей своей высоты на существующий в данный момент времени у подножия своего строй: социализм, капитализм, прочие “измы” — горы живут сами по себе...

Вот и прилетел наш старичок Ли-2. Зеленый аппарат тяжелее воздуха протарахтел над полосой, сделал кружок, чтобы ничего дурного ночью не приснилось, и вынырнул откуда-то из моря прямо на полосу. Заруливал он уже торжествующе: долго гудел моторами на весь гарнизон, визжал тормозами и вообще выкаблучивался: как-никак шестьдесят литров спирта, сто двадцать литров водки — да такой мощей можно спить всех, вплоть до последнего солдата. Учитывая же царящий на Курилах сухой закон — да цены просто этому поильцу не было! Гарнизон, словно на строевом смотре, застыл перед самолетом. Все стояли с видом нетерпеливого ожидания весточки из дома, с материка. Даже замполит прибежал: партполитработа без газет — невозможна. Много ли можно передать морзянкой? Нужны указания руководящей и направляющей. Фактически же почти у каждого оттопыривался карман: у кого шкалик, у кого — бутылка, у кого — флага.

Выключены моторы.

Открывается дверь, из нее выползает стремянка.

Личный состав застыл в молитвенном трансе.

И вот появляется ОН.

Он — это наш старичок — капитан Фурсов, невзрачного вида зачуханный капитанишко со времен Чкалова, прошедший огни, воды и медные трубы нелегкой дальневосточной жизни, пробившийся через все теплые и холодные атмосферные фронты, циклоны и тайфуны, списавший на борьбу с обледенением тонны спирта и пересидевший всех и вся на Сахалине, где люди — переменный состав, вечной же является только матчасть.

Он скромно спустился по стремянке на бранный бетон аэродрома и тотчас же парадный строй гарнизона рассыпался: все хлынули к нему, вестнику добрых и не очень вестей, доставляльщику писем и посылок, секретных и не очень пакетов, а главное — хозяину антиобледенительного бачка самого славного самолета Курил — Ли-2. Каждый считал (или стремился считать) Володю Фурсова личным другом, каждый старался ему угодить, задобрить, расположить его к себе, ибо от степени его расположения зависел объем перелитой в тару получателя огненной воды. Вполне естественно, спирт перекочевывал в баклажки друзей и не очень бесплатно, тогда о деньгах и речи быть не могло, да и некуда девать их было на острове, а Володе потом надо было тот спирт списывать. Списывать на обледенение. А какое может быть

обледенение при ясном солнышке? Вот и придумывались аварийные ситуации, одну из которых мне случилось наблюдать однажды при перелете с аэродрома Южно-Сахалинск на аэродром Буревестник.

После того, как была создана на Сахалине дивизия ПВО, куда вошли и зенитно-ракетные полки, во главе дивизии был поставлен ракетчик, понятия не имевший об авиации. Вполне естественно, новый хозяин возжелал облететь свои владения. Пока это было на Сахалине — достаточно было вертолета. Когда же очередь дошла до Курильских островов — тут уж вертолет оказался слаб. Потребовался самолет. Посадили комдива с группой на салонный вариант и полетели. Погода стояла, как говорится, миллион на миллион, на небе ни облачка.

А спирт надо было списывать, для чего положено было записать в полетном листе, что было обледенение, на борьбу с которым израсходовано столько-то литров спирта. А как его запишешь, какой синоптик подпишет такой отчет, коли ни облачка?

Самолет размеренно гудит над Охотским морем, комдив дремлет в своем мягком кресле салона, братья пониже рангом попросту спит после предшествовавшей и перед предстоящей беготней, набирается сил. И вдруг в ровный рев моторов врываются посторонние звуки: какие-то стуки, грохот, и тут же моторы попеременно начинают завывать...

Сон как рукой сняло. Все в салоне сразу переполошились, кинулись к окнам. Внизу бескрайнее море. Земли не видно. На голубом небе сияет солнце. Вроде как все в порядке, самолет не падает. Отчего же тогда стали так завывать моторы? Что за грохот? Как будто кто-то громадный страшной кувалдой стучит по самолету, гигантской рукой сдавливает горло моторам и они, несчастные, то захлебываются, то снова завывают, когда удастся хватить глоток воздуха...

Когда напряжение достигло апогея, в проеме двери кабины экипажа показался борттехник. Все кинулись к нему с вопросом, что случилось. Борттехник стал объяснять, что-то о том, что самолет попал в зону интенсивного обледенения, но комдиву его объяснения показались неубедительными. Ему нужно было узнать все из первых уст, потому он потребовал к себе командира корабля. Командир вышел и объяснил, что ничего страшного не случилось, что экипаж борется всеми доступными ему способами с обледенением, что стук — это удары слетающего с винтов льда, который бьет по бортам и что максимально возможная в этой ситуации опасность — это то, что обшивка может не выдержать ударов льда и проломится, но и в этом случае самолет сядет нормально, лишь бы спирта хватило в антиобледенительной системе. Единственно, что смущает командира корабля — это то, что синоптик после посадки не подпишет полетного листа, не поверит, что было обледенение, и тогда из полочки командира корабля будет удержана стоимость израсходованного спирта.

Естественно, комдив был взбешен таким отношением синоптиков, не верящих экипажу, и сказал, что примет меры против этих засидевшихся на своих теплых местах бездельников.

Среди сопровождавших комдива штабистов летного состава не было. Летела комиссия по проверке внутреннего порядка, гарнизонной и караульной службы. Единственным авиатором из группы оказался я, потому комдив послал меня понаблюдать за происходящим и при необходимости его вмешательства доложить лично. Я пошел в кабину. За дверью в предбаннике бортрадист, сидя на сиденье у борта, не заметил меня и продолжал время от времени постукивать обрезиненным гидрошлангом по борту. Удары гулко передавались по обшивке. Правый летчик время от времени трогал рычаг управления шагом винта одного или другого мотора, отчего мотор то снижал обороты, то завывал на повышенных. Все было нормально: экипаж списывал спирт. Остаток полета я просидел за штурвалом. Володя даже автопилот отключил, дал мне попилотировать сарай. Борьба с обледенением, конечно, закончилась нашей полной победой: самолет благополучно целым и невредимым произвел посадку на аэродроме назначения, комиссия была доставлена, выполнила свою задачу и так же благополучно возвращена в лоно своего штаба.

И надо было видеть лицо местного синоптика, стоящего навтыжку перед распекавшим его в пух и прах красным комдивом за то, что тот попытался усомниться в мощном обледенении, постигшем самолет комдива при перелете комиссии с ним вместе на борту...

Трудяга Ли-2! Сколько он поработал, сколько вынес и вывез, в каких условиях его не эксплуатировали, в каких только местах он ни бывал... Спасибо нашему соотечественнику Сикорскому, создавшему в эмиграции чудо сороковых годов двадцатого века, свой знаменитый Си-47, обогнавший свое время и созданный с таким запасом всего, что смог обойти страны всего мира в течение долгих десятилетий, и везде честно выполнявший свою нелегкую работу: и в жаркой пустыне, и во льдах крайнего Севера, нетребовательный, способный взлететь и сесть на лесную поляну, сесть при такой погоде, когда уже ничто летать не может. Наверное, ни один самолет в мире не имел такой длительной и плодотворной жизни: кое-где этот самолет трудится до сих пор вот уже больше полувека. Летал бы он до сих пор и у нас, если бы не стало таким дорогим горючее — бензин, конечно, дороже керосина. Поставленный по ленд-лизу во время второй мировой войны Си-47 — военно-транспортный американский самолет — был лицензирован, получил кое-какие изменения, главным из которых был переход на отечественные авиадвигатели и усиление пола грузовой кабины, после чего стал именоваться у нас Ли-2, и фактически явился родоначальником целого этапа отечественной транспортной авиации. На его базе в дальнейшем были созданы самолеты Ил-12,

Ил-14 разных модификаций, которые не менее плодотворно трудились, а кое-где трудятся и до сих пор, особенно в полярной авиации, и везде славятся своей надежностью и неприхотливостью.

Как-то так уж получилось, что мой путь в авиацию начинался с катастрофы Ли-2 (я уже рассказывал о первом своем ночном карауле в зале Дома офицеров Батайского авиационного училища, когда мне пришлось стоять с только что полученным после присяги своим первым оружием — трехлинейкой образца 1897 года в компании с 11 гробами погибших при неудачной ночной посадке). Этой гибели я не видел. Однако на Курилах мне пришлось увидеть своими уже глазами гибель самолета Ли-2.

В очередной раз я прибыл на Курилы в составе комиссии штаба дивизии по проверке не помню чего уж: проверок в те времена было столько, что они стали рядовым явлением жизни штаба. Каждый начальник отдела включался в группу проверки, разрабатывал свой план, который после утверждения становился заданием и выполнял его, сдавая отчет в летный или оперативный отдел по окончании проверки.

На второй день после нашего прилета на Буревестник поступило от метеослужбы штормпредупреждение: приближается тайфун Нэнси (почему-то тайфуны принято называть женскими именами) с такими параметрами, что хоть святых выноси. На аэродроме начались активные приготовления к встрече этой леди с дурным характером: убиралось со стоянок все, что может взлететь — всякое техническое добро, старые чехлы и заглушки, лопаты и колодки, самолеты привязывались стальными тросами к кольцам забетонированных штопоров — короче крепилось все. Крепился и наш Ли-2: каждая стойка шасси пришвартовывалась к штопорам десятимиллиметровым стальным тросом, да еще под крылья самолета подогнали по шестнадцатитонному топливозаправщику и привязали крылья дополнительно к ним: как-никак Ли-2 — единственный самолет, стоящий на земле не горизонтально, площадь крыла большая, взлетная скорость маленькая — этого может унести в первую очередь.

Вроде как подготовились.

Ждать пришлось недолго. Вначале где-то далеко в вышине возник какой-то низкий, едва различимый звук. Вернее сказать — звука еще не было, было, что-то такое, очень низкое и очень мощное, от чего становилось не по себе. Вспомнился эксперимент начала века в опере с новым мощным органом, когда сверхнизкие частоты, почти не слышимые ухом, вызвали такой ужас у публики, что она, сломя голову и не помня себя, давя друг друга, в панике кинулась из концертного зала на площадь к своим экипажам, кучера которых разбежались в страхе так же, как и зрители, еще до того, как те успели выскочить из театра. В воздухе стояло полное безветрие, какая-то страш-

ная и гнетущая тишина. Океан был спокоен. На небе не было ни облачка. Почему-то как-то одновременно по всему гарнизону завывли собаки. Захотелось спрятаться куда-нибудь подальше, поглубже, в какую-либо глубокую пещеру, зарыться с головой в землю.

Звук нарастал, и за какие-то полчаса постепенно превратился в какой-то страшный рев. В воздухе началось легкое движение, легкий ветерок стал все больше нарастать, превратился в ветер, потом — в сильный ветер и, наконец, во, что-то невообразимое, сплошное, без порывов — казалось, что остров вдруг поднялся в воздух и понесся куда-то туда, в океан, откуда пришел этот ветер. Скорость ветра была такой, что я забыл о мерах предосторожности: вспомнилось падение с еще нераскрытым парашютом в затяжном прыжке. Я стоял в этом потоке, потом стал ложиться на него. Сначала под углом десять, потом — двадцать, тридцать и дошел постепенно, по мере усиления ветра, до угла 45–50 градусов — поток держал меня, и это меня забавляло: я никогда еще такого не чувствовал, разве что потом, гораздо позже, попробовал еще раз такой фокус в аэродинамической трубе при её разгоне. Я мог управлять своим положением, используя ладони рук как рули самолета, мог менять угол... Однако все-таки не удержался, меня свалило на землю, и я чуть ли не ползком ретировался в свою “гостиницу”, врытую в землю, с единственным маленьким окошком под потолком. Ветер дул сбоку, потому я не побоялся, что стекло выдавит, стал на табуретку под окошко и продолжал наблюдать за этим светопреобразованием. Ветер нес песок, потом мелкие камешки, потом достиг такой силы, что стал поднимать и перекачивать сначала мелкую, потом уже и крупную гальку. Воздух стал непрозрачным, мимо окна несло все, что может нести, и вдруг я увидел размытые очертания нашего Ли-2: самолет стоял в горизонтальном положении, винты его вращались, словно на взлете. Делать что-либо было поздно. Телефона в гостинице не было, да и едва ли он работал бы, если бы и был. Я побежал в соседнюю комнату и позвал заместителя начальника штаба — единственного человека, оставшегося, кроме меня, в гостинице. Мы оба залезли на табуретку и стали наблюдать, что будет дальше. Песок и все, что можно было унести, ветер уже унес, видимость улучшилась. Самолет все также стоял в горизонтальном положении, винты вращались с бешеной скоростью, чехлы с моторов давно уже были сорваны, самолет мотало влево-вправо все больше и больше, но, видимо, топливозаправщики не давали ему развернуться по ветру, который поворачивал все больше. Наконец, оборвался последний трос, и самолет, словно в замедленной съемке, сначала стал на крыло, затем его со страшной силой перевернуло и бросило на бетон вверх колесами. Мы в страхе отошли от окна: не дай бог, ветер повернет в нашу сторону — без глаз останешься.

Много бед наделал тогда тот тайфун, порвал линии электропередач и связи, посыпал крыши и выбил стекла, повалил столбы — в общем, восста-

навливался гарнизон серьезно, однако недолго: к таким явлениям здесь привыкли, и действия в подобных ситуациях были не раз на практике отработаны. Самое интересное, что спустя сутки после тайфуна с этого аэродрома была поднята и благополучно произвела посадку пара на перехват нарушителя: уж что-что, а хлеб свой на Курилах военный даром не кушали.

Ну, а самолет — самолет не только шмякнуло вверх ногами о бетон, но и потаскало еще немного. Короче говоря, повреждения были такими, что самолет был списан. А вся причина была в слабо затянутом узле троса крепления хвостового колеса. Трос развязался, а крепление в двух точках уже не выдержало — слишком высоки оказались нагрузки. Что интересно — несмотря ни на что, истребители, стоявшие в капонирах не пострадали. Ну, там, посрывало чехлы, порвало их в пух и прах, унесло так, что потом некоторые находили даже в сопках, но самолеты все остались целы.

Долго мы потом ждали второго нашего Ли-2, который застрял в Хабаровске. Так долго, что извелись и от нечего делать стали изучать окрестности и местные достопримечательности — пошли на рыбалку, даже попробовали покататься на танковозе.

Наверное, еще не забыл читатель истории с четверкой русских моряков, оказавшихся на барже без мотора и без запасов в открытом океане, съевших сапоги и гармошку и попавших в конце концов в Америку? Помнишь, наверное, моряков-героев Зиганшина, Поплавского и еще уж не помню фамилий: в свое время их героизмом восторгался весь мир. Пресса писала о них всякое: и, что к подвигу они готовились своему сызмальства, и какие они были хорошие — простые советские люди, показавшие всему миру чудеса крепкой армейской закалки, дружбы, мужества и самообладания, с честью пронесшие гордое имя советского моряка, что помогло им свершить свой подвиг...

Так вот: стартовали они из бухты Касатка, расположенной там же, где и аэродром Буревестник. Мы от нечего делать в ожидании самолета шлялись по гарнизону и, наконец, пришли к бухте, которой заканчивался гарнизон. Бухта была красива. Она глубоко врезалась в остров, берег ее был окаймлен песком замечательных пляжей, которым где-нибудь в Италии цены бы не было; здесь же эта красота, окаймленная низкими, поросшими хвоей сопками была девственно чиста и пропадала в дикости: народу на Курилах мало, вода холодная, акулы — тут не искупаешься. Кому надо искупаться — пожалуйста на горячие источники, а так, чтобы в океан...

На воде расстояния скрадываются, потому казалось, что поселок китобоев на другом берегу бухты — совсем рядом. Говорят, что там даже водку продают. Причала в Касатке не было: океанские суда не могли подойти к берегу по осадке, потому разгружались прямо с якорной стоянки посреди бухты танковозами. Танковоз — это прямоугольная баржа, напоминающая ржавое

большое корыто, способное перевезти одновременно сразу два танка. На заднем конце этого корыта пристроена собачья будка, в которой стоит рулевой. Еще у этого корыта есть дизельный мотор, с помощью которого танковоз передвигается по воде, дымя соляркой и стучая своим плоским днищем на каждой волне: при волнении более четырех баллов ему отчаливать от берега запрещалось. Так близко казался поселок китобоев, что мы решили сходить туда на танковозе, благо один из них уже собирался уже отчаливать. Два замызганных, одетых в насквозь пропитанные маслом черные бушлаты матросика без разговоров пустили нас на борт, и танковоз, воняя соляркой, захлебываясь своим инфарктным дизелем, выпустив на полбухты шлейф синего дыма, отчалил в направлении поселка. Вода в бухте была настолько чиста, что виден был каждый камешек на дне. Казалось, вот он, рядом, стоит только протянуть руку, чтобы его взять. Мне не верилось, что глубина здесь тридцать метров, я в это не верил до тех пор, пока не кинул лаг. Было видно, как он опускается, опускается, опускается, а до дна еще не дошел. И только когда коснулся дна, подняв фонтанчик мути, я увидел, что моряки не обманывают — длина вытравленной бечевы действительно была около тридцати метров, хотя в воде казалось, что она имеет длину не более метра. Пока мы восторгались этим чудом природы, двигатель стал все более и более сбоить, откуда-то из-под будки пошел дым от горящего масла, и двигатель окончательно затих. Стало страшно тихо. Восторги наши вмиг улетучились. Наше корыто болталось посреди бухты по воле волн. Радиостанции не было. Матросики долго ковырялись в потрохах мотора и наконец сообщили, что сгорела какая-то муфта, разрушился подшипник и своим ходом мы больше идти не можем. Солнце уже клонилось к закату, надо было что-то делать. Матросики полезли в аварийный запас. Там была ракетница и две ракеты. Дали первую ракету, вторую — никто на берегу на это и внимания не обратил: солнце висело низко, наш танковоз, видимо, был им засвечен настолько, что ракет видно не было. По берегу ходили люди, но на нас внимания не обращали никакого. Стало обидно от безвыходности: берег кажется рядом, рукой подать, а сообщить об отказе, позвать на помощь не можем. Между тем наша баржа потихоньку, незаметно стала дрейфовать в открытый океан: парусность большая, да и течение из бухты. Мы вспомнили героический подвиг советских матросов и стали изучать, чем располагаем на случай дальнего путешествия. Располагали мы практически ничем: две трехлитровых банки абрикосового компота, полбуханки хлеба и ни капли питьевой воды. На душе заскребли кошки: нас тащило все дальше от берега, солнце почти уже село, ракет нет, двигатель починить нечем. Когда мы уже стали присматриваться, кто во что обут, и вспоминать рецепт приготовления сапог, от берега отчалил в нашу сторону второй танковоз. Нас заметили! Дальше уже все было просто: подошел танковоз, кинул нам буксирный трос, и через час мы уже были на берегу. Больше пускаться в подобные экспедиции я не рисковал.

