
В. В. Ершов

Рассказы ездового пса

Содержание

| | |
|-------------------------------------|-----|
| От автора | 2 |
| Слушаю Музыка | 2 |
| Ступеньки в Небо | 6 |
| Соблазн | 16 |
| Подбор | 21 |
| Бахта..... | 28 |
| Осмотрительность | 34 |
| Аварийные площадки | 42 |
| Роды | 48 |
| Форточка..... | 51 |
| Как запустить двигатель | 55 |
| СЫМ | 58 |
| Болтанка | 63 |
| Лесной патруль | 68 |
| Иллюзии | 77 |
| Сочи-Норильск | 81 |
| Великая Гроза | 86 |
| Надым | 92 |
| Горячие тормоза | 96 |
| Мимо полосы | 101 |
| Капитан Шевель | 107 |
| Туда-сюда... .. | 113 |
| «Куда я их везу?»..... | 119 |
| Минеральные Воды..... | 126 |
| Благовещенск | 131 |
| Унижение | 138 |
| Медицина | 142 |
| Нина Васильевна | 147 |
| Слепые посадки | 151 |
| Проскочили... .. | 156 |
| Эргономика | 162 |
| Сертификация и лицензирование | 169 |
| Симмеры..... | 175 |
| Последняя глава..... | 184 |
| Словарь авиационных терминов..... | 189 |

От автора

Это книга рассказов-иллюстраций: о нелегкой летной работе, о задачах, об ошибках, о принятии решений, о стихии, о проблемах, просто о хороших людях. Все это было со мной, все это осталось в памяти, всем этим хочу поделиться с читателем.

Разъяснение большинства терминов, непонятных незнакомому с авиацией читателю, приведено в словаре в конце книги.

Книга издана исключительно благодаря организационной и материальной помощи моих друзей – беззаветных любителей авиации, благодарных читателей и доброжелательных критиков.

Сердечно благодарю участников авиационных форумов protu-154.com и avia.ru, других форумов за активное обсуждение в Интернете «Раздумий ездового пса» и поддержку издания «Рассказов ездового пса».

Выражаю особую благодарность за организационную помощь в издании книги В.И. Квасову, К.К. Вятчину, Р.Н. Сивирюхину.

Хочется верить, что вопросы, поставленные в данной книге, рано или поздно будут решены на благо Российской Авиации.

Слушаю Музыку

Слушаю Музыку...

Не ту, с синкопами и супер-басами, с лазерами и дымом, не ту, которую «для понятия» дополняют судорожными движениями обнаженных телес...

Я слушаю Бетховена.

Мне 60 лет. Я прожил большую жизнь, знаю ей цену... в свое время отдал дань и тем синкопам, и бас-гитаре. Всякая музыка была: и благородная медь духового оркестра, и заволокинская русская гармонь, и студенческая семиструнка... но и Бетховен.

Ставлю диск Марии Гринберг. «Лунная соната» в ее исполнении звучит весомо. Так, как она считает, – должно быть. С тяжелым темпераментом мне вдалбливается правильность. Сердце исполнительницы бьется сильно и ровно. Где положено, она добросовестно тычет меня носом: вот так! И так! И так! Метроном бьет в ее сердце.

Ее техника безукоризненна. Ее исполнение – верное. Я получаю добротную вещь, излучающую тяжелую, но управляемую страсть.

К счастью, у меня есть затертая до дыр старая пластинка Мержанова. Ставлю наиболее сохранившуюся третью часть той же «Лунной сонаты», и, сквозь шорох и треск иглы по исцарапанному диску, на меня нисходит Благодать.

Это водопад. Это горный, пенистый, у самого истока, искрящийся ручей. Это страстное признание в любви чистого, едва оперившегося юноши. Он еще не совсем понимает, как это – правильно. Он просто дышит, хлебает свежий

воздух юности, задыхается от счастья бытия, и сердце его колотится, и весь он дрожит и звенит.

Я слушаю, киваю в такт; я весь сжимаюсь в ожидании: вот, вот, сейчас... Ну! Ну! Ну! И вот он, финал: заплетающимся, но искренним языком меня убеждает верхняя, вселенская сила, сила бушующей, расцветающей Музыки. Она нарастает, она кричит, взывает, звенит на верхнем пределе: смотри же – как прекрасна Жизнь!

Слезы наворачиваются... Может, это плачет вино, выпитое малой толикой, в одиночестве. Но если вино придает такой прекрасный вкус жизни... то слава Вину!

Сколько там того вина – не в вине дело. Вино только чуть смочило дорогу той божественной Музыке, открыло потаенные пути – и она легче затекла в душу. И душа моя полетела...

Она и сейчас там, в моем Небе, где я прожил 35 лет.

Меня часто спрашивают: а страшно летать?

Летать – это счастье.

Вот у нас, в России, с населением 140 миллионов, летать, со штурвалом в руках, чувствуя позвоночником, как от малейшего твоего движения под тобой вспухает могучая подъемная сила, и ты ею управляешь, – такое дано, ну, тридцати, ну, сорока, ну, может, пятидесяти тысячам человек. Но по-настоящему, по 30 лет в небе, по 20 тысяч часов... дано только сотням.

И я – один из них. В свои 60 лет, слушая «Лунную Сонату», я задумываюсь: как прожита жизнь... правильно ли?

Музыка и Полет – мне это открылось. Я не верую в Бога, но в Благодать – верю. Тот, верхний Разум, то творящее начало, которое должно существовать, раз о нем столько говорят, – видимо, оно как-то отметило меня. Мне было позволено отлетать 35 лет без серьезных ошибок. Было открыто понимание сути Полета – без цифр, формул и графиков – позвоночником. И так же, позвоночником, я чувствую Музыку.

Если бы я не стал пилотом, может быть, стал бы музыкантом. Но не бывает на свете так, чтобы два серьезных таланта сосуществовали в одном человеке. Обычно один большой талант греет под своим крылом несколько талантов поменьше; так сочный, богатый звук состоит из основного тона и обертонов, придающих ему неповторимую глубину и насыщенность.

Просто летать... мне было бы скучновато. Я могу писать. Могу художественно играть на нескольких инструментах. Могу рисовать, петь, танцевать. Могу построить дом, сложить печь.

Но все это – обертоны. Основной звук в моей жизни – умение пилотировать тяжелый воздушный корабль с сотней пассажиров за спиной и, главное, научить этому искусству молодого коллегу. Это мне – дано. И этому Делу отдана жизнь.

Я в этом деле не одинок. Нас тысячи – воздушных ездовых псов, истоптавших бескрайнее небо.

Старые, седые Псы Неба! Поднимите головы! Видите – в небе розовые полосы на закате дня? То прокладывают свою небесную тропу Ваши ученики, то разрывают стылый воздух крылья новых ездовых упряжек. Свежий семидесятиградусный ветер ледяной струей щекочет им горячие ноздри – о, как божественен этот запах стратосферы!

Вы им надышались, Вы его нанюхались. Вы набили лапы о небесные колдобины, натерли холки позолоченным ярмом Службы Полету... Вы сидите на цепи у ворот – эх, хоть бы разик еще...

А я хочу петь Вам гимн.

Я пою гимн тебе, Летчик. Ты, ломовой, с красными от бессонницы глазами, с тройным запасом прочности, воздушный извозчик, чей измызганный портфель, налетавший миллионы километров, достоин постамента, а пожелтевшая от пота рубашка – музейной витрины... И ты, смелый сокол, Военный летчик, защитник Отечества, не нужный политикам, выброшенный из Неба, забытый Государством... Небо у нас одно – небо нашей Родины, и мы знаем его суть как никто.

Братья мои небесные, Вы сейчас не в особом почете – такое время... А Вы ж положили жизнь на свое Дело. В Вас живет Дух Полета – чувство, недоступное никому.

В почете нынче другие профессии, другие ценности... не сравнить. Но совесть моя не позволяет допустить, чтобы Жителя Небес походя оскорбил нелетающий человек:

«Не делайте из летчиков культа...»

Ну, сделайте культ из эстрадных певцов. Из спортсменов. Из модных писателей.

А из летчиков... какой уж культ. Что уж там сравнивать. Особенно подросткам,

которые клюют на любую блесну. Когда тысячная толпа истерически беснуется, рыдает, и пляшет, и давит друг друга – под рев электрической, фанерной, не нашей музыки, под вихляние кумира на сцене – «Ты моя, моя... я люблю тебя... я люблю тебя... ты моя, моя...»

Как тут сравнишь: потнее голубоватое благоухание полуголого мачо на сцене, в цепях, в рванине, в дыму, в прожекторах, в реве... – и мокрую задницу навигатора стотонного лайнера, протискивающего машину между башнями грозных облаков – в ночи, в зареве молний, в лихорадочном лучике радара, в звериных объятьях беспокойной, коварной стратосферы, с двумя сотнями живых душ за спиной. Или перехват нарушителя воздушных границ, с перегрузкой, от которой челюсть отваливается и сопли фонтаном брызжут из носа, а в глазах темнеет до того, что взгляд улавливает лишь авиагоризонт в кровавом тумане...

А ваш кумир... пьяный после гастролей, блюет у меня за спиной. А мои девчоночки, балансируя на каблуках в болтанку, хлопочут вокруг него и его бригады, ублажая и исполняя все их прихоти, с улыбкой...

Но они верят в меня. Они верят в тебя, брат мой небесный, Пес Неба, влекущий крылатую упряжку – они верят в нас всех, одаренных Небесной Благодатью сотворения Полета, – что мы-то доведем. Довезет Капитан. Довезет Второй пилот. Довезет Штурман. Довезет Бортинженер. А брат наш, Военный Летчик – защитит всех.

И Вы, Бортпроводники, довезете Ваших пассажиров. Мы все дружно тащим наши лямки. Мы все исполним свой долг. Я пою гимн Летающим людям, независимо от их должности и роли в Небе. Небо одно на всех, и удержаться в нем можно только, если мы все будем бить в одну точку.

Подними выше голову, седой Пес Неба! Там, в начале розовой полосы блестит звезда. Эта звезда когда-то взошла над тобой – вспомни, как под ее прекрасным светом ты мужал, рос, познавал всю красоту и всю свирепость твоего Неба, как поклялся в душе быть верным ему до конца. И пока еще – не конец!

Как ты жил... и как вынужден доживать.

Но ведь человек на то и Человек, чтобы жить не так, как диктуют обстоятельства, а так, как зовет Дух!

Что ж теперь, на земле – и жизни нет?

Да я бы себя уважать перестал, я – Капитан.

Бывают в нашей жизни события, когда мы, старые ветераны, собираемся вместе. Мы достаем из шкафов старинную, вычищенную форменную одежду. Вновь на костлявые плечи стариков навешиваются аэрофлотские погоны с золотыми нашивками. Потертые фуражки с кокардами, с крылатыми серпом и молотом, прикрывают лысины. На наших форменных кителях редко блеснет правительственная награда... мы же не знатные шахтеры или доярки... но как самую дорогую награду Неба привинчиваем мы

почетный Знак: «За безаварийный налет часов» - и внизу планочка с цифрой: у кого 15 тысяч, у кого 17. Редко у кого больше 20.

Двадцать тысяч часов, проведенных в воздухе! Нам есть что вспомнить.

Что такое – пролетать двадцать тысяч часов?

Это счастье. В полной мере. Несмотря ни на что.

Глядя на Вас, в седине висков, в морщинах вокруг глаз, в «дубах» на козырьках фуражек – я хочу преклонить колени.

Вы – мои Учителя. Вы – кладезь опыта, на Вас держится Школа. Все что могли, Вы отдали нам, смене... и смена эта тоже уже в ветеранах.

Если бы собрать весь опыт, все случаи, все события, произошедшие с Вами в воздухе, осмыслить, переварить – хорошая похлебка получилась бы для молодых щенков, которые еще только начинают приучаться к ляжке.

Ваш опыт, опыт советской школы, намного весомее опыта летчиков цивилизованных европейских стран. Это примерно как опыт автолюбителя, всю жизнь проездившего на старой верной «копейке», – против опыта обгоняющего Вас на трассе – пальцы веером – хозяина навороченного «Мерседеса».

Да разве ж хозяин «Мерседеса» ковырялся когда-нибудь под капотом? Проволочки прикручивал? Весь его опыт – в том, чтобы набрать по

мобильному телефону номер нужного специалиста. А наш советский, да и раньше Советов, россиянин, русак, хохол, мордвин, якут – его опыт, опыт выживания в условиях, где немцу смерть, да еще в небе, где так много непознанного, непредсказуемого, где, как и сто лет назад, подстерегают неожиданные опасности, – такой опыт бесценен.

Европеец бы такой опыт скопил и продал, да еще выбрал бы время, когда товар особенно востребован.

Мы, русские люди (я-то по крови украинец), отличаемся от всего мира своей непостижимой душой. Нашел ящик водки, продал его ближнему, а деньги пропил, плача на плече случайного собутыльника, русского человека, у которого вдруг в резонанс зазвенела струна.

Вот в том резонансе все дело.

Резонанс – это когда внезапно пронзает, что с собой в могилу опыт не унесешь, а рядом голодный щенок, которого можно этим опытом выкормить и сделать из него настоящего ездового пса. А как же ж ему только ХОЧЕТСЯ!

Конечно, и среди русского народа встречаются эдакие монстры, что только под себя гребут... но как-то для нас это не характерно.

Передают по телевизору: вот в Свердловске (был такой город на Урале) живет знаменитый слесарь, мастер по замкам, мастер из мастеров. Любой сейф откроет за пару минут. И прозвище поэтому у него – Медвежатник. Всего достиг своим умом, прямо Левша. А в школе был вечный второгодник. Открылся талант – стал деньги грести лопатой. Уже старик. Интервью дает...

А вот учеников у него нет. У него принцип: я – достиг, и ты попробуй, своим умом. А не получится – не обижайся. Мои секреты – это мои секреты. Ушлый дед.

У него опыт – опыт кастрата. Он бесплоден. Богатый... и несчастный человек. Кто его вспомнит через пару лет после смерти... так, в узком кругу за бутылкой.

Если бы мы все были как этот дед, прогресс бы остановился.

К счастью, среди летчиков таких вот медвежатников мало. Работа такая, что сам, будь ты хоть гений, на современном самолете не полетишь. В процессе обучения идет рост мастерства помощников. Нас всех соединяет неразрывная цепь передачи опыта, и коловращением этой цепи движется современная авиация. Да и любое дело.

Вам, седые ветераны, наш низкий поклон. Вы научили нас так работать в небе, как дирижер управляет слаженным оркестром. Сколько же труда и терпения вложено! О чем Вы думали тогда – о своем медвежачьем искусстве или все-таки о славе Школы?

Вы думали о Музыке жизни. Теперь, на склоне лет, я это понимаю.

Ступеньки в Небо

В детстве моем еще был в ходу старый авиационный лозунг: «От модели к планеру, с планера – на самолет!» Авиамодельные кружки были в каждом Доме пионеров; у нас в городке еще действовала детская техническая станция,

ДТС, и там я приобщился к первоначальному авиамоделизму. Строил примитивные модельки - «схемки», продававшиеся наборами в коробках, потом самостоятельно, по чертежам, опубликованным в пионерском журнале, построил фюзеляжную модель планера – с лонжеронами, стрингерами, шпангоутами, нервюрами... Где еще мальчишка освоит к авиастроительную терминологию, где научится так тонко ошкуривать планочки, соединять клеем срезанные «на ус» рейки, точно, виток в виток, обматывать ниткой соединения, где приобретет точный глазомер, регулируя крутку крыла, установку стабилизатора, где воочию убедится в значимости угла атаки и центровки летательного аппарата...

Не терпелось запустить только что построенный планер с леера, в ветреный день... порывом ветра модель разбило на старте.

Авиамоделизм приучил меня старательно работать с инструментами, а главное, заронил в душу любознательность к Технологии: а как ЭТО делается? Эту любознательность, стремление узнать, освоить и применить своими руками, я пронес через всю жизнь: глаза боятся, а руки делают.

Я во многом самоучка. И дед мой, великий Мастер-металлист, был самоучка, и отец, школьный учитель, умел делать все руками, и меня с малого детства научил гайки крутить. Как важно передавать любовь к творчеству от деда к отцу, от отца к сыну... а там и внуков приобщить к умению понять суть, найти информацию, вчитаться, загореться – и сотворить Вещь своими руками!

По моему разумению, люди делятся на созидателей и потребителей. Ну, цивилизация предлагает потребителю так много, что, кажется, скоро все будут ходить – пальцы веером... потому что кроме ложки ничего держать-то не умеют; все разжевано, только глотай. И плати, плати, плати... Общества потребителей везде – а есть ли где общества созидателей?

Для меня потребитель – скучный человек. Психология его созревает где-то в подъездах, в безделье... не знаю. Этим людям некуда себя деть... ну, идут в политику или еще куда, где только язык чесать. Они гвоздя не забьют в стенку.

Авиамоделизм чем хорош? Он увлекает романтикой, красотой, приобщением к Полету – и получается настоящий рукастый мужик. Из авиамоделистов выходят классные мастера, технологи, инженеры, изобретатели, конструкторы. Почти для всех таких людей постепенно самым важным становится не собственно любованье полетом сотворенной модели – это дело десятое, – а сам активный процесс созидания, изобретения технологий, претворения своей задумки в материальный предмет, гордость за дело рук своих.

А я мечтал о Полете. Я мечтал летать на крыльях, управлять своим полетом над землей и возвращаться на нее с неба. Видимо, часть авиамоделистов таки заболевает этим неистребимым вирусом полета – и навсегда. Потому что тот, кого тянет в небо, становится небесным наркоманом. Сладкий яд Полета пропитывает все клеточки, и жертва всегда рвется в небо, чтобы окунуться в неповторимый воздух высоты... он и пахнет-то не так, как

на земле; он плотный, упругий, подъемный, живой воздух, поток – и грудью на него! Он держит!

Не совсем еще понимая, каким путем того Полета достичь, я поступил в Харьковский авиационный институт... может, это была ошибка, потому что самолетостроение – это не мое; но ряд обстоятельств привел меня на втором курсе в институтский самодеятельный авиаспортклуб, в группу планеристов.

К тому времени, учась на первом курсе вечернего факультета, я работал на авиазаводе, где как раз осваивалось производство новейшего лайнера Ту-134, и там занимался в парашютном кружке, организованном на общественных началах. За зиму мы прошли теоретический курс, хорошо знали материальную часть и готовились к настоящим прыжкам. Дело стопорилось только возрастом: в парашютный кружок записались зеленые юнцы и девчата, вчерашние школьники, нам не исполнилось еще 18 лет.

Но возрастной ценз не мешал нам посещать парашютную вышку в парке Горького, которая работала без перебоев и где оседали почти все наши невеликие заработки.

Наши... но не мой. Группа дружно прыгала, а я... трусил. Под разными поводами, то сказавшись больным, то сославшись на занятость, я пару раз отказался туда ехать с группой, а сам тайно, окольными путями пробирался к вышке и часами сидел, прячась в кустах, борясь со страхом, проклиная свою слабость и презирая себя.

Девчонки из моей группы со смехом взбирались по лестнице на пятидесятиметровую высоту, с визгом вылетали из-за бортика, усаживались, как нас учили, в кольцевой лямке подвесной системы, ножки вместе, чуть согнуты в коленях, ступни параллельно земле...

Я, сгорая со стыда, в мучительной зависти, в страхе, что меня обнаружат, в комплексе неполноценности – наблюдал из-за кустов...

Что стоило: взять в кассе билет – полтинник! – войти в ограду, предъявить его – и наверх!

Но вышка работала по принципу ниппеля: туда – пожалуйста; обратно – только под куполом!

Я страдал. Ну почему я хуже девчонок, что во мне такое сидит, что не дает побороть страх? Почему я такой... неполноценный? Значит... значит, я никогда не стану настоящим мужчиной, смелым, отважным человеком... трус... изгой...

Ребята, загляните себе в душу. Особенно подростки. Многих мучают те же проблемы: личной смелости, мужественности, способности к подвигу... или неспособности. Как сложно бывает преодолеть свои комплексы. Каких судорожных усилий требует победа над собой, какими рывками иногда доказывает подросток окружающим свою личностную состоятельность, на какие рискованные поступки иногда отчаивается! Сколько их иной раз гибнет по неопытности, в порыве, из-за смещения приоритетов: что в жизни главное, а что нет. Через такие страдания и мучительную борьбу с собой проходит

каждый, и не всякий находит тот путь, идя по которому, мальчик постепенно становится мужем, защитником, личностью.

Идите в авиацию. Это – тот путь. Тут вы все докажете – и себе и другим.

Я вспоминал, как в восьмом классе впервые решился броситься с вышки в воду вниз головой. Победил же себя! Страшно только первый, самый первый раз, потом уже все – ты победил страх!

Но всему приходит конец. Девчонка из параллельной группы, которая мне тайно очень нравилась, случайно обнаружила меня возле вышки:

– Ну что, выздоровел?

Выздоровел! Сгорая со стыда, что ОНА может заподозрить меня в трусости, взял я

два билета, и мы шагнули за ограду. Все: путь назад отрезан. Холодок сверлил внизу живота, ноги стали ватными... но я полез наверх.

На что только не подвигают нас женщины!

Длинная цепь лестниц вышибла дыхание, а с ним как-то улетучился и страх. Когда я вылез на площадку, едва дыша и только успев заметить, что там стоят несколько человек и среди них пара знакомых лиц, – я почувствовал, как на мне защелкиваются карабины подвесной системы... ножные обхваты... грудные... Два дюжих парня сноровисто оправили лямки и подтолкнули меня к открывшемуся проходу в балюстраде. Парашют, подвешенный на тросе к концу длинной балки, тянул в пропасть. Чем ближе подходил я к манящему и пугающему краю, тем сильнее подгибались коленки, и к порожку я подполз чуть не на корточках.

Пош-шел! – и помогли руками.

Шаг в пустоту, короткое, на вдохе, «Х-х-х!» – рывок! Ноги взлетели выше головы. Я повис под куполом; блоки визжали, противовес внутри вышки поднимался мне навстречу.

И это – все? И этого я боялся? Стыд, пережитый страх волной ударили в голову; уши горели. Восторг победы охватил меня.

А внизу уже ждали два парня, чтобы подхватить растерявшегося «перворазника».

Щас! Я мигом вспомнил науку, уселся, взялся за лямки, распустил взгляд по горизонту... какой горизонт – уже деревья выше меня... вот, вот, вот... подтянуться на лямках! И я мягко, чуть с приседом, приземлился. Противовес поддернул вверх, парни удержали...

Все. Дальше я занялся тренировкой. Прыгал и «ласточкой» и в группировке, с балясины, спиной, фраерски закрывая за собой сдвижную дверцу и висая над пропастью. Да какая там пропасть. Хотя... близость земли пугает больше, чем огромная высота.

Скоро я стал своим человеком на вышке. Не знаю, сколько прыжков совершил... да сотни – школа эта пригодилась потом, когда прыгал с самолета: проблем с преодолением страха уже не было.

Страх свойствен любому живому существу. Не было бы страха – жизнь погибла бы. Но человек на то и Человек, чтобы уметь победить страх разумом и

волей. Из маленьких побед над собой складывается характер. Хорошо, если победу над страхом увидят со стороны и похвалят. Похвала сразу снижает уровень напряжения – «чего боялся-то» – и ложится кирпичиком в фундамент уверенности в себе. В похвале не нуждаются только безумцы.

Та девушка, наблюдая мои выкрутасы на вышке, потом обронила:

А ты, оказывается, смелый...

Пока подходили мои ожидаемые 18 лет, я записался в планерную секцию; всю зиму мы изучали теорию полета, а к лету начали выезжать на планеродром.

Материальная часть планеродрома представляла собой несколько планеров первоначального обучения БРО-11 и пару более тяжелых двухместных КАИ-13 «Приморец».

Двухместных? А БРО-11 сколькиместный?

А БРО-11 был одноместный. То есть, в первый свой полет человек отправлялся один, сам.

Планер, весом конструкции 53 кг, представлял собой несколько палочек, соединенных друг с другом хитрым способом, перемычек и проволочных растяжек. Сверху устанавливалось и укреплялось подкосами крыло из тонкой фанеры, оклеенной материей, под ним располагалась табуреточка на досочке; ноги ставились на качающуюся палочку с проволочками, между ног курсанта располагалась ручка управления – палочка с шариком наверху. Сзади тряслось хвостовое оперение; рули и элероны приводились в движение такими же проволочками через качалочки. Все сооружение стояло на узкой вертикальной лыже, как на ноже.

Хранились планеры в специальных авиационных контейнерах, один из которых служил нам укрытием от дождя и помещением, в котором проводились разборы полетов.

Планер утром в разобранном виде вытаскивался из контейнера, и инструктор наш, четверокурсник Паша Зайцев, с нашей помощью его собирал. Крыло надевалось на центроплан, уши входили в вилки, морские болты контролировались булавками из упругой проволоки. Растяжки закреплялись аналогично крылу, стягивались тендерами, и по мере их натягивания аппарат начинал гудеть, как большой контрабас, причем, тон слева и справа должен был быть одинаковым. Планер настраивался перед полетом, как рояль перед концертом.

Музыка и Полет объединились в моем понимании именно в образе примитивного, схематичного, низкополетного планера первоначального обучения.

Сначала мы учились балансировать. Нет, это был не дельтаплан, на котором все управление сосредоточено в перемещении центра тяжести. Здесь было жесткое крыло и хвостовое оперение, элероны и рули – все как на любом самолете. Но надо было понять, прочувствовать сидалищем, как исправлять крены и выдерживать направление.

Планер ставился против ветра на небольшой бугорок, и курсант (в авиации любой, кто первый раз знакомится с небом, именуется «курсант»), а кто

переучивается на новый летательный аппарат – тот уже «слушатель») учился, впервые в жизни: как только возникнет крен, тут же отклонять ручку в противоположную сторону. Сначала запаздывал, и планер неизбежно ложился на крыло; мы выравнивали его, потом, через несколько попыток, обычно три-четыре, обучаемый уже не давал аппарату заваливаться. Так выработывался рефлекс.

Поэтому-то, когда появились те дельтапланы и иные наши летчики со стажем пытались на них летать, то наломали дров... и рук, и ног. Рефлекс на дельтаплане – в обратную сторону, так уж он устроен, таков принцип его полета и управления.

И умение выдержать направление в полете, а главное, на разбеге и пробеге, пришло не сразу. Ноги, стоящие на зарубках палочки, управляющей рулем направления, зрительно ассоциировались поначалу с рулем велосипеда: надо повернуть влево – поворачивай палочку ногами влево...

Ан нет: оказывается, на летательном аппарате другой принцип. Не поворачивать что-то, а дать ногу. Надо влево – дай вперед левую ногу, надо вправо – дай правую.

Но есть общий принцип и с велосипедом: не смотри на педали. Смотри вперед, распусти взгляд, тогда хорошо будешь видеть землю. Распущенным взглядом лучше улавливаются крены – по положению законцовок крыла относительно горизонта. Угол зрения должен быть возможно шире, тогда легче определить темп приближения земли и вовремя предпринять необходимые при приземлении действия.

Но все это я так понимаю сейчас – и так втолковываю ученикам. А тогда... все это ожидало меня еще в туманной дымке будущих лет. Я еще только привыкал, сидя на дощечке, пристегнувшись к ней ремнем, двигая палочки туда-сюда, обращая взгляд на горизонт, удерживая в поле зрения ориентир, – к моему первому в жизни летательному аппарату.

Урча изношенным мотором, подкатывал списанный, с отнятыми крыльями, старенький самолетик Як-18; на крылья планера устанавливали специальные, срывающие поток бруски, чтобы, не дай Бог, раньше времени не возникла ненужная подъемная сила, затем планер длинным тросом подцепляли к хвосту самолета и тот, переваливаясь колесами на колдобинках, медленно буксировал за собой аппарат с курсантом. Группа бежала рядом, кто-то поддерживал аппарат за крыло, потом отпускал, и планер, в потоке воздуха и бензиновой гари (о, этот восхитительный аэродромный запах!) совершал пробежку на лыже.

Мне тогда еще почему-то запомнился образ: списанный с Неба старик помогает опереться молодому, рвущемуся на смену ... КАК ЖЕ ЕМУ ХОЧЕТСЯ!

И сейчас мне, оставившему Небо старику, хочется помочь Вам, молодым, найти свой Полет. От простого к сложному, постепенно, осторожно, с поддержкой...

Недаром в авиации укоренился отвергаемый грамотным компьютером термин: «выдерживание» параметров. Вот гляжу: на экране сразу это слово подчеркнулось красным. Машина предлагает вариант: «выдёргивание».

Нет, уважаемая Машина, нет: мы – **ВЫДЕРЖИВАЕМ**. Нужна выдержка, чтобы выдержать заданный крен, скорость, высоту, выдержать машину у земли на последнем дюйме, чтобы погасла остаточная скорость – и притереть ее! И чтобы инструктор, сидя на вышке, с восхищением за ученика своего протянул: «Ка-акой молодец!»

От простого к сложному, постепенно закрепляя навыки, под бережной опекой старших товарищей, учились мы переходу от покоя на земле к своему первому полету.

Нелетающие люди! Завидуйте нам, летающим. Завидуйте чистой, белой завистью. Вам этого, может, и не хотелось, а может, не удалось, не позволило здоровье, не сложились обстоятельства, не хватило терпения, а может, было неинтересно...

А как же ж нам было интересно! Как же мы мечтали, как мы стремились, какие препоны преодолели, какие науки, правила и законы превзошли, победили в себе страх, неуверенность – и поверили в себя! И, наконец, полетели! Сколько же добрых рук подняло нас в небо!

Полет производился так. На старте в землю вворачивался штопор с обрывком стальной цепи. Сзади на конце лыжи был установлен замок, в зев которого вкладывалось кольцо этой цепи. Спереди под лыжей находился обращенный книзу крючок, за который зацеплялся кольцом длинный, толщиной в палец, резиновый амортизатор, метров пятидесяти длиной; к дальнему концу его была привязана толстая веревка с узлами.

Курсант, проинструктированный Пашей («ты ж ничего не трогай, ручку держи вот так – он сам взлетит и сядет»), садился на табуреточку, пристегивался ремнем за пояс, выпрямлял спину, прижимаясь затылком к резиновому заголовнику, правая рука сжимала ручку, ноги на «педалях»; левая рука держала до команды шарик, расстегивающий замок.

Группа, выстроившись в две шеренги, бралась за узлы веревки, натягивала резину и по команде, как бурлаки на Волге, влачила лямку за горизонт. Амортизатор постепенно натягивался и звенел. Напрягались и звенели наши мышцы, мы из последних сил натягивали резину. Один курсант поддерживал планер за крыло. Паша определял, на какой степени натяжения отдать команду.

– Старт!

Курсант дергал шарик. Замок расстегивался, спущенный с цепи аппарат бил заголовником по затылку и, влекомый энергией резины, как из рогатки, за две-три секунды набирал скорость и плавно отрывался от затоптанной травы. Ветер трепал рукава рубашки, и вместе с рукавами трепетало сердце Полетевшего Человека!

И вот тогда я понял, что это – всё. ЭТО – МОЁ! На всю жизнь! Интегралы, изящность математической логики, миллионы заклепок, стапеля с

ребрами будущих лайнеров – все это был только поиск моего Полета. И вот – нашел. Ради этого, чтобы прочувствовать, как тебя держит воздух, стоит преодолеть любые препятствия.

Сам полет длился секунд двадцать, может, меньше. Выше пяти метров на БРО-11 летать не разрешалось. Но нам и этого хватало с лихвой. Кто не дергал ручку, приземлялся мягко; кто пытался активно управлять, пытаясь исправить взмывание – отпарывал прогрессирующего «козла»... приземление происходило прямо на наших глазах: мы только чуть отбежали в сторону.

Интересно было глядеть в лицо летящего товарища: в нем отражалось столько человеческих чувств, эмоций, оно дышало таким восторгом потрясения, такой радостью обладания, было так одухотворено, что... я и на старости лет никогда не соглашусь с теми из коллег, кто принижает романтическую сторону авиации. Да романтика брызгала из глаз! Вспомните себя в молодости!

Это может понять только влюбленный человек.

О, как восхитительно прекрасен шум воздуха в тугих расчалках! Как музыкален звук удара лыжей о землю! Как пахнет аэродром полынью, пылью, степным ветром, эмалимом и сгоревшим бензином!

Братья мои, летчики! Вспомните свой самый первый полет. Налейте рюмку и выпейте – за тех, кто навек соединяется с Небом! Потому что этот союз – один из самых прочных на земле: если уж летать, так до конца!

И за Учителей своих выпейте. И за Мастерство, что передается от сердца к сердцу.

Как прекрасна была наша летная молодость... Да, ее не вернуть, но верность той романтике хранится в наших сердцах до конца дней.

И у Вас, молодые, будет прекрасная летная жизнь, и Вы когда-то вспомните то лучшее, что в молодости дала вам Авиация.

Научились мы мягко приземляться. Научились видеть землю, поняли принцип «приближается – добирай, не приближается – удержи».

Как-то на наших глазах курсант высокомерно начал выравнивать и все тянул и тянул ручку на себя – землю потерял. То есть, он ее видел, но приближается она или нет, определить не мог. А так как, по его понятию, земля должна была приближаться, то он все добирал и добирал.

Планер, теряя скорость, задирает и задирает нос на высоте метров двух. Когда угол атаки превысил критический, подъемная сила, в полном соответствии с законами аэродинамики, резко упала, аппарат затрясся и, спарашютировав, хлопнулся лыжей о землю.

Крыло от удара сорвалось с креплений и наделось незадачливому летуну на шею; тонкий шпон лопнул, голова проткнула крыло и торчала сверху, подпертая щепочками. Ну, нагляднее не придумаешь показать, что значит потеря скорости.

Гуртом крыло с шеи сняли и занялись ремонтом: мужчины латали машину, а девчата – летчика. Намазали ему шею зеленкой, дали прийти в себя;

тем временем подсох эмалит на заплатанном крыле. На следующий день и летчик, и планер были в строю.

Лет эдак через сорок, когда мои глаза стали сдавать, я перестал хорошо видеть землю на посадке. Проблема была в том, что и приборы в кабине, на близком расстоянии, без очков я тоже разглядеть не мог. Пришлось летать в очках, а перед землей сдергивать их, ибо земли совсем не было видно. Но сдергивать очки, из-под наушников авиагарнитуры, на самом сложном участке захода, на высоте принятия решения, было проблематично. Судорожно сорвав и швырнув пару раз очки по кабине так, что брызги засверкали, я послушался совета моего коллеги, уже прошедшего этот непростой в жизни стареющего летчика этап: стал производить посадку, не снимая очков, вслепую, на слух.

Пришлось ориентироваться на выработавшееся с годами внутреннее чутье темпа потери скорости. Опыт тысяч посадок на тяжелом лайнере закрепился и материализовался во внутренних часах, которые отсчитывали точно положенное количество секунд перед моментом касания, когда надо было чуть добрать штурвал – руки сами знают, на какую величину – и замереть. Последний дюйм, последний сантиметр высоты подхватывался этим движением, и нежно, как ласкают друг друга губы влюбленных, тяжелые колеса целовали бетон родной полосы.

Когда любишь – целовать можно и с закрытыми глазами. Только вот любовь эта должна выдержать испытание многими тысячами часов налета.

Еще одно правило полета довелось нам воспринять наглядно: «управляй машиной до конца пробега». Один наш товарищ, не справившись с педалями на пробеге после посадки, вздумал «подвернуть» аппарат, сняв ногу с педали и пытаясь каблук подправить направление пробега прямо о землю. Ногу мгновенно затянуло под площадку, планер развернуло, и из тучи поднятой пыли резанул по сердцу вопль. Небо не простило ошибки: два месяца человек проковылял на костылях, правда, охоты летать этот инцидент ему не отбил.

Паша долго и упорно вдалбливал нам: летательным аппаратом управляют при помощи ручки и педалей. Нельзя бросать управление; надо точно выдерживать направление на разбеге и пробеге, надо держать горизонт без крена, надо приучать себя: это не крылья планера, а твои крылья, это не хвостовое оперение, а твой хвост. Ты – птица! И педали – только продолжение твоих ног.

Урок за уроком, правило за правилом. Авиационные законы вырабатывались не сами по себе, они только продолжали и закрепляли опыт человечества в приложении к Небу.

Первый полет каждый учебный день выполнял инструктор. Он убеждался в надежности техники, а мы, наблюдая взлет и посадку, выполненные чисто и изящно, загорались благородной завистью и желанием.

Наверно с тех пор я понял основное правило инструктора: покажи руками, как ЭТО делается.

Как мы хотели летать! Мы рвались в небо, как рвется со сворки стая гончих собак – только отпусти! Нам хотелось повторить то, что демонстрировал Мастер.

Паша чуть, самую малость, нарушал. То мы, по его команде, цепляли за крюк сразу два амортизатора, растягивая их в виде латинского «V», и планер выстреливался как из рогатки, то связывали два амортизатора в один длинный и дотягивали лямку аж до границ летного поля, до флажков.

Планер в результате этих ухищрений удавалось поднять выше 10 метров. И инструктор мог продемонстрировать нам координированную «змейку». Полет с разворотами выглядел значительно зрелищнее прямолинейного взлета-посадки. Правда, контролировать крен и скольжение пилот мог только интуитивно, опираясь на свой опыт. Приборов на БРО-11 не было никаких, и скорость надо было чувствовать по напору потока.

Так было и в этот раз. Мы, упираясь изо всех сил, натянули двойной амортизатор чуть не на 300 метров, а Паша, сидя в аппарате, все махал и махал: тяните, мол, дальше.

Уже силы кончались. Наконец инструктор дернул шарик, планер стал разгоняться... и вдруг аппарат как-то рывками пошел на нос и на крыло, развернулся, хвост его задрался, и, подпрыгнув несколько раз, конструкция застряла.

Держите!!! – донесся до нас отчаянный крик инструктора.

Что-то не давало планеру скользить вперед. Мы ничего не могли понять, а сил удерживать веревку уже не было. Мы растерялись, оцепенели.

А главное, не было на этот случай ни указаний, ни находчивого лидера, который, мгновенно оценив опасность, по русскому принципу – кто увереннее скомандует, того и слушаются – крикнул бы всем: «Держать!!!»... да с матерком... чтобы все мобилизовались и, шаг за шагом, отступая назад, ослабили натяжение резины.

И вот... один бросил, другой – да руки уже отказывались служить – и веревку вырвало из рук остальных.

Паша, сжавшись в комок и закрыв голову руками, сидел в креслице, пристегнутый, беспомощный – и ждал смерти. Кто пробовал бить мух резинкой от труссов, тот поймет...

Со свистом смертельная резина сокращалась и неслась к планеру, а за нею десятком кувалд моталась толстенная веревка с узлами...

Все это заняло три секунды. Мы просто не успели ничего понять, только внутри все опустилось. Ужас наш летел вместе с веревкой и плотным клубком влетел... под пол планера...

Когда рассеялась пыль, мы увидели, что инструктор жив.

Паша сидел белый, челюсть его тряслась. Но нашел в себе силы отстегнуться и встал на дрожащие ноги. Потом медленно и выразительно сказал три слова. Потом сумел закурить.

Сделав три глубоких затяжки, затоптал окурок, жестом позвал группу к себе, приказал поднять планер на вытянутые руки над головой.

Жестяная, исшорканная до блеска полоска, которой была подбита лыжа, лопнула, задралась и затормозила планер в начале разбега. Час мы держали аппарат над головой, а инструктор, выгоняя адреналин, отдирает, а потом вновь прибавляет молотком новый полоз. Попутно он популярным языком, с вкраплениями ненормативной лексики, не стесняясь девчонок, изрыгал проклятия, которые ложились нам на сердце как мешки с цементом. Эмоциональный накал накрепко впечатал в наши неопытные мозги правило: «товарищ в беде – держи до конца!» Только вместе, только дружно, только стиснув зубы!

На «Приморце» мне не довелось много полетать: так, несколько ознакомительных полетов с лебедки, забрасывавшей планер за двадцать секунд на двести метров. Лебедка была закреплена на раме старого грузовика и наматывала на барабан тонкий стальной трос. На случай, если бы замок на планере не сработал и трос не отцепился, на лебедке стояло мощное подпружиненное зубило, чтоб успеть обрубить. Запомнилось стремительное вознесение, чуть не лежа на спине, и стрелка вариометра, показывающая немыслимую скороподъемность: одиннадцать метров в секунду!

Учеба в институте не шла, напрочь оттесненная яркими впечатлениями от полетов.

Нелюбимые науки стали отвратительны, я заболел полетами, бросил институт, поступил в летное училище и пролетал после его окончания тридцать пять лет.

Соблазн

Хороша Ангара в мае, когда сойдет весь снег, останутся только серые сугробы под северными склонами холмов, когда взломает лед по Тасеевой и заревет на ангарских порогах полая вода, унося последние льдины в Енисей. Леса ангарские, сплошь строевая сосна, обретут летний, светлый оттенок, а на березняки и осинники падёт зеленый туман первого нежного листа. Еще нету комара, и можно смело идти в лес и дышать, дышать густым, напитанным запахом хвои, смолы и горьких почек таежным воздухом – хоть ложкой его хлебай... и не надышишься. Летели мы однажды спецрейсом в деревню Каменку, что на Ангаре, как раз в такой теплый и ясный майский день. Самолет был под завязку загружен имуществом геологической экспедиции; на тюках и ящиках расположилась партия бывалых, крепких геологов, повидавших тайгу и знающих ее как дом родной; с ними несколько женщин-геологинь, тоже, видать, не в первый раз отправляющихся в суровые ангарские леса. Весной день год кормит; надо было успеть забросить имущество и управиться за этот короткий благодатный период со всеми делами – до жары, комаров и ливней. Экипаж Ан-2 был молодой. Командир Толя Киселев летал в этой почтенной должности первый год, я долетывал свой срок вторым пилотом и готовился вскорости тоже пересест на левое, командирское кресло. Естественно, опыта у нас, даже если собрать весь в кучу, было маловато, зато азарта и безрассудности вполне достаточно, для того чтобы вместо анализа чужих

ошибок делать свои и уж на них учиться. Дело молодое... Ощущая всю значимость своей профессии, мы свысока поглядывали через плечо на симпатичных женщин... Денек прекрасный! Жизнь прекрасна! Мысли о прекрасной жизни прервал влезший к нам в кабину деловой руководитель партии. Соблазняя акт-счетом на 25 часов, стал уговаривать нас приземлиться не на аэродром в Каменке (впрочем, там просто огороженная площадка да конус ветроуказателя), а подвернуть севернее и высадить их на площадке, недавно вырубленной в лесу, километрах в восьмидесяти вверх по речке Каменке. Мы задумались. Двадцать пять часов на дороге не валяются – поди еще налетай их... это ж четыре дня работы, а тут – за три часа обернемся. Бородатый геолог, сверкая лукавыми глазками, клялся и божился, что площадка хорошая, на бугре (мы опасались, что грунт еще не просох), что дни стоят солнечные, что туда уже летали Ан-2... им, геологам, там остается самая малость до места работы; надо успевать, а попробуй-ка добираться из Каменки – на чем ты затащишь тонну груза за сто верст – на бабах? Бабенки, правда, были дебелие, выпуклые такие... жалко запрягать-то... красоту портить в постройках... Мы размышляли. Если рискнуть и сесть на эту площадку, то акт-счет на 25, нет, на 30 часов (выторгуем у геолога еще пять!) даст нам возможность расписать фиктивные полеты на четыре дня вперед, сэкономить топливо, получить за это какие-никакие премиальные. Барограммы полетов нарисуем (первое, чему учат в курилке молодых вторых пилотов опытные коллеги), задания на полет сами выпишем, штампы поставим... Будут же дни с нелетной погодой – вот на эти числа и выпишем задания. Чик-чик – за полмесяца санитарную норму отлетал – и спи-отдыхай... да еще и премиальные... Во времена моей молодости такое разбазаривание государственных средств, приписки и обман практиковались в авиации спецприменения повсеместно. Не в ущерб делу, конечно. Все делалось за счет внутренних резервов авиации: спрямление маршрутов, полеты над горами в облаках, перегруз самолетов, посадки по заказу на подобранные с воздуха площадки... Это, понятно, требовало достаточной квалификации, оглядки, опыта, но устраивало обе стороны. Заказчику выгоднее было выбросить лишнюю сотню тысяч на самолет, чем полторы – на переброску по бездорожью своих многочисленных людей с их грузом. Летчики обычно не отказывались от лишних часов, которые умеючи, с оглядкой, можно превратить в деньги. Очевидно, и нашего начальника партии страшила тягомотина добывать транспорт в деревне, убиваться в тайге, теряя силы и драгоценное время. Гораздо проще бросить экипажу с барского плеча заработок на четыре дня вперед, зато тебя доставят до места с комфортом, сегодня, сейчас – и дешевле обойдется. Майский день, воскресенье... Мы висели над Ангарой; самолет ощутимо покачивали восходящие потоки – парила земля, прогреваемая долгожданным ласковым солнцем. По сибирским понятиям – поздняя теплая весна, земля только начала подсыхать, жарки еще не зацвели. Вот мы и сомневались: насчет непросохшей земли. О площадке этой мы слыхом не слыхали – все кругом облетано, все площадки известны наперечет... а тут

новая. Какой там грунт, какие подходы... А что – давай залетим да глянем. Подвернули севернее, вышли на речку и пошли по ней вверх, по подсказкам ушедшего геолога. Нашли. И правда: видно было, что на вершине бугра, обтекаемого речкой, в вековом сосновом бору есть большая проплешина; покосившаяся избушка в углу и ряд свежих пней по краям подтверждали, что это дело рук человеческих, причем, избушка-то долгожительница, а площадку расчистили недавно. Но никаких следов самолета на довольно ровной поверхности площадки не наблюдалось. Наверняка до нас в этом году здесь никого не было. Опыт полетов с подбором посадочных площадок с воздуха у нас какой-никакой был: мне доводилось летать с подбором в составе закрепленного экипажа, Толя тоже не раз участвовал в законных или незаконных посадках вне аэродрома. Поэтому мы уверенно принялись за дело: осмотр площадки и подготовку к возможной посадке. Прежде всего определили длину площадки. Зашли с одним курсом, строго выдерживая постоянную скорость, засекали секундомером время пролета от торца до торца, потом то же самое с обратным курсом. Сложив и разделив пополам секунды, получили среднее от двух замеров время пролета, так называемое штилевое. Умножили скорость полета в метрах в секунду на штилевое время пролета и получили длину площадки в метрах: что-то около 400 метров. Такая вот арифметика. Как ни старались, а ветер определить не смогли. Время пролета площадки с обоими курсами было примерно одинаковым, ну, чуть вроде тяга с одной стороны, но это могла быть и погрешность замера. У земли не было ни дымка, ни тени от облачка, и вершины деревьев не шелхнутся. Нет ветра. Штиль. На маленькую площадку всегда лучше садиться при хорошем ветерке: длина пробега и разбега значительно сокращается. Тут нам не повезло. Придется моститься на самый край, чтобы хватило на долгий пробег. Взлететь-то на пустой машине не проблема и без ветра. Главное – сесть и не выкатиться. Подходы к площадке хорошие: мелколесье и в обе стороны уклон. В одну сторону он пологий, переходящий в заболоченный кустарник, а в другую – лысая макушка бугра и сразу крутой спуск к реке. Лучше садиться на уклончик – от кустарника и мелколесья на бугор. Там, на бугре, суше земля и меньше вероятность увязнуть при торможении в конце пробега. И пробег на горку будет покороче. Избушка в ближнем правом углу, у болота – вот и посадочный знак: чуть перелететь и мягко, на газочке нащупать землю. Подвели машину пониже и прошли над площадкой на двух метрах, стараясь подробнее рассмотреть поверхность: не размокший ли грунт, нет ли ям и камней. По центру площадки было вполне сухо, пробивалась травка и желтели кое-где одуванчики. Не было ни пней, ни канав, ни подозрительных потемнений грунта. Похоже, можно сесть. Гордые своим знанием, опытом, умением, мы вдохновенно работали. Мы – мастера; смотрите, как это делается! Геолог глядел во все глаза, и едва командир через плечо небрежно обронил «годится, сядем», тихо слинял в салон. Дело выгорало. Кое-какие опасения у нас все же остались, и мы приказали переместить часть груза в хвост, откинуть боковые сиденья, сесть на них и пристегнуться всем. Груз в хвосте должен был служить противовесом на

случай, если бы машина стала увязать на пробеге и пошла на нос. Подкралась издалека, на малой скорости, с закрылками в промежуточном положении. Сели на газу, готовые при малейшем намеке на более резкое, чем положено, торможение, немедленно дать взлетный режим, довыпуском закрылков выдрать машину из вязкого грунта и уйти. Машина, подвешенная на остатках подъемной силы, мягко катилась, как по асфальту, и командир убрал газ. Самолет остановился на самом бугорке как ни в чем не бывало. Вот здесь бы и стоп! – и оглядеться. Но уж больно мы возгордились своим мастерством: чик-чик – и в дамках! По просьбе трудящихся – нам это запросто! – командир развернул машину вправо на 180, и мы покатались вниз, к избушке, чуть левее своих следов, но все же опасаясь уходить от них к обочине. Избушка приближалась, командир взял чуточку левее...Весьма неожиданно самолет вдруг грузно осел в грунт и пошел на нос, так, что мы едва успели хлопнуть по сектору газа; командир выключил магнето, шваркнула зелень из-под винта, и, как у нас говорят, палка встала. Машина остановилась, хвост опустился; нос продолжал потихоньку оседать. Ударило жаром в лицо. – Вон из самолета! – в два горла завопили мы пассажирам. Перепуганные геологи и геологини горохом высыпались на траву. Мы выскочили следом и увидели весьма неприглядную картину. Машина забурилась по самые оси; две глубокие канавы тянулись за колесами. Пропеллер, прорубив жидкий мох и траву, достал песок и вырыл канавку в грунте, к счастью, без камней; концы лопастей, когда-то окрашенные желтой краской, сверкали голым металлом. «Вляпались. Не вылезти самим. Нужен трактор. Или вертолет...» – Мысли беспорядочно скакали в пустой голове. Звенело в ушах. «Чик-чик»... Мужская половина выматерилась, женская подавленно молчала. Свежий, смолистый, густой – хоть ложкой хлебай – воздух комом застрял в горле. Слышно было, как потрескивает, остывая, тысячесильный двигатель. Дробь дятла ударила по ушам. Сигарета дрожала в пальцах. Между лопаток противным ручейком тек пот. Время шло; нас должны были хватиться: что-то долго не возвращается из Каменки борт, не случилось ли чего? Слабая надежда была на то, что наша дальняя коротковолновая связь частенько барахлила, и, случалось, борт докладывал о себе по УКВ, уже на подлете к базе, сам или через борты, обычное дело. Ну а если таки хватились и объявили тревогу, начали поиски? Вот тут мысль об ответственности встала перед нами во всей жестокой реальности. Дело пахло снятием с летной работы: самовольное изменение задания на полет, посадка на подобранную с воздуха площадку, экипажем, не имеющим допуска к данному виду работ, – короче, прокурор сформулирует... Но делать нечего. Надо выбираться. Пока мы переваривали эмоции, бывалые геологи действовали. Мы курили, матеря себя за легкомыслие, геологов за настырность, – а мужики, чувствуя вину, работали как черти: выметали из самолета груз, достали топоры, свалили сосну, обрубали, сделали вагу. Им не привыкать в тайге: что лошадь с вьюками дружно вытаскивать из болота, что грузовик, что вот – самолет. Наломали досок с крыши избушки, выкопали несколько пней, намостили их около колеса, выкопали впереди пологие