Интересные ассоциации у меня остались от этой бухты Касатка.

Остров Итуруп Южной Курильской гряды.

На острове живет немало народу: тут и летчики, и пограничники, и моряки, и гражданские труженики...

Так уж сложилось у нас, что военные вечно служат и живут в глуши, бездорожье, на краю света, где Макар телят не пас.

Военные — это понятно — служивый народ, принявший и блюду-щий Присягу, как говорится — продавший душу государству, человек без паспорта. За натуги свои он получает больше денег (хотя это относительно: собранных за год денег едва хватает на скромный отпуск на материке — почти все уходит на дорогу туда да обратно), на пенсию уходит раньше. Военных во все времена государство благодарило за службу: царь-батюшка, к примеру, с присвоением капитанского звания даровал военному еще и звание дворянское, а по выслуге 25 лет еще и поместье оному с крепостными даровал, дабы кормили те крепостные человека, отдавшего жизнь Родине...

А вот гражданские...

Гражданские на краю света...

Гражданские в дикой глуши, в постоянных трудностях и лишениях, на тяжелой работе, в тайфунах, землетрясениях и цунами, в постоянно поджидаящих на каждом шагу опасностях лишиться самого дорогого, что есть у них — жизни, практически не имеющие не только возможности выехать на материк, но и порой вообще без связи с внешним миром, лишенные элементарных благ цивилизации, не имеющие возможности не только откушать винограда, арбуза или дыни, но и даже просто чеснока, потому что и огорода-то нет: может быть, что и выросло бы, да нет времени на огородик... День за днем тяжелая работа, грязь и неустроенность, убогое жилье без элементарных удобств... Зачем это? Чтобы по окончании смены завалиться в ларек, взять бутылку, выпить её в одиночестве и упасть на свою койку до утра?

Я понимаю военных — они присягнули и выполняют приказ. Они не принадлежат себе до окончания службы.

Но гражданские — свободные ведь люди. С паспортами. Что их держит в этих глухих краях?

Встречал я романтиков, которые живут в этих краях, потому что тут дико. Это охотники, рыболовы, путешественники, покоренные местной красотой и застрявшие тут на неопределенное время, даже ученые, изучающие жизнь кеты или котиков, к примеру, или деятельность гейзеров вблизи спящего вулкана... Эти — не пьют. Но этих — мало. Что же гонит человека на край земли?

Водка.

Водка гонит человека на край света.

Водка лишает его человеческого достоинства, отнимает у него сначала деньги, потом — дом, семью, потом — будущее. Человек превращается в животное, способное ради водки на все.

Человек продает душу зеленому змию так же, как военный государству, только с той разницей, что если у военного хоть в конце туннеля есть свет, то у пьяницы конец один — сгореть от водки, закончить свою жизнь в одиночестве и нищете где-нибудь под забором, не оставив после себя ничего на земле — ни семьи, ни внуков, ни памяти.

Поутру гарнизон всполошился: на рейде в бухте стоял корабль с материка. Корабль был так далеко от берега, что казался маленьким. Корабль пришел ночью.

Приход корабля — это событие для острова неординарное: самолетом посылку не везут — далеко, горючего хватает только чтобы привезти газеты, а посылки возят на корабле. Долго идет посылка: пока дойдет до Владивостока или Совгавани, пока перегрузят на попутный корабль, пока корабль обойдет все порты и доберется в конце концов на Курилы...

И пусть чеснок в посылке высох, пусть от яблок осталось месиво, но вот завернутая в кучу тряпок баночка варенья не разбилась! Радости полон дом: настоящее домашнее варенье с материка, от матери! Да еще и сушеные груши! Вот здорово! Сварим теперь настоящий компот, не то, что в “Великой Китайской Стене” — господи, как эти банки надоели... Короче говоря, весь поселок устремляется на берег наблюдать разгрузку корабля, встречает каждый танковоз, идущий от него: а вдруг посылка?

Пошли и мы на берег. Хотелось посмотреть, как корабль разгружается. Мы помнили свой героический дрейф, но на сей раз работало сразу четыре танковоза, так что не заметить отказа и пойти на выручку было просто невозможно, посему мы все-таки рискнули сходить на танковозе к кораблю.

Танковоз причалил к кораблю. Вблизи корабль оказался громадным: борт его возвышался настолько над танковозом, что приходилось смотреть почти в зенит, чтобы увидеть висящих над поручнями людей, перевесившихся и едва не падающих через борт, тянущих руки к танковозу, как к спасательному кругу, орущих и зовущих к себе... Корабль был забит женщинами. И не просто женщинами, а пьяными в стельку женщинами. Более отвратительной картины я еще не встречал.

Пьяная команда.

Пьяные пассажиры.

А главное — пьяные, потерявшие контроль над собой женщины.

Это не просто отвратительно — это страшно.

Мы привыкли видеть женщину-труженицу, женщину-хозяйку, женщину-мать, женщину-богиню, тайну которой мы всю жизнь пытаемся и никак не можем постичь... Здесь же женщины были во всем своем естестве, во всей своей наготе душевной, во всей своей природной и звериной сущности самки, которой надо одного — самца, да и не одного. Растрепанные волосы, расхристанная и изорванная одежда, вывалившиеся из-за пазухи груди, выпу-

ченные бессмысленные, белые от водки глаза, пьяные, изрыгающие мат рты и руки, тянувшиеся к мужику, зовущие его, желающие его...

Команда попряталась, кто где может, на борту виднелись несколько едва передвигающихся матросиков, которые были уже настолько измочалены, что для женщин не представляли никакого интереса. Они что-то пытались делать, работать, что ли — не знаю. Как бы то ни было, а грузы на лебедке в танковоз опускались, и трос лебедки все-таки возвращался на корабль. Может, это работали не они, а те, что забаррикадировались в трюме?

Гвалт стоял жуткий, слов в криках разобрать было невозможно. Ясно было одно: женщинам хотелось на берег, к мужикам, потому что свои оказались никуда не годными.

Мы едва дождались окончания разгрузки и облегченно вздохнули, когда танковоз наш наконец-то отчалил от корабля. На берегу нас тоже ждали женщины, и дико было смотреть на них после увиденного на корабле. Вспомнились отвратительные йеху, о которых писал в своей книге “Путешествия Гулливера” Джонатан Свифт. Быть может, ему когда-либо пришлось наблюдать подобную картину?..

Оказалось, что на корабле везли партию завербованных женщин на крабokonсервный комбинат, расположенный на о. Шиашкотан, где-то человек двести. Потом мне как-то рассказывал один из моряков, что такие рейсы у них оплачиваются по повышенным тарифам: пьяная женщина хуже тайфуна.

Ну, а мужчины...

Мужчины намного чище женщин.

Да и желания у мужика другие: женщина для мужчины — это временно, не так как мужчина для женщины. Женщина живет для мужчины, мужчина — для дела, для цели, для работы. Мужчине надо не столь много, сколько женщине, интересы его другие.

Мне немало пришлось понаблюдать мужчин в разных ситуациях, особенно в экстремальных, и в большинстве своем я восхищался мужской дружбой, самообладанием, смелостью, силой и ловкостью, смекалкой и хваткой, умением вовремя придти на выручку даже порой и незнакомому человеку, а главное — душевной простоте, открытости и теплу, кроющемуся под внешне грубой натурой.

Меня часто беспокоила услышанная еще в юности от женщины фраза, что человек, становящийся военным, грубеет, черствеет, становится отвратительным. Я старался наблюдать за людьми и в сравнении с ними — за собой, соотносить их и свое мировосприятие и поступки, искал у себя очерствление души. Почему? Да просто потому, что фразу эту мне сказала моя любимая девушка, не зная, что я поступил в военное училище, потому что я собирался ей преподнести свои лейтенантские погоны по окончании училища в виде сюрприза. Сюрприза не получилось. О том, что я поступил в училище, она уз-

нала через год после того, как меня приняли — шила в мешке не утаишь. Тогда она мне и сказала, что жить с военным она не желает, тогда я и услышал ту фразу, преследовавшую меня все годы и толкнувшую на стих:

ПОД СЕРОЙ ШИНЕЛЬЮ

Под серой шинелью — сердце романтика,
Под серой шинелью — сердце фанатика,
Фанатика ранних весенних рассветов,
Под серой шинелью — сердце поэта.

В днях беспокойных и ночах бессонных
Нервы металлом звенят напряженным,
И звон этот тонкий, до боли глубокий,
Порой выливается в первые строки.

И там, где турбины режут на взлете,
В частях ли ракетных, в морской ли пехоте,
В краю, где гнездятся в распадах рассветы,
Стихи вдруг появятся в стенгазете.

И долго стоят у газеты солдаты,
И отчий свой дом вспоминают ребята,
Невесту и мать, ждущих весточки где-то, —
Вот так принимают стихи в стенгазете...

Солдатское сердце в беде отогреет,
Солдатская дружба в годах не стареет,
И я не поверю тому, кто посмеет
Сказать, будто сердце в шинели грубеет.

Я доволен, что моя служба прошла с солдатами 50-70-х годов.

Чище, наверное, были люди тогда, что ли, проще с ними было, приятней. Другие нынче пришли времена.

Мне больно слышать хулу армии, меня коробит при слове “дедовщина”. Моя служба до 70-х годов в течение двадцати лет фактически протекала в казармах, в прямом контакте с солдатами, я знал о них такое, чего не знал даже старшина: мне почему-то солдаты доверяли такие тайны... Не знаю почему, может, потому, что я ни одного ни разу не подвел, а когда надо было — выручал, даже имея уже высокие погоны? Не знаю. Но с солдатами у меня всегда были хорошие отношения, я любил этих детей, только начинающих становится мужчинами, вырабатывающих свой характер, нежных и ломких натур, в которых крылось большое и сильное, которое сделает из него личность, способную на великое. И мне доставляло громадное наслаждение видеть плоды своей незаметной работы по воспитанию человека, становлению его на жизненный путь, обучению его мудреным житейским наукам. Наверное, потому и солдаты меня любили

и платили мне всегда своим доверием, уважением, послушанием... Сколько их, хороших и плохих, прошло через мое сердце, сколько души отдано каждому, как тяжело было каждый раз при расставании отрывать частицу себя...

Полюбились мне Курилы.

Не знаю, чем, но полюбились.

Может быть своей дикостью, своими трудностями, своими контрастами? Любовь к ним была схожа на любовь к неординарной женщине: вроде и ничего в ней броского, экстравагантного, а вот скучно с ней никогда не будет, потому что в самое неподходящее время такое вытворит, что никогда бы и не подумал. Иногда и бросил бы, потому что надоедает уже черепки собирать да ремонтировать, ан нет: не успеешь подумать — как новое приключение, еще покруче прежних.

Наверное, потому меня тянуло на Курилы, в эту роскошную дикость, о которой мечтал, к которой тянулся и из которой не чаял как скорее вырваться, когда попадешь. Не сказать, что Сахалин уж очень цивилизован, но в сравнении с Курилами — это уже материк. Бывал я в разных местах Сахалина, видел многое, и все-таки Курилы оставили в памяти моей несравнимый с Сахалином след.

Мы прилетели на аэродром Менделеево, что на Кунашире.

Погода была нелетная, и мы застряли на этом аэродроме на целую неделю — такое часто встречается на Востоке. В первый день ожидания мы переживали, что не можем улететь, что оторвемся от полетов своего полка, отстанем по плану подготовки, что сорвутся разные и всякие намеченные и спланированные мелочи. Мы звонили и бегали, ругались с синоптиком и возмущались, слали по радио возмущенные телеграммы, но синоптики были неумолимы: погоды не будет долго, потому что она обуславливается... и пошло-поехало. Местные полеты также были закрыты, и гарнизон снова вернулся к своему извечному занятию — футболу.

Футбол на Менделеево, где всего-то народу было, что отдельная авиаэскадрилья, являлся всем: это был бог, которому поклонялись стар и мал, это была цель и задача, это был образ мышления и суть бытия. Гарнизон состоял из поселка в одну улицу, по обе стороны которой стояли четырехквартирные сборные домики. В каждом домике — четыре семьи. Заканчивалась улица стадионом. Конечно, не стадионом в полном смысле этого слова. Стадионом называлась большая поляна, гораздо больших размеров, чем стандартное поле стадиона, на котором было врыто двое футбольных ворот, да по бокам еще стояли грубо сколоченные самодельные скамейки. Вот и весь стадион.

Если стать на улице лицом к стадиону, то по левую руку окажутся дома “левых”, а по правую — дома “правых”. Нехитрая наука, но в ней кроется глубокий смысл: левые — это левые, а правые — это их противники. Весь

образ жизни, все бытие на острове было разделено на левых и правых, между которыми шли постоянные сражения. Сражения эти имели целью доказать кто лучше — левые или правые. Каждый свободный от службы день к 09.00, а в рабочие дни — по окончании работы обе стороны улицы посемейно с женщинами, детьми, запасом харчей, ведомые главой семьи, выходили из своих домов и устремлялись на стадион. Главы семьи оставляли чад своих с матерями на скамейках, сами же собирались в команды: левые — у левых ворот, правые — у правых. Затем команды сходились к центру поля, приветствовали друг друга, и начинался футбол. Футбол отличался от обычного тем, что не имел никаких перерывов или границ по времени: футбол шел до тех пор, пока было еще возможно различить мяч.

Второе отличие — что играли левые с правыми. Не важно, сколько выйдет на поле в команде левых — пусть хоть два человека, а в команде правых — двадцать, — все равно футбол начинался и продолжался весь день. Игроки уходили и приходили, быстренько перекусывали на лавочке и снова включались в игру. На поле все были равны — и летчики, и техники, и штабные, и батальон аэродромного обслуживания — критерием личности было одно: умение обработать мяч, дать вовремя пас и закатить штуку. Героем дня становился любой самый ловкий, умелый да смелый, независимо от ранга и чина. На поле все были равны. Счет иногда достигал величин порядка 80:0, это неважно. Главное — что левые играли с правыми. Мамы с детьми, внимательно наблюдавшие за игрой, сопровождали каждый успех или неуспех бурными эмоциями, в перерыве между взрывами судачили подружка с подружкой, не отрывая внимательных глаз от поля; дети прямо на стадионе спали, ели, капризничали, но даже во время рёва своей маме продолжали следить за папиной беготней. Гарнизон жил футболом.

Наверное, этот футбол многих спас от сумасшествия. На острове, как и во всех отдаленных гарнизонах Дальнего Востока, царил железный сухой закон: водки или спирта просто на остров не завозилось, иначе в этой дичайшей глуши люди бы спились за месяц. Рассказывали, что раньше, когда пограничники не так свирепствовали, бегали за водкой в Японию: зимой пролив замерзает, десяток-другой километров для Востока — не расстояние, но прошли эти времена. Пришлось смириться. А чтобы не рехнуться в этой глуши — придумали футбол.

Надо было видеть людей этого гарнизона.

Здесь не было ни одного больного, гарнизонный врач гонялся за больными днями и ночами, но делать ему было нечего, работы не было, и он жаловался, что теряет квалификацию, и просился в госпиталь. Здесь не было худых и толстых: вопреки конституции организма и возрасту, каждый был поджар, строен, ловок, силен и добродушен. Чрезвычайных происшествий на острове не случалось, раздоров и сплетен в гарнизоне в отличие от мно-

гих других гарнизонов просто не было, боевые задачи выполнялись своевременно, точно и в срок. Интересное место — Курилы.

Интересное существо — человек...

И все-таки нас тянуло домой.

Наверное, чтобы скрасить нашу не футбольную жизнь, кто-то из местных старожилов предложил сводить нас поглядеть на Японию. Мы с радостью согласились.

Утром после завтрака, прихватив сухим пайком свои обеды, мы отправились к Японии.

Сразу же за границами гарнизона мы попали в глухую тайгу. Едва различимая тропинка вела нас все дальше и дальше сквозь завалы деревьев, ручейки и речушки, сквозь дикий бурелом, переплетенный лианами, свисающими с цветущих магнолий и красного дерева вперемешку с типично тундровым кедровым стлаником. Казалось, все виды флоры и фауны собрались на этом странном до волшебства острове. Кричали какие-то неизвестные птицы, летали громадные стрекозы, а когда где-то рядом что-то утробно рывкнуло, проводник спокойно пояснил, что это бурый медведь, и что бояться его не надо, потому как людей он не трогает. Тем не менее, восторги наши несколько поубавились, рука инстинктивно потянулась к поясу пощупать, на месте ли кобура верного ТТ, на всякий случай прихваченного по совету старожилы у дежурного по части, выдавшего его с разрешения начальника штаба под запись в журнале. В обычном гарнизоне получить свое табельное оружие можно только на полеты или на дежурство, здесь же вопросы решались проще: каждый знал, что тайга — не игрушка, а пьяных здесь не бывает, потому что водки нет.