канавки. Дружно вместе мы навалились на вагу, посадив на самый комель толстозадых геологинь. Под русское «раз-два-взяли!» колесо чуть приподнялось. Забили под него доски, настелили в канавку. Потом всю операцию повторили у другого колеса. Когда самолет встал на доски, винт чуть приподнялся над землей. Загнали несколько человек за пятнадцатый шпангоут, в самый хвост – для противовеса. Экономя аккумулятор, заставили двух мужиков крутить «ручку дружбы» в салоне; завыл раскручиваемый маховик стартера. Горячий двигатель запустился с первой вспышки. Я встал перед самолетом и, следя за колесами, руководил движением; Толя газовал. Мотор ревел сильнее и сильнее; командир очень осторожно добавлял обороты. На взлетном режиме машина выползла из западни и по доскам, уложенным в канавках, рванулась, чуть с разворотом вправо, к спасительному твердому грунту. Но не успел я скрестить руки: «Стоп!» – как она опять ухнула, сорвавшись левым колесом с края гнилой доски. Снова вылетел мох из-под винта, и ухнуло мое сердце... Все началось сначала: опять вага, канавки, доски, «ручка дружбы», газы – и опять через пару метров провалилась, уже обоими колесами. Но уже не на такую глубину! И снова: вага, доски, газы... И так несколько раз мы повторяли трудоемкую операцию, норовя вывернуть поближе к центру площадки, к своим следам. Господи, кончится ли это судорожное, рывками, перемещение? Сердце колотилось где-то в горле, во рту пересохло, а в пустом горячем черепке билась о кость одна мысль: «скорее, скорее... время уходит!» Наконец, мокрые, злые, измотанные, измазанные свежей смолой и грязью, выползли мы с машиной на середину площадки, выключились и, дыша как загнанные лошади, уселись перекурить и принять дальнейшее решение. Выруливать вниз, к началу наших следов, где приземлились, не было смысла: там болото. Разумная предосторожность, посадка на газочке, спасла нас от реальной возможности встать на нос, а может, и вовсе скапотировать через нос на спину – именно в том месте площадки. Нет уж: если взлетать, то только отсюда. Взлетать на горку с места, где мы сейчас стоим, страшно: дистанция разбега мала – и сразу крутой уклон к реке... не успеешь оторваться, как скатишься в речку. Взлетать вниз, на болото – увязнешь и скапотировать на середине разбега. А ветерок дует таки с бугра – слабенький, чуть порывами, дунет и затихнет. Вот и думай. Решили взлетать все-таки на бугор. Если не оторвемся перед обрывом, перевалим через бугор и довыпустим закрылки, поддержим машину, а там – яма; пусть со снижением, но самолет должен разогнаться, ведь пустая машина... Я замерил шагами, какой длиной площадки мы располагаем для взлета: примерно 190 метров. Всю землю до самого конца истыкал сухим прутом: вроде твердый грунт. Никогда так дотошно не рассчитывал я параметры взлета; никогда так реально не требовалось учитывать и вес, и температуру, и ветер, и уклон, и состояние грунта... Впервые я шкурой уяснил, от чего конкретно зависит длина разбега и что такое есть предел: или – или. Поставили двух женщин наверху, на бугорке с платками в руках: как только дунет хороший ветерок с бугра нам навстречу, чтоб махнули – и мы сразу начнем разбег. Второпях попрощались с геологами...

хорошие, близкие, родные ребята и девчата... как работали, как старались выручить... эх, русские люди же... Время поджимало: уже солнце стало клониться к западу. Начальник партии, виновато заглядывая в глаза, рассыпался в извинениях и благодарностях, сунул подписанный акт-счет на сорок часов – за неувязку и риск. Мы взяли. Нам было как-то все равно; стоимость бумажки померкла в треволнениях дня. Я залез в самый хвост, готовый, как только наберем скорость, рвануть в кабину на свое место. Мотор молотил, потом взревел; мы помчались. Хвост подпрыгивал; я уперся руками и ногами и старательно исполнял роль противовеса, пока не почувствовал, что вот-вот оторвемся. Стремительно помчался в кабину, в лобовое стекло увидел только: обрыв приближается, две фигурки машут платками... Довыпускать закрылки не понадобилось: за пятьдесят метров до обрыва мы воспарили над землей; откос круто ушел вниз, и Толя заложил вираж в сторону Енисейска. Я вышел в салон и принялся настраивать капризную дальнюю радиостанцию, висящую на стенке за спиной моего кресла. Ожидая расспросов и нотаций, связался с флегматичным диспетчером, доложил о взлете с Каменки, получил равнодушную команду: «Пролет Назимова доложите»... Назимово, кстати, находится севернее Енисейска, вниз по Енисею. Диспетчер перепутал его со Стрелкой, что в устье Ангары. Да, по-моему, ему этот рейс был до лампочки: в те времена диспетчерами МВЛ, местных воздушных линий, кто только не работал – иной раз и вовсе далекие от авиации люди. Силы покинули нас. Грязные, серые, смертельно усталые, висели мы на штурвалах. И только качали головами: «Ну, машину создал Антонов! Ну, ласточку!» Месяца через два случайно услышали мы на разборе, что та площадка вырублена была парашютистами-пожарными, потушившими горящий лес в районе старой охотничьей избушки. Предназначалась она для посадки вертолета, чтоб забрал пожарных вместе с их хозяйством. Мы случайно стали первооткрывателями этого аэродромчика на своем Ан-2. Лукавил начальник партии, ох, лукавил... Насколько помню, никто потом садиться там даже зимой не рисковал, да и нужды не было. Постепенно площадка заросла подлеском, а через десяток лет никто даже и предположить не смог бы, что прекрасный самолет Ан-2 взлетел на колесах с ее середины. Я ж говорю: ласточка... А как вспомнишь тот страх, что мы пережили на этой площадке, то и акт-счета на сорок часов не надо: я б свои заплатил... если б знал, чем оно обернется.

Подбор

В таежной, гористой и болотистой Сибири природа не балует авиацию достаточным количеством площадок, пригодных для посадки самолетов, и поэтому в глубинке авиационные работы осуществляются в основном вертолетами. Но удовольствие это дорогое, и заказчики — нефтяники, геологи, лесники — охотно пользуются при случае услугами более дешевого массового самолета Ан-2. По крайней мере, в пору моей молодости этот самолет можно было увидеть в самых глухих таежных углах.. На колесах, на лыжах и на поплавах трудяга-«кукурузник» обслуживал и обеспечивал существование

огромного количества затерянных в тайге людей: рыбаков и охотников, пчеловодов и геологов, лесников и пожарных, нефтяников и лесорубов — всех не перечислишь. Мне приходилось возить на нем коров и лошадей, сборные домики и прессованное сено, пчел, стекло, печной кирпич, собак, почту, туши мороженого мяса, буровые коронки, лопасти вертолетного винта (приходилось выпускать их концы за дверь, а комель лежал у нас в кабине), бочки с бензином, бочки с брусникой, гвозди, яйца тоннами, помидоры, виноград, живых цыплят... Само собой — санзадания: жизнь людей буквально зависела от работы пилотов. И когда не стало хватать вертолетов, в управлении приняли решение: освоить полеты на Ан-2 с подбором посадочных площадок с воздуха, сначала зимой, а потом и летом. Оно раньше так и начиналось, освоение Сибири авиацией, — с подбора площадок. Но времена маленьких У-2 прошли, а более серьезными самолетами не хотелось рисковать, и постепенно полеты по сибирским трассам вошли в строгие бюрократические рамки. В этих условиях открытие каждой новой посадочной площадки превращалось в целое событие, и первая посадка, с подбором с воздуха, обставлялась перестраховочными мероприятиями на все случаи жизни и доверялась самому опытному пилоту, с обязательным присутствием на борту высокого летного начальника, в качестве проверяющего, и лавры первооткрывателя, как водится, доставались ему. И вот теперь понадобилось возродить давно забытое старое. Но техника сменилась, опыт подбора за десятилетия был порастерян, и теперь подбор надо было доверить лучшим пилотам нового поколения. Так и я попал на подбор, будучи к тому времени уже опытным вторым пилотом. Командиров подбирали надежных, хладнокровных, осторожных, обладающих хорошим чутьем машины, способных к терпеливому, скрупулезному анализу обстановки, знающих тайгу. У нас в Енисейском отряде это дело зачинали Русяев, Муратов, Строкин — летчики, что называется, «от Бога». Зимой подбор практиковался чаще — из-за относительно большей безопасности: на лыжах можно сесть практически на любое болото. Правда, сесть-то можно, а вот взлететь... Здесь существовала особая технология. Наметив площадку, изучив подходы, определив ветер и на глаз — поверхность, командир осторожно сажал машину на снег и, слегка добавив газу, рулил по большому кругу, не давая машине остановиться и норовя попасть на свой же след. Снег взметало выше крыльев, и приходилось пару-тройку раз по этому кругу прокатываться, утрамбовывая себе дорожку для взлета. Если же это на реке, то существовала опасность приземления в наледь, прикрытую тонким слоем снега; взлететь с мокрой липкой наледи невозможно. Приходилось иной раз, чиркнув лыжами по снегу, уходить в воздух и, вернувшись, тщательно просмотреть следы: нет ли выступившей воды. Опытные экипажи, чтобы исключить последний риск, производили осмотр следов и таким образом: второй пилот или бортмеханик (в особо сложных полетах он включался в состав экипажа) ложился на пол, высунув голову в открытую дверь, и пока самолет бежал по своим следам, на газу, готовый снова оторваться в случае опасности, еще и еще раз проверял отсутствие темных водяных пятен в колее, оставляемой лыжами. Опасности

подстерегали и в снегу. Для разворота на лыжах используются тормозные гребенки, выпускаемые из подошвы, но они эффективны только на укатанном снегу. В рыхлом снеге приходилось складывать вместе скорость, обдувку руля, центробежную силу, импульс вращения, чутье и опыт. Разворот на лыжах — это всегда движение по дуге, с использованием импульса тяги, со скольжением во внешнюю сторону. При посадке на лесную поляну такие развороты удаются с трудом, лыжи зарываются глубоко, особенно внешняя, самолет идет боком, зарезаясь все глубже — и иногда лыжа находит пень или камень; при боковом скольжении неизбежно ломается злополучный болт гребенки подкоса шасси — и вызывай бригаду. Проблема на лыжах и стронуться с места. Они накрепко прикипают к снегу. И часто второй пилот вылезает из кабины с пудовой металлической колотушкой, ударная часть которой представляет собой свернутый рулон транспортной ленты, запрессованный в стальной стакан. Командир газует и сучит ногами, периодически резко переводя винт на большой шаг. Манипуляции эти категорически запрещены, но другого метода оторвать лыжи от снега нет, и все экипажи, летающие на лыжах пользуются им всегда, повсеместно и успешно. Сучение педалями раскачивает хвост машины: руль направления, попеременно обтекаемый потоком воздуха на взлетном режиме, весьма эффективен. Резкий перевод винта на большой шаг кратковременно увеличивает, и значительно, его тягу. В это время второй пилот, в непосредственной близости от почти незаметной глазом, но ощутимой всем телом смертельной плоскости бешено вращающегося винта, изо всей силы горизонтально лупит колотушкой по левому углу лыжи, где для этой цели предусмотрено утолщение металла. В один прекрасный момент рывок шагом винта, колебание хвоста и удар колотушки благоприятным образом совпадают: самолет срывается с места, командир сдергивает газ, второй пилот ныряет под крыло, бежит рядом с дверью, забрасывает колотушку, запрыгивает сам... пассажиры подхватывают... Унты, чтобы не соскочили, должны быть надежно привязаны своими тесемками к специальным кольцам на ватных штанах, в шутку прозванных «ползунками», — им цены нет, кстати. Дверь захлопывается на ходу; остальное — дело техники. Манипуляции эти мы проделывали практически на любой посадочной площадке и без подбора, особенно на свежеснежавшем снегу, в оттепель. Иногда, чтобы отделить прихваченную лыжу от снежной поверхности, приходилось продергивать багажным тонким стальным тросиком под лыжей от носка до пятки... если к весне жестяная подошва не задиралась проступающей из-под снега галькой. Правда, на подбор ставились лыжи лучшей категории; а уже перед самым уходом с Ан-2 на Ил-14 я застал невиданные новые лыжи, подбитые снизу пластиком, — эти скользили хорошо. В общем, полеты на лыжах требуют умения, изобретательности и, главное, умения продумывать последствия своих действий наперед. Бывают всякие случаи, и история лыжной авиации хранит устные предания еще со времен Р-5 и По-2... Одну из таких баек рассказывал нам ныне покойный Павел Федорович Ростовцев, старый енисейский пилот. Может, для красного словца, он где и преувеличил, но я как запомнил, так и опишу. Летал Ростовцев еще в

ту пору, когда мы и в школу не ходили, на стареньком По-2 с моторчиком в сто лошадиных сил, голые цилиндры которого торчали во все стороны и хорошо, иной раз даже слишком, охлаждались потоком на скорости аж сто двадцать верст в час. Однажды летел он из Ворогова в Ярцево ясным морозным днем. Расстояние не бог весть какое — около сотни верст, да скоростенка у По-2 такая, что получается около часа лету. Экипирован пилот был хорошо и чувствовал себя в открытой всем ветрам кабинке, вернее, в дырке сверху фюзеляжа, вполне уютно. Однако где-то на полдороге его посетил весьма неуютный сигнал, поступивший из кишечника. Наверно съел что-нибудь. Туалета на По-2 не предусмотрено, а лететь еще с полчаса. Пилоту стало тоскливо. Думал перетерпеть, но кишечник взбунтовался и недвусмысленно давал понять, что терпеть не намерен. Когда стало совсем уж не вмоготу, наметанный глаз быстро подобрал подходящую площадку, и руки автоматически сделали свое дело, между тем как внимание было обращено внутрь себя и воля собрана в комок... где-то там, внизу... После посадки сразу и некстати возникла проблема, не решив которую, нельзя было решить главный вопрос. Легкий самолетик скользил по плотному насту и никак не хотел останавливаться. На По-2 тормозов нет, а есть только хвостовой костыль, который, царапая землю, притормаживает самолет; здесь же он не мог зацепиться за плотный, выглаженный вьюгами наст. Правда, когда убрать газ совсем уж до малого, самолетик останавливался. Но на малых оборотах на сорокаградусном морозе мотор работал неустойчиво, угрожая вот-вот остановиться, и поневоле приходилось чуть добавлять обороты. Но тогда лыжи срывались с места... Запустить же заглохший двигатель в одиночку на По-2 было невозможно. Так и кружился по поляне наш незадачливый герой, моля бога послать ему под лыжи хоть маленькую кочку, ложбинку, заструг, кустик, хоть ветку какую, чтобы зацепиться и, чуть добавив газку для гарантии работы двигателя, скорее выскочить... и страшно было оставаться одному в тайге в такой мороз, если, не дай бог, двигатель заглохнет... и радиостанции на борту нет... Но уже было совсем невтерпеж; мысль в таких случаях работает быстро, и решение созрело: на секунду остановив машину, выскочил он из кабины, сдернул с рук громадные меховые перчатки-краги, затолкал их под лыжи поплотнее, на последнем дыхании заскочил в кабинку, одной рукой расстегивая пуговицы и молнии на громоздкой летчицкой одежде, другой — добавил газку и, краем глаза заметив, что — стоит-таки родной, держат краги-то, — отскочил от обжигающей обнаженное тело воздушной струи, забежал чуть вперед («а вдруг поедет – успею перехватить, а так, если сорвется, не догнать ведь... без штанов-то... убежит в лес и заглохнет в кустах»), еще раз покосился: вроде стоит, молотит... Аэрофлотскую куртку, шубу-то нашу, в таких случаях закидывают на голову, чтобы не мешала... тем более, что ростом наш пилот не вышел и шуба была длинновата... Видно, она и спасла ему жизнь, потому что, отдавшись благодному, долгожданному чувству облегчения, утратил человек на секунду бдительность, и последнее, что он ощутил в тот момент, не успев осознать, был нарастающий шум за спиной... Очнулся он от холода. Мерзли

три точки: нога, рука и очень сильно — пониже спины... Открыл глаза: перед носом вращалась «палка», довольно резво; и первое и главнейшее, что отметило пробудившееся сознание, — то, что двигатель молотит устойчиво, надежно. Ветерок от винта чуть обдувал лицо, сорокаградусный мороз проветрил мозги, и стало возможно обдумать положение. Так, значит, сорвался все-таки, тюкнул. Спасла шуба, да и шлем ведь на голове. Голова побаливает, но терпимо: там же кость... мозгов-то нет. Ну, попал... Что с руками? Одна свободна; ощупал голову — крови нет, слава богу. Другая рука... прижата лыжей... нельзя выдергивать — стронется... а замерзла сильно... пережало... не отморозить бы... Палка молотит перед носом; нет никакого желания поднимать голову, а еще бы вжаться в снег — так и вдавливают. Нога... Скосил глаз: под второй лыжей — унт, наполовину с ноги стащило, вот и мерзнет. Ладно, потерпим. Остальное... мерзнет... ну, тут ясно: долго отмываться придется. Человек лежал на снегу, распятый под самолетом, и думал, как спасти жизнь. Он замерзал. Холод растекался по телу, голова раскалывалась, и ясно было, что спасение — только в хладнокровном расчете. Сперва руку, потом ногу... Нет, сначала ногу. Нет... начнет разворачиваться вокруг руки — потом не выдернешь... значит, сначала руку — и откатиться из-под винта, выдернув из унта ногу. А лучше всего — тихонько ногу из унта, чтоб он лыжу удержал, а потом уж резко руку. Унт надо обязательно поймать — отморозишь ногу-то к черту: меховой чулок, «унтенок», остался в унте. Перчатки пропадут — черт с ними. В полете руки по очереди можно отогреть в унтах, за пазухой. Надо торопиться: если руки заостенеют — все. А как догонять самолет? Сначала штаны... И унт... Черт бы его все побрал! Лучше... попустил бы в воздухе... все равно отмываться... Мороз прижимал; надо было решаться. Сначала тихонечко вытащил ногу из унта, медленно выполз из-под винта, выворачивая зажатую лыжей руку. Собрался с силами, рванул руку, откатился из-под лыжи, схватил унт за голенище, другой рукой, уже почти бесчувственной, — за подкос, вырвал унт, отпустил тронувшуюся с места лыжу, схватил в охапку меховые штаны... Кое-как, держа в горсти спадающие брюки, путаясь в длинной шубе, подпрыгивая и хромя в одном унте, зажав другой в зубах, проскакал несколько шагов рядом с разгоняющейся машиной, забросил в кабину унт, дотянулся, дернул на себя рычаг газа... пока не упали обороты до опасно малых, рванул снизу «молнию», чтобы проклятые штаны хоть чуточку держались, подтянулся, перевалился, плюхнулся в кресло, каждой клеточкой ощущая отвратительную ледяную липкость... Натянул унт, осторожно добавил газ, развернулся вдоль поляны, потихоньку, плавненько вывел холодный мотор на взлетный режим и, держа ручку управления почти бесчувственными руками, кое-как взлетел, переживая одинаково остро два ощущения: радости бытия, что обошлось, что спасся, и стыда, что в буквальном смысле... жидко обгадился. Чуть не замерз насмерть в полете за эти полчаса, но таки долетел, заледеневшими, так и не успевшими толком отогреться руками приземлил машину, и первое, что сказал он подбежавшим техникам, было: «Ребята... скорее... баню!» Не меньше, а, пожалуй, и больше сложностей

представляли полеты с подбором в летнее время, на колесах. Мне пришлось работать именно летом. Я попал в экипаж к старому, за сорок лет, летчику Илюхину, спокойному и осторожному. Опыта ему было не занимать: на Ан-2 все зубы съел; однако с подбором и он столкнулся впервые. Вместе, вдвоем набирались мы опыта. Одно дело — подобрать площадку где-нибудь в поле, в средней полосе России, другое дело — в Сибири, в тайге. В нашем распоряжении были только галечные косы по берегам рек и на островах. А так как реки летом ведут себя непостоянно, зависят от дождей в горах и таяния снегов, лежащих в глубине лесов до июня, то и уровень воды в них постоянно колеблется. Нам приходилось работать на зыбкой границе между твердью и водой. Причем, граница эта была непостоянной: где вчера было еще сухо, сегодня уже плескались волны, а полоска, и так узкая, становилась совсем уж ниточкой, что требовало и отличной техники пилотирования, и внимания, и анализа; даже повторные полеты на ту же площадку каждый раз были как в первый. Работали мы в то лето на Бахте. Река средняя, ну, примерно, как Ока, даже, пожалуй, меньше Оки; только Ока Бахте не соперница ни по чистоте воды, ни по обилию рыбы, ни по красоте ландшафта. Технология работы была такова. Самолет загружался; экспедиция отправляла сначала крепких и выносливых парней (впрочем, некрепких и невыносливых там и не держат), чтобы в случае, если найдем площадку, организовать там базу. Вылетали в заданный район и там, по указанию начальника партии, искали подходящее место. Найдя площадку, хоть приблизительно вписывающуюся по своим параметрам в наши нормы, приступали к осмотру. Подходы, возможность ухода на второй круг, препятствия, склоны, обрывы, скалы. Длина предполагаемой полосы, уклон, грунт... Грунт. Тут сложно. Если галька поросла травой, значит, лежит давно и не затоплялась (если только цвет однородный и не подмочена со стороны воды). Если светлая, то недавно затоплялась (вымыта добела) и просохла. Если темная, то либо мокрая, либо затоплена, тонким слоем. И так далее. И ведь это не из окна девятиэтажки смотришь, а через форточку мчащегося над землей и зачастую лавирующего между склонами и берегами самолета, отрывая взгляд от пилотирования для оценки состояния грунта на какие-то секунды — и все пронеслось. Камни. Они всегда есть и всегда на дороге. Иной раз на пробеге применяется пологий зигзагообразный маневр, только надо помнить, что Ан-2, как и любой самолет с хвостовым колесом, не любит криволинейного пробега и норовит крутануться. Потом, может быть, камень этот можно будет сдвинуть, откатить, закопать, наконец, но сейчас он ощутимо мешает. Возможность развернуться и рулить. Иногда развернуться можно, но рулить нельзя: на пробеге держит, а на малой скорости проваливается. Тогда получается односторонняя посадка, а взлет — с обратным курсом, если ветерок не сильный. Ветерок. По волнам, по тени облаков, по дымку, по пожару, по догорающей на земле ракете из ракетницы, по клочку газеты, выброшенной в точно засеченном месте, по верхушкам берез, ив, осин. По реке дует вдоль берега, особенно крутого. Проходя над площадкой туда и обратно, можно засечь время и по разнице определить, где ветер

добавляет скорости, а где отнимает: в том направлении, которое проходишь дольше, — встречный ветер. Тонкостей достаточно, и на осмотр и принятие решения иной раз уходило у нас минут сорок. А другой раз приходилось бросать соблазнительную вроде бы площадку и идти искать поудобнее, побезопаснее; иногда и домой возвращались, если риск был велик, а топливо кончалось. Тут, главное, не увлечься. Если же принималось решение садиться, то пристегивали пассажиров (сами-то всегда пристегнуты) и подкрадывались, сверхосторожно, на газочке, готовые убрать его в точке касания и тут же плюхнуться, — или, заметив что-нибудь неожиданное (торчащее бревно, ложбинку, незаметную с высоты, ямку, влажное пятно), тут же добавить газ и уйти на второй круг. После пробега выскакивали осмотреться. Если все было в норме, шасси и винт целы и колеса не оседали в предательски расползающуюся гальку, выгружались, оттаскивали в сторону груз, ходили по площадке, намечая маршрут разбега и убеждаясь, что грунт держит. Иной раз самолет проваливался колесом по ось; приходилось, выгрузившись, вырубать из молодого дерева вагу и, подкладывая камни под вывешенное весом пяти-шести мужиков колесо, запускаться, сажать для противовеса несколько человек в самый хвост и осторожно выруливать из опасного места. Голодные и страшно нахальные пауты по-хозяйски обседали нас, норовя напиться свежей крови; мы шлепали их постоянно, пока не доходило, что здесь глухая тайга, а значит, как другая планета — надо защищать себя, густо мазаться репудином, по кустам без нужды не лазить и периодически осматриваться от клещей. Через пять минут паутов набивалось в кабину столько, что весь полет потом они бились в стекла фонаря, пока их постепенно не высасывало в щели форточек. Свежий таежный воздух, настоящий на смоле и могучих сибирских травах; прозрачная быстрая вода, в которой, чуть забрось блесну, возникали стремительные тени невиданной красоты и мощи ленков, несущихся с открытыми красными пастями прямо к ногам; заросшие дремучим лесом гористые берега; ягода, дым костра, уха из ленка и хариуса, суп из тушенки, плиточный чай в ведре, покрытый слоем сварившихся комаров... Романтика! Но главное — виден был конечный результат нашей работы. Мы привезли, выбрали место, вложили опыт и мастерство, приземлились и выгрузились. Мы видим улыбки благодарных людей: дело идет, и мы в этом деле — не последние. Нас ждут, нам доверяют жизни, от нас зависит, как скоро соберутся вместе эти люди, пойдут в горы, найдут то что ищут, в чем видят смысл своей жизни. А мы поможем другим, и в этой помощи — смысл нашей жизни. И все это — вот оно, на ладони, можно пощупать рукой, и спина мокрая, и все в этой жизни просто и понятно. Летний подбор длился у нас в управлении недолго: сезона два или три. Появились новые, усовершенствованные Ан-2: у них добавилась возможность фиксировать самоориентирующееся заднее колесо шасси, чтоб, значит, уменьшить вероятность того, что нерадивого пилота закрутит на пробеге. Попробовали это новшество на подборе; пару раз, огибая яму или камень, выворотили заднее колесо вместе с вилкой, фиксатором и шпангоутом... Ведь то, что на пробеге тебя держат за хвост, мешает решать

задачу, и приходится энергичнее действовать рулем направления и тормозами, а самолет на такое насилие не рассчитан. Но до этих тонкостей в кабинетах как-то не дошли, а просто запретили подбор на колесах.

Бахта

Деревушка Бахта на Енисее – два десятка домиков, по крыши заметенных снегом. Ну, так с воздуха кажется. По столичным понятиям – самая глухомань, но... у нас полстраны живет в глухомани. А люди – самые обычные, русские люди: работают, строят дома, рожают детей, рыбачат и охотничают, в поте лица добывая нелегкий хлеб свой. Техника пришла и в эти таежные края: у всех лодки с моторами, снегоходы, мотоциклы... Что удивительно: на мотоциклах по тайге разъезжают мальчишки, подвозя прямо к самолету связки тяжелых глухарей, развешанных по бокам бензобака, ведра с ягодой или рыбой – короче, мотоцикл в хозяйстве вещь нужная. Так же и бензопила: руками дров-то особо не шинькаешь. В конце лета режут по дворам бензопилы, а по первым заморозкам звенят топоры, и растут в оградах горы белых березовых поленьев. Чтобы выжить здесь, надо трудиться вдвое, впятеро больше, чем в городе. Техника, мотор помогает человеку выжить на Севере. И топлива для всех этих моторов требуется много. Вот мы и возили бензин из Подкаменной Тунгуски в Бахту самолетом; аэропорт Подкаменная расположен, собственно, в поселке Бор, но уж так назвали, по имени великой сибирской реки, что впадает в Енисей неподалеку. А Бахта, река рангом пониже, впадает в Енисей севернее километров девяносто. Кто его знает, почему нельзя было завезти эти бочки с бензином по зимнему Енисею на тракторных санях, либо – чего уж проще – летом по реке на барже. Но, видимо, уж очень срочно понадобилось к весне топливо, и заказчик раскошелился на самолет. Стояла весна, по здешним местам ранняя: было еще только начало апреля, а уже первые проталинки появились на дорогах, первые сосульки на крышах. Снега вокруг лежали нетронутые, девственно-чистые, ослепительно сверкающие под невысоким северным солнцем. День был уже длиннее ночи, к полудню на солнышке пригревало, но к вечеру прихватывало, а под утро крепкий мороз намертво сковывал слякотные колеи на начавших раскисать дорогах. Техники наши все еще по-зимнему долго грели печками по утрам самолеты, и пар столбами стоял над зачехленными моторами, а под брезентовыми рукавами, по которым нагнетался теплый воздух, протаивали канавки в укатанном снегу. Нам не привыкать возить бензин, работа хоть и однообразная, но если ее правильно организовать – хлопот не доставит; знай, паши себе да успевай оформлять задания на полет. Поэтому мы с командиром Володи Щуплёвым охотно согласились поработать в Подкаменной пару недель: хороший налет, саннорма – а потом полмесяца можно отдохнуть дома с семьями. Была бы погода, а сто часов налетаем за две недели, элементарно. Погода звенела. Знаменитый зимний сибирский антициклон задержался в этих краях, и все, кто так или иначе по роду своей деятельности зависели от погоды, торопились наверстать упущенное во время зимних штормов или сделать заначку в предвидении

штормов весенних, несущих тепло и распутицу. Наученные Севером успевать, мы торопились сделать работу как можно скорее. С рассветом были уже на ногах и, позавтракав в столовой надоевшими уже жареными рябчиками, ядреной квашеной капустой с брусникой да стаканом знаменитой вороговской сметаны, которую приходилось выдалбливать ложкой – такая была густая, мы быстро готовились в штурманской к полету, подписывали бумаги и шли на самолет, где уже поджидали нас грузчики. По норме в самолет Ан-2 полагалось грузить четыре бочки – тонна загрузки. Долго, очень долго прилаживались к порогу двери тяжелые доски, потом грузчики закатывали по ним заправленные и закрытые пробками бочки, с нашей помощью устанавливали их на наклонном полу стоймя, поближе к пилотской кабине, а мы крепко прихватывали их стальными багажными тросами с зажимами, чтобы тяжелый круглый груз не стронулся ни вперед, ни назад при маневрах машины и не нарушил центровку. Случаи в практике полетов Ан-2 бывали: резко сорвавшись с места на примерзших лыжах, самолет приобретал такое ускорение, что от рывка неудачно закрепленный груз скатывался к хвосту. После отрыва от земли тяжелый хвост невозможно было удержать рулем высоты, самолет, с полностью отданным от себя штурвалом, лез вверх, быстро теряя скорость, и если командир успевал убрать газ и плюхнуться прямо перед собой, уж куда попало, то дело в лучшем случае кончалось аварией; бывали и катастрофы. Был случай и на тяжелом грузовом четырехмоторном Ан-12. Во время разбега самолета, груженного десятью тоннами стального листа, груз сорвался, заскользил по полу, пробил рампу и выстелился на взлетную полосу. А самолет дальше побежал, да так это, резво... хорошо хоть, что хватило остатка полосы, успели остановиться. Поэтому мы затягивали тросики крепко, вдвоем, а то и втроем, строго следя за зажимным устройством, а для надежности еще прихватывали бочки толстой веревкой. Рядом с самолетом топливозаправщик тем временем заливал ряды пустых бочек. На случай пожара – так бы полыхнуло, что не спасти бы ни бочки, ни самолет, да и люди вряд бы выскочили из пламени. Но инструкция соблюдалась: заправка бочек – снаружи самолета, завинчивание чугунных пробок, закатывание готового груза в самолет, установка вертикально, закрепление, промокание тряпкой, если подтекло около пробки, дозатяжка пробок ключом. И бочки стояли сухие, притянутые тросами и составляющие единое целое с самолетом, хоть как ты его дергай и разворачивай. Но долго, уж очень долго шла загрузка. Тяжеленные бочки соскальзывали с досок, а на уровне порога их надо было развернуть вдоль, чтобы прошли в узкую дверь, потом ставить на попа, а потом кантовать по наклонному полу вверх, к пилотской кабине. Грузчики потели, матерились, а мы как могли старались помочь. Рассудив, что какая разница, если не дай бог полыхнет, командир мой принял решение: закатывать в самолет пустые бочки, увязывать их покрепче и там уже, соблюдая все меры предосторожности, заливать. Какая разница, куда совать пистолет бензозаправщика: в горловину топливного бака или в горловину бочки – все равно в самолет. Конечно, техники строго следили, чтобы топливозаправщик и самолет были надежно

заземлены, а перед тем, как вставить пистолет в горловину бочки, его плотно прижимали и к полу кабины, и к боковине бочки – чтобы снять случайно накопившийся заряд статического электричества, чтобы, не дай бог, не проскочила искра между пистолетом и горловиной. Заправляя самолет множество раз еще курсантами в училище, мы накрепко усвоили вдолбленный старыми техниками урок: статические заряды бензозаправщика и самолета должны быть уравнены еще до нажатия спусковой скобы, а в процессе заправки пистолет должен быть плотно, без зазора прижат к горловине. Работа пошла веселее: закатить пустые или полные бочки – разница в полчаса. За день таких получасов набегит на два лишних рейса. Командир, взяв ответственность на себя, поручил мне распоряжаться в самолете, а сам прохаживался вокруг, «на стрёме», на случай появления в поле зрения нежелательных лиц командно-руководящего и инспекторского состава. Челнок заработал: загрузка, полет, выгрузка, полет назад... за день мы доставляли двадцать четыре бочки – шесть рейсов. Так прошло несколько дней. Однообразная, дошедшая до автоматизма работа. Подрулили, забросили бочки, привязали, подъехал заправщик, я лично заливаю под горловины, не пролив ни капли на пол, завинчиваю и затягиваю пробки, промокаю тряпкой остатки бензина возле пробок. По газам... командир взлетает, я смотрю, чтобы, не дай бог, груз не сместился в хвост... отрыв... поехали. Самолет, тарахтя мотором, как трактор, повисал над замерзшим и заметенным Енисеем. Под крылом медленно проплывали деревеньки: «Сумароково, Комса, Мирный, Лебедь – и Бахта». Этими нехитрыми стишками заучивали мы населенные пункты по маршруту, когда изучали район полетов. Самый центр Сибири... В ослепительном сиянии снегов, в громадности Енисея, в увалах и распадках вековой тайги, в полнейшем безлюдье – висели мы между небом и землей, напитываясь романтикой полетов и ощущая свою связь с людьми, которым мы нужны. Как-то все это увязывалось с подсчетом бочек, часов, рублей. Как и все люди на земле, летчики тоже думают о благополучии своих семей и о том, что неплохо было бы заработать побольше... а где и на халяву денжат срубить по возможности. Только мы выбрали не пальмы и теплое море, а сибирское небо, летом забитое комарами и гнусом, а зимой до звона вымороженное, сизое, жесткое. – Таков твой хлеб. Так что грузи свои бочки и вези людям в Бахту: в них – тепло, свет, жизнь. Устье Бахты, ряд домиков, вираж над деревней; «для порядку» командир пару раз перевел шаг винта с большого на малый – в замороженном воздухе двигатель взывает трескучим трубным ревом. Две фигурки бегом спускаются на берег Енисея. Это – наш аэродром: вмороженные в снег лапы елок двумя строчками обозначают взлетно-посадочную полосу, на палке полосатый конус указывает ветер. Подруливаем по испорканному нашими лыжами льду к ряду бочек, выключаемся, открываем двери. Густой мороз ударяет в ноздри, клубами пара врывается в кабину. Два улыбающихся рыжих бородатых лица; здороваемся, пожимаем железные руки. Люди нас ждали и дождались. Хорошо. Как же они без нас. Очень простое и ясное чувство конкретности и необходимости своей работы. Вот мы взяли – и привезли. По небу. Подлетает упряжка собак.

Громадные ездовые псы-туруханцы: для них выпереть бочку на крутой берег – просто забава. Они рождены для такой работы, они не могут существовать без движения, без бега, без тяжкого, язык набок, труда. Самые, наверно, выносливые в мире животные. И меня вдруг пронзает мысль: я – такой же ездовой пес, только небесный. Я так же волнуюсь, подходя к самолету, внюхиваясь в его восхитительный неземной запах – как и ездовой пес, завидевший сани и повизгивающий от нетерпения впрячься. Мы оба понимаем толк в слаженной работе, на бегу, на лету, в поте лица своего. Грузи, я доведу. Это – мое призвание. Моя любовь, моя жизнь – северное небо. У моря, может, и ездовому псу неплохо... но день, два, три... и затоскует... Мне нужно висеть над замерзшим Енисеем, дышать морозным густым воздухом, пожимать железные руки и гладить ласковых и веселых ездовых псов. Я им брат по крови. Пока я их гладил, ребята выкатили бочки на лед, и уже когда мы выруливали на старт, упряжка с веселым лаем неслась вдоль берега, бочка стояла на санях, а сзади ее придерживал бородатый, с распахнутой грудью и развевающимися ушами зимней шапки, могучий рыжий енисейский мужик, и пар клубился у него за спиной. На третий день мы привезли мужикам спирту, они угостили нас соленой стерлядкой, потом медом в сотах (полупудовая рамка едва влезла в мешок), мы добыли им дефицитного авиационного масла – и как-то быстро подружились. В Сибири все люди чем-то нужны друг другу, и летчик часто осуществляет единственную связь. Летчика везде уважают: он пробьется и выручит. По газам – и обратно, за новыми и новыми бочками. Там их еще порядочно осталось, надо успевать. А погода начинала портиться. С каждым днем солнце пригревало все сильнее и сильнее. Казалось бы, радуйся весне – ан нет: на ледовом аэродроме появились приличные лужи. Расшорканный до синего льда снег быстро таял вокруг любого темного пятнышка, а ночные морозы становились все слабее. Скоро аэродром поплывет. И в Подкаменной на аэродроме расквасило снег, обнажилась галька на рулежной дорожке – а мы-то на лыжах... Надо было повышать производительность полетов. Стали закатывать по шесть бочек. Полторы тонны – максимально допустимая загрузка для Ан-2, он с нею вполне справлялся. А по договору с заказчиком один рейс – четыре бочки. Никто нас не контролировал, и стало выходить у нас, если считать по бочкам, не восемь, а по двенадцать часов налета в день... а саннорма-то восемь. Естественно, в отчетных документах мы все расписали, барограммы полета искусно нарисовали обмакнутой в специальную пасту заостренной спичкой – не подкопаешься. Не хватало только дней: некуда было втиснуть этот налет. Еще пару дней прошло – и невиданное для такой поры тепло растопило все вокруг. Осели и потемнели все еще белые сугробы, слякотная каша растеклась по дорогам; мы не успевали сушить сырые унты. На рулении самолет то и дело вскакивал в лужи, и вода со слякотью взметывалась выше крыльев. В Бахте ледовый аэродром покрылся слоем воды, и мы уже глиссировали по ней, как невиданный крылатый катер. Мужики работали в рыбацких броднях; собаки, мокрые до кончика хвоста, тащили сани на берег по грудь в воде. Работы оставалось дня на четыре, договор надо было выполнять,

но становилось ясно, что при такой погоде мы не успеем. Если ледовый аэродром еще продержится, то в Подкаменной рулить скоро придется по голимой гальке. Мы рискнули. Стали брать топлива для полета минимальное количество, а за счет этого загружать по восемь бочек. Больше в салон не влезало. Заправляли бочки, плескали в баки топлива на полет туда и обратно плюс запас на полчаса, не более, рассуждая, что погода звенит и за полчаса полета ну никак не изменится, Енисей под нами – идеальный запасной аэродром: случись что – можно сесть прямо перед собой на лед. В результате получался как раз максимально допустимый взлетный вес: 5250 кг. Центровка была, конечно, задняя, хвост ощутимо тяжелый, но – в допустимых пределах. Залезали по бочкам в кабину, за нами техник захлопывал дверь снаружи. По воде и каше из мокрого снега машина трогалась легко, но... очень, очень уж плавно добавлял командир газу, а я во все глаза следил за грузом, прихваченным поверх трех тросов еще веревкой и толстой доской поперек пятнадцатого шпангоута, чтоб эту хлипкую заднюю стенку салона не продавило, если груз чуть сместится назад. Самолет плавно и долго разгонялся по сильно подтаявшей снежной взлетной полосе, незаметно отделялся, и когда хвост потихоньку начинал подниматься и риск смещения груза сходил на нет, я брался за штурвал, а Володя обсыхал. Потому что тяжесть этого груза мы чувствовали собственной спиной, да и пониже. Смещаться бочкам, в общем-то, было уже некуда: между ними и шпангоутом была только эта доска да уложенные за нею смотанные в клубок чехлы. Но если резко рвануть примерзшие лыжи – какой там трос, какая веревка, какая доска, какой хлипкий шпангоут смогут удержать две тонны круглого и подвижного груза. Поэтому мы и были мокрые. За два дня мы все закончили. Заказчик подписал нам бумаги на сто сорок часов. Выходило, что мы летали полмесяца без выходных, по восемь часов в день, да еще осталась приличная заначка на следующий месяц. Пришлось протянуть в гостинице еще два дня, чтоб расписать с выходными. За эти два дня снег со взлетной полосы для Ан-2 сошел, и мы стали ждать, когда нам пришлют из Енисейска колеса и авиатехника, который поставит их вместо лыж. Прилетел на рейсовом самолете авиатехник, привез нам колеса. А тут как раз в ночь подморозило и снежку подсыпало. Связались мы с Енисейском, там тоже хорошо подмерзло, и они дали согласие принять нас на лыжах, что весьма обрадовало нашего техника: и командировочные получил, и делать ничего не надо. Договорившись с начальством, запланировали вылет на завтрашнее утро. Скоро сказка сказывается... По ряду причин вылет наш переносился на час, еще на час... туманило там, что ли, не помню. Вылетели только к обеду. Триста шестьдесят километров для Ан-2 – два часа лету. Но задул южный ветер, и по расчету выходило где-то уже два сорок; топлива хватало впритык. Ландшафт под нами менялся подозрительно быстро. До Ворогова еще лежал снег, а за Ярцевым у нас закрались сомнения: а на какую, собственно, полосу собирается принимать нас Енисейск? Кругом блестяло море воды, и только по опушкам лесов, с северной стороны, серели полосы мокрого снега. Ни одной площадки, пригодной для посадки, найти

было нельзя, только Енисей, потемневший и залитый у берегов талой водой поверх льда, вселял жалкую надежду сесть на лыжах в случае отказа двигателя. Тут скорее подошли бы поплавки... Енисейск давал плюс пять и сильный западный ветер. Когда мы вошли в зону, первое, о чем спросил нас диспетчер, было: на каком шасси? Сердца наши тревожно сжались. Оборачивалось так, что нас там на лыжах никто не ждал, и неизвестно, кто же разрешил вылет на лыжах вместо колес. Но деваться было некуда. В воздухе вообще деваться некуда, и пилот должен продумывать все заранее, перед полетом, занудно и долго перебирая все варианты... чтобы потом начальник, разбирая происшествие, не процедил: «Надо было думать, прежде чем делать...» Был и у нас вариант. На крайний случай, на другом берегу Енисея оставалась посадочная площадка Подтесово, на которой лежали почерневшие остатки снега, чудом сохранившегося среди моря весенних вод. Но если мы и сядем, то самолету ржаветь там до поздней осени, ибо в Подтесово никто на колесах не летал из-за вязкого грунта. После тревожного молчания в эфире послышался голос командира эскадрильи Русяева. Он предложил нам вариант. Всю зиму с бетонной полосы сбрасывали в сторону снег. И теперь там оставалась неровная, узкая полоска мокрой черной жижи, еще пригодная для посадки на лыжах; вокруг плескалась вода. Зашли, осмотрели с малой высоты ту полоску: очень уж жиденькая, в самом-то широком месте не более десяти метров. Но самое неприятное – ветер, абсолютно под 90 градусов и до десяти метров в секунду. А у нас по РЛЭ максимально допустимый боковой – шесть. Да уж, вариант. Для такого аса, как Русяев, эти условия еще приемлемы, но... трезво оценивая наши способности и опыт, Иван Петрович сомневался. Он еще раз съездил осмотреть полоску, поднялся на вышку, пока мы кружили над бетонкой, и дал нам несколько ценных советов по распределению обязанностей при пилотировании на посадке. Володя Щуплев летал командиром второй год, а я был уже опытный второй пилот, кандидат на ввод в строй. Енисейская школа, заложенная в нас с первых дней и крепко вдолбленная, должна была помочь справиться. Обязанности мы распределили так: я управлял скоростью и режимом работы двигателя до самого касания, а командир все внимание и умение вложил в выдерживание направления, прикрываясь креном от бокового ветра. Длины полосы хватало с избытком, и мои погрешности в выборе точки приземления роли не играли; важнее было попасть точно на воображаемую ось полосы снега и удержаться на ней. Техник закатил тяжелые колеса в самый хвост, к двадцать пятому шпангоуту, уложил их и примостился сверху – для противовеса, если вдруг самолет, выскочив на грунт, захочет встать на нос. Еще раз зашли, глянули, куда лезем. Володя держал направление, я снизился до метра и прошел точно над полоской, добавил газу, ушли на второй круг. Русяев с вышки наблюдал, подсказывал и подбадривал, понимая, что четкие командирские интонации в голосе придадут нам уверенности. Собрались в комок и стали моститься на эту мизерную полоску. Трепало ветерком, Володя строго держал курс, я подбирал газ; машина медленно подкрадывалась к поверхности жижи. Два метра, полтора, метр... метр... полметра... по команде

я плавно потянул рычаг газа и штурвал на себя, командир убрал крен, и машина зацепилась за снег. Ничего особенного. Сели, брызнула слякоть из-под лыж, удержали направление, скорость быстро погасла. Все. А потом порулили на стоянку прямо по воде. Самолет скользил по мокрой прошлогодней траве и по лужам лучше, чем по той слякоти, только вода взметывалась выше крыльев. Оказывается, зря тревожились: можно было вполне садиться на грунт, покрытый водой. Но струйки пота по спине текли, а ноги подрагивали от напряжения. Вылез из хвоста техник, утер лоб, закурил. Подкатил на машине комэска, мы перепрыгнули к нему прямо из самолета, в унтах... Лицо Ивана Петровича было чуть краснее обычного. – Молодцы, мужики, – небрежно бросил он нам, пожимая руки. – Узнаю, кто разрешил вылет на лыжах – я ему устрою... Через месяц он отдал меня лучшему пилоту-инструктору эскадрильи Строкину на ввод в стой командиром корабля.