Тропинка становилась все незаметнее, все чаще приходилось перелезать через буреломы, все чаще приходилось раздирать лианы.

В очередной раз, когда я хотел взяться за лиану, чтобы отвести её со своего пути, проводник резким окриком остановил меня. Мы остановились и прослушали краткий курс по безопасности: лианы есть разные. Когда в цветке лианы три лепестка — это не страшно. Когда же лиана четырехлистник — её трогать нельзя, ибо пыльца её ядовита настолько, что при попадании на руку может вызвать экзему. Теперь стало идти еще труднее: страх заболеть заставлял глаза судорожно искать цветки на тех лианах, считать на них лепестки...

Не знаю, верно ли это, справочников я как-то не удосужился посмотреть по тем лианам, но думается, что проводник просто хотел на нас нагнать страху, что ли...

Мы шли долго. Я уже устал, напряжение выключило все мои восторги, теперь я уже не таранился по сторонам, а смотрел себе под ноги. Впереди мелькали ноги проводника: вверх- вниз, вверх- вниз, нога меняет ногу, вверх-вниз... Идти уже надоело, хотелось присесть и отдохнуть. Вдруг ноги впереди исчезли куда-то. Я поднял глаза. Передо мной висела толстая, в руку толщиной лиана. Цветков на ней не было, и я взялся рукой, чтобы отвести её со

своего пути. Над головой послышался какой-то шипящий звук. Я поднял глаза и, к ужасу своему, увидел несколько выше головы змеиную головку с двумя горящими глазами и трепещущим раздвоенным язычком, нервно двигающимся между двумя длинными тонкими жалами. Наверное, это продолжалось какое-то мгновение, мне же показалось, что прошли часы: я помимо своей воли совершил такой гигантский прыжок в сторону, какой, наверное, никогда бы в нормальных условиях не смог бы сделать. Мгновение — и я покати́лся по какому-то откосу, ломая сучья, царапаясь о ветки кедрача. Вначале никто ничего не понял, все перепугались, когда же поняли причину моего рекорда — громкий хохот огласил тайгу. Оказывается, проводник увидел змею, мирно висевшую на сучке и недовольную тем, что её потревожили. Змея была не ядовита, не опасна, и потому он просто обошел её, сделав шаг в сторону: к змеям тут привыкли и хорошо различали их. Таким образом, проводник дал мне возможность пообщаться еще с одной достопримечательностью местной фауны. Я же, по незнанию, перепуганный медведями, ядовитыми лианами, уставший от непривычного карабка́нья по лесным завалам, принял змею за лиану и от неожиданности от встречи со змеёй, потеряв контроль над собой, свалился в откос и расцарапал лицо и руки. Сердце колотилось со страшной силой, в висках стучало, было до слез обидно, что так опростоволосился, обидно, что все смеются: ведь любой из нас, окажись он на моем месте, сделал бы, наверное, то же самое. Однако смеялись надо мной...

Я вылез, наконец, из кедрача на тропинку. Ребята стали меня приводить в порядок, кто-то стер кровь с лица своим платком. Обида прошла: смеялись не надо мной, а над ситуацией. Нервы у всех были напряжены, и моя ошибка явилась той самой разрядкой, которая была необходима.

Джунгли неожиданно закончились, и мы оказались на берегу. До воды было метров сто. Впереди был пролив Советский, казавшийся таким узким, что его переплыть можно бы на шлюпке за какой-то час. На другом берегу угрюмо громоздились обрывистые сопки японского острова Хоккайдо. На ближайшей к проливу сопке вращалась антенна японского радиолокатора, похоже, сантиметрового диапазона, под сопкой почти у самой воды тянул несколько вагончиков паровозик. Все это казалось очень близким



Японский остров Хоккайдо, как он видится через пролив Советский с острова Кунашир

и каким-то игрушечным: вода сильно скрадывает расстояния. Да, это была Япония — наш возможный противник, база американских ВВС, откуда взлетает так часто надоевший все до печенок разведчик-нарушитель RB-47, с аэродромов которой взлетают сопровождающие наш каждый шаг Сейбры.

Это была Япония — капиталистическая страна, чуждая нам страна и по строю, и по обычаям, страна, с которой мы вынуждены были соседствовать, победа над которой вернула нам наши исконные владения — половину Сахалина и Курильских островов.

И в то же время это была неизвестная нам страна, в которой жили неизвестные нам люди. Они, наверное, так же, как и мы, любили, рожали детей, растили их, страдали и радовались, выращивали урожай и ловили рыбу... Зачем им локаторы, зачем им самолеты, зачем нарушать нашу границу, поднимать среди ночи, заставляя сидеть в полной боеготовности, дергать постоянно? Неужели нельзя жить мирным трудом, жить добрыми соседями, помогая друг другу, вместо того, чтобы страшать?

В голове здравый смысл спорил с закачанной с детства пропагандой, однако пропаганды было так много, что здравый смысл умолкал: да, капиталистам надо одно — поработить народы, чтобы получать свои свехприбыли на горе и крови людской...

Откуда-то из-под земли вдруг вынырнули пограничники в зеленых фуражках. Появились они так неожиданно, что мы остолбенели вначале: только что мы были один на один с Японией, и вдруг пограничники. Проверка документов. Один проверяет, трое стоят с автоматами наизготовку. Проверка прошла нормально, пограничники убедились, что перед ними офицеры-летчики, официальность их испарилась, и тут развернулась наша русская душа: пограничники пригласили нас к себе в гости. Водки, конечно, не было, её роль выполнял компот — все та же “Великая Китайская Стена”, зато шашлык из козы был великолепен: дикой живности вокруг бродило немало, и пограничники в разнообразии своего армейского рациона преуспевали превосходно, чем коренным образом отличались от летчиков, обеспеченных питанием по реактивной норме и не помышлявших даже о возможности добыть что-то еще для разнообразия. Сожалели ребята, что медвежатинки не удастся нам отведать — знатная медвежатина во всех видах.

На закуску повели нас пограничники в баню.

Баня представляла собой низенький бревенчатый сруб, простоявший неизвестно сколько уже веков. Внутри было чисто, пахло серой. Громадное деревянное корыто, почерневшее от времени стояло между двумя колодцами. В одном колодце была холодная, в другом — горячая, градусов под сотню вода. Хозяева показали, как надо разбавлять целебную горячую воду: эта вода лечила болезни костей, желудок и сердце как было нам сказано, а

еще было сказано, что баньку эту соорудил еще до японской оккупации какой-то беглый каторжник, бежавший на японской шхуне с Сахалина еще до революции и обосновавшийся на этом острове. Сказали, что и похоронен он был недалеко от своей баньки, и крест вроде как до сих пор сохранился над его могилой. Еще сказали, что купаться здесь больше пяти минут нельзя — сердце не выдержит.

У меня после катапультирования был пояснично-крестцовый радикулит, который

мучил меня постоянно, и никакие ухищрения госпитальных и санаторских врачей, никакие грязи, вытяжения и парафины результатов не давали: порой прямо с полетов мог попасть в госпиталь и проваляться там месяц. Врачи уже предлагали подумать о переходе на землю, но я еще держался. Решил я попробовать искупаться в этой баньке. Деревянной, почерневшей от времени бадейкой начерпал горячей воды, разбавил её по рецепту холодной и сел в корыто. Вода была не горячая, градусов двадцать пять—тридцать, тело мое покрылось сразу пузырьками газов, и через пять минут я вынужден был вылезти из корыта — на лбу выступил обильный пот, сердце сильно забилося, дышать стало трудно. Тело было какое-то расслабленное, хотелось отлежаться, отдохнуть. Никаких особых изменений я в тот раз не почувствовал, однако на другой день попросил врача съездить со мной в ту баньку. Нам выделили “газика”, и мы кружным путем по береговой полосе за час добрались до баньки. Все повторилось, как и в первый раз. Врач посчитал пульс, померил давление — давление резко подскочило до 150, пульс — до 90. Что за источник, капитан медслужбы не знал, ибо нигде тот источник не значился. Слышал врач о нем, да вот как-то не удосужился до сих пор побывать здесь. Сказал, что, похоже, вода действительно лечебная, но гарантировать чего-либо он не может. Единственное, что знает точно — что баловаться с этим нельзя. Я еще два раза после этого ездил в эту баньку, пока погоды не было, потом мы улетели с острова, и в следующий раз я там побывал через пару месяцев уже специально, принял там за три дня шесть ванн. После этого я не имел ни одного приступа радикулита, забыл уже о нем, как о кошмарном сне, и только спустя семь лет, будучи уже на материке, вспомнил, когда попытался приподнять шкаф.



...баньку эту соорудил какой-то беглый каторжник...

*О. Шикотан, подножье вулкана Менделеева.
Фото автора. 1960 год.*

Я тогда не раз рассказывал врачам об этой баньке, говорил о целебной силе той воды, что идет с вулкана, но то ли далеко очень та банька, то ли не до этого врачам было — больше я о той воде ни разу не слышал. Вот ведь какие чудеса бывают на свете: по золоту ходим, а поднять некому...

Служить и жить на Курилах мне не привелось, но в командировках я бывал там часто и, как правило, застревал там по погоде на несколько дней. Причина заключалась в том, что прогнозирование погоды на Курилах имеет свои сложности. Если посмотреть на карту метеоданных (а в то время еще не было данных со спутника, прием погоды осуществлялся радистом КВ-радиостанции, наносился вручную тушью на карту, затем обрабатывался дежурным синоптиком и докладывался начальником метеослужбы на утренней и вечерней планёрке, рассылался по аэродромам и гарнизонам), то, в отличие от пестрящего данными материка и Японии, где карта была черной от данных, Сахалин и Курильские острова, не говоря уж об Охотском море, были почти девственно пусты: редко где появится сводка погоды от корабля, выполняющего свой рейс в Охотском море. Верить же данным, переданным с какого-нибудь американского судна, синоптики наши боялись: во времена “холодной войны” дезинформация применялась даже в метеорологии. На Курилах же вообще было что-то вроде трех или четырех станций: одна рядом с Камчаткой, другая в середине Курильской гряды, третья и четвертая — на двух аэродромах, расположенных на южных островах в десятке минут лета друг от друга. Сама же кухня погоды — экваториальная часть Тихого океана — была для синоптиков практически тайной за семью печатями: наша радиостанция туда не доставала, да и еще информационная война... Это потом уже появилась аппаратура передачи метеоинформации, и мы стали получать карту погоды по радио из Хабаровска — карта выходила из печатающего устройства на тонкой, мнущейся бумаге, обрабатывалась она в принтере какой-то дрянью, содержащей нашатырь, потому на метео вонь стояла — хоть святых выноси, синоптики стали ходить бледными и часто болели простудными заболеваниями... Но это было уже потом. А вначале был бланк карты с заполненными тушью данными станций, своего рода контурная карта с кружками метеостанций, вокруг которых чернели значки, обозначающие все параметры погоды вплоть до ветра по высотам и, как я уже сказал — черную от данных на материке и белую по Сахалину, Охотскому морю и Курилам. Интересно было наблюдать на ней движение ядра тайфуна, это особенно хорошо просматривалось по Японии, где насыщенность метеостанций высока. Так как в тайфуне передача данных с метеостанции практически прекращается и отсутствует некоторое время, пока станцию не починят, то на карте, заполненной данными погоды действующих метеостанций и кажущейся от этого черной, появляется вдруг белая дорожка движения центра

тайфуна, где данных погоды нет. Зловещая дорожка: коли она направляется к тебе — готовься к очередному концу света.

Потому полеты на Курилах было проводить сложно, и синоптикам час-тенько небо казалось с овчинку: синоптик несет уголовную ответственность за жизнь летчика, так уж было поставлено дело в нашем дорогом отечестве, так оно стимулировало точность прогноза. Вообще-то, я ни разу не встречал случая, чтобы синоптика посадили. Выгонять из армии — выгоняли, или перево-дили куда-нибудь в Одесский округ, где работа проще, но чтобы посадить...

Так вот и застрял я в очередной раз на Буревестнике накануне 7 нояб-ря — самого святого для Советского Союза праздника.

Сказать по совести, я праздник этот не любил и в первую очередь из-за погоды: это не Первое мая, когда природа пробуждается и после надоев-ших снегов появляются первые травинки, начинает расцветать природа. Я всегда старался уйти в этот день на боевое дежурство — по крайней мере, не нужно стоять под дождем или пронизывающим холодным ветром полдня на бетоне, слушать нудные речи о том, против чего душа твоя настроена, по-том топтать парадным шагом по бетону, стирающим кожаную подошву сапог как наждаком... Нет, лучше на боевом дежурстве: в дежурном домике тепло, а коли поднимут — подлетнешь малость, проветришься, да еще запишешь себе налет в летную книжку...

Хорошо в командировке: весь гарнизон носится в парадной форме под пронизывающим ветром, шлепает по грязи на аэродром, боится опоздать на построение, а ты, плотно позавтракав в летной столовой, сидишь себе в гостинице, листаешь журнальчик от нечего делать, и никуда тебе торопиться не надо: командировочные в построении участия не принимают. Хочешь посмотре-ть — иди, не хочешь — сиди.

И все-таки я решил сходить на аэродром, посмотреть парад чужого гар-низона, благо летная куртка — это не шинель, меховую куртку не продувает.

По аэродромной трансляции пропикало десять часов. Гарнизон зас-тыл в четком строю частей и подразделений. Начальник штаба подошел к микрофону: "Равняйся! Смирно! Слушай приказ!.."

И вдруг земля дрогнула, закачалась под ногами. Толчок! Еще толчок! Микрофон, падая, ударился о бетон, и гром удара разнесся по трансляции. Слов-но в поддержку ему, по гарнизону вдруг завывли сирены цунами-опасности. Строй зашатался и стал рассыпаться, люди заматались по рулежной дорожке.

Новый толчок! Еще толчок! Строя уже не было.

Была толпа мечущихся мужиков, наряженных в парадную форму, пере-пуганных не столько неожиданным, как всегда, но привычным уже землетря-сением, не опасным абсолютно на бетоне аэродрома, вдалеке от строений, сколько ревом сирен цунами-опасности: превышение аэродрома, а, следова-

тельно, и гарнизона с его строениями, где находятся их жены и дети, составляет всего двенадцать метров над уровнем моря. Волны же цунами могут достигать 50–70 метров, так что рев сирен заставил всех сломя голову кинуться к своим домам — скорее забрать своих, и в горы!

Несмотря на то, что мне некого было спасать, но я поддался общей панике и тоже побежал. Куда бежать — я знал: в гарнизоне каждый под расписку был ознакомлен с планом эвакуации при цунами-опасности, где каждому подразделению были расписаны действия в этой ситуации. Главное — это вывести всех людей на Столовую сопку, расположенную буквально на границе аэродрома. Это была горушка с плоским, словно срезанным верхом, похожая на стол. Высота её была 200 метров над уровнем моря. На этой горушке и положено было ждать, пока волна не пройдет низом. О том, что цунами не игрушка, все знали: еще не забыта была страшная трагедия, когда смыло с острова все живое на северных Курилах.

Мужики в парадной форме, что есть духу, неслись к своим домам, навстречу им бежали их жены с детьми и аварийными чемоданчиками, которые в каждой семье всегда стояли у порога: в них было сто раз пересмотрено и уложено все самое необходимое и ценное, что надо было спасать, тот самый минимум-минимум, вплоть до продуктов на первый день, чтобы было чем покормить детей. Женщины кричали, звали своих мужей, дети плакали, и все это бежало к Столовой сопке. К сопке неслись даже машины: штаб уже успел погрузить свою секретную часть и какие-то там самые главные документы, пропажа которых может закончиться плохо для штабных. У горушки машины останавливались, солдатики спрыгивали, выгружали железные ящики

и карабкались с ними наверх. Я, наконец, добрался до верху. Горушка наверху оказалась круглой площадкой размером с парочку стадионов, и вся эта площадка уже была заполнена людьми: от семейных по два-три человека до целых подразделений, стоявших группами по 30–100 человек, возбужденно обсуждающих план своих дальнейших действий, время от времени подходящих к краю площадки и пристально всматривающихся в океан в ожидании волны, с тоской осматривающих лежащий внизу гарнизон, свои теплые дома, свое имущество, нажитое нелегким трудом. Температура была градусов десять выше нуля, сырой и плотный, пронизы-



Гора Столовая, превышение над уровнем моря 200 м. Место эвакуации гарнизона Буревестник при цунами-опасности. О. Итуруп, 1959 год.

вающий до костей ветер выдувал остатки тепла из одежды. Деревьев на площадке не было, костер было разводить не из чего. Дети замерзали, плакали, женщины сгрудились возле замполита, но замполит ничем им помочь не мог. Некоторые смельчаки стали спускаться с горушки в поисках хвороста, чтобы развести костер и хоть как-то обогреть женщин и детей. Костры сгорали быстро: сильный ветер раздувал огонь, разносил далеко искры, от которых могли вспыхнуть соседние сопки. Хорошо еще, что вокруг все было сырое, иначе не миновать бы новой беды — пожара, который страшнее цунами. Время двигалось к вечеру, подходили сумерки, а цунами все не было. Люди измучались не столько своими мучениями ожидания катастрофы, сколько муками своих детей и чувством собственного бессилия: нет ничего хуже для мужчины, чем безвыходность, неспособность защитить слабого. Наступила ночь. Ветер немного поутих, костры горели, люди дремали сидя у костров, дети спали, время от времени вскрикивая во сне: им еще виделся кошмар утренней эвакуации. Хотелось есть. Волны все еще не было.