Осмотрительность

Каждый из нас, переходя дорогу в городе, всегда несколько раз оглядывается: нет ли вблизи несущегося автомобиля. Но практика этой оглядки, этого воробьиного верчения головой, приходит далеко не сразу. В авиации вертеть головой надо с первого полета. Слишком уж много движущихся объектов вокруг самолета, слишком уж непредсказуемы перипетии наземного и воздушного движения, слишком хрупок и уязвим самолет, а результаты соприкосновения его, хоть с чем, слишком дорого обходятся. Самолет, как и часовой в армии, «есть лицо неприкосновенное». Что поражало меня в моих летных учителях, старых фронтовиках, так это их житейская шустрость, предусмотрительность, способность замечать потенциальную опасность для самолета издали, по малейшим признакам, и умело от нее ускользать. Ладно, их научила война. Смерть подстерегала везде, и кто не вертел головой... тот уже давно ею не вертит. А уж кто выжил, тот, как воробей, трижды оглянется, прежде чем клюнуть малую крошку. Городские ребяташки, если их не слишком опекают чересчур заботливые родители, обретают житейскую осмотрительность в стремительном городском движении достаточно быстро... правда, иной раз город требует жертвы и берет ее жестоко и неумолимо. Городской автобус тронулся с остановки; я стоял у передней двери, готовясь сойти на следующей. Не успела тяжелая машина набрать скорость, как вдруг справа, с тротуара метнулся перед носом пацан, лет десяти, – и через дорогу... Он вроде правильно прикинул: встречных машин нет, а позади автобуса не видно обгоняющих... как раз удобный просвет... ноги быстрые... щас я... Он по неопытности не мог просчитать все возможные варианты, предположить нестандартную ситуацию: рядом с автобусом по снежному накату нерешительно ползли учебные «Жигули» с девушкой за рулем. Естественно, девушка не решалась ни обогнать автобус, ни чуть взять влево – боялась выехать на пугающую встречную полосу. Известно же, как нерешительны неопытные женщины на дороге, как они инстинктивно стремятся ползти и от обочины подальше, и от осевой линии... и мешают всем,

и всем видно издалека, что за рулем – мадам... и все чертыхаются. Чем отличается мышление зрелого человека от робкого, еще только формирующегося, нередко наивно-самоуверенного мышления ребенка: взрослый, понимая невозможность учета всех нестандартных ситуаций, вырабатывает общие правила. В данном случае: нельзя обходить автобус спереди. Нельзя и все. Табу. Это опыт поколений. Мало ли что. А ребенок что. «Щас я...» Автобус один на дороге, ни сзади, ни спереди... Я видел всю эту картину: и тень мальчишки, метнувшуюся перед носом, и краем глаза – роковые «Жигули» слева. Сердце оборвалось... смерть! Нерешительность неопытной девушки за рулем, в общем-то, спасла пацана. Когда водитель автобуса резко тормознул и пассажиров бросило вперед, нос «Жигулей» медленно высунулся из-за автобуса, и мальчишка успел заметить опасность. Он инстинктивно откинулся назад, выставив вперед руки, но продолжая по инерции нестись вперед. Опытный инструктор в «Жигулях» ударил по тормозам... ребенок на бегу врубился в правое крыло и откатился под колеса автобуса. Движение остановилось... мы метнулись к окнам... жив! Жив! Мальчишку подняли, он трясся от страха; тряслись руки у выскочившего из машины инструктора, ощупывавшего пацана... Господи, упаси и помилуй – нет большего греха, чем убить на дороге ребенка... Забросил его в машину, сел сам за руль и, видать, повез к родителям на разбор. Повезло мальцу. И дай Бог, чтобы урок пошел ему на пользу... да неплохо бы, чтобы родитель пониже спины прописал. Я-то, провинциал, вырос в небольшом городке, где редкие грузовики мы знали наперечет, где еще неспешно влачили ярмо по обочинам волы, расписывая тонкой струйкой зигзагом пыль... какая уж необходимость вертеть головой. Когда я поступил в летное училище, особой необходимости вертеть головой тоже не ощущал, и недолгий срок учебных полетов ее мне не привил. С тем и пришел в производственный отряд вторым пилотом Ан-2, и уж там – понадобилось. Старшие товарищи, с кем пришлось летать, не раз тыкали носом: «Ну, никакой осмотрительности», – касалось ли это незамеченного вовремя препятствия на рулении или, к примеру, некстати появившегося за спиной замполита, как раз, когда кто-то рассказывал двусмысленный анекдот. Тыкали нас, молодых, зеленых, старшие, умудренные жизнью товарищи, да я все как-то отмахивался... пока не произошел тот случай. Пришло мое время вводиться в строй командиром Ан-2. Я так полагаю, при обсуждении моей кандидатуры на совете командиров сомнения были, но, в конце концов, перебрав все плюсы и минусы, старшие товарищи решили, что командирские качества в молодом специалисте таки есть. И посадили меня на левое кресло, на ввод, к самому Строкину. Ардалиона Григорьевича Строкина я выделил и запомнил из среды других летчиков в один морозный мартовский день. Жили мы в двухэтажных деревянных домах с водяным отоплением; правда, реалии енисейской зимы заставили строителей сложить на кухнях добротные теплые печи, служившие не только для приготовления пищи, но и тепловым резервом, когда прижмет за сорок. Так вот, выглянув как-то в окно на стук топора во дворе, я увидел былинную картину. Обнаженный по пояс русый синеглазый

богатырь, на мартовском солнце, в тридцатиградусный мороз, тяжеленным колуном, играючи расправлялся с полуметровой толщины листовыми чурками; гора поленьев росла на глазах. От белого тела с прекрасным рельефом мышц поднимался пар. Вокруг, зябко ежась, стояла группа летчиков в шубах, шапках и рукавицах; комментировали. Мне, выросшему на теплой Украине и с трудом пережившему первую свою северную зиму (всего-то морозу сорок семь градусов и было... ну, правда, раз десять за четыре месяца), увиденная картина показалась сказочно неправдоподобной. Строкин, тридцатилетний красавец, работал на публику: выгонял остатки вчерашнего похмелья на спор – на литр водки. Публика глазела в замерзшие стекла; жюри курило на месте действия. Он выиграл пари, получил приз, при стечении народа картинно налил стакан и не спеша осушил. Отмахнувшись от предложенной распахнутой летной шубы, ушел в подъезд. И пар курился следом за изумительно красивым горячим мужским телом. Вот – русский человек, подумал я. Вот – натура. А то. Строкин, широкой природы человек, прекрасный летчик, заводила компании, верный товарищ, умел что летать, что пить, что петь... русский мужик – такими земля держится. Для нас, молодых, это был авторитет. Как Строкин летал, я уже писал, повторяться не буду; по моему мнению, он летал как бог. Мне пришлось достаточно полетать у него на правом кресле, а когда пришел срок и я с трепетом душевным пересел на левое, а обожаемый командир – на правое, началась настоящая учеба. Сделал он из меня пилота – тут ни убавить, ни прибавить, а вот что касается командирских, капитанских качеств... тут я был еще зелен. И требовался опыт, чтобы упомянутые качества выработались. Ввод в строй производился в полетах из Байкита на Кербо, это лететь где-то 260 км на северо-восток. Полеты над листовыми горами, над чистыми стремительными реками, в прозрачном на сотню верст воздухе, напоенным смолистым ароматом, смешанным с мощным цветочным духом, поднимающимся от разогретой, в рост человека, травы, – и я за штурвалом, уже почти капитан... Сердце замирало от счастья. Романтика! За рейс лобовые стекла напрочь залеплялись желто-красными останками расплюснутых насекомых – жизнь бушевала и здесь, на высоте, короткая и яркая, жизнь-полет... Только вот никакой осмотрительности у этих мошек... После посадки мы долго оттирали стекла мокрой тряпкой. Зная меня как облупленного, инструктор мой, как только убедился, что я ухватил стереотип полета с левого сиденья – главное, чего добиваются от стажера при вводе в строй, тут же отдал мне бразды, а сам убивал скуку в полетах разглядыванием пейзажа и прослушиванием музыки по каналам радиоконцентра. Между полетами он развлекался нехитрыми, известными всем летчикам способами. Как он проходил утром санчасть, я не знаю: я был целиком поглощен процессом подготовки к полету – и как капитан, и как второй пилот. Но до самолета Григорыч как-то доползал, взгромождался на правое кресло, сразу после взлета блаженно откидывался на спинку и засыпал до посадки. Полтора часа полета я проводил в самостоятельном пилотировании, ведении связи, ориентировки и решении всех задач, встающих

перед капитаном, абсолютно без вмешательства инструктора. Они мне доверял полностью, потому что все, что надо знать и уметь, было вложено в меня еще в бытность мою вторым пилотом в его экипаже, вдолблено крепко, иной раз и с матерком. А теперь он пожинал плоды. И боже упаси было будить уставшего человека. Даже если припекало, приходилось как-то изворачиваться и справляться одному. Заходя на посадку в Кербо, я заранее определял ветер по надежно усвоенным признакам (набил глаз-то, когда летал с подбором), строил маневр захода на посадку и докладывал в эфир: «4298, захожу в Кербо с курсом...», – чтобы борты в районе площадки ориентировались в изменении воздушной обстановки, искали наш самолет глазами именно в том направлении, что я доложил, и соблюдали интервалы и дистанции. Целясь на чуть изогнутую, серпом, каменистую посадочную полосу, расположенную вдоль пологого берегового изгиба Таймуры, я переводил винт на малый шаг, выпускал закрылки, подбирал режим и снижался над водой строго под торец. Берег наплывал; где-то на пятнадцати метрах инструктор бормотал «куда, куда так низко?», открывал глаз, левой рукой толкал вперед сектор газа, а правой чуть подбирал штурвал – и тут же отдавал управление мне. Он помогал самую малость, вовремя и только тогда, когда уж совсем нельзя было без поправочки. И самолет дотягивал те пятнадцать-двадцать метров до торца, не дотянув которых, стажер мог превратить классную посадку в троечную. Через полминуты самолет сруливал по камням на обочину, я выключал двигатель, и нас охватывала тишина. Подходили бородатые мужики, вытаскивали груз: буровые колонки, трубы, механизмы, ящики. Налетевшие в кабину тяжелые зеленоглазые пауты бились в стекла и замирали до времени. Отмахиваясь от назойливых, липнущих на запах свежего пота насекомых, я отходил в сторонку и закуривал. Инструктор мой со стоном становился на колени, жадно хлебал прохладную чистейшую воду, затем погружал буйную голову в прохладные струи Таймуры. Этот ритуал возвращал его к сознательной жизни. Он глядел на свое отражение, капли скатывались с ушей и подбородка, хлюпали в воду; рядом между камнями журчали струйки, и видно было снующую рыбную молодь у самого берега. Вода затекала за шиворот, и голубая командирская рубашка темнела мокрыми пятнами. Строкин ежился, блаженно потягивался... хороша жизнь! Двумя-тремя фразами он объяснял мне суть ошибки, даже не ошибки – так, шероховатости... шла полировка. Потом тоже закуривал и, сидя на корточках, пять минут ловил кайф. Захлопывали за собой дверь – и назад в Байкит. Запуск, выруливание на полосу, чтение на ходу контрольной карты: «Баки – сумма, триммер – взлетный...» – затем: «4298, взлетаю в Кербо с курсом...» Я строго соблюдал правила, чтобы заходящий на посадку борт учел, дождался, пока мы взлетим, и только тогда, в свою очередь доложив в эфир, заходил на посадку на освободившуюся полосу. Ни он, ни я не знали, кто когда рассчитывает взлететь или сесть, и зачастую сообщение в эфир было неожиданным. А бортов в Кербо тогда летало очень много, и Ан-2 был непременным атрибутом и ярким доказательством активной жизни в эвенкийской глубинке. И в этот раз, прочитав на ходу карту, я добавил газку,

чтобы колеса одолели неровную, из крупных камней выложенную обочину площадки. Самолет, переваливаясь по тряским колдобинам, тормозился; я добавил еще. Нос машины вышел на взлетную полосу... сейчас дам левую педаль, чуть подторможу, чтобы развернуться, потом сдерну газ... доложить по радио о взлете... И тут в эфире прозвучал спокойный, очень спокойный голос: – Посмотри влево. Кому это было сказано? Частота общая для всех... мало ли... борты переговариваются... Может – мне? Я глянул на всякий случай влево... и обмер: прямо на меня несли уже выровнявший и – вот-вот коснется колесами полосы – Ан-2. По тормозам! А газу было дано достаточно. И не убрано с перепугу: мозги напрочь вышибло; остался только первобытный рефлекс «стоп!» Самолет решительно пошел на нос. Сейчас чиркнет винтом по камням! Когда мою задницу потащила вперед с сиденья сила инерции, я опомнился и дернул сектор газа на себя. Машина, облегченно вздохнув, хлопнулась приподнявшимся было дутиком о камни. И тут же, чуть запоздало, хлопнула сверху по моей руке тяжелая рука инструктора. Да... Полностью доверявший мне инструктор никак не ожидал от способного ученика такого ляпа. Он как-то и представить не мог, что я вырулю на полосу, не осмотревшись и предварительно не доложив в эфир. Хотя... мы всегда докладывали уже перед самым взлетом. А выруливали молча: это ж не аэродром, а так, площадка. Мимо подпрыгивая и чуть не задев нас крылом, пробежал желтый «кукурузник»; второй пилот глядел на меня и крутил пальцем у виска: мол, ты чё... того?» В таких случаях кровь ударяет снизу, уши воспаляются. И правда, «того...» Может, я и глянул перед выруливанием в ту сторону. Да, видимо, не придавал значения, не вдумался, не предположил. Прохлопал. Опомнившийся раньше меня инструктор молча взял тормоза, добавил газу, вырулил на полосу. В эфире стояла тишина. Всем все понятно... бывает. Развернувшись для взлета, Строкин глянул на меня: как, в состоянии? Я был в состоянии. Еще раз проверил по контрольной карте, хриплым голосом доложил в эфир необходимую формулу, сунул газ до упора и взлетел. В наборе высоты Григорыч с ухмылкой глянул на меня: – Понял? – Понял, – кивнул я головой. Больше об этом инциденте он никогда не вспоминал. Мы потом подружились семьями, вместе гуляли, выпивали. Но об этом он в любом подпитии молчал. Что говорить: настоящий мужик. И тридцать лет спустя я все равно, подруливая к полосе, прежде всего гляжу: не садится ли кто на меня. И учеников своих предупреждаю, чтоб глядели, прежде чем газовать. Сколько было катастроф... ох, тесное небо. За рубежом сотни тысяч частных самолетиков бороздят нижний слой атмосферы, вроде и по правилам... но ошибаются и диспетчеры, и пилоты, и на тяжелых самолетах тоже, и особенно вблизи аэропортов. Взлетает тяжелый борт, решает свои сложные задачи, полет у него строго по приборам... а тут «под винты» подскакивает чуть уклонившаяся с трассы «Цессна». И тем, и другим, и третьим – то ли некогда осмотреться, то ли диспетчер перепутал метки, то ли облачко, то ли скорость сближения слишком велика – ведь для тяжелого лайнера маленькая «Цессна» что птичка... и не всегда та птичка успевает увернуться. И на трассах, на

высоте, тоже тесно, особенно на перекрестках. Диспетчер только и успевает предупредить: – 85417-й, вам пересекающий на 10600, слева направо, наблюдаете слева под 45, километров пятнадцать? Слева под 45 стоит Солнце. Где там заметишь иголочку самолета над горизонтом. – Нет, не наблюдаем: против Солнца. – 85538-й, а вы наблюдаете на 11100 справа налево под 45 пересекающий? Пауза. – 538-й, наблюдаю, сию расходимся правыми. Это авиационное «сию» означает: «сейчас, сию минуту». Слово – паразит в радиообмене... но как приятно, услышав в разговоре «сию», понимать: это – свой, пилот, авиатор... У диспетчера отлегает. Метки на экране сходятся, сходятся... слились... разошлись. Тысячи раз диспетчер видит схождение меток, и тысячи раз сердце его замирает: разойдутся ли? Не ошибся ли? Не перепутал ли? Переспросил каждого? Кошмарные сны диспетчера: снится, что СВЁЛ... Ох, не мёд и у них работа. А когда грозы, когда борты просят обход «по своим средствам» (почему-то в радиообмене укоренилось ударение на «а»), когда метки на экране уходят с трасс и теряются между грозowymi засветками... экран полон белых пятен, и пятнышек, и точек... спина мокрая. Нет, не мёд. Был же случай в Ростовской зоне, когда у диспетчеров произошла авария, что-то прорвало, что-то залило – и диспетчерский пункт управления верхним воздушным пространством, где летают только по командам диспетчера, оказался полностью обесточенным, без связи. А в зоне находилось два десятка тяжелых бортов, многие на одной высоте, на пересекающихся курсах... и их надо было как-то развести... а грозы ж кругом... Одна радиостанция осталась работоспособной: на автомашине руководителя полетов. Пока человек бежал с вышки, он принял моментальное нестандартное решение: дробить эшелоны! У нас интервал по высоте – через 500 метров, это называется вертикальное эшелонирование. Руководитель полетов раздробил эшелоны по 250 метров, потеснее, и это помогло ему распределить борты по высотам, чтобы никто никому не мешал. Конечно, при этом увеличивается риск столкновения, если у кого-то привирают высотомеры – но другого выхода человек не видел... да его и не было, другого; это был единственный выход из внезапно возникшей, непредсказуемой и страшно опасной ситуации. Он дал команду всем молчать и быстро (уж как они запоминают, эти ребята-диспетчеры) распределил высоты всем: одному борту занять 8100, другому – 8350, третьему – 8600 – и так до 12100. Тех надо было снизить, тех поднять – и все борты, поняв грозящую опасность, команды выполнили. Уж как он сумел объяснить им обстановку, как оценил способность разных типов самолетов выполнить вертикальный маневр, как не запутался, не сбился... Но он всех развел. И уж у всех в воздухе были ушки на макушке, и уж на пересечении трасс все смотрели в восемь глаз, и уж у всех сердце замирало, когда сбоку внезапно, непривычно близко, казалось, так, что и заклепки видно, проскакивал поперечный борт. Как наш герой сумел связаться с соседними зонами, как целая армия диспетчеров в короткий срок направила потоки самолетов в обход, как они там наладили взаимоконтроль – я не представляю. Но твердо знаю одно: это – Профессионалы. И он среди них – лучший, настоящий Диспетчер,

Мастер, брат наш авиатор. В кратчайший срок, в величайшем напряжении духа, он развязал, распутал узел, в котором сплелись судьбы тысяч людей – и все живы! И не последнюю роль тут сыграла осмотрительность экипажей. Днем – ладно; ночью сверх облаков даже еще лучше: маячки видно километров за пятьдесят. Заметишь мерцающую рубиновую точку пересекающего борта в своей левой форточке и следишь. Если борт перемещается слева направо, значит, он впереди и пересечет тебе путь перед носом. Если уходит влево, вроде как назад – ты ему пересечешь. А если стоит в форточке неподвижно, значит, сойдемся точно, но... мы идем на разных эшелонах, один выше, другой ниже. Если мы на одной высоте – диспетчер десять раз проследит, чтобы был интервал не менее 30 километров, и предупредит, и переспросит... и замрет у него сердце, когда метки сойдутся. А в облаках? Тут уж вся надежда только на диспетчера. Наши бортовые радиолокаторы с трудом и не всегда улавливают слабую меточку приближающегося борта – еще научись щупать пространство узеньким лучиком, чтоб поймать. Тут уж наша осмотрительность – прослушивать эфир и по общей радиосвязи отчетливо представлять себе расположение бортов в пространстве, воздушную обстановку. А диспетчер трепетно ведет нас всех по своим приборам, принимая и передавая борты диспетчеру соседней зоны, и жизни тысяч людей стучат в его сердце. Бывало и так, что на ровном месте споткнешься. Как-то заходили мы на посадку летом в Алма-Ате. Погода не препятствовала, солнышко сияло; мы прослушали в эфире информацию по условиям посадки, называемую у нас АТИС: «автоматическая... (ни один летчик не расшифрует эту аббревиатуру) система» – ну, и т. д. Там дается погода за последние полчаса, а также в нее включаются и другие данные: где что не работает, что ремонтируется, какая рулежка закрыта, курс посадки, изменения минимума погоды и прочие нестандартности – чтоб экипаж заранее учел и подготовился. В общем, идея с этой АТИС неплохая; жаль только, что в иных аэропортах её начинают уймой ненужных экипажу сведений, вплоть до расписания работы таможни, а в других – не сообщают того насущного, жизненно важного, что, по усмотрению чиновника, не влияет на его, чиновника, благополучие, но весьма существенно для экипажа. Прослушали информацию, зашли и сели, срулили с полосы и покатались на перрон по команде диспетчера руления. В серьезных аэропортах серьезный самолет после посадки встречает машинка сопровождения, с маячком, с надписью, обязательно на английском: «Follow me» – «Следуйте за мной». И дальше экипаж обязан выполнять ее команды вплоть до выключения двигателей. Уже на подъезде к перрону подлетела под колеса запоздавшая машинка, круто развернулась, в наушниках прозвучало нечто, оканчивающееся на «...ой» – ну, правильно: «Следуйте за мной»... а что еще скажет тебе водитель. Второй пилот ответил: «Вас понял», – и мы поехали за машинкой. Только ехала она как-то странно: вильнув на вираже, водитель повел ее левыми колесами по осевой линии. Обычно водитель едет строго по центру, а тут вроде как правее. Но настолько быстро все это происходило, что мы ничтоже сумняшеся отнесли отклонение на счет разгильдяя-шофера, едва успевшего нас

встретить. Ничего нас не насторожило: ведь в АТИС не было никакой информации, кроме хорошей погоды. Я рулил строго по осевой, как полагается. Тем более что слева рядом, прямо по границе рулежной дорожки шел край довольно глубокого котлована, в котором стояли какие-то механизмы: строились новые стоянки для самолетов. Механизмы уплывали под крыло; я отмечал их краем глаза и воображал себе, что умные люди просчитали же высоту проходящих над машинами самолетных крыльев и глубина котлована обеспечивает безопасный интервал по высоте. Было страшновато, что левые колеса катятся совсем рядом с краем котлована... не оборваться бы... но умные же люди просчитали... капитан должен иметь крепкие нервы и строго исполнять инструкцию. Я рулил по осевой. Из раздумий, вернее, клочков мыслей, меня вывела команда водителя, последовавшая буквально через три секунды после первой: – Правее, правее, говорю! «Так значит, он сразу скомандовал рулить правее осевой», – догадался я и чуть подвернул вправо, на полметра, строго в хвост машинке. – «Так вот почему он рулит правее»... Мы проехали ряд тянувшихся справа стоянок, повернули за машинкой в проход, развернулись на 180 градусов и порулили за хвостами назад, к свободной стоянке, находившейся примерно в том районе, где водитель скомандовал рулить правее. Зарулив и выключившись, я, как только подошел трап, вышел вслед за пассажирами и обратил внимание на группу техников, собравшуюся у левого крыла; рядом стояла машина сопровождения, и водитель, увидев меня, тут же вскочил в нее и умчался. Техники с любопытством разглядывали левую законцовку. «Что они там нашли?» – я подошел и воззрился. Левый АНО (аэронавигационный огонь), родственник автомобильного габарита, только зеленого цвета, был разбит. «Птица попала, что ли?» – подумал я без малейшей задней мысли. Ну, а что другое-то? Ну, рулили над котлованом. Бетонукладчики эти внизу... люди же соображают, рассчитывают... да ну, ерунда... Красного цвета законцовка крыла, на краю которой укреплен фурнитура этого АНО, была разодрана, как будто кто проткнул пальцем и рванул дюраль. Корячилась задержка. Надо ставить заплату и замазывать герметиком; пока герметик застынет, пройдет несколько часов. А нам по расписанию улететь через полтора часа. Всё, приехали: предпосылка к летному происшествию, слава на весь Союз, разбор... Нет, ну а кто виноват-то? В чем причина? Я подошел к краю котлована, там двадцать шагов-то. Внизу на рельсах стоял бетонукладчик: железная машина с сиденьем оператора, по сторонам сиденья приварены трубки грязно-желтого цвета, над ними рамка с крючками, на них должен натягиваться тент. Тента нет, грязно-желтые трубки сливаются с выгоревшей грязно-желтой травой; один из крючков явно со следами красной краски... Умный дядя оказался дураком, никто ничего не просчитал... а я, капитан, понадеявшийся на согласование умных наземных авиаторов со строителями, прозевал эти трубки. Я их просто не увидел. Я о них и не предполагал. И, руля строго по осевой, задел за тот крючок. Не хватило три сантиметра. Я должен был эти три сантиметра видеть. Я должен был чувствовать законцовку крыла на расстоянии тридцати метров за моей

задницей и соотносить ее высоту с высотой не замеченного мной крючка. «А не уверен – остановись и вызывай буксир». Простояли мы десять часов. Комиссия недолго разбиралась: виноват экипаж. Получил команду: «Правее осевой? Получил. Ответил: «Понял»? Ответил. Зачем нарушил, если понял? По молодости и житейской робости, присущей мне и по сей день, я не сумел защитить себя при разбирательстве, не осмелился вписать в акт особое мнение. А действовать надо было напористо: упереть на то, что в АТИС не было предупреждения о наличии вблизи рулежной дорожки строительной техники и необходимости из-за этого рулить на полметра правее осевой. Явная вина тех, кто обязан это предупреждение туда внести. Я бы тогда во все глаза следил и уж не прозевал бы те трубки среди бела дня. А не расслышать или не понять внезапную нестандартную команду может любой. Ну, вырезали мне талон, сняли годовые премиальные, тысячу брежневских рублей. Обидно было. Я с тех пор стал развивать в себе чувство габаритов машины и преуспел в этом вполне. Это выражается в том, что я как водитель транспорта чувствую вокруг машины какую-то ограниченную сферу, которая гарантирует безопасный проезд. Если препятствие проходит по границе этой сферы, я останавливаюсь. Нет – и всё. И только убедившись, что свободно, продолжаю движение. На авось, будучи водителем на транспорте, я не двигаюсь. Правда, напористости житейской я так в себе и не выработал. Правильно сказал в давние времена незабвенный Козьма Прутков: – Бди!