Забрезжило хмурое утро. Ветер стих окончательно и нахлынул промозглый курильский туман, настолько плотный, что вытянутой руки не было видно. Все отсырело еще больше, туман конденсировался на коже лица и стекал каплями, люди замерзали все больше. Еды не было. Дрова закончились, и костры угасли: никто не рисковал спускаться в неизвестность туманной мглы, ибо предупредить их о надвигающейся волне уже никто не мог — туман укутал все вокруг. Обстановка накалялась все более, люди промерзли до костей, устали видеть муки детей и жен, устали ждать.

Наконец, к полудню туман рассеялся, и показался покинутый гарнизон, сиротливо лежащий внизу. Там было все, что нужно для спасения: тепло, пища, постель. Ждать больше было невозможно, и несколько отчаянных смельчаков, которым терять было нечего, решились спуститься с горы вниз. Нужно было выяснить состояние датчиков сигнала цунами-опасности, выяснить, что случилось, почему сработала сигнализация, коли волны не было. Дело в том, что датчики цунами-опасности основаны на следующем: цунами — это волна, вызванная землетрясением на дне океана; толчок дна создает ответную волну, которую, находясь на корабле в океане, можно и не заметить, настолько она пологая, однако при приближении к мелководью она нарастает, а при подходе к берегу становится огромной, обрушивая массу воды на берег и смывая все с него. Масса воды, идущая на создание волны, настолько велика, что за несколько часов до подхода волны к берегу уровень воды в океане падает ниже обычного отлива. На этом явлении и основана работа датчика цунами-опасности: как только уровень воды в океане падает ниже обычного — поплавков опускается и замыкает электрический контакт датчика, сигнал идет на сирену и люди бегут спасаться от гибели. Время, отведенное людям от момента сигнала до под-

хода волны, зависит от силы землетрясения и удаления его от берега, и оно колеблется в пределах нескольких часов. В нашем же случае прошло больше суток, а волны все не было. Спускать людей вниз было опасно: прежде всего, надо было убедиться в исправности системы сигнализации, выяснить причину срабатывания, и только при полной уверенности в ложной тревоге игнорировать её. Для обследования причины тревоги в первую очередь нужно было проверить состояние датчиков. Датчики находились в начале полосы в бетонных колодцах, выходящих в океан, до них нужно было пройти около трех километров, на что требовалось около 40 минут, на обследование — минут двадцать, на возвращение — еще сорок минут, таким образом, операция должна была занять около двух часов.

Два часа риска.

В группу собралось пять человек добровольцев, в основном — холостяков, ибо семейных жены категорически не пустили. Присоединился к ним и я: дела семейные мои были не на высшем уровне, терять мне было нечего, да и к рискнуть лишний раз было интересно, испытать судьбу, пощекотать нервишки: страсть к приключениям еще не выветрилась из буйной моей головушки.

Как я уже говорил, мы рассчитывали обернуться за два часа, однако, когда дело дошло до командования, вмешался начальник штаба. Он выделил из добровольцев-солдат водителя. Дальше уже дело пошло быстро: под сопкой стоял тягач, на котором при эвакуации были доставлены штабные сейфы с документами, нам осталось только спуститься к нему и на всех парах рвануть по полосе к берегу. Проскочили бетон, попрыгали немного по грунту, и вот уже колодцы датчиков. Мы торопились: теоретически, похоже, время цунами прошло, а вот как на практике... Потому постоянно кто-либо следил за океаном, хотя в этом и не было необходимости: уровень воды был обычным, поплавки болтались в пределах допустимых отметок, опасности не было. И только в третьем колодце поплавков лежал на дне. Громадная ржавая бочка не выдержала: землетрясение было последней каплей, переполнившей чашу её терпения, после чего она послала всех подальше, наглоталась воды и легла на дно подальше от своих бесшабашных хозяев.

Все стало ясно.

Никакой опасности, оказывается, не было.

Благодаря разгильдяйству батальона аэродромного обслуживания, гарнизон в полном составе отпраздновал годовщину Октября на лоне природы вместе с самим батальоном.

Потом, когда стали разбираться отцы-командиры между собой, выяснилось, что сработал старый армейский принцип: каждый делает то, что ему расписано и не лезет туда, куда ему не положено.

Было расписано все: и полоса, и заправка, и освещение, и здания, и подъездные пути — все было за кем-либо закреплено — это все шло по стандарту

любого аэродрома. Единственно, что было не указано в перечне — это система оповещения о цунами-опасности. Её как однажды сварганила какая-то бригада из какого-то НИИ, так о ней и забыли, пока она не напомнила о себе.

Вот ведь какие рукотворные природные явления помогали иногда людям держать порох сухим.

Боевое дежурство летчика-истребителя ПВО — это особый раздел в его жизни. В отличие от других родов войск, авиация противовоздушной обороны имеет сравнительно мирные задачи — охрана воздушного пространства от самолетов-нарушителей, как внешних, так и внутренних, другими словами — ПВО стоит на страже мирного труда населения, обеспечивает суверенитет и целостность границ, порядок в воздухе. Возможно, кто нынче и засомневается в целесообразности таких больших затрат на содержание ПВО: мол, уже нет таких секретов, а если и есть что — так давно все уже заснято и разведано спутниками-разведчиками настолько, что и шпионов засылать не надо...

Во времена моей службы обстановка была иная: холодная война была в разгаре, международная обстановка была напряжена, провокации на границах и шпионаж были далеко не редкостью. Шла напряженная гонка вооружений, конструкторы и производственники соревновались в производстве военной техники, соревнование это выливалось в провокационные полеты, от результатов которых зависело поведение дипломатов и правителей на переговорах, престиж страны в мире базировался на силе мускулов. Так уж сложилось в той жизни, что возможности техники показывались не столько на парадах, сколько на границах, и каждая новая победа служила толчком для новых разработок конструкторов самолетов и оружия. Следствием этого явилось то, что на границе проходили службу самые подготовленные, самые опытные, критерием их умения являлась практическая работа.

Вполне понятно, что каждый летчик на границе был на особом учете: его учили, натаскивали, кормили, одевали, ему уделялось постоянно особое внимание всеми, начиная от замполита и кончая особым отделом, ненавязчиво, но внимательно следящим за каждым шагом, за каждым словом пилота: до границы — рукой подать, перелететь за границу для пилота — раз плюнуть (а перелеты, хоть и не часто, но случались, и каждый перелет приносил стране весьма ощутимые не только экономические, но и политические потери, и летели папахи великие оттого, что вовремя недосмотрели, не залезли в душу пилота).

Боевое дежурство — это не что иное, как нудное сидение в дежурном домике на аэродроме, в десяти–ста метрах от дежурной самолетной стоянки, где стоят полностью заправленные, с подвесками и подключенным питанием для запуска в ожидании команды на вылет самолеты, назначенные на сегодня к вылету, так называемое “дежурное звено”. Вообще-то в звене четыре само-

лета, а дежурит, как правило, пара, а при погоде, не обеспечивающей групповой полет — и по одному. Пара может находиться в разной степени боевой готовности. Так, “готовность один” — это когда летчики сидят в кабинах на приеме в парашютах, с пристегнутой привязной системой, электропитание на запуск подано, осталось только запустить двигатели, вырुлить на полосу и взлететь. Двигатель после нажатия кнопки запуска выходит на режим через сорок пять секунд, на все остальное — т.е. закрытие фонаря и герметизацию кабины, выруливание и взлет — дается минута пятнадцать секунд, а всего нормативом на взлет из готовности номер один отводится две минуты.

Конечно, в кабине долго не высидишь: сорок минут отсидел — тебя меняют, переводят во вторую готовность, предварительно дав команду на первую готовность второй паре, которая занимает место в кабинах своих самолетов. Вторая готовность — это когда все то же, что и в первой (касательно самолетов), только экипажи не в кабине, а в дежурном домике, забивают домино или читают журнальчик, лежа на койке. Вторая пара (если дежурство звеном) автоматически переходит из предыдущей степени готовности в более высокую с переводом в повышенную степень готовности первой пары. Если необходимо — вызывается из дому на аэродром пара из третьей готовности.

Вместе с экипажами дежурит и ответственный за выпуск — такой же летчик, как правило, это уже ведущий пары, или как он числится в штате — старший летчик, который по получении сигнала несется на СКП (стартовый командный пункт), включает радиостанцию и все оборудование аэродрома и выполняет функции руководителя полетов.

Команда на приведение в готовность поступает с вышестоящего командного пункта на командный пункт части, однако может быть объявлена и непосредственно с КП полка при обнаружении неопознанной цели: за воздушным пространством локаторами следит боевой расчет, кроме своих локаторов, он еще имеет систему оповещения, по которой общая воздушная обстановка постоянно передается в кодированном виде в сети оповещения, охватывающей всю страну. Данные о воздушной обстановке постоянно ведутся на планшетах командных пунктов: на каждом локаторе есть оператор, считывающий координаты и характеристики воздушных целей, другой оператор считывает данные в сеть оповещения, планшетисты ведут цели на планшетах, расчет наблюдает общую воздушную обстановку и принимает решения, когда цель подходит к рубежу готовности или подъема на перехват.

На случай внезапного появления на экране неопознанной цели боевой расчет может дать взлет немедленно, прямо из второй готовности — для этого есть на КП полка кнопка “Воздух!”, нажатие которой включает в дежурном домике колокола громкого боя, и по этой команде все живое немедленно несется к своим самолетам, которые немедленно поднимаются в воздух, наплевав на все нормативы.

Система разработана так, что, стоит появиться какому-либо нарушителю где-либо за тысячи километров, как его уже видно на планшетах.

Все это делают боевые расчеты командных пунктов, заступающие на сутки и несущие круглосуточное боевое дежурство. Данные о действиях своей авиации также немедленно поступают в сеть оповещения и также ведутся на планшетах командных пунктов. Таким образом, контроль за воздушным пространством — это хорошо разработанная и четко функционирующая надежная система, включающая в себя много высокоорганизованных компонент, исполнительным и конечным звеном которых является летчик.

Но вернемся на аэродром.

Дежурный домик состоит из трех комнат: комнаты летчиков, комнаты техников и столовой, куда вывозится горячее питание в термосах официантами из столовых: они и накрывают, и вымоют посуду, и уберут, и дадут шутилого шлепка наиболее ретивому, прельстившемуся их дамскими прелестями. Официантки бдят, потому как, ежели официантка пустится во все тяжкие — тут же уволят её и уедет она, сердешная, на материк к маме без надежды подкормить деньжонок, а то и выйти удачно замуж за какого-нибудь дурака, не успевшего до сих пор жениться и страдающего по женской ласке на краю света.

Команда на готовность приходит по прямому телефону с командного пункта, в случае же команды “Воздух!” — по прямой линии, непосредственно на колокола громкого боя, которые и мертвого поднимут на ноги.

Подниматься из дежурного звена приходилось нередко, и не всегда эти полеты были простыми.

Одно дело, когда запустят для проверки на вшивость контрольную цель. Ну, летит себе по своему заданию какой-нибудь Ту-16, шлепает без ответа опознавания или с прошедшим кодом. ПВО поднимается на ноги, доклады летят во все вышестоящие КП, те объявляют его контрольной целью и начинается катавасия: задача бомбера выполнить свое задание, задача ПВО — предотвратить нарушение. Бомбер делает свое, истребители делают свое дело — все анализируется, стыкуется и заключением является оценка действий сторон: вот нарушитель, вот его маршрут, вот действия перехватчиков, вот фото пленка, подтверждающая его условное уничтожение, ну а то, что он полетел дальше — так действия ведь условные. Коли огонь велся бы не из фотокинопулемета, нарушитель давно уже покоился бы на дне морском.

За одним таким мне пришлось погоняться так, что едва без горячего не упал.

То ли связь была плохая, то ли что случилось в системе оповещения, но взлетать мне пришлось по команде “Воздух!”, по тому проклятому звонку, от которого сердце в пятки обрывается. Погода стояла мерзкая, видимость была на пределе, облака едва ли не цеплялись за антенны СКП — вероятность подъема была практически никчемная. Я только плотно по-

обедал, от нечего делать улегся на свою уютную койку и уже успел задремать, как над головой загрохотал звонок, и над дверью замигала громадная пожарная надпись “ВОЗДУХ!”.

Не помню, как я очутился в кабине: я еще пристегивался, а двигатель уже почти вышел на режим. Помню, как испугался, что поломаю шасси при повороте с рулежки на полосу: развернулся на скорости настолько круто, что меня прижало к борту, и я как будто ногами ощутил ту предельную нагрузку на узлы крепления стоек, которые вот-вот сложаются. Без остановки на полосе, с ходу, используя инерцию самолета, вывел двигатель на форсаж и мгновенно воткнулся в облака. Доложил на КП о взлете и тут же посыпались команды одна за одной: курс, скорость, высота, курс, скорость, высота, курс, скорость... Я едва успевал запоминать, куда лечу, потом все команды слились в кучумалу, я потерял четкое представление своего места и только выполнял команды, полагаясь на КП, который меня потом выведет домой. Штурман наведения на КП видно нервничал: обычно спокойный голос был напряжен, команды выдавались настолько часто, что я едва успевал давать квитанции. Видно, дело не клеилось. Наконец на 11 километрах облачность закончилась, и я увидел далеко впереди след инверсии большого самолета, возле которого вились следы маневрирующих истребителей. Хорошо если это Ил-28, этого догнать можно, если же это Ту-16...

Я, не выключая форсажа, продолжал гнаться за бомбером. Бомбер приближался медленно, очень медленно, хотя скорость была предельной. Вдруг бомбер стал разворачиваться вправо. Я подрезал ему курс и за счет этого стал сближаться. Бомбер действительно оказался Ту-16, догнать который, коли он не захочет, практически невозможно. С КП уже второй раз поступила команда идти на точку, но я еще раз повторил, что вот-вот его догнать, и продолжал преследование. Он был уже рядом, до предельной дистанции открытия огня оставалось каких-нибудь сто метров... Связь с КП уже была потеряна: я ушел за границы устойчивой радиосвязи. И вдруг в наушниках громко, очень громко пророкотал басовитый насмешливый голос: “Ну что, маленький, догнал? Гони, браток, гони...” — и бомбер, который уже болтался в моем прицеле, которого я уже почти снял, резко пошел на снижение и нырнул в облака. От обиды я до крови прикусил губу, но это не помогло: цель мной не была уничтожена, задание не было выполнено. Наверное, впервые в жизни обругал я своего верного Мига нехорошими словами за неповоротливость, за неумение ходить на свехзвуке...

Надо было идти домой. Горючего я высвистел на форсаже много.

Самое главное — что я не представлял себе где я нахожусь. Первые свои курсы и время я помнил, дальнейшее все перемешалось: я только знал что меня гнали все время на юг, в сторону Японии, до которой от моего аэродрома было

около пятисот километров. Автоматический радиокompас (АРК), настроенный на приводную станцию аэродрома вылета, ничего внятного мне сказать не мог: стрелка его крутилась во все стороны и даже приблизительно не показывала направления на аэродром. В разрывах облаков под собой я увидел береговую черту и по спине прошел холодок: береговая черта напоминала мне побережье японского острова Хоккайдо в северной его части. Недалеко, на расстоянии порядка десяти–двадцати километров впереди по курсу я увидел инверсионный след пары истребителей. Значит, я залез в Японию, и Сейбры идет на перехват. Размышлять было некогда. Я развернулся на сто восемьдесят градусов и посмотрел на компас. Компас почему-то показывал не северное, а восточное направление. Я взял себя в руки, заставил себя пройти без кренов минуту и нажал кнопку согласования компаса. Компас уверенно показывал на восток. Тогда все стало на свои места: подо мной был не Хоккайдо, а берег материка, район где-то между Хабаровском и Владивостоком, и я сейчас нахожусь над Татарским проливом. Значит, меня гнали не строго на юг, а на юго-запад, и следы японских Сейбров — это следы наших истребителей, которые гнались не за мной, а за контрольной целью. Я развернулся влево, взял примерный курс на свой аэродром. Теперь оставалось ждать входа в зону уверенного действия радиосредств и молить бога, чтобы хватило горючего на заход и посадку.

Дальше все было как в сказке: АРК точно вывел меня на аэродром, на котором за время моей неудачной погони погода изменилась настолько, что я смог зайти сходу, не затрачивая времени на дополнительные маневры, сходу же и сел, и горючего хватило даже на заруливание, хотя техник и ворчал что я сел с сухими баками.

В бешенстве выскочил я из кабины и побежал звонить на КП: такого позора мне испытывать давно не приходилось. Вместо извинений штурмана за поздний подъем с КП на меня обрушился мат командира полка за самовольство: я увлекся бесполезной погоней, дважды не выполнил команды на возврат, ушел из зоны действия радио и радиолокационных средств, в результате чего потерял связь и меня потеряли с экрана, и только чудо спасло меня: фронтальная облачность миновала аэродром, благодаря чему я смог произвести сходу посадку, иначе искали бы меня где-нибудь в горах.

Хороший урок я тогда получил: команда есть команда — на земле виднее.

Позднее выяснилось, что контрольная цель была запущена решением Министра в страшной тайне, экипажу Ту-16 было дано задание любыми путями проскочить систему ПВО Дальнего Востока, что он с честью и выполнил. Много тогда шуму наделал он, многих тогда поснимали начальников. В те времена такое случалось нередко: кроме самолетов да зенитных пушек, не было ничего больше у ПВО. Зенитно-ракетные комплексы были поставлены на вооружение Сахалинской дивизии ПВО позже.

Недоработанным в организации ПВО Дальнего Востока был в то время алгоритм принятия решения на открытие огня на поражение реального нарушителя, благодаря чему провокации на границе носили все более грубый характер. Инертность сил ПВО порождала безнаказанность, и провокации повторялись все чаще, однако нарушитель уходил с миром восвояси готовиться к следующему нарушению. Дело дошло до того, что один и тот же стратегический разведчик RB-47, базирующийся в Японии, совершал полеты по одному и тому же постоянному маршруту вдоль Охотского побережья в точно назначенные даты и время смены сетки ПВО. Сетка ПВО — это совершенно секретная кодированная система передачи данных, в которой коды координат и даты их смены меняются в разные, неповторяющиеся периоды, назначаемые не человеком, а машиной. Непонятно до сих пор как, но эти совсекретные данные, которых не знали еще и в частях, уже были у американцев. Разведка их работала четко. Наша разведка работала тоже неплохо, к примеру, время вылета разведчика и экипаж мы знали еще до того, как самолет взлетал, однако на этом все и останавливалось: мы были готовы к действиям, способны были уничтожить нарушителя госграницы, но вот получить разрешение на открытие огня на поражение этого нарушителя не могли никак получить: разница Сахалина с Москвой — восемь часов, начальство спит, а кто пониже, т.е. кто не спит — не имеет права принять такого решения. В результате идет себе разведчик вдоль госграницы, время от времени делает укольчики вглубь нашей территории, неглубокие, а так чтобы спровоцировать подъем истребителей, чтобы зафиксировать всю систему, а не только сетку ПВО: где, может, появился какой новый локатор, где какая может новая радиостанция или вдруг аэродром, а то и еще что новенького, какая точка работает, а какую, может, сняли с дежурства... ПВО стоят на ушах, локаторы крутятся, операторы считывают, радисты передают — все это аккуратненько фиксируется на пленку, соотносится с текущими своими координатами и к моменту посадки — все уже готово, полную картину успешного полета со всеми его результатами можно передавать в Пентагон. После такого полета обойти систему ПВО и проникнуть в глубь территории уже не с разведывательными целями не составляет особого труда: вся картина налицо.

Всех нас это бесило, все видели свое бессилие, но поделать ничего не могли: Москва есть Москва. И только позже, когда заварилась каша на о. Даманский, когда надо было принимать решение на месте и немедленно, Москва отдала часть своих полномочий, создав Ставку на месте. А в то время даже командующий ДВО не имел права принять решение. Велика Россия и неповоротлива весьма...

Был выходной день.

Обычный осенний день отдаленного гарнизона, когда семьями пьют спирт в гостях друг у друга, ходят на рыбалку, или рубят дрова от нечего делать.

Я торчал в дежурном звене, валялся и читал книгу.

Зазвонил прямой телефон КП. Ответственный взял трубку, поговорил, хмыкнул:

— Леша, там РБ собирается. Сказали подготовиться, наверное, подымать будут. Я пошел на СКП включаться, ты жди, сказали, позвонят еще.

— Ладно, пойдешь — скажи технарям, я готов.

Погода была сложная, работа — одиночно, матчасть проверена и прогазована, проблем никаких, — я продолжал читать. Прошло больше часа. Снова звонок. Готовность один.

Выскакиваю в коридор, ору “Готовность один!” и бегу к самолету. Техник уже там, пускач работает, питание подано. Прыгаю в кабину, включаю радиостанцию, и тут же команда на запуск. Взлетел, пробил облачность, выполняя команды КП. Небо голубое, солнце спит, облака далеко внизу лежат ровным слоем, только не до красоты: где-то рядом нарушитель. Наконец, впереди справа увидел яркую точку самолета. Все внимание на него — не потеть, и газ до упора за защелку. Форсаж включился, толкнул в спину, сближение увеличилось, точка стала превращаться в самолет. Высота 11, скорость 1200. Не проскочить бы: отключаю форсаж. Нарушитель все ближе, идет спокойно, без кренов, уверенно. Уже можно различить тип: да тот самый RB-47.

Красивый самолет. Крылья скошены, сдвоенные движки на пилонах.

Запрашиваю КП разрешение на перезарядку пушек. Получаю добро.

Готово: все три красных лампы готовности оружия горят. Теперь только нажать гашетки — и снап огня вырвется из пушек, понесется к врагу, разрежет его... Наглец получит, наконец, свое, усвоит, что не все ему дозволено. А меня на земле встретят как героя. Да и орден Боевого Красного Знамени в мирное время получить... В отпуск поеду, отца порадую. У меня ведь ни одного ордена до сих пор нет. Проходила информация, что на них собирались ставить еще и хвостовые ракеты с дальностью пуска — 2200. А я огонь могу открывать только с 800. Плохо. Значит не входит в его зону пуска. А зона пуска — под две четверти слева и справа. Значит по 45 градусов от оси для меня зона смерти. Ладно, стану слева метрах в 400, уравниваю скорости и как только команда на огонь — крен на него под 90 градусов, ручку на себя и давя на все пушки пока завалю его или сам врежусь... Все это рассказывать долго, а в голове промелькнуло за какую-то долю секунды в то время, как я становился слева, уравнивал скорости и орал на КП что цель наблюдаю, к работе готов и требовал пароль на открытие огня. КП сообщил, что меня понял, но пароля не давал. Я продолжал орать, требовать, возмущаться, но пароля КП мне не давал. Самолеты наши шли на параллельных курсах, словно строем. Напряжение постепенно стихало: я понял уже, что пароля не будет и на сей раз он опять уйдет безнаказанным, я приду на точку, сяду, поругаюсь с КП, потом сменюсь с боевого дежурства и поеду домой. Никакого

ордена и отпуска не будет, а просто я завтра пойду на рыбалку. Тем не менее, я был готов выполнить свой план немедленно и продолжал докладывать на КП свою готовность, но пароля не поступало. Видно, опять на КП что-то с Хабаровском заклинило, не дает армия разрешения. Черт побери, так все хорошо складывалось, и опять одно и то же. Прошло уже минут семь, как мы летели, словно привязанные друг к другу. Я понял, что дела не будет, и стал сокращать понемногу интервал: хотелось увидеть лицо пилота. Вон в кабине блестит его белая каска. Похоже, что лицо вроде как черное? Интервал сократился уже настолько, что я стал различать заклепки на самолете. Пилот повернул голову ко мне. Пилотировал негр. Непривычно темное лицо оттенялось белой каской, над кислородной маской выделялись ярко глаза. Мы шли уже буквально крыло в крыло. Я перехватил левой рукой ручку, правой показал жестом “отваливай в море”. Не знаю, улыбался ли он — под маской не видно, но он провел своей ладонью поперек своего горла: “нужно позарез”. Я повернул кисть руки оттопыренным большим пальцем вниз и покивал им вниз: “уходи, а то завалю”, пилот наверное засмеялся и в ответ постучал левой рукой по согнутой в локте правой — давно известный, наверное, во всем мире ответ мужчины: “А этого не хочешь?...” КП, наконец, проснулся: команда на отвал от цели, следовать на свою точку. Я покачал крыльями ему, он мне, и я пошел домой. Разведчик продолжал выполнять свое задание. Ярко светило солнце, мир был прекрасен, но на душе было мутно: за каким чертом я торчу на боевом дежурстве, живу, как скотина на краю света, мучаю семью? Чтобы получить лишний раз по морде? Наверное, не один я так думал. Но об этом можно было только думать. Упаси бог сказать это вслух кому бы то ни было: вмиг вся твоя жизнь коренным образом изменится, и лишен ты будешь гордого звания пилота, и пойдешь куда-нибудь на урановые рудники крепить обороноспособность Отчизны, и семье твоей запрещено будет упоминать имя твое... Оставалось только думать, носить в себе, копить эту неимоверную тяжесть все больше и больше и знать, что не свалится она с души никогда. Родину — не выбирают. Так вот и игрались мы в защитников рубежей социалистического отечества: с чувством полностью выполненного долга перехватывали контрольные цели, сами ходили за контрольных целей чтобы нас перехватили другие с не менее высоким чувством, донашивали старую форму одежды, осваивали новую технику и устраняли ранее замеченные недостатки, достойно преодолевая трудности и лишения.

Однако не все так мрачно было на боевом дежурстве.

Пилоты — молодой народ, а молодости свойственен юмор, розыгрыш, без этого в напряженной летной работе нельзя никак.

Веселили мы сами себя как умели, и, в общем, — получалось.

Иногда даже и неплохо.

Так уж получается в авиации — кто-то что-то придумает, попробует, получится здорово, и это здорово превратится в анекдот, пойдет гулять по гарнизонам, и станет повторяться по намеченному сценарию, и обрастать новыми деталями, и вернется, наконец, к автору в новом виде, да порой в таком, что уже и сам автор клюнет на этот крючок...

Не могу сказать, где этот розыгрыш был придуман, может быть, и у нас, но случилось и мне стать свидетелем комической ситуации на боевом дежурстве.

Пурга мела вторые сутки. Батальон едва успевал расчищать от сугробов полосу, которая словно утонула в почти двухметровых брустверах. Капээм-ки — это такие специальные автомашины, которые чистят полосу, днями и ночами с включенными фарами бессменно сновали по полосе, чтобы хоть как-то поддержать её в состоянии, пригодном для взлета. Рулежные дорожки чистить было бесполезно — тут же мгновенно их снова переметало. К взлету был подготовлен только карман дежурной пары да полоса. Видимость была в пределах километра, тем не менее, задачу боевого дежурства с полка никто не снимал, и мы добросовестно меняли друг друга в дежурном домике.

Сидеть в пурге в дежурном домике — одно удовольствие: за окном светопреставление, в дверь не залезешь, а в домике горит уютно лампа под абажуром, тепло, приемник тихонько играет, койки на каждого со свежим бельем, стол посреди комнаты, — сиди да стучи костяшками по скатерти. Игра шла не на жизнь, а на смерть. Соревновались две пары: два летчика и два техника. Игра почему-то называлась “телефон”. Почему телефон — не знаю. Это обыкновенная игра в домино на четыре конца. Задача каждой пары — создать для себя ситуацию, когда сумма очков на всех четырех концах делится на пять: в этом случае полученные очки идут паре нарастающим счетом. Выигрывает пара, набравшая максимальное количество очков. Играли “на-под-стол”, т.е. проигравшая пара должна залезть под стол и там прокукарекать по-петушиному три раза. Лезть под стол в летном, а тем более — в техническом обмундировании никому не хотелось, потому играли серьезно, внимательно, с азартом.

Зимняя летная форма одежды — это нагольная меховая куртка и такие же меховые брюки. На ногах — меховые унты. Форма удобная, теплая, легкая. Однако особым шиком считалось среди пилотов раздобыть где-нибудь на вещевом складе американский шлемофон или, тем более — летный меховой комбинезон, оставшийся еще от поставок по ленд-лизу во время войны.



*Зимнее обмундирование
пилота и техника
пятидесятых годов.
Аэр. Возвращение, 1959 г.*

Сказать, что комбинезон был удобнее или теплее, нельзя, одна деталь там была неудобной: комбинезон был пошит почему-то единым целым, словно спальный мешок — куртка и брюки вместе. Зато змейки там были красивые, и их было больше, чем на нашей одежде. Ну, а в связи с тем, что комбинезон был сплошным, справлять в нем большую нужду было сложновато: на заднем месте надо было расстегнуть змейку, поднять часть комбинезона, чтобы освободить то место, коим положено справлять большую нужду, при этом здоровый меховой капюшон падает на голову, закрывая общий обзор. Практически пилот, совершающий обряд очищения от переваренной пищи в этом комбинезоне, слеп и беззащитен как ребенок, делать с ним в это время можно что угодно.

Так вот, как раз один из пилотов и был одет в этот комбинезон, чем весьма гордился.

Этим и воспользовался техник: когда насоливший ему хорошей игрой противник, дважды уже сгонявший его под стол, стал возмущаться тем, что его приперло, а лезть по сугробам в сортир неохота, а потом все-таки вышел из домика, тот пошел вслед за ним. Как он и ожидал, пилот расстегнул змейку, накинул клапан на спину, при этом капюшон закрыл ему лицо, и присел недалеко от порога опорожниться. Недолго думая, техник схватил с пожарного щита совковую лопату, аккуратно поддел ею то, что летчик высидел, скинул дерьмо в сугроб и, спрятавшись за углом, стал наблюдать.

Летчик посидел еще немного, застегнулся и по привычке повернулся посмотреть на результат своего творчества.

Результата не было.

Ошарашенный летчик походил вокруг, поискал — результат исчез.

Пилот был уверен в том, что он облегчился, он это знал точно, но его знание не подтверждалось: результата не было.

Замести так быстро не могло: он только сел. Пилот засомневался и потоптался для верности на том месте, где только что сидел на корточках. Снег был девственно чист, под снегом не было ничего. Летчик расстегнул снова змейку, залез в карман рукой, стал там шарить. В кармане было пусто. Ничего не понимающий пилот задумчиво вернулся в домик. Компания была уже оповещена техником и с невинным видом нетерпеливо ждала его для продолжения игры. Тот сел играть, но играл уже невнимательно, все к чему-то прислушивался. Потом поднялся и вышел из комнаты. Вернулся он через пару минут еще более задумчивым и невнимательным. Игра уже не клеилась. Тогда один из игроков потянул носом: “Или мне кажется, или на самом деле что-то вонять стало?” — пилот немедленно выскочил из комнаты.

Зашел он минут через десять.

Молча лег на свою койку.

Тогда один из игроков, проходя по комнате вблизи кровати пилота, подтвердил:

“А ведь действительно воняет. Вроде как говнецом, что ли?”

Пилот схватился с кровати и снова выскочил из комнаты.

Когда сомнения погнали его из комнаты уже в пятый раз, он не выдержал: “Братцы, да что же это такое, так и рехнуться можно!..”

И в деталях рассказал все, что с ним произошло.

Секрет, конечно, был ему раскрыт при всеобщем хохоте.

Парень обиделся, но не надолго.

Что поделаешь — молодость.

Случались и трагикомедии.

Как-то в дежурном домике случился пожар, наделавший много шума в гарнизоне.

В комнате техсостава было холодно: кто-то бросил открытой форточку. Забежавший погреться техник не стал тратить времени на поиски дров: он мотнулся к самолету, набрал ведро керосина, захватил ветоши, кинул её в буржуйку, плеснул керосинчику, но в это время кто-то его отвлек и он вернулся в комнату через пять минут, когда керосин успел уже в теплой печурке превратиться во взрывчатку. Не долго думая, техник зажег спичку. Печурка ахнула, подпрыгнула и выплеснула в комнату волну пламени. Техник едва успел выскочить в коридор. Сразу же занялись занавески на окнах, задымилась одеяла на кроватях. В домике поднялась беготня. Кто-то по наивности схватил со стены огнетушитель, перевернул его, стукнул как положено по инструкции об пол — огнетушитель молчал. Второй огнетушитель тоже не сработал. Пожар был побежден с помощью снега, веника и одеял. Тем не менее, комната имела мрачный вид: черные стены, сгоревшие занавески, подгоревшие одеяла. Скрыть это происшествие было невозможно. Пришлось докладывать командиру полка. Был нерабочий день и приезд из дома командира полка, не особенно отличавшегося тихим нравом, обещал немало. Все кинулись наводить порядок: подметался пол, расставлялось все на места, выносилась печка, вешались на места так и не сработавшие огнетушители — все были заняты, все ожидали разноса. Разнос не замедлился явиться в дежурку: у двери фыркнул зло мотор командирского газика, и в дверном проеме показалось красное лицо взбешенного командира. Последовала команда “Смирно!”, ответственный доложил, что за время отсутствия... и все остальное, вплоть до того, что жучка сдохла, после чего последовала команда строиться. Мы прижались к стене с висящими на ней так и не сработавшими огнетушителями в узком и тесном коридорчике в шеренге по одному. Между нами и противоположной стеной был буквально метр, а то может и меньше. Одинокая лампочка освещала убогий личный состав, вжавшийся в стену и готовый провалиться сквозь нее, узкое пространство коридора, по которому в бешенстве метался, словно тигр в клетке, командир, изрыгающий что-то нечленораздельное, и мирно висящие, не оправдавшие своего пред-

назначения огнетушители. Наконец командир обрел дар речи и стал разбираться. Он по очереди выслушивал доклады, переходя от одного вжатого в стенку к другому, задавая вопросы, получая невразумительные ответы и распахивая все больше. Разнос был в самом разгаре, и, когда голос командира сорвался на крик, один из огнетушителей не выдержал: он что-то неразборчиво бормотнул, свистнул, и вдруг выпустил коричневую тонкую пенную струю прямо в грудь командира. Тот от неожиданности даже замолк, стоял под струей, растекающейся по шинели, и смотрел на огнетушитель. Кто-то кинулся к огнетушителю, толкнул командира при этом, сорвал огнетушитель со стены, чтобы отвести струю от командира. Теперь под струю стали попадать все остальные, и это им тоже не нравилось: каждый, желая увернуться от струи, метался, толкал соседа, и сосед попадал вместо него под струю. В коридорчике началась паника, все заматывались и гурьбой устремились на выход. Однако на выходе их поджидал второй огнетушитель, который не менее зло первого выпустил свою, еще более мощную струю, преградив путь к отступлению. Паника в коридорчике дежурки превратилась в свалку: люди толкали друг друга, падали друг под друга пока кто-то не сообразил бросить оба огнетушителя на пол, где они и завершили свое черное дело, загадив пол и стену. Свалка прекратилась, паника улеглась.

Остаток разбора происходил уже на свежем воздухе в присутствии водителя командира и прибывшего командира батальона аэродромного обслуживания, захватившего с собой в качестве громоотвода старшего лейтенанта — начальника противопожарной службы гарнизона, которому досталось больше всех.

А шинель свою командир вынужден был после этого случая сменить на другую. Мы же еще долго ходили после этого в своей, ставшей вдруг полосатой, одежде словно арестанты; долго не разрешал командир нам её заменять, и каждый раз приходилось объяснять каждому встречному причину того, что куртка вдруг стала полосатой.

Вот ведь какая трагедия получилась.

Вообще, конечно, пожар в авиации — это не очень веселое приключение: самолеты летают на керосине, и, когда воспламеняются тонны керосина, — тут не до смеха: горит жарко и потушить непросто.

Однако бывают и смешные пожары.