Аварийные площадки

Я достаточно налетался на одномоторном самолете над сибирской тайгой. И если постороннему человеку представить себе, как это – висеть на полотняных крыльях над верхушками бескрайней тайги, удерживаясь в воздухе только благодаря надежной работе единственного двигателя... дрожь непременно перевернет спину. А вдруг отказ? Что делать? Куда садиться? Замечешься... Страшно, наверное, летать. А я вот думаю: а как же капитан Смит вел свой «Титаник» на максимальной скорости через Атлантику, наверняка зная, что на пути появились айсберги? А вел же. И один ли он. Видимо, нужна какая-то вера – то ли утонченное религиозное сознание, то ли примитивное «а, это со мной не случится». Скорее всего, сложное чувство надежности полета базируется и на том, и на другом, но все-таки, как оно вырабатывается в человеке, вынужденном доверять свою жизнь стихии? «Кто в море не хаживал, тот Богу не маливался». Помолится-помолится человек – и наберется решительности. Помотает-помотает утлое суденышко в штормовых волнах, когда кажется, что каждая волна – уж последняя... ан нет – и из-под той выскочил, и из-под этой... И исстрадавшийся, измолившийся человек – привыкает. А что там внутри у него перевернулось и навсегда осталось в душе – не такое, как у земных людей, – никому не ведомо. Но в новый выход в море это, перевернувшееся, уже поддерживает дух. Уже какая-то уверенность: в тот раз Бог миловал – авось, и в этот помилует. По мере повторения выходов в лапы стихии, молений, борьбы, изнеможения, отчаяния – человек как-то тупеет

в восприятии страха. Он воспринимает его без острых эмоций. А по мере роста мастерства, практики борьбы с опасностью, вырабатывается опыт поведения в экстремальной ситуации. И постепенно экстремальность ситуации затушевывается. Только разум контролирует степень опасности, но уже преобладает холодный расчет, а холодный пот орошает чело все реже. И все-таки орошает, никуда от страха не денешься. Страшнее всего – когда человек привыкает к постоянной опасности и начинает относиться к ней как к неизбежной данности, теряя объективность оценки риска. Про таких говорят: страх потерял. Когда судьба долго держит человека на плаву, не отрезвляя его редкими, но полезными трепками, он начинает верить не в судьбу, а в свою исключительность, в свое везение несмотря ни на что. Комэска мой на Ан-2, Иван Петрович Русяев, воспитывал командирские качества в нас, мальчишках тогда еще, простым и самым надежным методом. Летишь, бывало, берегом Енисея, высота метров двести, крутишь себе лениво штурвал, задумываешься... И тут тяжелая рука комэски хлопает по сектору газа: – Отказ двигателя! Ищи площадку, заходи и садись! Двигатель с редкими хлопками вращает пустой, не загруженный винт; тяги нет, скорость падает... и вместе с нею падает в живот мое сердце. «Ах! Ох! Мама!» – детские эти жалобы рвутся наружу... но я же без пяти минут Капитан! Ага... капитан... Господи... куда? где? с какой стороны? Нет, не сесть... убьемся! Бревна, топки валяются на прибрежной гальке... Может, на воду? Самолет снижается, ветер свистит в расчалках, двигатель похлопывает, высота падает; командир эскадрильи ухмыляется внутри себя, но губы его плотно сжаты, а острые соколиные глаза успевают заметить и мою минутную растерянность, и суетливые действия штурвалом, и мечущийся взгляд. Выход есть, я знаю – командир просто так ничего не делает. Но на этот раз, кажется, он переборщил: ну, некуда ткнуться. Пока я просто держу вдоль берега: угол зрения от напряжения сузился, и ничего кроме береговой черты я не способен увидеть, а тем более оценить. Но мысли, мечущиеся где-то в холодеющем животе, начинают выстраиваться в логическую цепочку. «Ветер... Садиться с прямой или разворотом на 180? Какой ветер? Ну! Соберись! Так... так... кажется, северный. Ну да, конечно, северный! Ты же штурманский расчет делал! Так... признаки ветра... уже низко... кусты – куда гнутся ветки? Мне навстречу. Значит, сажусь прямо перед собой». Глаза замечают галечную косу, более-менее свободную от бревен. Может, здесь? Так... метров сто хотя бы, а там – чтобы лежащие по полету бревна прошли между колес... уже на малой скорости... Закрылки! Ну! Большой палец нажимает кнопку на секторе газа. Самолет начинает вспухать, я придерживаю штурвалом, скорость падает. Не переборщить бы: в прошлый раз самолет так быстро провалился, что даже хотелось добавить газу, недолет... так командир не дал. Отказ – значит отказ: тяги нет! Рассчитывай! Остается метров пятьдесят. Командир давно прикрыл юбки капота, чтобы двигатель не переохладился. Он оценивает мой расчет, а сам готовит двигатель к уходу на второй круг. Прекрасный двигатель АШ-62 имеет существенный недостаток: у него, у остывшего, неважная приемистость, и если чуть резче дать газку, может

захлебнуться. Поэтому нас с молодых ногтей учили: двигай сектор газа не за рукоятку, а за сам рычаг, тогда даже при желании резко сунуть – сделать это будет труднее. Но я ничего этого не вижу, я целюсь в точку касания. Как быстро набегают земля, как мелькают под колесами бревна... Вот, вот – между этими двумя упасть, а в конце чуть дать педаль и отвернуть от того, дальнего... И в самый момент, когда я уже сжимаюсь в ожидании толчка, Иван Петрович плавно, за рычаг, упираясь большим пальцем в рукоятку, добавляет обороты двигателю. Самолет нехотя прекращает снижение, я ничего не понимаю – я в образе! Точка касания! – Ладно, уходим! – Русяев тянет штурвал на себя. – Давай, давай, набирай! Когда я прихожу в себя, на прежней высоте, комэска делает краткий разбор: – Площадку подобрал – так себе. Надо было сразу глянуть – слева была чистая и большая. Шары на лоб... Никакой осмотрительности. Летишь – постоянно подбирай площадки. Постоянно! Все время оценивай, прикидывай, активно лети! Ты не пассажир, ты – командир воздушного судна. Предвидь ситуацию, упреди! И не теряйся... Слабак! Сейчас бы мне тот Ан-2. Купить бы в личное пользование... «Бревна мелькают...» Да он летит – как в замедленном кино! Выспался бы, пока он дотянет до намеченной площадки... Одно слово: аэроплан... чудесная, прекрасная машина! Взлетали с Геной Зотовым в Стрелке, там, где, как я считаю, Енисей в Ангару впадает. Дело было весной, уже подтаивало, но снегу еще хватало, на лыжах летали. Двенадцать пассажиров сидело за спиной, командир дал газ, самолет быстро набрал скорость, оторвался и пошел в набор в сторону деревни. Избы быстро приближались и уходили под крыло; вот и первый разво... И тут двигатель застрочил, застрелял, захлопал... Скорость начала падать, Командир отдал штурвал от себя, и машина повисла в пятидесяти метрах над улицей; заборы быстро уносились под крыльями. Сердце ухнуло и остановилось. Скорость зависла на 130 и норовила уменьшиться. Закрылки создавали лишнее сопротивление, и тяги отказывающего двигателя не хватало на горизонтальный полет. Побелевшими пальцами сжимая штурвал, командир по миллиметру снижал машину, чтобы хоть удержать скорость. Улица, очень узкая улица, тянулась под нами, вся заметенная старыми сугробами, с санной колеёй посередине. «Сначала снесем заборы... крылья оторвет... может, правее, на огороды?... нет, там поскотина из хороших жердей, да и за антенны зацепим, а там и за крыши... сразу правее надо было...», – мысли метались под шапкой, приподнявшейся на дыбом стоящих волосах. – Закрылки... – выдавил Гена, – закрылки... импульсами... – Одной рукой он крутил штурвал, другой дожимал сектор газа. – Качай альвейером! «Так что же важнее: качать бензин или убирать закрылки?» Я нагнулся между сидений, схватил левой рукой рукоятку ручного насоса и стал быстро качать топливо. От этого работа двигателя не изменилась: он как стрелял, так и продолжал стрелять, и при каждом выстреле самолет тряс головой так, что казалось, вот-вот двигатель отвалится. «Нет, не топливо», – успел подумать я, глянул вперед и испугался: антенны на крышах мелькали уже под самыми крыльями, вот-вот лыжей зацепим. Надо было уменьшать лобовое сопротивление: двигатель все-таки тянул, вдвое слабее, но

– тянул, а закрылки тормозили. Но закрылки же создавали и дополнительную подъемную силу, и как только я стал бы их убирать, так, без разгона скорости, мы бы срубили и антенны, и коньки крыш. Я держал палец на кнопке уборки закрылков. – Подтяни чуть! – крикнул я командиру, – самую чуточку! Гена понял, кивнул головой и самую малость взял штурвал на себя. Самолет прекратил снижение, и я на секунду нажал кнопку уборки закрылков. Стрелка на указателе переместилась на пару градусов вверх. Самолет чуть просел, но скорость увеличилась на пару километров в час. Командир утвердительно кивнул головой: – Еще... Я снова на секунду нажал кнопку. Скорость возросла до 140. Командир держал высоту, костяшки на кулаках побелели. Крыши неслись под ногами, и хотелось поджать ноги, поднять их повыше, прямо в унтах... Я вспомнил рассказ Вити Сумкина, как он садился на вынужденную с отказавшим двигателем: перед ударом уперся унтами в приборную доску... все приборы выдавил, но цел же остался! Так, импульсами, я постепенно убрал закрылки, скорость остановилась на 150, и капитан плавненько, блинчиком, стал подворачивать вправо, переводя самолет в полет по кругу. Дома кончились, впереди торчали верхушки мелкоколосья, высота была 50, самолет тряс головой и стрелял, и строчил... Струйки пота текли по спине, хотелось почесать. Мы вцепились в штурвалы; командир все потихоньку подворачивал, а я педалями удерживал шарик указателя скольжения в центре, а рукой дожимал и дожимал сектор газа до упора: может, хоть пару лошадиных сил выдавить... Машина развернулась на 180 градусов; за деревьями мелькала сбоку площадка, откуда мы взлетели. Долго, осень долго тянулись километры до третьего разворота; так же, потихоньку, блинчиком, мы развернулись на полосу, дотянули почти до торца, и на последних метрах командир выпустил снова закрылки. Машина плюхнулась в снег, и только после этого Гена убрал газ. Пассажиры как всегда ничего не поняли, и когда выключился двигатель, стали задавать вопросы. Командир лайнера, отстегнув ремни и бессильно уронив руки на колени, лениво повернул голову и сказал, что лететь нельзя, маленькая неисправность. Сейчас вызовем другой самолет. Следом за пассажирами вышли мы из самолета. Так-то все ничего, но левая нога тряслась под коленкой. Вот тогда я физически понял, как это – поджилки трясутся. Прилетела на другом самолете бригада, привезла деталь. Вот как раз из-за того, что некоторые резко давали газ, происходили хлопки в карбюратор, А там воздушная заслонка, та самая, что на любом карбюраторе сверху стоит – хрупкая. Вот она до поры держалась, а на взлете трещина пошла – и отвалилась заслонка, упала на сетку и перекрыла кислород двигателю. Очень богатая смесь, тряска, стрельба... Это ходячий дефект; техники быстро заменили широкую, величиной с хорошую книгу, заслонку, обгоняли двигатель, записали в журнал, и после переговоров с руководством нам разрешили перелететь на базу. Это ж я еще тогда вторым пилотом был, не нес ответственности: рядом был опытный дядя. А Русяев уже приучал меня к личной ответственности за исход полета... и как же она только давит! Как, казалось бы, простая ситуация, продавливаемая через узкие рамки ответственности, сужает и угол зрения, и

широту мышления. Спасает только практика. Пока не выработается профессиональный интерес, пока не овладеешь способами ремесла, пока не научишься выделять приоритеты в сложной ситуации – ты как в шорах. Но постепенно, из повторения в повторение, приходит привычка: не пугаться, не метаться, а делать то, к чему уже подготовлен. Поэтому, вслед за дедушкой Марксом, только и остается повторить: теория без практики – мертва. В авиации это видно как нигде. И я определил приоритет в своей летной деятельности: стать практиком. Ты мне хоть сто формул напиши, приведи теоретические доказательства, сплети сеть аргументов – а я скажу: нет, так на практике не бывает. Сядем на землю, выключимся – вот тогда доказывай и обосновывай. И в споре выяснится, почему на практике так не бывает. Вот в этом – отличие опытного, бывалого летчика от молодого и зеленого. Да и только ли летчика. И в этом, кстати, отличие летчика от симмера. Симмер изучает теорию и претворяет свои знания в виртуальный полет на флайт-симуляторе. У него, как правило, очень хороший теоретический багаж. Шлиман был дилетант, но он обладал знаниями, которых не было ни у одного практика-археолога. И Трою раскопал таки дилетант! Так что у симмеров есть все предпосылки стать, в конце концов, пилотами. Единственно, им не хватает практического опыта – и просто полета, и попадания в различные ситуации в полете. Зато у них наработаны рефлексы пилота, которые при первоначальном обучении на реальном самолете гораздо труднее даются человеку с улицы. Опыт придает человеку уверенности. Опыт попадания в ситуации дает осознание того, что, во-первых, таковые случаются редко, а во-вторых... столько раз попадал – и выкручивался; выкручусь и в следующий. Всего не предусмотреть. Летая на легком самолете, я постоянно прикидывал, годится ли та или иная площадка по пути для вынужденной посадки. Делалось это вроде как играючи: я сам был заинтересован в тренировке глазомера, мне было «жутко интересно». На более тяжелых самолетах, особенно при полетах в облаках, я исповедовал психологию капитана Смита: машина надежная, вероятность непосредственной опасности невелика, опыт есть. Летая на Ту-154 над горами, днем, я было тоже пытался прикинуть, как же практически реализовать рекомендации Руководства по летной эксплуатации при, допустим, пожаре на борту: необходимо приступить к экстренному снижению и за четыре минуты, не более (при «более» – самолет уже сгорит), найти подходящую для посадки стотонного лайнера площадку, построить маневр, погасить скорость и приземлиться так, чтобы еще было кого эвакуировать из обломков машины. И пришел к неутешительному выводу. Подобрать пригодную для приземления на скорости 250 площадку в горах – невозможно. И на равнине – проблематично. Процент неудачи и там и там близок к 100. Ну, в горах – все 110, а на равнине – 90. Я видел кинокадры авиакатастроф. Когда самолет подходит к земле, казалось бы, плавно, и вдруг начинает разрушаться, загорается, и огненный ком медленно и плавно катится по земле. И вдруг из этого кома, стремительно вращаясь, вылетает многотонный фрагмент... Это ж какая сила удара от простого касания о неровность! Нет, постоянно думать в полете о том, что что-

то может случиться, искать по маршруту площадки... тут по Сибири аэродромов-то не густо... Это ж какие нервы надо иметь. И постепенно острота восприятия опасности, предположения и прикидки растворились в буднях сотен и сотен полетов. Поистине, летчику не только не нужна, а просто вредна богатая фантазия. Самое лучшее отношение к опасности в полете: «Будет день – будет пища». На схемах взлета и захода на посадку всех аэродромов обязательно присутствуют площадки для экстренной посадки «в случае чего» на взлете. Они отмечены, указаны их размеры, курсы предполагаемой посадки, направление на них и удаление от центра аэродрома; на схеме рядом с ними написано: «поле». Я езжу мимо такого «поля» на работу уже 30 лет. Да, на Ан-2 там сядешь. На Ан-24 сядешь, но плавные изгибы рельефа, несущиеся под колесами со скоростью 200 км/час, сотрясут самолет так, как если бы он сел на гигантскую стиральную доску. На тяжелом лайнере колеса вообще к черту отлетят, и легший на землю фюзеляж разрушится, но предварительно позвоночники у людей переломятся от перегрузок. Нет, ну, теоретически, поле пригодно. А практически его пересекает две дороги на насыпях, и арык глубиной метра два. И высоковольток наткано. И нефтепровод под поверхностью земли. Я и говорю молодым летчикам: боже упаси вас моститься туда на вынужденную. Кроме того: при низкой облачности – как, по каким приборам ты будешь то поле искать, как будешь строить маневр? А что советует практика? Практика говорит: ну, сколько было фактов посадок тяжелых лайнеров на грунт вне аэродрома? Да единицы. Вероятность очень мала. Стоит ли об этом так уж задумываться. Практика советует: «в случае чего» – только на родную полосу. Там тебя ждут. Туда ты садился тысячу раз. Там есть все для спасения. Значит, все силы при подготовке к полету экипаж должен направить на то, чтобы «в случае чего» извернуться и как можно скорее попасть на полосу. Относительно полосы прорабатываются все варианты, опираясь на опыт и здравый смысл. Чертежи и схемы аварийных площадок делал нелетающий человек, не способный учесть все небесные факторы. А взлетать – экипажу. А решать – капитану. Или мертвая схема и смерть – или остаться в живых, спасти людей... и, может, понести за это суровое наказание – за поправление святынь. А святыня одна: человеческая жизнь. В принципе и на автостраду можно сесть. Только вот потом юристы начнут скрупулезно подсчитывать и разложат на весах Фемиды количество жертв стремления капитана нанести «меньший вред». Понятно, деваться некуда, поле непригодно, но если самолет сгребет на автостраде пару автобусов... Вот тогда дотошный прокурор спросит: а почему ты не воспользовался официально утвержденной площадкой для вынужденной посадки? Да, ты спас своих пассажиров. Зато погубил чужих. А может, посадка на ту площадку обошлась бы с меньшими жертвами? Вот цена твоих нашивок на погонах, Капитан. И на принятие решения судьба отпускает тебе секунды. Так пусть же тот опыт, что в свое время, нарушая летные правила, вколачивал в тебя Учитель, Летчик от Бога Иван Русяев, осмыслят твои ученики. Тут не надо теорий, и не помогут тут компьютерные знания. Это вопросы нравственные.

Роды

Сибирь потихоньку цивилизуется. Как ни сурова жизнь в глубинке, но, не дай Бог, случится с человеком беда, все-таки есть шанс вывезти и оказать медицинскую помощь. Организована система санитарной авиации, и самолеты с вертолетами, а нынче – только вертолеты, дежурят днем и ночью по срочным санзаданиям. Это – Государственный заказ и надежный источник дохода авиакомпаний, которые борются за этот самый тендер, потому что, хоть и с запозданием – а живые деньги. В пору моей молодости дешевле было летать на Ан-2, и каждая деревня обустроивала и содержала площадку для полетов, правда, только днем: в темное время суток на одномоторном самолете над тайгой летать было бессмысленно. А днем, при видимости 1000 метров, значит, был смысл: разрешалось. Честно скажу: разницы не вижу. Что такое видимость километр в воздухе? Это – под крылом, только под крылом, в смутной мгле от осадков, выплывают и тут же уходят в белый мрак темные силуэты деревьев, и так – минуту, десять, полчаса, час... Выскочит по пути край болота, и экипаж вглядывается, ищет знакомые изгибы: ага... вроде «штаны»... или «Змей Горыныч»... Срочный перерасчет путевой скорости, поправка... так... речка ожидалась через три минуты – теперь, значит, через пять... Да не прозевать бы тонкую ниточку заметенной снегом речки, да не перепутать бы с лесовозной дорогой. А нет того болота – значит, уклонились на километр вбок – и не увидишь уже, хотя, может, и рядом, в пределах трассы. Дергаться нельзя, надо дождаться следующего ориентира и уточнить путь по нему. По минимуму 100/1000 метров допускались летать только самые опытные, талантливые капитаны, вроде Русяева, Строкина, Муратова. Им от Бога было дано чують маршрут, определять место самолета по неуловимым для других признакам, используя скудные средства самолетовождения. И добирались, находили площадку, определяли ветер, строили «вокруг пятки» посадочный маневр и вываливались из снежной круговерти прямо над торцом. А возле дымящей избушки – заиндевелая лошадь, запряженная в розвальни с кучей соломы, а из избушки выскакивают люди в шубах и рукавицах, с остатней уже надеждой на лице... «Господи, прорвался самолет, Господи, спаси и помилуй... укрепи руку летчика, последняя надежда...» Выносят на носилках закутанное тело... исстрадавшееся лицо, провалившиеся глаза... ищут мой взгляд... «Спаси...» Да нас на руках готовы были носить... Что такое Летчик на Севере! Сейчас летчикам легче в каком плане: хоть не мучаешься в полете с этой ориентировкой. Разрешено летать на вертолетах ночью, у каждого экипажа приемник спутниковой навигации, он выведет на место. Ми-8 МТВ – машина серьезная, воздушное судно первого класса, на иных и радиолокатор стоит, а значит, в условиях грозовой деятельности можно летать, и система ДИСС есть, определяющая скорость и направление ветра в полете... техника! И вот эта техника доставила врача на место. Но старые площадки заброшены, а до новых у местной администрации руки не доходят, да и денег нет. Приходится вертолетчикам подбирать посадочную площадку с воздуха. Хорошо, если днем, а как ночью? Они и ночью умудряются подбирать, и садятся, и делают дело.

Ночью в темноте подбор запрещен, нужно освещение – а где ж его взять. Летчик берет на себя... Есть в наших документах пункт, разрешающий ради спасения человеческой жизни отступать от правил полетов. Ответственность при этом берет на себя руководитель предприятия. Он – берет. А куда денешься: спасение людей – кусок хлеба для авиакомпании. Он берет ответственность, надеясь, что ездовые псы не подведут, справятся. Так в надзорных же органах растет тревога: что ж это, почти каждый полет идет с нарушением правил. Наломают же дров! А нам сверху скажут: а куда же вы смотрели? А «сверху» всех сидят избранники народа. Они говорят: не должно быть в демократической стране такого пункта правил, который бы отменял правила, пусть даже и ради спасения жизни, – это незаконно. Отменить! А отменить – значит, ночью спасти людей нельзя, если делать все по правилам. А по правилам необходимо, чтобы в каждом поселке была площадка. А кому она нужна? Вам, авиаторам, надо – вот и езжайте, агитируйте местную администрацию, чтоб обустроила и содержала площадки, да чтоб по сертификационным требованиям на каждой площадке было стационарное освещение, да метеонаблюдатель, да сторож... Этими сертификационными требованиями душится любое дело. В погоне, как бы поусерднее вылизать задницу той Европе, прикрываясь то правами человека, то общепринятыми стандартами, мы, со свиным рылом, в нищете и неустроенности своей, машем шашкой... «Мы вам – сертификационные правила, а вы уж там как хотите извернитесь». Если это – Государственная политика срочной медицинской помощи населению труднодоступных районов... то я – Сент-Экзюпери. Изворачиваются авиакомпании, едва сводящие концы с концами: во всех расходах авиакомпании доля стоимости авиатоплива переваливает уже за 60 процентов. Это, кстати, тоже Государственная политика. Изворачиваются экипажи, ездовые псы: таков наш хлеб. Да плюнь, бросай ходить по лезвию ножа. Делай все по правилам. Я не могу плюнуть в глаза, молящие: «Спаси!...» Не могу! Мне приходилось вывозить из глухих деревушек больных сифилисом и туберкулезом детишек – целые семьи; и изодранных медведем в тайге охотников; и пьяницу, отлежавшего в угарном сне руку до омертвления... ох, стонал... То аппендицит, то перелом, то отравление, то ребенок что-то вдохнул... синий... Но уж очень запомнился случай на праздник. Дежурили мы в Мотыгино, аккуратно на Первое Мая, и поступила команда срочно лететь в Орджоникидзе: женщина рожает. Этих Орджоникидзе в те времена по стране было, «ну как на Ангаре – Брюхановых: чуть ли не каждый второй...» На карте то написано не Орджоникидзе, а... уже не вспомню, то ли просто Бык, то ли Потаскуйский Бык, то ли Новый Бык. Там была площадка. А роженицу еще должны были привезти с того берега, из другой деревушки. Лету минут двадцать от взлета до посадки. Мы дали команду, чтоб передали по телефону, что вылетаем, пусть ее поскорее везут. Быстренько загрузили фельдшерицу с ее баульчиком, запустились, вырулили по начавшим подтаивать лужам, развернулись, взлетели, заломили вираж на восток и помчались. У меня у самого полгода тому назад родилась дочка, в декабре, в пятидесятиградусный

мороз. Хорошо я запомнил ту ночь, тот страх и волнение, быстрые сборы, сомнения: а не рано ли... а точно ли... Никакой скорой помощи, пешком два километра, с остановками, с приседаниями, со страхом за молодую жену, с мокрой спиной, среди сонного, застывшего в инее Енисейска... Роды – это всегда тревоги и молитвы. Час мы ждали в том Орджоникидзе машину с другого берега. Весна уже крепко взялась за Ангару: снег осел, потемнел и, хоть сверкал еще, но это уже были льдинки, торчащие наклонно вокруг каждого темного пятнышка параллельно лучам полуденного солнца. В кабине было жарко, сидели, сняв шубы. По площадке бежали ручьи в сторону Ангары; вытаивали камешки. Еще пара таких солнечных дней – и надо переходить на колеса, благо, что грунт в здешних местах каменистый и распутицы не бывает. Поднимался ветер с запада, по небу позли мелкие тревожные облачка: подходил холодный фронт. Как бы не угодить под смену ветра – да поперек полосы... Да и тревога за роженицу: как там она, держится? На чем добираются? Не застряли ли случайно по дороге? На Ангаре уже посинел лед. А вдруг – подвижка? А вдруг... Я знал, как страшны северные реки, когда взламывает лед. Сидели, курили, тревожились. Наконец вдали послышался рев мотора и из-под берега натужно вылез огромный грузовик. Подпрыгивая на каждой колдобине, он подполз к площадке. Вихрастый водитель выскочил из кабины, забежал с другой стороны, открыл дверцу; наша фельдшерица метнулась на помощь. Сверху, из кузова выпрыгнул молодой бледный парнишка, помог спуститься через борт дебелий тетке. «Мамаша и... брат? Муж?» – подумал я, и мы со вторым пилотом стали стелить на полу теплый стеганный чехол от двигателя, чтоб роженице было удобнее лежать. А она, бедная, и спуститься со ступеньки уже не могла. Заплаканное красное лицо с искусанными губами... молоденькая, двадцати-то лет наверно еще нет... Она только судорожно хваталась руками за огромный живот и тихо стонала... резало по сердцу. Кое-как дотащили ее до самолета, помогли преодолеть ступеньку подножки. Я прошел в кабину и в открытую форточку услышал, как шофер говорил второму пилоту: – Лежала, дуреха, на сохранении у райионе (он так и произнес по-енисейски «у райионе»), так вздумалось на праздники слетать погостить. Погостила... Живую бы довести... другой день орет... – Помолчал и добавил сочувственно: – А как угадашь... – От винта! Перед взлетом я оглянулся в салон. Боковые железные сиденья были откинуты, будущая мать лежала на чехлах, мокрой, растрепанной головой ко мне, тетя-фельдшер что-то делала над ней, раскрытый баул стоял под рукой; мамаша, такая же краснолицая и зареванная, причитала над доченькой, у стоявшего рядом на коленях мужа тряслась челюсть. Господи... Скорей... Скорей! Я дал полный газ. Самолет сорвался с места, через пять секунд мы были в воздухе, и началась свистопляска. Ветер подхватил нас сразу над верхушками повесенному коричневатых берез и стал швырять машину в воздушные ямы. Скорости плясали, стрелка прыгала где-то у цифры 200; мы не успевали исправить левый крен, как машину бросало в правый... Ветер в лоб, машина висела над едва перемещающейся под нами тайгой. Пришлось снизиться туда,

где встречный ветер потише, к самым верхушкам, и, вцепившись руками в штурвалы, мы старались только удержать направление на Мотыгино. Бедное неродившееся еще дитя рвалось наружу; схватки корежили измученное тело молодой женщины, и мы все дружно молились, чтоб она выдержала... уж хоть до приземления. Сквозь рев мотора иногда доносился пронзительный крик; мы судорожно оглядывались: нет, держится еще... Будущий папаша плакал... Какое-то отчаяние бессилия повисло между нами; взгляды из салона жгли мне спину. Я лихорадочно вспоминал: «режим максимальной скорости... нет... наивыгоднейший... нет...» А... какие там, к черту, режимы – и врубил взлетный. Двигатель звенел. Ну, пятнадцать минут-то железо выдержит... Скорость стала 220, но это – относительно воздуха. Встречный ветер отбирал по меньшей мере 70. По расчету выходило, сядем через двенадцать минут. Вышли на связь. Попросили скорую прямо к борту. Я еще раз оглянулся: бледное лицо фельдшерицы с круглыми глазами... Махнула рукой: давай, давай скорее! Видать, плохо дело. Штурвал рвало из рук, пальцы онемели. Самолет то подбрасывало вверх и он вроде бы даже как-то на секунду приостанавливался, то подсасывало вниз, к мелькающим под лыжами бурым ветвям берез и растопырившим лапы соснам. На секунду все успокаивалось, самолет, завывая мотором и неестественно задрав хвост от непривычно большой скорости, шпарил над берегом Ангары; потом снова бросок вверх... Эти минуты запоминаются. Тревога, боль за человека, сочувствие, сознание ответственности заполняют всего тебя. Какая там гордость покорителя стихий. Какое там сознание своей необходимости и значимости. Я сидел, сжавшись в комок, и только молился: чтоб двигатель выдержал и чтоб выдержала роженица. И даже не было полного понятия, что женщина рождает – нет, просто на глазах моих страдал, умирал Человек, а я не успевал! Я считал тягучие секунды. Вон уже видно ниточку полосы. Вон уже ветер треплет черное полотнище посадочного «Т». Уже диспетчер дал разрешение на посадку. И тут меня дернули за руку. Фельдшерица крикнула на ухо: – Передай, срочно! Пусть водитель готовит кислород! Кислород! – Она как-то безнадежно махнула рукой. – Может... еще успеем... – Кислород! Срочно кислород! Сбегайте кто-нибудь к водителю! – крикнул я в эфир, довыпуская закрылки. – Отправил, – коротко ответил диспетчер, – Ясно, понято! – Это было его любимое выражение. Торец... Я сдернул газ, лыжи зашипели по снежной жиже. В углу перрона у фургончика скорой ждал водитель с кислородной подушкой в руках... Едва машина рванула с территории порта, как тут же остановилась. Порыв ветра на секунду утих, и мы услышали... крик ребенка... Новый человек родился на Земле.

Форточка

Комфорт в пилотской кабине Ан-2 весьма относительный. Конечно, появившись в 1948 году, этот транспортный самолет, с закрытой кабиной, на Севере, представлялся неизбалованному летному составу роскошным лайнером. После По-2 или Р-5, на которых пилот сидел чуть не верхом, едва

прикрытый целлулоидным козырьком от встречного ледяного потока, оно и понятно. А тут – отапливаемая кабина! Авиагоризонты! Радиокompас! Обогреваемые лобовые стекла! Две радиостанции: для ближней и дальней связи... нет, ребята, говаривали старики, вы не представляете, чем обладаете, что за волшебная машина у вас в руках... эх, нам бы ее в 30-е годы... А в 67-м, когда я стал летать над енисейской тайгой, Ан-2 уже приелся и стал привычным первоначальным самолетом, на котором летали все. К тому времени всю пахали небо на местных линиях рвущие перепонки «сверхзвуковые» Ан-24, появились и невиданные реактивные свистящие Як-40; уходили с арены заслуженные Ли-2, и уже поговаривали о конце эксплуатации недавнего флагмана союзных линий Ил-14. Солидный Ту-104 был несбыточной мечтой, но попасть на Ту-124 или Ту-134 было вполне реально. В нашем управлении устойчиво утвердился надежный лайнер Ил-18, способный с полной загрузкой ходить без посадки на Москву и Магадан. Авиация бурно развивалась, везде была, как говорят пилоты, «струя» на переучивание, и нигде толковый летчик не засиживался; летная карьера делалась быстро... только не пей и не спорь с замполитом. Я тоже ввелся в срок командиром Ан-2 и вылетывал требуемые 700 командирских часов, чтобы переучиться на более тяжелый тип. Старики советовали не почивать на лаврах, не засиживаться на «кукурузниках», а поступать в «Акамедию» для карьеры и хватать первую разрядку на любой самолет тяжелее Ан-2 – а там струя подхватит. Урвать налет лучше всего было где-нибудь на оперточке. Нас частенько засылали в Ярцево или Мотыгино, а то и в Туруханск; я вот вводился в Байките: там налету – только успевай оформлять задания. Поэтому я охотно согласился в июле поработать месяц в Мотыгино, развозя пассажиров по близлежащим поселкам, за 30-50 километров. Ан-2 тогда был вроде междугороднего автобуса. И работа шла с раннего утра до окончания светлого времени с заходом солнца. Летом погода в Сибири солнечная, жара стоит за 30, рядом – теплая, с чистой водой Ангара... курорт. Портфель с собой, в нем – плавки да бритва; остальное – на себе: зеленые клетчатые брюки, босоножки, а на теле – тончайшая японская прозрачная полипропиленовая рубашка, чуть голубоватая... с фраерскими запонками. С форменной одеждой тогда был какой-то облом, сбой Системы, и мы летали кто в чем; потом, правда нас обеспечили формой и зажали так, что чуть не шнурки гладили. По мне – так и правильно: я форму уважаю и стараюсь сбереечь ее честь. А тогда летал вот в рубашке на голое тело. Вечером ее намылишь, ополоснешь – через час сухая, и гладить, главное, не надо. Удобная была еще и тем, что после взлета стащил ее с потного тела, засунул за левое плечо на полку – там был длинный такой карман стеклянного фонаря кабины, в котором вечно валялась всякая мелочь, – и летишь, голый по пояс, под палящим солнцем, в оранжерейной духоте кабины. Вентиляция, устроенная в виде изогнутых расплющенных раструбов, чуть дышит горячим забортным воздухом... баловство... нет, лучше приоткрыть форточку – и сразу сзади снизу, из пассажирской кабины потянет мощный поток, чуть с запахом блевотины, обычный запах старого, перевезшего в болтанку много тысяч людей

самолета. Вот в этом потоке, влажный, и сидишь, обсыхаешь выше талии. Ниже-то совсем мокрый... ну да хоть так. В ноги бьет струя из выдвигного грибка в полу, щекочет пальцы, охлаждает. Ноги в полете на Ан-2 работают похлеще рук: небольшие крены так педалями и исправляешь, почти не помогая рогами штурвала... потом, если попадешь на тяжелый лайнер, долго отучают ногами сучить. К тому времени в этих потоках успеваешь и радикулит заработать; я вот – шейный имею с 23 лет... не дай Бог. Но есть одна опасность в этой особенности аэродинамики пилотской кабины. Мощный наддув от вентиляции создает в кабине напор, и воздух, улетая в щель сдвижной форточки, увлекает за собой все легкие предметы, бумаги... полетные карты... а полетная документация в те времена считалась сугубо секретной, и в инструкциях строжайше приказывалось беречь ее как зеницу ока, а буде появится реальная опасность попадания ее во вражеские руки – принять все меры к уничтожению. Кр-р-ругом вр-р-раги! Был же случай, когда экипаж, взлетев с полярной станции вблизи Северного Полюса, что-то нахимичил с гирокомпасами, потерял ориентировку и упорол аж в Канаду. Сели там, почти без топлива, и первым делом, как только увидели живых людей, бросились уничтожать карты и сборники схем и частот. Не успели они доесть те сборники, как их снабдили лучшими, американского производства картами, заправили, быстренько утрясли формальности и отправили восвояси. Канадцы почему-то не считали наших летчиков врагами, а полетную документацию – секретной. Эх, видать, замполиты у них не такие. Наши карты, во исполнение инструкции, были наклеены на толстые картонные листы тяжеленного штурманского альбома – его-то уж и торнадо из кабины не вырвет. И форточку, заполнив графы полетного задания и спрятав его в портфель, мы приоткрывали по потребности. Сидишь, куришь, а пепел с сигареты стряхиваешь в щель, только свист стоит. Пришла пора выбросить окурок, я потянул рукоятку форточки посильнее на себя, выщелкнул его за окно... и краем глаза успел заметить голубоватую змейку, скользнувшую следом в форточку. Рубашка! С боксерской реакцией захлопнул я форточку. И вместе с нею прихлопнул манжету с запонкой – прямо за запонку и прихватил. Успел! Рубашка светлой лентой трепетала за окном; остальная запонка пулеметом строчила по обшивке. Черт возьми, я никогда не думал, что завихрения в кабине достигнут потаенных недр кармана, откуда легчайшую тряпочку вместе с грузом запонок высвистит в окно. Вырисовывалась картина, как полуголый капитан шествует по перрону на позорище, в толпе встречающих. Кинуло в пот. Аккуратно, по сантиметру, я рубашку в кабину затащил; запонка улетела... а, черт с ней. Выбросил и вторую: ладно, засучу рукава... Немного испачкалась, там, где коснулась полоза форточки, смазанного маслом, чтоб катился ролик – это застираю в чистом бензине... Счастливым, вышел я из самолета, а вечером, перед тем, как идти нырнуть в чудесную ангарскую воду, забежал в магазин и купил дешевую футболку про запас. Все ж надо чуть серьезнее собираться в командировку-то. Когда после посадки в тайге набивалось в кабину паутов, они, поколотившись в окна, замирали до взлета, а потом, почуяв себя в привычном состоянии полета,

нагтели и норовили-таки напиться крови. Сибирский паут – это только что не птица: большая красивая муха, с полосатым брюхом и изумрудными глазами, гудит, как самолет, вьется вокруг, а как приземляется на тебя – и не почувешь. Вот у кого учиться мягкой посадке. А потом – и жиганет. Как гвоздем проткнет кожу... сволочь. В июле они кого хошь достанут. Поэтому мы их тоже не жалели: прихлопнув ладонью и чуть оглушив, брали за крылья, плевали в глаза, окунали мордой в песок и отпускали на волю. Ослепленное насекомое устремлялось подальше от земли – и напрямик в стратосферу. Также упасть боится, тварь летучая. Только приоткрыв форточку и размахивая руками по кабине, можно было согнать кровопийц с переплетов фонаря; биясь о стекла, животные неумолимо подсасывались к форточке – и с чмоком пропадали. Ранней весной мы как-то подрядились перевезти пасечнику пчел в ульях за полсотни километров. Ульев было много: под потолок. Мы залезли в кабину, нас заложили ульями, заставили плотно, так, что и не вылезти... ну, не дай Бог чего – выскочим в форточки.... Дверь за нами захлопнули, мы взлетели и взяли курс прямо против уже заметно пригревающего солнца. В кабине было тепло. Солнышко грело, самолет покачивали первые весенние восходящие потоки. Живем, ребята... скоро растает снег, придет жара... сбросим эти шубы... Щёлк! В стекло кабины ударилась пчела. Щёлк! Щёлк! Еще пара. Щёлк... Щёлк... ой, мамочки. Видать, один леток от тряски приоткрылся, и проснувшиеся насекомые полетели на разведку. Через пять минут их был в кабине рой. Садись на плечи, запутывались в волосах, раздраженно гудели, бились в стекла, сцеплялись парами, комками... Я их с детства побаиваюсь. Адреналин ударил потным запахом из подмышек... ой, пчелы этого не любят! К ним, как в церковь – во всем чистом и с чистыми мыслями... А иначе – дадут меду! Что делать – приоткрыли мы форточки... «Чистая» мысль была одна: скорее бы их Бог прибрал. Как раз, как долетели, так их всех и высосало. Мы дождались, когда нас откроют и вытащат верхний слой ульев – и не дожидаясь, ползком, в поту, вывалились из самолета, отбежали в сторону, как будто самолет должен был через пять секунд взорваться... и закурили с облегчением. Ух. Чего только не возили... но пчелы страшнее всего. Как-то форточка навела меня на мысли философского плана. Дело было зимой, мы были экипированы в теплую одежду, и, в частности, на руках были казенные шерстяные перчатки. В полете мы не раздевались, а перчатки забрасывали в пресловутый карман фонаря, но, правда, поближе к форточке: это ж не рубашка... Курил, как и в том полете, стряхивая пепел в щель, и не заметил, как тихонько перчатки скользят, скользят вперед. Дальше все аналогично: приоткрыл, выбросил окурок, мелькнули перчатки, среагировал, прихлопнул... только одну. Зачем мне одна перчатка? Три ритуальных слова. Открыл форточку и выбросил ненужную теперь перчатку вслед за первой. Еще посмеялись, что кто-то найдет, да жаль, только одну... вторая-то далеко позади. Или впереди. После посадки зарулили на стоянку, я, как полагается, обошел с послеполетным осмотром машину и оторопел: в щели подкоса стабилизатора торчала перчатка. Только вот – какая?

Пофилософствуешь тут: о теории вероятности, о цепи совпадений, о роли случая. А – не спеши с решением.

Как запустить двигатель

Мотыгино для енисейских летчиков – дом родной. Мы постоянно работали там в командировке: развозили по окрестным деревням местный народ, почтовые мешки и посылки, выполняли санзадания, а раз в неделю даже летали в Красноярск, с посадкой в Ново-Ангарске. Поселок этот рос на глазах и переполнен был изыскательским людом: в окрестностях, прямо под руслом Ангары, было обнаружено значительное месторождение оловянной руды; шли разговоры о проектировании в этом месте очередной ГЭС и т. п. Машина в командировке была у нас постоянная, 43913, переоборудованная после ремонта в чисто пассажирский вариант, с сиденьями по полету, выкрашенная в белый цвет – ну прямо лайнер. Я всегда относился с симпатией к машинам, имеющим на борту цифру 13, мне везло летать на них, и благополучно. Вот и эта, еще пахнувшая внутри свежей краской, очень нравилась: культурный самолет, все как новое, пассажирам удобно сидеть, хвалят. Единственно только одно: так привыкаешь к неизменному позывному «43913», что потом, летая то на одной, то на другой машине, все поневоле называешься этим приевшимся номером. Потом, после командировки, привычка постепенно замыливается, и уже каждый раз, садясь в кресло нового самолета, запоминаешь новый позывной; да мы для гарантии всегда пишем номер на бумажечке и вешаем на видном месте, это даже на больших лайнерах. Мотыгино-Первомайск; Мотыгино-Машуковка-Хырсантьево; Мотыгино-Мурожный-Переходный; Мотыгино-Орджоникидзе; Мотыгино-Южно-Енисейск... Полеты по 20-30 минут, к обеду голова кружится. Туда – почту, назад – прямо в проходе тяжелые мешочки с периклазом (порошок такой, из него все конфорки для электроплиток выпекаются). Туда – группу школьников с учительницей, назад – фельдшера с больным ребенком; туда – продавщицу с мешками товара, назад – свадьбу с невестой в фате и женихом в новом черном костюме... Туда... назад... туда... назад... И вот – на Красноярск. Уф, хоть отдохнем от этого челночного коловращения. Я летаю командиром первую зиму. Справа сидит надежный помощник Роберт Сысоев, опытный второй пилот, сам на очереди на ввод в командиры. Сделал свои дела, взял штурвал, крутит; я отдыхаю, поглядываю в окно, ловлю знакомые ориентиры. Конец зимы, начало апреля, проталины, дымка, снежные заряды – визуальная ориентировка в это время затруднена. Привычные ориентиры искажены камуфляжем тающего снежного покрова, населенные пункты выглядят просто грязно-серыми пятнами на грязно-сером же фоне, лужи разливаются, искажая берега речек. И только Енисей, как всегда, велик и могуч – вот надежный и зимой и летом ориентир. Кстати, если глядеть сверху, не Ангара впадает в Енисей, нет: скорее в широкую и полноводную Ангару сбоку втекают воды относительно узкого в этом месте Енисея. Но это только кажется: Енисей многоводнее и глубже Ангары. А слившись вместе, текут они единым громадным руслом; тут уж одна великая река: Енисей-

батюшка. Роберт – радиоловитель, изобретатель, вечно что-то паяет, собирает из деталек, короче, умеет соображать. И летчик хороший. Волосы лохматые, кудрявые, растрепанные, за что получил подпольную кличку «Леший». Пилотирует себе; я веду связь. То был мороз за бортом, а теперь заряды мокрого снега, все чаще и чаще: на юг ведь летим. От Ангары до Красноярска триста верст всего, а как заметно, что весна уже вступила в свои права. На севере-то еще морозец, и снег не думал таять. – Давай-ка включим обогрев ПВД. – Включаю, – щелчок тумблера. Приемник воздушного давления – наш датчик указателя скорости, трубка такая, направленная вперед. Воздух с силой врывается в нее и отклоняет стрелку на приборе. Если забьет мокрым снегом и замерзнет – останемся без показаний скорости. Поэтому ПВД снабжен электрообогревом. Выскочили из заряда, выключили обогрев. Подходит новый заряд – включаем. Зарядов все больше и больше, и, в конце концов, оставили обогрев включенным на весь полет. Ближе к Красноярску земля совсем почернела, тусклое солнце едва пробивалось сквозь густую дымку испарений, видимость упала, мы зацепились за дорогу от Большой Мурты на Красноярск и шли вдоль нее, не отрываясь ни на секунду. Радиокompас показывал направление на аэродром, мы переключили радиостанцию на Красноярск, в эфире гвалт, успевай вертеться... столица края... С трудом углядели серую полосу бетонки, извернулись и сели на краешек, тут же срулили и покатались на перрон местных воздушных линий. Полеты на Красноярск по первости вызывали во мне определенную робость: а может, я еще зелен и соплив, могу сделать что-то не так... выпорят... Я все старался делать с оглядкой, внимание было заполнено кучей операций и занято до предела. Подписали задание, загрузили пассажиров, взлетели и взяли курс на север. К тому времени фронт с зарядами протасило, и видимость улучшилась настолько, что далеко справа стало видно Енисей, потом он медленно придвинулся к нам; вот уже под нами свинцовая вода, вот мы уже на правом берегу, вот граница льда, уже к Стрелке подходит. Дело в том, что из-за Красноярской ГЭС вода ниже плотины не замерзает километров сто пятьдесят и всю зиму тяжело парит, а с приходом весны лед начинает подламываться и уходить вниз. Образуются заторы, вода напирает, лед тяжело, с грохотом наползает на берег, прорывает преграду, снова уходит вниз – и так постепенно граница льда с боями движется на Север... Тяжкое половодье наших северных рек, страшно мучительное, прорывает всю реку до самого устья, и в Дудинке к ледоходу убирают все портовые краны, а то снесет. Скоро Ново-Ангарск. В Красноярске садился я, а обратно очередь Роберта. Зашел аккуратно, уверенно приземлил машину, я взял тормоза и зарулил на место высадки пассажиров. Выключились, тишина... Солнце заметно клонилось к закату; вечерний морозец иголками льда схватывал неглубокие лужи. Пассажиры вытаскивали свои пожитки; почтальон подписывал Роберту ведомость. Дежурная подвела пассажиров до Мотыгина, я расписался, всё. – От винта! Что-то не то. Маховик стартера не хотел раскручиваться. На Ан-2 стартер инерционный: раскрутился маховик, включается сцепление его с двигателем, и накопленная кинетическая энергия за

пару секунд дает первые обороты двигателю, а он схватывает с полоборота. Что-то с аккумулятором. Интересно: машина считай новая, аккумулятор тоже должен быть заряжен. А он разряжен. Почему? – У меня такое ощущение, что что-то не выключено, – пробормотал Роберт. – Может, фара случайно? Садит напряжение крепко. Я пробежался взглядом по переключателям и похолодел: обогрев ПВД был включен. Он не выключался с самого входа в зону Красноярска, не выключался и там, на земле, и при запуске... ну, остатков хватило на запуск, а тут уж аккумулятор сдох совсем. Прошляпили. Там спиралька хоть и небольшая, но много ли надо нежному авиационному аккумулятору – слабая емкость его утекла. Мысли командира в этой ситуации: «заход солнца поджигает»... «чем оправдаться»... «где добыть аккумулятор, чтоб «прикурить»... «как швартовать самолет, если заночуем»... Гул родного мотора заставил поднять голову: над нами в сторону Енисейска шел Ан-2, рейсом из Канска. Я включил радиостанцию; остатков емкости аккумулятора хватило, чтобы связаться с бортом. Попросил его быстренько доложить Енисейску обстановку и с его разрешения подсесть к нам и дать аккумулятор на запуск, а то заход и мороз поджигают. Через десять минут 13634 заходил на посадку. Хорошо, что я зарулил в карман и оставил полосу свободной. Самолет подкатил к нам, выключился, экипаж выскочил и вынул из контейнера под стабилизатором выдавший виды аккумулятор. – Давай, открывай свой! – Сейчас... постой, а где он у нас хоть стоит? – Кажется... это... на таких машинах – между сиденьями пилотов под полом. Полезли в кабину, быстро вскрыли лючок... Э-э, аккумулятор-то другой, розетка не подходит. Были бы хоть провода, накинуть... – Да здесь и не накинешь, розетка эта... – Ну, мужики, извините, нас заход поджигает... чем богаты... – Придется, значит, ночевать. Ребята взлетели и помчались на Енисейск: успеть бы до захода. Я глядел вслед уменьшающемуся на глазах самолетику и страдал, переживая свою ошибку. Ну да не выстрадаешь – не научишься. Тишина повисла над аэродромом. Где-то внизу урчал грузовик, карабкаясь на крутой берег Ангары. Второй пилот мой вдруг сорвался с места: «Я сейчас», – и убежал вниз, под берег. Я с тоской смотрел на горизонт: солнцу оставалось опуститься еще на величину своего тусклого диска – и вот он, заход; по часам аккурат тридцать пять минут. А лету до Мотыгино – двадцать две. «Так... за что бы его зашвартовать машину на случай ветра?» Рев мотора усилился, и в пределы аэродрома вполз МАЗ – такой древний, с буйволом на капоте; Роберт стоял на подножке, в руке моток каких-то тросов или проводов... «Молодец парень. Уже ищет, чем привязать самолет... вот, наверно, к этим бревнам...» Роберт соскочил с подножки и стал руководить подъездом самосвала к хвосту самолета. Я все не врубался: чего это он задумал? – Василий, – перекрикивая рев дизеля, рявкнул Роберт. – У него двадцать четыре вольта! Двадцать четыре! – Он помахал проводами. – Прикурим! Как до меня сразу не дошло! Мы схватили провода, намотали их на торчащие из контейнера наконечники, на которые надвигалась розетка аккумулятора, а вторые концы Роберт принялся прилаживать к двум огромным заляпаным аккумуляторным батареям под

кузовом самосвала. Водитель, молодой парень, с восторгом наблюдал за действием и предвкушал, как удивит товарищей рассказом о небывалом случае. Скомандовав трем нашим пассажирам запрыгивать в самолет, я взобрался в кабину, уселся, выглянул в форточку; Роберт махнул рукой, я включил тумблер аккумулятора – стрелки показали в обратную сторону... переплюсовало! Махнул рукой, чтоб переменял полярность... щелчок – приборы показали, что есть напряжение! – От винта! МАЗ добавил оборотов; завыл маховик стартера, запел ровным тоном... сцепление... лопасти дернулись, пошли, пошли, сектором газа поддал ему – вспышка, еще, еще – и двигатель схватил! Загудел ровным сильным гулом – а что ему, он еще теплый был. Была бы «ручка дружбы», как на транспортном варианте, мы бы вручную вдвоем раскрутили, но на нашем лайнере для удобства пассажиров то место, где храповик выходит в салон, закрыли декоративной обшивкой, да и храповик тот убрали... вот и напрасно. Роберт жал руку шоферу, тот отмахивался, сматывал провода и попрощался с нами поднятой вверх сжатой в кулак рукой: «Мы сделали это!» Оставалось двадцать три минуты до захода.