Шли обычные полеты. Самолеты взлетали, садились, заруливали, заправлялись — в общем, работал обычный, хорошо налаженный стартовый конвейер. Пока самолет заправлялся, летчики собирались в кружок подальше от заправочной перекурить перед следующим вылетом, поболтать десяток минут, пошутить, рассказать пару анекдотов расслабиться. Порывистый осенний ветер, бросающий порой капли дождя не особенно располагал к отдыху на

свежем воздухе, потому ребята стояли, повернувшись спиной к ветру и подняв высокие воротники своих летных демисезонных курток.

— Ну, я пошел — сказал один, бросив окурочек назад через плечо, и пошagal к своему самолету готовиться на вылет. Мы еще постояли минут пять и разошлись каждый к своему самолету: опаздывать нельзя, плановая таблица есть плановая таблица, время ждать не будет. Я сел в кабину, включил радиостанцию и ждал времени своего запуска. Только я собрался запрашивать разрешение на запуск, как услышал возбужденный доклад: “Я триста восемьдесят пятый, горю! Самара, я триста восемьдесят пятый, горю!”

Сразу в воздухе стало тихо: пожар в воздухе — это смертельная опасность для летчика, времени у него в этой ситуации практически не остается; в лучшем случае это будет посадка без двигателя, в худшем — взрыв самолета. Это все понимают и поэтому все свои дела оставляют на потом: главное — обеспечить непрерывный контакт пилоту с руководителем полетов, у которого не только богатый личный опыт, но и шпаргалки команд руководителя полетов экипажу по действиям в особых случаях, разработанным институтами в тиши кабинетов и апробированные на практике — здесь ни одного лишнего слова, ни одной неверной или непоследовательной команды.

— Триста восемьдесят пятый, высота?

— Триста восемьдесят пятый, за облаками 4100. Обеспечьте посадку!

— Триста восемьдесят пятый, горизонт. Температура двигателя?

— Триста восемьдесят пятый, нормальная температура! Я горю!

— Триста восемьдесят пятый, в перископе шлейф есть?

— Да нет шлейфа! Нет! Я горю! Обеспечьте посадку!

— Триста восемьдесят пятый, нижний край две двести, удаление 30, разворачивайтесь на сто восемьдесят, снижение 30, будете садиться с курсом обратным посадочному. Контроль скорости и температуры. Лампа пожара горит?

— Разворачиваюсь. Лампа не горит.

— Триста восемьдесят пятый, продолжайте разворот до обратного посадочному. Приступайте к снижению. Проверьте температуру и лампу пожара. Будьте готовы к тушению пожара. В перископе дым наблюдаете?

— Нет дыма в перископе, в кабине дым! Я горю! Я не так горю! Я горю!

Руководитель полетов со своим богатым опытом запутался в бестолковых докладах очумелого пилота: он горит, но он не горит.

По всем признакам пожара на самолете нет, но летчик докладывает о пожаре. Сгорела лампа пожара? Так тогда можно было бы судить по высокой температуре в двигателе. Но температура нормальная. Отказал датчик температуры? Так был бы виден шлейф дыма за самолетом, а его тоже нет. Что же там происходит?

Самолет вынырнул под облака. Все бинокли и трубы были направлены на него. Никаких признаков пожара видно не было.

— Триста восемьдесят пятый, вас наблюдаю на прямой, признаков пожара не вижу. Скорость четыреста, выпускайте шасси, щитки двадцать. Садиться будете с попутным ветром десять порывы пятнадцать метров в секунду, полоса мокрая. Проверьте температуру двигателя.

— Понял! Нормальная температура, шасси, щитки выпустил! Дым, видно плохо!

— Триста восемьдесят пятый, открыть полностью обдув, разгерметизировать фонарь. Скорость двести семьдесят, щитки полностью, снижение пять. Как сейчас видно?

— Видно, видно!

— Выравнивай восемь пять, выравнивай... Газ убери полностью. Поддержи, поддержи... Задержи... Носовое восемь пять... Тормоза. Самолет плюхнулся с перелетом метров в двести против старта. Ничего на нем не горело, тем не менее, самолет даже сруливать с полосы не стал: едва он остановился, как из кабины выскочил пилот на крыло, с крыла — на бетон, упал на спину и стал кататься по бетону. Самолет уже ждали пожарка и доктор на своей санитарной машине. Со старта к самолету бежали люди. Самолет стоял в начале бетонки и мирно свистел своим двигателем. Пожара не было. Пилот катался, ерзал спиной по бетону и все норовил, в лужу чтобы. Затем вскочил, расстегнул свою куртку и сбросил ее на бетон. Куртка тлела, вся спина ее выгорела. Кто-то забрался в кабину самолета и освободил полосу для посадки. Пилота забрал врач.

Спина его была основательно, докрасна подогрета. От сильных ожогов его спасла кожаная летная куртка, которая от жара сама сильно покоробилась, однако жизнь летчика спасла.

Долго разбираться с причиной вынужденной посадки не пришлось: летчик бросил окурок через плечо, горящий окурок ударился о воротник демисезонной куртки и остался тлеть между кожанкой и демисезонной матерчатой на утеплителе курткой. После взлета сильным потоком воздуха от наддува кабины окурок раздуло, занялась куртка, заполнила дымом кабину и стала припекать спину пилоту, который, сразу не поняв, в чем дело, едва не катапультировался в облаках, во всяком случае, запаниковал сильно, и его счастье, что облачный слой быстро закончился, и пилот смог убедиться в том, что горит, во всяком случае, не двигатель, значит, взрыв ему, по крайней мере, не грозит.

Ну, а остальное он понял уже на земле, когда затушил и снял свою куртку.

Что интересно — этот случай настолько на пилота подействовал, что он бросил курить.

Когда видишь красавец-истребитель, блестящий своей полированной, покрытой лаком металлической обшивкой, как-то не верится, что такой самолет может сгореть: мы привыкли в быту к тому, что металл не горит. Авиация

перекраивает наши обыденные представления. Нужно знать конструкцию самолета чтобы за кажущейся красотой стремительных обводов усмотреть просто оболочку, заполненную тоннами горючего, насыщенную густыми парами топлива, для которого достаточно искры чтобы воспламениться и развить такую температуру, от которой не только плавится — сгорает дотла тот самый металл, который мы привыкли считать устойчивым, надежным, несгораемым.

Стояла золотая сахалинская осень. Сентябрь на Сахалине всегда характерен хорошей погодой, необычной для этого хмурого, с тяжелым характером острова, вытянувшегося полосой вдоль материка почти на тысячу километров. То ли море, нагретое скупым сахалинским солнцем отдавало тепло, накопленное за лето, то ли какая-то речушка из экваториального теплого потока Куро-Сиво в это время касается острова, во всяком случае в сентябре Сахалин, словно извиняясь за свой злой нрав перед теми, кто еще выдержал его и не сбежал на материк дарит своим обитателям две-три недели поистине королевской шикарной погоды, когда на небе ни облачка, когда туманы не заставляют пригibasь к земле или не несутся низкой дождливой рванью над головой. Солнце светит так пронзительно ярко, воздух настолько чист, что звенит; кажется, что видна каждая былинка вплоть до самого горизонта.

В такую погоду летать — громадное удовольствие: ты чувствуешь себя настоящим богом, который все видит, все знает, все умеет.

В этот период осени авиаторы используют погоду для таких сложных упражнений, как аэродромный маневр в составе полка, когда поднимается по тревоге весь летный состав независимо от уровня подготовки каждого в отдельности и весь рой самолетов устремляется со своего насиженного гнезда в дальние дали, почти на полную дальность полета — благо погода соответствует даже молодому летчику. Полк выполняет свою очередную учебную задачу и садится на чужом, порой даже незнакомом для большинства, тем более — для молодежи, аэродроме, сам обслуживает матчасть, сам заправляет, готовит к вылету свои самолеты, затем также поднимается и полным составом согласно всем тактическим наукам несется на свой аэродром. Вполне естественно, что при таком большом количестве самолетов, с пилотами разной подготовки, наземные службы должны, как никогда, быть начеку: вероятность возникновения нештатной ситуации возрастает существенно, поэтому при планировании таких полетов предусматриваются все, самые, казалось бы, невозможные варианты.

Вот по одному из таких вариантов мы, то есть начальник отдела боевой подготовки дивизии Герой Советского Союза летчик высшего класса полковник Баршт и ваш покорный слуга, оказались на СКП (стартовый командный пункт) одного из пустующих в то время оставшихся от японцев законсервированных аэродромов, на который должны были приземлиться три авиаэскадрильи МиГов с Курильских островов. Задание было для них сложное: полет в строю эскадрилий, в котором горючее ведомыми расходуется больше, чем в одиноч-

ном полете, при такой большой дальности перелета уже само по себе было непростым, а с учетом того, что перелет осуществлялся на большой высоте и времени на дополнительный круг перед посадкой для адаптации зрения могло не остаться, что было чревато высоким выравниванием со всеми вытекающими последствиями — такое положение уже требовало, чтобы с земли посадкой руководил непосредственно командир полка, знающий особенности каждого своего пилота, знающий, что и когда кому сказать.

Согласно плану, общее руководство маневром осуществлял Баршт, непосредственное руководство на старте — командир Курильского полка, которого мы и должны были принять на этом аэродроме, предварительно проверив его подготовленность.

Мы на газике прогнали по полосе, по рулежкам, проверили работу радиосредств — все было в порядке. Сообщили в дивизию о готовности и стали ждать первую пару — командира и штурмана полка, его ведомого. Вылет почему-то задерживался. Время шло. Мы нервничали: погода хорошая, но Сахалин есть Сахалин, он может выкинуть любое и в любое время. И действительно выкинул: ветерок, что дул справа, стал понемножку усиливаться. Пока что он был еще не сильным, в пределах 5 — 7 метров в секунду (допускается до 15), но крепчал. Баршт уже собирался сообщить свое решение об отмене маневра, когда с КП дивизии пришло сообщение о том, что пара командира полка в воздухе уже больше двадцати минут. Время на возврат еще оставалось, однако пока команда прошла от нас на КП, пара уже вошла в зону слышимости. Баршт сообщил командиру полка об усилении ветра и предложил паре вернуться или уйти на запасной аэродром, однако командир полка сказал, что для его пары условия соответствуют, а решение о переносе задания он примет на месте после посадки: ему не хотелось срывать выполнения задания поднятого по тревоге полка; стоянки же запасного аэродрома были забиты своими самолетами, и принять такую армаду он был не в состоянии. Баршт не стал настаивать на отмене маневра: оба летчика первой пары были первоклассными, и для них посадка при таком ветре не представляла сложности даже с учетом того, что самолеты с почти пустыми топливными баками должны были нестись гораздо дольше.

Ветер все усиливался, и, пока пара подошла к аэродрому, сила его достигла 10, а в порывах — до 12 метров в секунду. Баршт снова сообщил об этом командиру полка, но тот заверил, что все в порядке. И действительно, самолет командира полка произвел посадку нормально. Следом за ним планировал штурман полка. Баршт предупредил того, что ветер порывистый, что самолет долго несется, и дал команду садиться на левую часть полосы в расчете на то, что, пока самолет будет нестись после выравнивания, его снесет на центр. Летчик команду принял, однако выравнивание закончил высоко, метрах на двух: сказывалась недостаточная адаптация зрения после дли-

тельного полета на высоте. Дальнейшее произошло быстро, и в то же время казалось, что тянулось неимоверно долго: самолет повис на двух метрах и никак не хотел снижаться — топливные баки были пусты. Самолет, как проклятый, несясь на двух метрах, ветром его сносило все больше и больше с полосы, летчик этого не видел: все внимание его было отдано на определение высоты, которая для неадаптированного зрения казалась нормальной. Когда же он увидел, что его сносит на край полосы, он не выдержал и отдал ручку, чтобы скорее присадить самолет на бетон. Самолету только этого и надо было: МиГ клюнул носом и посыпался вдруг. Летчик хватил ручку, но было уже поздно: МиГ ударился носовым колесом о бетон, снес переднюю амортистойку и, словно норовистый жеребец, став на дыбы, залез на высоту около семи метров, откуда уже без скорости, опустив крыло ударился о бетон, снес правую стойку шасси, чиркнул носом по бетону, подняв пушками громадный сноп искр и мгновенно, словно спичка, загоревшись. Во время этого удара самолет, мостившийся уже на самый край полосы, развернуло и сбросило на грунт — благодаря только этому он не взорвался, а пылающим факелом, поднимая клубы пыли, как проклятый, понесся по грунту, прополз метров семьсот на брюхе и, наконец, остановился. Мы очумело смотрели. Нас заклинило, мы не могли ничего сказать, да и говорить что-либо было поздно: все уже случилось. Оставалось одно — не потерять летчика. В случае его гибели летное происшествие будет квалифицироваться не как авария, а как катастрофа со всеми вытекающими последствиями: Москва высылает высокую комиссию, которая долго и нудно разбирается сначала с бумагами, потом со всем остальным и всеми остальными, констатируя, в конце концов, то, что давно и так было ясно всем, однако эта констатация стоит всем, в том числе и самой комиссии бессонных ночей и нервотрепки. В результате кого-то снимут, кого-то переведут, кого-то понизят, но жизнь пилота ведь этим не спасешь; человека, мужа, отца, сына — не оживишь... Самолет горел и мог в любой момент взорваться. Баршт кричал в микрофон: “Вылезай, беги!”, но пилот не вылезал. Пыль оседала, стало видно, как к самолету бежал командир полка с зарулившего самолета, а с другой стороны к самолету неслась санитарная машина. Машина успела первой. Летчик был жив, и подоспевший водитель санитарки, ждавшей врача, чтобы везти его в соседний поселок и увидевший, как самолет вдруг горящим факелом понесся по грунту, кинулся на выручку пилоту, который бился в кабине горящего самолета и никак не мог сдвинуть с места заклинивший фонарь. За какие-то пять-десять секунд летчик успел снять ноги с педалей, отстегнуть привязную систему, расстегнуть и снять парашют, разгерметизировать фонарь и теперь рвал изо всех сил на себя ручки открытия замков. Замки открылись, но фонарь не желал сдвигаться: в образовавшуюся щель нельзя было даже руку просунуть. Направляющие фонаря были перекошены, заклинивший фонарь уже лизало

языками жаркого пламени. Сквозь фонарь было видно, как летчик с перекошенным лицом бился в раскаленной кабине, пытаясь сдвинуть еще хоть немного фонарь, но муки его были тщетны. Водитель стал ломиком бить по остеклению, пытаясь пробить его, но безрезультатно: плексиглас уже потерял жесткость, и от ударов на нем оставались только вмятины. Самолет в любой момент мог взорваться: пламя уже подбиралось к боекомплекту. В любой момент мог сработать пиропатрон катапультируемого сидения — это была бы гарантированная гибель пилота. К самолету уже невозможно было подступиться, тем не менее, водитель, уже не молодой гражданский человек, у которого дом, семья и дети, в дымящемся от жара пропитанном маслом комбинезоне, выплясывая на готовом в любой момент взорваться самолете, боролся за жизнь незнакомого ему человека. Наконец очумевшему от жара водителю удалось просунуть ломик в щель между неподвижной и сдвижной частью фонаря и он, действуя ломиком, как рычагом, стал сдвигать фонарь. Однако сил у него уже не хватало. Кто-то еще успел подбежать к горящему самолету и кинулся к водителю. Вдвоем им удалось сдвинуть фонарь настолько, что в образовавшуюся щель уже могла пролезть голова летчика. Тот пулей выскочил из кабины и зигзагами, словно заяц кинулся по аэродрому, подальше от самолета. Добежавший уже до самолета командир полка кричал, что есть сил, чтобы все немедленно уходило от самолета. Солдат, водитель гаизика — а это он вторым успел к самолету — почти волоком оттаскивал выбившегося из сил, угоревшего и потерявшего часть своей пышной шевелюры водителя санитарки: словно два закадычных забулдыги после хорошего чифана, ковыляли они от самолета, и никакие крики, никакой мат не мог ускорить их движения — слишком разные весовые категории были у солдатики и водителя. К ним подбежали добравшиеся к месту аварии люди, и теперь уже все вместе побежали от самолета, волоча водителя.

Не успели они отбежать и двухсот метров от самолета, как взорвался первый снаряд. Люди попадали на землю и судорожно поползли от самолета. Взрывы снарядов раздавались все чаще и чаще, и вдруг слились в сплошной треск, осколки засвистели вокруг, а люди отползали все дальше и дальше от опасной зоны. Когда люди поднялись и побежали от горящего самолета, сработал пиропатрон катапульты. Кресло летчика выбило из направляющих, пылающий фонарь и сноп огня взвились на высоту двадцати метров над самолетом. Наконец взорвались топливные баки: страшный взрыв ударил волной огня о землю, отразился от нее и огненным черным смерчем пылающего керосина рванулся вверх в голубое небо, расплываясь по нему клубящимся грибовидным облаком, сеющим на землю черную, жирную, несмывающуюся сажу...

Все было кончено.

Теперь самолет превратился в обыкновенный пионерский, до небес, жаркий костер, в котором горело уже без всяких взрывов все и даже то, что

не должно и не могло гореть: дюраль, медь, алюминий и даже сталь. Горело весело, горело здорово, огонь жадно поглощал все, над чем столько трудились люди; дикая, необузданная, потерявшая контроль человека стихия, вырвавшись на волю, показывала все, на что она способна: черные клубы вонючего дыма от горящей резины и пластмассы рвало на клочки и ветром несло по аэродрому; тишину, наступившую после взрыва топливных баков, изредка нарушали взрывы того или иного баллона или ресивера, но это уже было ничто по сравнению с главным взрывом.

Подоспевшая, наконец, откуда-то пожарка отъехала на безопасное расстояние и застенчиво стояла на краю летного поля возле аэродромных, врытых в землю заправочных емкостей: делать ей у самолета было уже нечего.

Наконец я оторвался от бинокля и осмотрелся.

На СКП, кроме меня, не было никого. Баршт, видно, убежал к самолету. Настроение было отвратительное. Хорошо, конечно, что пилота удалось спасти, но комиссии не миновать. Да еще и неизвестно, каковы будут последствия для здоровья пилота и гражданского шофера: что-то солдатик его еле тащил...

Это же надо такому случиться: штурман полка, летчик первого класса — и так вот по-детски залетел. Зря все-таки послушался Баршт командира полка. Нужно было сажать на запасной.

Я спустился на землю. Беспокоило состояние пилота и водителя. Санитарная машина как-то медленно ездил по краю летного поля. На одном из поворотов я увидел скрытого машиной быстро идущего человека и понял что это летчик. Видимо, хотят посадить его в санитарку, а он не желает. Я пошел к санитарке.

Скорее всего, там где-то командир полка и мой шеф. Скорее всего, в санитарке и водитель. Нужно посмотреть, что с ним.

Когда я подошел к машине, летчик уже сидел на земле. Лицо его было серое, землистое, какое-то матовое. Такую кожу я видел на лицах умерших. Майор был в шоке. На вопросы отвечал бессвязно или вообще не отвечал. Глаза его блуждали, словно он находился в гипнотическом сне. В таком состоянии он не мог дать никакой информации, да и, собственно, уже и не было в ней необходимости: картина летного происшествия была ясна.

За рулем санитарки сидел солдатик. Гражданский водитель санитарки лежал в санитарке на носилках: руки его были обожжены, волосы обгорели гораздо больше, чем мне виделось в бинокль, бровей словно вообще не было. Лицо было покрыто ожогами, какими-то красными полосами, губы запеклись, веки покраснели и припухли. Это был уже немолодой, лет сорока, кряжистый и мускулистый мужчина с огрубевшими от физической работы, пропитанными машинным маслом и красными от ожогов руками. Нелегко досталось ему спасение пилота, и наверняка не быть бы живым штурману, коли бы не этот парень. У санитарки собрались все, кто оказался на аэродроме. Люди все прибы-

вали: взрывы и столб дыма — сигнал беды, люди спешили на выручку, а некоторые — и просто так поглазеть, благо на аэродроме никакого оцепления давным-давно уже не было, и давно уже он посещался постоянно разве что коровами, которые, невзирая на беды да горести людские, мирно щипали себе жирную травку на летном поле под необычно синим для этих суровых краев мирным небом, и ничто не могло нарушить их спокойный коровий уклад...

Армейская комиссия не замедлила прибыть. Все было, как всегда: трясли всех и каждого, перелистывали досье, изучали документы, вели длительные расспросы и допросы, сопоставляли данные, делали выводы, носились по штабам на газиках и самолетах и все писали, писали... Доклад с заключением комиссии был представлен своевременно, шапки, конечно, полетели, должности освободились, на вакансии были назначены другие — свято место пусто не бывает. Только не это главное. Главное — что была сломана жизнь пилота: нервный шок для него так просто не прошел. Реакции у парня замедлились, что-то внутри его надломилось, и крепкий мужик в расцвете сил ушел сначала на землю, а потом — и на гражданку. Как сложилась его дальнейшая жизнь, я не знаю.

Солдатику того, водителя, что оказывал помощь в спасении пилота, командующий армии наградил именными часами, гражданский водитель был премирован денежной премией и именными наручными часами, пилот списан с летной работы по состоянию здоровья, самолет списан потому как сгорел, начальники, соответственно, получили крупные и не очень: взыскания, ну а я, оставшись в стороне, потому как был в то время мелким клерком и участия в организации сего безобразия не принимал, кроме долгих бесед с членами комиссии, сводившихся в основном к уточнению деталей обстоятельств происшествия, из этого случая сделал единственный и главный вывод: мелочей в авиации нет и любое, даже незначительное послабление в организации летной работы обязательно повлечет за собой летное происшествие. Этот вывод мне не раз пригодился в жизни, не раз он помог предотвратить летное происшествие, ибо организация летной работы не менее сложна, чем её проведение.

Еще с курсантских времен я слышал, но не придавал значения повторяющемуся в разных вариантах и разными людьми правилу “В авиации мелочей не бывает”, считал эти слова блажью начальников, способом подчеркнуть свое превосходство, зацепиться за что-нибудь чтобы показать твою никчемность, слабость, неумение, унижить тебя. Со временем я постепенно стал понимать, что у хорошего командира, начальника, педагога, учителя менее всего довлеет желание унижить обучаемого. Наоборот, в обучении заложено стремление учителя принести благо обучаемому, передать ему свой опыт и знания, научить его тому, что сам умеешь делать хорошо, и наградой тебе будет умение, переданное другому. Само обучение невозможно без благожелательного, доброго отноше-

ния к обучаемому, без установления душевного контакта с ним, без взаимного уважения ученика и учителя. Это уважение, понимание начинается с первого знакомства, с первого взгляда и горе тому учителю, который забывает об этом: его труд, как бы он ни старался, может быть потрачен впустую. Мне не раз приходилось сталкиваться со случаями, когда курсанта приходилось переводить в другую группу из-за психологической несовместимости с инструктором: в авиации, тем более — в истребительной авиации фактор психологической совместимости приобретает весьма немаловажный характер. Особенно остро вопрос психологической совместимости возникает в строевой части, где нередко сталкиваются уже сформировавшиеся и неординарные натуры с устоявшимися зачастую взглядами и принципами. Если в училище обучающий проходит определенную психологическую подготовку, которая поддерживается постоянными занятиями по изучению основ психологии и педагогики, то в боевых частях этот вопрос нередко забывается, отходит на второй план, однако сложность постигаемых наук возрастает многократно, условия обучения усложняются и немалое нужно терпение с обеих сторон чтобы сохранить, не разрушить психологической совместимости, добиться того, чтобы обучаемый усвоил теорию и получил практические навыки настолько глубоко, чтобы использовать их даже тогда, когда он один в полете и никто не наблюдает за тем, как он пилотирует в той или иной часто меняющейся ситуации.

Меня нередко беспокоило что-то невысказанное, недодуманное в отношении педагога, учителя, обучающего, а особенно — летчика-инструктора, тем более — в истребительной авиации, когда ты его не видишь, когда он у тебя за спиной переживает за тебя, старается научить тебя в необычной ситуации, в полете, к примеру, во время падения самолета в штопоре, стараясь говорить спокойно и уверенно на перегрузке, чтобы успокоить тебя, рассказать, что происходит и что при этом надо делать, поощряя тебя, когда ты кувыркаешься черт знает как, порой с трудом соображая, что происходит, а ты в награду за это мотаешь его по кабине, вдавливаешь со страшной силой в сиденье или вытаскиваешь его наверх так, что голова упирается в фонарь и кровь приливает к голове со страшной силой забывая при этом, что коли он не сам пилотирует, то перегрузки ему переносить тяжелее, чем тебе, да и возраст его больше, а это значит — здоровье его, как правило, уже слабее твоего.

Сколько же выдержки, сколько благожелательности, любви к человеку, любви к своей профессии надо иметь, чтобы выдержать такое и не сорваться на крик, на мат, не бросить это идиотское самоистязание, когда за летный день нужно свозить пять-шесть человек, и каждый добывает своей тупостью, неумением, непослушностью, непониманием, каждый повторяет одни и те же ошибки в разных вариантах, каждый выматывает из тебя душу, а потом в благодарность еще бурчит что ты зверь а не человек...

Я все думал, думал над этим видом деятельности человека и никак не мог найти слов, чтобы кратко и емко рассказать читателю об этом, пробудить у него должное отношение к этим незаметным в летной среде тягловым лошадям, на которых висит летное мастерство...

Я не мог найти слов, и меня это постоянно беспокоило.

Совсем недавно, гуляя по одному из старых дворов центра города (я люблю бродить по этим дворам, рассматривать здания не с парадной, уличной стороны, а изнутри, из двора, где фасад не штукатурится и четко видна кладка кирпича, следы от пуль и осколков, оставшиеся с войны, отгороженные чем попало метровые клочочки земли в два-три метра с посаженным давным-давно виноградом, заплетшим старинный ветхий балкон: человека этого уже давным-давно нет, а виноград живет, раскинул свои кисти по стенам, где его уже никто не достанет — осталась добрая память о человеке, совершившего добро на земле)...

Дома — как люди.

Разные люди, разные дома, разные дворы.

Вот шикарный дом для начальства.

Он настолько шикарен, что даже внутри, со двора оштукатурен. Громадный двор заасфальтирован по кольцу, внутри кольца палисадник, в котором десятка три посаженных лет сорок тому деревьев — мощных дубов, кленов, тополей...

И в самом углу палисадника, упирающегося в Г-образный угол высокого семиэтажного “сталинского” дома, построенного в год смерти Великого Вождя, косо наклонилась к дому от остальных деревьев в тяге к скудному свету яблоня. Ствол яблони искривлен, наклонен так что мальчишкам по нему лазать — сплошное удовольствие, потому кора с верхней стороны наклона отполирована их башмаками, а ветви сплошь и рядом обломаны. Яблоня породистая, яблоки на ней — большие, краснобокие и, по-видимому, вкусные, за что яблоня и получает сполна: обломаны не только тонкие, но и толстые, скелетные ветви. Обломаны зверски не только тяжким грузом своих чудесных плодов, но и веревками, которыми какие-то звери притягивали эти ветки к земле, чтобы сорвать яблочко. Так и висят недоломанные ветви толщиной в человеческую шею с обрывком веревки, болтающейся на ветру, так и тянут к людям, живущими за этими богатыми стенами и занятыми своими богатыми делами сломанные ветви: я вас не упрекаю, люди, спасибо, что разрешили жить в вашем богатом дворе, возьмите у меня все, что я могу дать...

А люди в своих мелочных повседневных заботах спешат из подруливающих к подъездам мерседесов, торопятся, тащат домой сумки и сумочки, портфели и дипломаты и никто не поднимет глаз на эти искривленные, узловатые, обломанные зверски ветви чудесного дерева добра и любви: стоит дерево, ну и пусть стоит, как всегда стояло, лишь бы свет не заслоняло... Темно уже стало во дворе, пора уже попилять эти деревья напроочь...

А ведь деревья те посадил человек и не виноваты они в том, что их тут посадили: каждое живет своей жизнью, как положено жить ему по своей природе, каждое борется за свет и каждое желает жить, пусть даже и в этом богатом, но темном дворе. Каждое из них заматерело, укоренилось глубоко в землю, где идет борьба корней за жизнь. Каждое крепко и красиво, каждое отвоевало свою долю света, и никто его не ломает: что возьмешь, к примеру, с клена или тополя?

Разве что кошка какая по весне сдуру заберется, так кошка — это не груз. И только яблоня в самом темном месте двора тянет к людям свои изломанные ветви, на которых каждую весну из последних сил раскрывает свои замечательные цветы, превращающиеся потом в непосильный груз чудесных плодов, ради которого люди осенью доламывают ее.

Почему-то у меня эта яблоня ассоциировалась с матерью, учителем, инструктором.

Мы привыкли к тому, что мать нас кормит с рождения своим соком, своим здоровьем, отдает тебе все свое самое дорогое, терпит лишения, отказывает себе порой в самом необходимом, лишь бы ребенку было хорошо. Мы с самого начала требуем от нее: дай. Отдай!

И она отдает.

Отдает свои глаза, свои руки, свои мускулы и кожу, свои зубы, свое тело — все отдает своему дитяти: расти, крепни, живи!

Мы это принимаем как само собой разумеющееся.

И вырастаем.

И крепнем.

И улетаем из родного гнезда.

Порой — навсегда.

И только иногда с досадой вспоминаем: черт побери, некогда было даже на похороны съездить, похоронили уже, пока вырвался...

А потом стареем.

Наши дети вырастают.

И мы удивляемся, почему дети наши стали такими черствыми, бесчувственными, грубыми, себялюбивыми.

Много я насмотрелся за свою жизнь на таких людей.

Это жестоко, но мне их было не жалко: они получили то, что хотели.

Слава богу, что чаша сия меня миновала.

Что-то я расчувствовался на старости лет.

Просто я хотел сказать, что отношение мое к учителю, к инструктору поначалу тоже было жестким, и только потом я понял, что такое инструктор: даже в жесткой жизни военного летчика инструктор у меня почему-то ассоциировался с образом матери.

На первый взгляд — вроде как несовместимое сравнение, но я ничего с собой поделывать не могу.

Я всегда с теплым чувством благодарности и грусти вспоминаю своего инструктора Лукшича — немолодого, лет под сорок щуплого и невысокого человека с какими-то грустными глазами и тихим голосом, прошедшего пекло войны и уцелевшего в нем летчика и каким-то чудом нашедшего свое послевоенное место после разгона авиации. Я ни разу не видел его боевых наград. А они ведь должны были быть у фронтовика. Я даже не знаю его воинского звания. Я ни разу не слышал, чтобы он повысил голос, в какой бы ситуации он ни оказывался. Я сейчас только вспоминаю его неверную походку подвыпившего человека после того, как он выбирался из задней кабины по окончании летной смены, за которую он отмотал 6 — 8 полетов в пилотажную зону с такими вот гавриками, как я, и как мы тайком посмеивались над ним за эту походку. Какую же силу воли и какую любовь к человеку надо иметь, чтобы выдержать все это, повторяющееся изо дня в день, из года в год!

Я вылетел из гнезда.

И Лукшича я воспринял, как должное.

И больше за всю свою жизнь так ни разу и не видел его и не слышал о нем.

Едва ли он еще жив.

Я уже стар, а он ведь был старше меня более чем на двадцать лет. Спасибо тебе, мил-человек, за доброту твою душевную, за подвиг твой жизненный, за то добро, что дал ты мне.

Спасибо вам всем, мои учителя, благодарность моя сердечная за ту доброту и терпение, что проявили вы ко мне, за знания и умение, что передали вы мне, за ваш талант Педагога, который смог посеять семена Добра, Знания и Умения, взрастить их и получить плоды, коими я ныне живу.

Считаю, что труды Ваши были не напрасны.

Летчик-истребитель, тем более — реактивщик, тем более — летавший на матчасти времен начала реактивной авиации, когда самолеты не были еще такими совершенными, напичканными автоматикой как в настоящее время, когда полет полностью выполнялся только на здоровье и зависел только от умения и способностей пилота — такие летчики летали недолго, по крайней мере меньше, чем их предшественники пилоты поршневой авиации. Слишком уж высоки были нагрузки и не только физические, но в первую очередь — психологические. К примеру, обычный полет по маршруту занимал в среднем час времени. В маршрутном полете летчик не испытывает перегрузок, ибо самолет идет в горизонтальном полете, разворачивается на поворотных блинчиком в точном соответствии с разработанным планом полета. Задача пилота — точно по времени выйти на поворотный пункт маршрута (ППМ) и точно выйти по времени и месту на конечный пункт маршрута (КПМ). Итак, летчик в полете сидит спокой-

но вроде бы как, поглядывает на приборы и любит красотами за бортом. Тем не менее, внешнее это спокойствие — это ширма. На самом же деле пилот напряжен, его мозг постоянно получает большие объемы информации, переваривает их, проверяет по карте, сверяет, считает, принимает меры для внесения коррекции — пилот работает во всю. Если, к примеру, простучать час в домино — ну и что? Можно стучать час, два, может и больше пока тебя потянет в туалет слить отстой. Однако же в полете организм настолько загружен, что так же точно вроде бы спокойно сидевший час в кабине пилот едва успевает выскочить после посадки для выполнения сей физиологической потребности. Вот первый и явный показатель того, что организм в полете изнашивается гораздо быстрее, чем на земле, и не зря у летчика-истребителя выслуга лет идет год за два. Только все это в молодости не воспринимается, и только потом, когда уже бывает поздно думать о своем здоровье — только потом вдруг начинаешь понимать, что ты жил намного быстрее тех, кто на земле. Как правило, истребитель в 27–30, и очень редко — в 35 лет — это уже старик, по крайней мере, по состоянию нервной и сердечно-сосудистой системы. Внешне это не проявляется практически никак: ты так же гоняешь мяч на футбольном поле или волейбольной площадке, выполняешь по утрам сумасшедшие комплексы физических упражнений, и только на двухкилометровой дистанции вдруг с досадой обнаруживаешь, что дыхания стало не хватать слишком рано, да вдруг ночью просыпаешься от какого-то непонятного покалывания в левой части груди. Это покалывание вдруг пугает тебя: ведь если только врач обнаружит малейшие неполадки в работе сердца — тебе уже не видать самолета как своих ушей. А ведь летная работа для пилота это и есть жизнь. Другими словами — на ребро ставится вопрос жизни пилота, всей его сути...

Это страшно.

Начинаешь переживать, пугаешься, в голове только один вопрос постоянно, ежеминутно, и днем и ночью: что же теперь будет? Как жить? Начинаешь внимательно следить за собой: стараешься четко блюсти режим, бросаешь курить и употреблять спиртное, больше внимания уделяешь очередности комплексов утренней физической зарядки, бросаешь штангу, гири и даже гантели, стараешься пораньше лечь спать — все напрасно. Панически начинаешь бояться врача, эта боязнь вдруг увеличивает твой пульс на предполетном осмотре и врач с удивлением вдруг начинает повторно давить грушу своего ртутного прибора, чтобы еще раз проверить твое давление. Усилием воли заставляешь себя успокоиться и выдать нормальное давление, но это все реже и все труднее получается. Наконец наступает такой момент, когда врач выносит свой приговор: “Что-то сегодня у вас, батенька, пульс зачастил. Может, отдохнем денек от полетов?”

Делаешь удивленные глаза, хотя по спине от страха течет капля пота и до того же она щекочет, гадость эдакая...

Потом следующий летный день.

Еще на предварительной подготовке видишь, что тебе вместо трех воздушных боев запланировано всего два полета по маршруту.

Командир эскадрильи внимательно вдруг стал на тебя поглядывать, ребята — с какой-то жалостью вроде.

На предполетном осмотре врач вдруг отставляет свой журнал в сторону: “Знаете, тут у нас путевочка хорошая есть в Сочи, там такой хороший санаторий! Да неужели вы там не были? Вы много потеряли. Не использовать такой возможности — грех великий. Советую съездить. Настоятельно советую”.

Все.

Это — приговор.

Остается еще маленькая надежда на санаторий — там поставят на ноги быстро. Хватаешься за нее как утопающий за соломинку.

Видно, положение с тягловыми пилотами неважное: боевое дежурство в ПВО нужно нести ежедневно и еженощно, задачу снять нельзя, охрана границ от нарушителей — дело государственной важности и вопрос боеготовности средств ПВО приобретает уже статус политического: от боеготовности сил и средств зависят действия государственных мужей самого высокого уровня, тем более — в тот период холодной войны. Поэтому спрос с Министра обороны, а тем более — Главкома ПВО — весьма высок: некому дежурить — значит не умеешь работать.

Короче говоря — путевка в престижный санаторий нашлась, несмотря на жаркое отпускное время, — немедленно. Сборы были как у всех пилотов короткими: чемоданчик в зубы и вот я уже в санатории. Мне выдана санаторная книжка с красной наискось полосой — летчик-реактивщик, а это значит — особые условия по режиму, питанию, медицинскому обслуживанию и прочая и прочая. Нашелся и весьма недурной номер с видом на море и прочими удобствами, стол по ресторанной системе питания с красной и черной икрой — в общем, живи — не хочу. Только все эти прелести меня как-то не радуют: в голове все время бьется вопрос, что теперь делать, как я буду жить без неба, куда я теперь гожусь с таким здоровьем, что буду делать, коли вдруг так вот сразу лишним человеком на земле.

Наверное, вслед за мной пришла какая-то тайная депеша, потому что врачи взялись за меня капитально, не так как всегда. Обследование идет за обследованием, толком на море не сходишь. Да и нет идти на тот пляж особого желания: я сплю.

Сплю днем и ночью с перерывами на еду да обследование.

Сплю уже третьи сутки.

Наверное я действительно вымотался: полеты сменялись боевыми дежурствами, а боевое дежурство тоже ведь не мёд: что бы ты не делал, а по

сигналу ты должен быть в воздухе через две минуты. Причем это все — не учебные полеты, а за дежурство случалось сделать порой два-три вылета.

И вот наконец радость: на очередном обследовании терапевт сообщает что для беспокойства нет оснований. Сердечно-сосудистая система в порядке. Просто необходим хороший отдых: нервная система находится на грани истощения. Необходим жесткий режим и хороший отдых.

Режим был тут же предложен, причем не в рекомендательном, а в директивном виде. Мне было дано понять, что если режим не будет выполняться, то будет поставлен вопрос о дальнейшем продолжении моей летной работы.

Большого приказа мне уже не нужно было.

Пришлось зажать себя в жесткие тиски разных процедур вплоть до объемов и видов физических упражнений, питания, дневного сна и своевременного отбоя. Заодно я решил привести в порядок свои десны, которые после перенесенной на Сахалине цинги были совсем слабыми, подлечить свой радикулит, который после катапультирования все чаще беспокоил меня — в общем, я категорически занялся своим здоровьем. Потраченное время не пропало зря: из санатория я вырвался на волю, как огурчик, и снова с головой ушел в свое дело. Однако на сей раз я уже не забывал о полученном уроке: со здоровьем шутки плохи.

Теперь я уже понимал своего комэска, которому я еще пацаном “надираю хвоста” за счет громадной перегрузки, тогда переносимой мною вроде бы легко: так просто ничто не заканчивается.

Летать надо не за счет здоровья, а за счет умения.

Шло обычное боевое дежурство.

Погода была мерзкая: низкая облачность закрывала сопки, порывистый ветер время от времени бросал скудные капли дождя — в такую погоду не то что летать, — из дежурки неохота выходить. Дважды я уже побывал в первой готовности, дважды расчет бегал к самолету, дважды чуть не по часу мерз в кабине в полной готовности к вылету: шли учения Тихоокеанского флота, американцы постоянно дергали нас, держали в напряжении.

Неприятная это штука — ждать.

Летать — так летать, тут все понятно и ясно, а вот так сидеть в постоянном напряжении — тошно, от этого ожидания устаешь больше, чем от полета.

И все-таки команду на запуск я получил: без какого бы то ни было предупреждения по телефону в дежурке вдруг зазвонили колокола громкого боя — воздух!

Сотметровкой я добежал до самолета, влетел в кабину и, не дожидаясь АПА, нажал на кнопку автономного запуска. Пока двигатель набирал обороты — успел застегнуть парашют и привязную систему, техник едва успел убрать колодки и вот я уже на полосе. Вывожу двигатель на взлетный ре-

жим — и вдруг команда отставить взлет. Меня эта команда уже взбесила: да сколько же можно так смыковать! В сердцах зарулил на стоянку, выскочил из кабины: ну сейчас я уже выскажу штурману КП все что я о нем думаю...

Я рванул дверь дежурного домика — и тут резкая боль ножом впилась в сердце. Боль была такой неожиданной и такой сильной, что потемнело в глазах. По-видимому эта боль была написана у меня на лице: ко мне кинулся мой техник, помог мне дойти до кровати, лечь. Вокруг меня собрался весь наш расчет. Кто-то подал воды.

Сделал пару глотков.

Боль прошла.

Все.

Моя карьера летчика теперь уже окончательно завершена.

До конца дежурства еще два часа, за которые могут еще поднять, а лететь в таком состоянии — это самоубийство.

Хранить этот случай в тайне было бессмысленно...

Словно на эшафот поднялся я к телефону, деревянным чужим голосом сообщил на КП об ухудшении самочувствия. На КП засуетились: надо срочно менять экипаж, вызывать из третьей готовности смену, докладывать командиру полка...

К дежурке подскочила санитарка, из нее выскочил растревоженный наш полковой доктор Тамазян. Следом к дежурке подскочил “бобик” командира. Все шло своим путем: врач измерял давление, командир сочувственно расспрашивал, что я ел...

Госпиталь.

Большое, японской постройки здание в Южно-Сахалинске.

Здесь все рода войск смешались под единой больничной формой. Здесь все чины и воинские звания уравнились перед единым богом медициной.

Здесь летчиков можно отличить только тем, что они расположены в отдельном крыле этого большого дома, в коридорах которого проложены ковровые дорожки да на каждом шагу сидят за столиками денно и ночью дежурные сестрицы в белых халатиках и накрахмаленных отутюженных белых шапочках.

В громадной, с потолками высотой под четыре метра палате, наверное, когда-то японцы проводили дипломатические приемы.

Теперь в ней стоит семь коек.

Три из них пусты, что можно определить по аккуратно заправленным накрахмаленным простыням и не смятым подушкам, ждущих очередную жертву.

Возле каждой койки стоит солдатская тумбочка.

Кровать — тоже солдатская, со скрипящей и уже не пружинящей сеткой. Диссонансом смотрится эта убогость в этом шикарном здании с ковровыми дорожками и дежурными девочками в накрахмаленных белых шапочках у лампы с зеленым абажуром в коридоре. Армия.

Знакомлюсь с товарищами по несчастью.

Один — пилот из Охи.

У этого что-то с почками.

Второй — из Буревестника. Этот просто на очередной ВЛК что-то не прошел, и его отправили на дополнительное обследование.

Третий — из летного отдела штаба дивизии.

К этому даже домашние приходят — местный, а здесь — просто для прохождения ВЛК, потому как с каких-то лет положено проходить комиссию на допуск к летной работе на стационаре.

Я — четвертый.

Тот, который с почками — он уже здесь целую неделю. Парень грустит: конца этому госпиталю, похоже, не видно, да и вообще списать могут. К новенькому тут же подсаживаются обитатели этой грустной комнаты. Все в одинаковых голубых байковых халатах с белыми воротничками, у всех одинаковые госпитальные тапочки...

Знакомимся.

Расспрашивают. Рассказываю и я свою историю. Ребята сразу начинают успокаивать, рассказывать как у них такой-то тоже вот так, а потом подлечили и до сих пор летает...

Я слушаю, киваю, а у самого в голове одно: это конец.

Отлетался.

Сказать, что для пилота госпиталь — это страшно, значит — не сказать ничего. Пилоты от госпиталя шарахаются как черт от ладана: это заведение ничего хорошего для пилота не обещает и попасть сюда — то же, что сорваться в штопор.

Только в штопоре сам сражаешься, сам выводешь, а вот здесь — кто знает... Здесь все непонятное, и не от тебя зависит: повезет — выведешь, не повезет — спишут и нет больше пилота.

Здесь даже катапульты нет.

Наверное, такое состояние у каждого, кого поселили в эту комнату, видимо у каждого кошки скребут на душе, видимо каждый ищет разрядку этому душевному напряжению, от которого и с ума можно сойти.

Разговоры, разговоры...

Рассказы из авиационного эпоса, рассказы типа: "А вот у нас было...", или: "Рассказывал мне как-то один..."

Все это не то.

Все это не заглушает тревоги: слушаешь, смеешься, а у самого где-то в подсознании: "сердце болит, когда поспишь на левом боку... не спать на левом боку..."

А как проверишь, когда спишь?

Значит, надо спать так, чтобы проверить себя можно было... Дать себе команду просыпаться когда повернешься на левый бок...

Дать команду...

Не спать, что ли?

Нет, спать, но спать так, чтобы контролировать себя... "

Чертовщина какая-то.

И никуда от нее не денешься: она внутри тебя и всегда с тобою.

Рехнуться можно.

Наверное, потому в летном отделении пользуются большой популярностью розыгрыши...

После обеда на моей тумбочке появился пузырек из-под одеколона.

Под пузырьком лежала бумажка, на которой было криво выведено: "анализ пота".

На соседней тумбочке в штативе стояла пробирка с аккуратной стандартной наклейкой, на которой была сделана чернилами надпись фамилии моего соседа. На других тумбочках похожих пузырьков видно не было.

Пот на анализ.

Чушь какая-то.

Все-таки авиационную медицину я учил.

Все ясно: это розыгрыш.

Хорошо...

Обитатели нашей комнаты с интересом посматривают на меня.

Ждут.

Не дождутся.

Интересно, кто это придумал?

К обеду у нас появился новичок.

Это летчик с Ил-28, что стоят в Леонидово.

Симпатичный, высокий, можно сказать — длинный. Таких сажают на бомберы, потому что в кабину МиГ-а он не поместится.

Хочет уйти на гражданку не списанным, а их списывают по здоровью чтобы прикрыть грешки: летчик стоит дорого, Ил-28 разгоняют и — под танки, Хрущев сокращает армию на миллион двести за счет авиации...

Короче — парень готов стоять на голове, чтобы не списали.

Не знаю, были ли у медиков на самом деле основания списывать конкретно его — я потом потерял его и не знаю, списали или нет — но парень очень переживал за свою летную карьеру и был готов на все. Наверное, потому он, как говорили у нас рыбаки, заглотнул крючок без наживы и целиком.

А крючок тот приготовил ему я.

Памятуя, как легко я смог раскрыть происки империализма, я подошел к сестре с каким-то дурацким вопросом тогда, когда ей принесли ящичек с чистыми пузырьками-баночками. Пока сестра отвечала на телефонный звонок, я смог незаметно увести из ящичка стандартную наклейку и пузырек из-под пенициллина. Уже в палате я старательно, под восторженную корректи-

ровку оказавшихся в палате еще двоих обитателей этой комнаты красиво вывел на наклейке “пот на анализ, “ ниже под этим — “метод пр. Шварцмана”, поверх наискось небрежно вывел фамилию новичка, наклеил аккуратно ярлычок вдоль пузырька и поставил его на тумбочку у его кровати. Весть об анализе пота методом профессора Шварцмана разнеслась среди обитателей палаты мгновенно. Все были возбуждены ожиданием представления и принимали все меры для того, чтобы новичок не обнаружил подвоха.

И новичок не обнаружил подвоха.

Перед ужином он зашел, наконец, в палату и обнаружил на своей тумбочке пузырек. Долго и сосредоточенно, читал наклейку. Что-то соображал.

Потом поставил пузырек на место и отошел к окну. Постоял, подумал, снова подошел к тумбочке, взял пузырек, еще раз прочел, задумчиво положил его в карман своего халата. Обитатели палаты замерли: не дай бог сейчас пойдет к сестре спрашивать! Нет, пронесло. Не пошел.

Мы старались изолировать новичка от постороннего общения: не дай бог, спросит у кого, тогда наша афера с треском раскроется, розыгрыш лопнет. Кто-то предложил идти на ужин. Все дружно засобирались, стали подготавливать друг друга. Засобирался и новичок.

Хорошо, что за нашим столиком оказалось одно свободное место. Новичок провел ужин с нами. За ужином он не выдержал:

— Ребята, а что это за новости? — и достал из кармана пузырек.

Первый из прочитавших наклейку задумался.

Пузырек перехватил его сосед:

— А ты что, раньше не сдавал, что ли?

— Нет. Я вообще в госпитале первый раз. А в полку ничего такого не было.

— Отсталый медик у вас в полку. Мы еще в части поседавали. Теперь будешь тут мариноваться, пока будет готов анализ.

— А что это за новости? Зачем этот анализ? Кто его должен сдавать? Да и вообще, как это его сдавать?

— Ну, ты совсем темный человек. Это новый метод определения состояния пилота. Профессор Шварцман разработал его. Берется пот и делается анализ. Нормальный анализ — значит, врачи меньше трепать будут. А сдается просто: закладываешь ватку подмышки и потеешь. Как нажмешь пузырьков — так хватит.

— Как это — потеешь?

— Просто. Можно бегать по лестницам. Но это не здорово, потому как там могут быть бактерии. А лучше всего — ложись под батарею и потей.

На том и порешили.

После ужина новичок лег потеть на кровать возле окна, под громадную батарею парового отопления. На него навалили одеяла со всей палаты, укутали с головой. Всех давил хохот, сдерживаться не хватало сил.

Наконец до кого-то дошло.

Послышался сначала робкий смешок, потом вдруг все отделение взорвалось гомерическим хохотом: очередная жертва розыгрыша.

Наш новичок, ничего не понимая, стоял возле медсестренки и дико озибался. Потом и до него дошло.

Он как-то жалко заулыбался и сквозь хохочущий строй таких же обнаженных обитателей отделения пошел в палату. А хохот долго еще не стихал в палатах заснувшего было отделения.

Может быть, все это и сошло бы нам с рук, если бы в палате сердечников у кого-то не случился приступ. Был поднят на ноги госпиталь, больного отвезли в реанимацию...

Утром нас всех вызвали в кабинет начальника госпиталя:

“КТО?”

Вполне естественно, что никто.

Неизвестно, откуда на тумбочке у новичка появился тот пузырек, что он делал — это его дело: хочется потеть — пожалуйста, мало ли что врач скажет — это его дело...

На этом наше совместное пребывание в молодежной палате закончилось: нас расселили по разным палатам попеременно со старичками, и потянулась снова серая и тревожная госпитальная жизнь...

Анализы, тесты, кардиограммы, снова анализы, снова тесты, кардиограммы под нагрузкой и без оной...

И вот, наконец, заседание ВЛК.

Старичок — председатель комиссии — выносит страшный приговор: не годен к летной работе на реактивных истребителях.

В приемной наступила жуткая тишина: все понимают, что для пилота означают эти слова.

Я в каком-то шоке.

Мне кажется, что это все происходит с кем-то другим, не со мной.

Словно откуда-то со стороны, слышу свой хриплый голос: “Совсем, что ли?..” Наверное, для того, чтобы смягчить удар кто-то отвечает: “Ну, вы так не переживайте, летать вам, конечно, можно будет на транспортных самолетах, мы вас отправим в санаторий, отдохнете и будете летать, но только на не скоростных...”

Не скоростные!

Транспортные.

Блинчиком.

Правом на Ли-2?

На Ан-2, на кукурузник, как его мы называем!?

А кукурузников у нас в дивизии всего две штуки, и на них пилоты есть.

Так что теперь делать?

Нужно идти на гражданку, в аэрофлот...

Снова гарнизон.

Ребята смотрят на меня с жалостью, расспрашивают, сочувствуют, советуют...
А что толку? Сбитый летчик.

Подаю рапорт на увольнение из армии.

Отец прислал письмо, что в Ростовском аэропорту сказали, что можно устроиться летать на Ан-2, на химию.

Нужно увольняться.

А увольняться не дают: несмотря на то, что идет сокращение на 1200000, но не отпускают. Видно, мало желающих служить на Сахалине, да еще и на земле.

Мне предлагают должность начальника штаба в своей же эскадрилье. Должность наземную только ввели. До этого была летной, и я вполне справлялся с ней.

Уговаривают.

Отказываюсь, требую увольнения из армии.

Предупреждают, что по истечении двух месяцев после списания не будут платить оклада.

Требую списания.

Не отпускают.

Два месяца прошло, вот уже и получки нет, а меня все не увольняют, все предлагают наземную работу.

Наконец вызывает в кабинет комдив и в присутствии начальника штаба и кадровика заявляет: или соглашаешься на предлагаемую должность, или тебя назначаем приказом, только уже не в свою эскадрилью, а в гарнизон Оха, что на самом севере Сахалина.

Дали сутки подумать.

Посоветовался с семьей, с товарищами — все в один голос: соглашайся, пока не поздно.

Даю согласие.

Все. На этом пилот закончился.

Началась серая наземная жизнь...

На самом деле не такая уж она была и серая, пожалуй, даже не менее интересная чем летная, ибо это уже была другая стезя, более богатая организация, и управление летной работой — работа с более широкими горизонтами и возможностями, работа интересная...

Однако это уже другая ипостась.

Может быть, я об этом тоже напишу, но это, коли уж будет, то уже в другой книге...