СЫМ

Меня как-то спросили: а можно ли выполнить мертвую петлю на «кукурузнике» Ан-2? Я задумался. Можно, конечно, ведь самолет не очень скоростной, а крепкий; все самолеты летают по одним и тем же законам аэродинамики. Если хорошо со снижением разогнать, набрать скорость и крепко потянуть штурвал, то машина, конечно же, выполнит ту петлю... хватило бы только высоты, чтобы вывести потом из отвесного пикирования. Вот те ребята, что упали где-то в районе Ванавары, как раз и не рассчитали высоту – им ее чуть-чуть и не хватило. Летели порожняком – и захотелось адреналину. А может, на спор: мол, а слабо? Но в результате... вышибли они собой лобовые стекла и улетели далеко вперед останков несчастного аэроплана – и ремни привязные не удержали, лопнули. Нам потом читали результаты медицинской экспертизы – в воспитательных целях: что остается от людей, нарушивших правила полетов. Оно, конечно, полезно, да только в молодости как-то легкомысленно думаешь: «а... это – не со мной». И они ж так думали, что это – не с ними будет. А я себе тоже вот думаю: ну что их толкает на эти подвиги? Ну вот меня в молодости – что толкало? Ведь грешен, что там скрывать... дело прошлое. Став командиром Ан-2, я прежде всего почувствовал себя человеком-птицей, свободным в решениях: что хочу, то и делаю... сам себе хозяин. Конечно, была ответственность, была оглядка... приучили... Было какое-то предвидение ситуации... как у школьника, научившегося переходить улицу на зеленый свет... Но опыта, по моему нынешнему разумению, не было почти никакого. Ведь как тревожишься за ребенка, переходящего дорогу: ты-то знаешь сотни ситуаций и примеров, а он... воробышек... Но воробышку хочется скорее стать опытным воробьем, и если Господь милует, то не попадетсЯ ни кошке в лапы, ни молнией сверкнувшему соколу – в когти. А бурлила в жилах молодая кровь, хотелось горячих ощущений, не таких,

которые доступны всем земным людям, а особых, небесных, острых, пряных! Сначала, конечно были полеты ниже безопасной высоты, от напоминаний начальства о соблюдении которой уже тошнило. Понятно, что эта безопасная рассчитывается так, чтобы в сложных метеоусловиях не зацепить за наивысшую точку земной поверхности по маршруту полета. Еще в самом начале полетов мы, молодые пилоты, наизусть выучили все превышения, все искусственные препятствия, контрольные ограничительные пеленги – и сдали зачеты. Подготовка была серьезная, и в сложняке все летали, строго выдерживая безопасную. Ну а – когда «миллион на миллион?» Когда земля прекрасно просматривается, знаешь трассу, знаешь препятствия, вышки, ЛЭП, горушки – какая тут еще безопасная... Конечно, с оглядкой. Конечно, повнимательнее. Конечно, барограф выключается, а потом барограмму рисуешь – ясное дело, с выдерживанием безопасной высоты. Зато какое ощущение полета, когда несешься над заснеженными вершинами деревьев, под тобой ровной плоскостью лежит верхний край тайги, и только отдельные вековые кедры, как взрывы, встают на пути, только успевай уворачиваться. Как замирает сердце, когда ровная поверхность под тобой вдруг обрывается крутым берегом Ангары – и повисаешь... Бывало, вечером заход Солнца поджигает, мчишься из Ярцева в Енисейск, а ветер встречный, и по расчету выходит, что не успеваешь две-три минуты – а с этим у диспетчеров строго: полеты разрешены только в светлое время суток, минута в минуту, – вот и прижимаешься к земле, где встречный ветерок послабее... правда, болтанка от того ветерка над бугорками приличная, но мы же люди-птицы... Да еще оба пилота – вчерашние выпускники летных училищ: азарт, желание переплюнуть друг друга в смелости... а – слабо тебе? Вот и спор, вот и доказательство! Потом на стоянке старый техник, матерясь и качая укоризненно головой, выдергивал из подкоса лыжи застрявшую кедровую ветку, ворчал нам вслед, да только мы не шибко-то слушали его упреки... люди-птицы... Иногда, правда, тудяга Ан-2 в полете «потряхивал головой»: перебои в работе хорошего двигателя АШ-62 случались, что там говорить. Бензин некачественный, что ли, – но смолистые наслоения в моторе откладывались, клапана чуть зависали; мы все к этому привыкли. Ну, тряхнет, ну, вздрогнешь, поддернешь машину на всякий случай повыше... Этот самый «всякий случай» и произошел с Толей Уткиным над Муратовскими болотами: двигатель обрезал на малой высоте, и только большой опыт и мгновенная реакция позволили командиру успеть набрать высоту, погасив при этом скорость, выбрать место и свалить машину на крыло на минимальной скорости меж двух горелых листвяков. Ломающаяся полукоробка крыльев смягчила удар, и все остались живы, кроме одной непристегнутой пассажирки, которую мотануло по кабине и ударило виском аккурат об угол связной радиостанции... так что пристегиваться-то надо. Но это было – не с нами. Мы верили в надежность мотора, а раз уже с кем-то произошел отказ, то с нами – явно не случится. И носились над тайгой и Енисеем на одномоторном самолете – и Бог нас миловал. И сейчас ведь летают еще Ан-2 – и летают-то на автомобильном, явно некачественном, дерьмовом

для авиации бензине. Но что делать: Ан-3, неплохая модификация того же Ан-2, под турбовинтовой, керосиновый двигатель, идет туго, хотя самолет получился очень даже тяговитый. А старина Ан-2, золотой, прекрасный, лучший в мире в своем классе, неприхотливый многоцелевой самолет, так и летает над тайгой и все трясет головой: «Ну и ну... на чем заставляют летать – на АИ-95... или, может даже АИ-92 – кто ж его знает на этих АЗС, с чем его смешивают». А летчики все так же верят, что случай будет – не с ними. Может, эта безопасная высота должна была учитывать лишнее время для принятия решения при отказе двигателя. Помню, как меня, зеленого стажера, натаскивал командир эскадрильи Иван Русяев, убирая газ двигателю над самыми неподходящими для вынужденной посадки местами: «Ищи площадку, заходи и садись!» Как ухало и проваливалось сердце и как трудно было найти тот единственный спасительный пяточок земли, построить маневр, зайти, выпустить закрылки, прибавить скорость – и я же знал, что над краем пяточка Русяев добавит газ и уйдет, коротко бросив в мою сторону: «Слабак!» или «Годится!» Это сейчас Ан-2 кажется мне, ну, чуть не воздушным велосипедом, и уж, случись что, не дай Бог, я сумею повесить его на любую березу. А тогда, в молодости, и думать не хотелось ни о какой вынужденной посадке – душа не лежала. Воробышек я был тогда. Душа лежала – облететь вровень с плоской вершиной Енашимский Полкан, пирогом возвышавшийся на километр над холмистой тайгой, и поспорить, годится ли его вершина для вынужденной посадки – или валуны на ней слишком велики? Интересно было отвернуть от трассы, найти лежащий на склоне горы еще с сороковых годов трехмоторный пассажирский «Юнкерс» и покружиться над ним, с холодком в животе разглядывая обглоданный ветрами дюралевый скелет. И это тоже было – не с нами. Это было когда-то, с кем-то, кто допустил ошибку, не успел, не предусмотрел, не среагировал, не справился. Мы – всё успевали. Мы – реагировали. Мы помнили обо всем. Мы хотели себя проверить на прочность, на смелость, на умение мгновенно оценить ситуацию, на способность жить в воздухе. Кто тебе в воздухе контролер? Только ты сам. На малой высоте тебя не возьмет радиолокатор диспетчера; ты умеешь управляться с этим допотопным барографом и нарисуешь что надо, напишешь в отчете что требуется. Какая там еще безопасная высота, когда погода звенит. На малой высоте, случись что... вякнуть не успеешь – и полон рот земли... и не найдут ведь тебя в бескрайней тайге без того контроля. Вот интересная все-таки психология у русского человека. Недавно мне довелось выслушать рассказ старого уважаемого вертолетчика, как они переучивались в Германии на импортную машину. Возил их опытный инструктор-немец, пунктуальный, педантичный, зарабатывавший немалые деньги в долларах, тысяч шесть или семь. И вот в столовой, обсуждая за обедом достоинства и недостатки новой машины, русский летчик задал немцу сакраментальный вопрос: – Вот тут написано, что машина берет столько-то тонн загрузки. А больше – может? Немец, методически поглощая пищу, не отрываясь от дела, бросил: – А зачем? Зарубежные летчики, фигурально выражаясь, ходят по плоской крыше эдакого законопослушного небоскреба,

ограниченной парашютом с четырех сторон: взлетный вес, безопасная высота, необходимое количество топлива, определенные метеорологические условия. И никогда, ни при каких обстоятельствах немцу не придет в голову превысить вес, лететь ниже безопасной, недолить керосину в бак, нарушить минимум погоды. Ему неинтересно хотя бы заглянуть за этот воображаемый парашют: – А зачем? А русский летчик по этому парашюту балансирует, норовя заглянуть туда, в бездну. Вот ему – надо. Вот я и размышляю: а зачем? Зачем понадобилось моему однокласснику гонять на малой высоте над Каспийским морем, пугая рыбаков в лодках, пока наконец не убил колесом человека? Зачем понадобилось двум летчикам устраивать на самолетах Ан-2 подобие воздушного боя, гоняться друг за другом, пока не заставили водителя лесовоза с перепугу свалить машину с грузом в кювет? Зачем понадобилось тем парням крутить петлю Нестерова на малой высоте? Зачем вообще задавать вопрос, выталкивающий летчика за парашют закона? Зачем-то и мне понадобилось лететь из Ярцева в Сым не по прямой трассе и на безопасной высоте, а именно над речкой, прихотливо извиляющейся в своих песчаных берегах, заросших у воды тальником и дурниной. Кое-где берега поднимались повыше и выплывали мысами справа и слева, заставляя нас отворачивать вдоль изгибов реки. День был пасмурный, низкая облачность повисла над равнинным левым берегом Енисея, в который у Ярцева впадает извилистая, с темной водой, рыбная речка Сым. Изредка луч солнца огненным мечом прорубал слой облаков, высвечивая начавшие уже золотиться вершины осенних берез по берегам. Мы мчались над темной водой, сквозь которую просвечивало песчаное дно. Иной раз в воде появлялось отражение нашего самолета, размывавшееся на проскакивающих под крылом перекатах. Редкие лодки рыбаков проносились мимо, и мы махали им рукой, а они, как и все люди, кому довелось видеть так близко летящий живой самолет, вскакивали и в восторге махали нам шапками. На малой высоте трудно вести ориентировку, все сливается в одну сплошную пеструю картинку, бесконечно и быстро перемещающуюся вниз: берега с мысами, похожими один на другой; редкая избушка охотника, тропа по болотине... а вон, вон! Сохатый! И точно: под деревом взбрыкнул и понесся от нас в чашу живой, настоящий лось с широкими рогами... не часто такое увидишь вблизи. Ощущение – даже не полета – а как на мощном катере, чуть приподнятом над водой: очень быстро плывешь, успевая за поворотами реки. Легкие, очень легкие движения штурвалом и педалями; самолет отбалансирован триммерами так, что летит сам, только чуть пальцами помогаешь. По времени еще рановато быть поселку, еще минут десять, а потом чуть набрать высоту – и выплывет перед нами вырубленная в лесу площадка с укатанным песком, тумбами по углам, полосатым ветроуказателем и избушкой «аэропорта». Начальника этого «аэропорта» мы как-то взяли зайцем до Ярцева и обратно – за ведро брусники. Сидел он между нашими креслами, как водится на Ан-2, на железной палке-струбцине, которой стопорятся на стоянке органы управления. Смотрел по сторонам, мы ему показывали приборы, потом сделали небольшую «горку», чтобы человек прочувствовал невесомость. Нам было весело, и мы ожидали

реакции от нашего пассажира. Реакция последовала неожиданная: глаза у парня наполнились слезами, рот с судорожно сжатыми губами разверзся, и под хрипкое, отрывистое «а...», «а...», «ыак...» из него ударила оранжевая струя, моментально заткнувшая его же картузом: второй пилот среагировал мгновенно... привычное дело. Дальнейший путь пассажир наш продолжил, лежа на чехлах в хвосте, с известным зеленовато-серым пакетом в руках. Кстати, пакеты эти, непромокаемые, использовались экипажем в самых различных целях. Так, однажды перед полетом мы набрали в них брусники и спокойно поглощали ее в воздухе, отсыпая ягоду на виду у пассажиров из пакета прямо в рот. Оглянувшись в открытую дверь, мы увидели, что основная масса пассажиров, глядя на нас круглыми глазами, выполняет с аналогичными пакетами совершенно противоположную операцию. Вот же до чего укоренился рефлекс! Машинально пилотируя, я распустил взгляд по широко несущейся под меня реке, а сам как-то задумался: об этом начальнике площадки, о том, как человек реагирует на маневры самолета, о том, как эти маневры выполняются, об ошибках при их выполнении... Был в моей небогатой капитанской практике случай, когда я допустил такую глупость, что чуть не свалил самолет с пассажирами. Перед глазами всплыл Пит-Городок... Взлетев как-то раз с площадки Пит-Городок, лежащей в долине Большого Пита, я не лег на курс по ущелью, как полагалось, а свернул в широкий лог, который спрямлял маршрут, но плавно поднимался в ту сторону, куда нам лететь, а там, далеко, обрывался в то ущелье, по которому полагалось набирать высоту. А я рискнул по логу: летчики всегда предпочитают прямой путь извилистому. Самолет охотно лез вверх; вершины деревьев подо мной потихоньку уходили вниз. Все правильно: траектория моего набора круче, чем уклон этого лога; глядишь, выйду на гриву с запасом высоты. Хватает мощности. Интересно, с каким запасом я перетяну гриву? Лог потихоньку сужался и потихоньку поднимался. И скорость стала потихоньку падать. Это означало, что я инстинктивно хочу уйти от вершин деревьев и тяну штурвал на себя. А деревья стали приближаться. Пассажиры с интересом уставились в окна: действительно, зрелище проносящихся под окном близких верхушек деревьев завораживает. Пока до меня дошло, что так ведь можно и скорость потерять, что лучше было бы развернуться назад, – лог сузился так, что развернуться обратно я бы уже не смог. Самолет все лез и лез вверх. Грива была уже недалеко, но становилось ясно, что перетянуть ее мне уже вряд ли удастся. Деваться было некуда. Сколько раз уже ловлю себя на этом: деваться в полете – некуда; надо продумывать все заранее, наперед. Я держал скорость на минимальном пределе, боясь всем нутром, чтобы самолет только не вышел на критический угол атаки: выскочат автоматические предкрылки, самолет перейдет во второй режим... я таки знал аэродинамику – свалимся. А деревья неотвратимо приближались: угол подъема земной поверхности стал круче моего угла набора высоты. Я рискнул, влез – и ошибся. В горной местности нельзя определять на глазок горизонтальность и наклон поверхности земли. Глазу не за что зацепиться, горизонта не видно. Нельзя рисковать. Но это я теперь знаю; тогда не придавал этому значения. Кто-то же

до меня составлял инструкцию по производству полетов в Пит-Городке, облетывал схему, наметил маршруты, определил безопасные коридоры подхода и выхода... а я, умник, решил пойти на глазок, своим путем. Теперь вот он, урок. Что делать? Что делать? Двигатель звенел на взлетном режиме; бледный второй пилот дожжимал рычаг газа, как будто мог выдавить лишние лошадиные силы, а я, вцепившись в штурвал, по километру в час уменьшал скорость сообразно приближению желанной гривы – чтобы вытянуть. Уже видно было край гривы, уже я мостился, между какими верхушками деревьев попытаться проскочить, пусть и зацеплю законцовками крыльев за ветки... И тут мелькнула мысль. Закрылки! В последний момент перед столкновением выпустить закрылки. Кратковременное увеличение подъемной силы позволит перетянуть гриву. Что там за нею, я не знаю, но, думаю, понижение. Только не спешить, только не раньше времени. Тут счет на доли секунды. Чуть раньше – и машина тут же потеряет скорость, а с нею и подъемную силу. Ерзая мокрой задницей по кожаной обивке сиденья, я таки дождался тех деревьев, нажал кнопку выпуска закрылков... заела!... еще, еще – и чувствуя, как под крыльями начинает набухать воздушный пузырь, чуть, самую малость, потянул штурвал на себя. Ветки хлестнули по колесам, ноги сами поджались... я глядел вперед: верхушки леса стали уходить вниз, а за ними, скользя по веткам, стал я дожжимать, дожжимать машину. Скорость пошла. И тайга оборвалась в ущелье. И сердце мое чуть не оборвалось от пережитого страха. ... Сым несся подо мной; я бездумно, автоматически подворачивал по изгибам берегов; мысы, заросшие сосняком, выплывали справа и слева. Мыслями я был где-то там, на Большом Питу: разгонял машину, убирал закрылки и боялся оглянуться на своих пассажиров... Есть Бог на небе. Наверно он раздвинул на секунду пелену облаков и огненным перстом высветил прямо перед глазами тонкий трос телефонного перехода – того самого, по которому я недавно сдавал зачет. Сердце остановилось. Йех! – в четыре руки рванули мы штурвалы... Да. Может, может самолет Ан-2 выполнить мертвую петлю. Может. Только не надо его до этого доводить. Метров на триста мы выскочили, под самую нижнюю кромку облаков, аж чуть зацепили ее. Не знаю, как кому, а мне этого случая хватило на всю оставшуюся летную жизнь. Как обрезало. И еще одно я понял: безопасную высоту полета придумал мудрый человек. Знай ты наизусть хоть все телефонные переходы – а от заскока никто не гарантирован. С этой стороны небоскреба я в бездну уже заглянул.

Болтанка

Многие из тех, кто хоть раз летал самолетом, навсегда запомнили то непривычное и неприятное ощущение, когда пол уходит из-под ног, а в животе все сжимается: от боков – и под ложечку... Раз сожмется, два, три... ой! И хочется лечь, сжаться в комок, и внутренний голос просит: ради всего святого, поставьте меня на твердую землю! Воздушные ямы и колдобины неизбежны в полете, особенно на небольших высотах. Воздух у земли нагревается, но температура его нагрева зависит от степени поглощения солнечного тепла

подстилающей поверхностью: над пахотой парит очень сильно, над лесом – меньше, а над водой – и вовсе нет конвекции. Ветер, дующий поперек горного хребта, да даже и не хребта, а любой пологой возвышенности, с наветренной стороны вызывает подъем воздуха вверх, а на подветренном склоне – скатывание его вниз, да еще с завихрениями. Под плоской нижней поверхностью кучевого облака поток тянет вверх, а вблизи столба ливня – вниз. Вот так и кипит воздух в теплое время года над земной поверхностью, как над гигантской сковородкой, и воздушные пузыри, нагревшись, поднимаются вверх, на границе конденсации водяного пара превращаясь в облака, и внутри облаков воздух все стремится вверх, пока не охладится до температуры окружающего воздуха. А дальше уже спокойно. Как самолет перевалил верхнюю границу облачков, так и повис, как в меду. Но полеты на легких самолетах обычно производятся на малых высотах, и болтанка неизбежна практически в каждом полете. Нелетающий народ твердо убежден: летчики люди особые, им болтанка не страшна, их не тошнит – их не может тошнить! Ага. Как будто мой вестибулярный аппарат отличается от вашего. Еще как тошнит иной раз! Правда... тошнит и от других причин, иной раз – от перипетий, иной раз – от людей, от тяготы... Нет, я на полном серьезе: вспоминая еще курсантские полеты, особенно по маршруту на Ан-2, часами болтаясь над Днепром от самих Черкасс аж до Николаева... ой... лучше не вспоминать. Спасало меня то, что на наших учебных Ан-2 кабина была в грузопассажирском варианте, и можно было, подстелив моторный чехол на ряд чашек-сидений вдоль борта, лечь на спину... тогда отпускало. Нет, до извержения не доходило ни разу, но на грани... В таком состоянии – какой там интерес к жизни... свет не мил. Но звучит команда: «Ершов, давай!» – и вскакиваешь, идешь на подгибающихся от болтанки ногах, добираешься до вожделенного штурвала, усаживаешься в мокрое от твоего предшественника кресло, надеваешь мокрые наушники, пристегиваешься... Загоняешь все триммеры в разные стороны, штурвал перекашивает; вцепляешься в рога, борешься с трудностями, самим же собой созданными, выдерживаешь курс и высоту – и забываешь про ту тошноту через пять минут. Все! Работа, занятость, интерес – и уже не до вестибулярных возмущений. Надо и пилотировать, и вести визуальную ориентировку, и связь с землей, и грозы обходить... как же все это интересно! А в салоне духота, жара, нечем дышать, и вылезшему из-за штурвала курсанту через пять минут потихоньку начинает казаться, что весь он состоит из огромного желудка... У иных этот желудок аж выворачивается наизнанку. Что ж... привыкай: это с тобой на всю жизнь. Не ты, так твои пассажиры... запах устойчиво пропитывает самолет – и уж до самого капитального ремонта. А после ремонта – пара рейсов летом, и тот же кисловатый запах встречает тебя на стоянке, едва откроешь входную дверь самолета. Романтика романтикой, но полет иной раз сопряжен с самой непрезентабельной прозой, и к этому будущему летчику надо быть готовым. Да и что там особенного – ну, блюет человек, подумаешь, мелочи какие. Не умрет же. Это раз везли мы в апреле свадьбу из Богучан в Мотыгино. Двенадцать

человек родни, с невестой и женихом во главе, как положено. Невеста и жених сидели на первых по полету откидных креслах, друг против друга, чтоб любоваться и пожирать друг друга глазами. И вся родня: папы и мамы, братьевья и сестры – так же сидели вдоль бортов и разглядывали друг друга. Лету – час, удобно! Это тебе не на телеге по колдобинам... Правда, солнышко пригревало уже почти по-летнему, снег начал темнеть, ручьи звенели вовсю, а на небе к полудню развивалась приличная кучевка. И болтанка в пузырях горячего воздуха, поднимавшихся от берегов Ангары, была особенно неприятна. Ну, нам-то, воздушным волкам, пролетавшим уже по три-четыре года, было привычно. Я только ухмылялся, вспоминая, как по первому году иной раз слезно просил у командира штурвал, чтобы избавиться от симптомов проклятой воздушной болезни отработанным в училище способом. И таки привык, да и за работой оно не так допекало. А когда методом проб и ошибок усвоил, что сытый желудок не хочет расставаться с содержимым – поэтому любой летчик и набивает его перед полетом, – вот тогда дал волюшку аппетиту. И сейчас, только из столовой, спокойно переваривая пельмени, я снисходительно поглядывал через правое плечо в открытую дверь салона. Жених и невеста сначала, и правда, пожирали друг друга глазами... потом аппетит вроде как пропал. Пару раз самолет бросило вверх-вниз так, что невеста судорожно ухватилась одной рукой за угол радиостанции, а другой – за подол сидевшей рядом матери. Румянец постепенно сошел с ее лица, она перестала поддерживать руками белоснежное свадебное платье, которое все норовило растечься по нечистому полу. Жених тоже побледнел, ему стало как-то уже не до красот невесты; его всерьез мутило. Да мутило всех, но народ терпел. Много ли осталось мучиться-то. Я, конечно, старался удерживать самолет от бросков, кренов и вспуханий, мягко ворочая штурвал и педали. Сам зная, что такое для человека свадьба, я старался сберечь настроение людей. Но что такое рули легкого самолета-«кукурузника» против мощи восходящего потока... А весенний день разыгрался. Солнце палило вовсю, тающие снега сверкали нестерпимо-режущим блеском; стихия на радостях играла с маленьким самолетиком, подбрасывая его, как малые дети подбрасывают мячик. Борясь с восходящими потоками, самолет весь дрожал, и стрелка скорости то и дело выскакивала за двести. Показалась излучина Ангары, за нею вот-вот должна была открыться гравийная мотыгинская полоса. Я приступил к снижению, в ушах привычно стало давить, звуки мягко глохли в прогнувшихся барабанных перепонках. Нам-то привычно, а пассажирам это давление в ушах оказалось последней каплей. Бледная невеста полными слез глазами умоляюще взглянула на жениха, хотела что-то жалостное сказать, но вместо слов из ее рта вырвался оранжевый фонтан – и жениху на фрак. Жених немедленно икнул и ответил тем же. Вид извержения вызвал цепочку рефлексов – и через полминуты весь самолет был уделан, освободившийся от бремени народ зашевелился, расхватили торчащие в кармане двери зеленоватые пакеты... загрузили и их. Все это я видел краем глаза, а дальше было некогда: полоса уже подкатывала под колеса. Когда мы зарулили и выключились, выйти из салона

было невозможно: качающаяся лужа стояла по самый порог входной двери; пришлось выбираться, шагая по сиденьям. Да, хорошо закусывает русский народ на свадьбах, что и говорить. Люди что. Вот корову мы как-то перевозили, в станке из толстых плах, всю увязанную и расчаленную так, что и шевельнуться не могла. На взлете она пыталась биться, но веревки не давали. В полете от болтанки и испуга стало ее пучить. Хозяин пытался что-то там сделать с животным. Но... не заткнешь ведь... и бедная скотина попустила... Вся задняя стенка салона, и входная дверь, и пол, и даже потолок – все было в свежем, сортовом навозе. Запах навоза, конечно, чуть приятнее для изысканных обонятельных рецепторов экипажа, чем банальный привычный человеческий запах. Но вступать в это... А дверь ведь открыть надо. Это была эпопея: кое-как открыв дверь, мы выпрыгнули на волю и стали дышать, дышать... Хозяин коровенки, весь унавоженный, отвязывал животное, но как только ослабили помочи, измученный организм бессильно опустился на пол. И только соединенными усилиями обширной родни нашего пассажира, без особой брезгливости гуртом навалившейся на животное, корова была вытащена из станка и вынесена из самолета, вскользь, по подложенным доскам, смазанным тем же навозом. Встав на дрожащие ноги, бессмысленно тараща глаза на мир, она выплеснула из себя остатки, утробно мыкнула и вдруг рванула от самолета, задрав хвост и подкидывая задком; толпа бросилась вслед, а мы стали думать, как же очистить машину. Привлекли остальную часть родни хозяина, и через полчаса салон сиял чистотой и ласкал обоняние природным чистым запахом, который не выветрился и за месяц полетов. Пролетал я уже лет двенадцать, уже был командиром лайнера Ил-18, как послали наш экипаж в колхоз, на уборку зерна, в один из южных районов края. В те времена это широко практиковалось: кто же лучше летчиков справится с ответственной работой на току в августе месяце. Летели мы туда на Ан-2. Болтанка была средней противности, лёту полтора часа... и меня замутило. Еле справился с собой... весь мокрый... хоть просись за штурвал – и триммеры в разные стороны... А вы говорите, летчики – народ особый... Такой же, как и все. Чем тяжелее тип самолета, тем болтанка менее чувствительна для пассажира: то ли гибкое крыло амортизирует, то ли стихии не так легко дергать инертное тело самолета вверх-вниз. Как амортизирует крыло резкие вертикальные рывки, хорошо видно на взлете в ветреный день. Только оторвется стотонная махина от бетонки, сразу начинает махать крыльями, и так это, заметно машет. Конструкторская мысль не стоит на месте, и человек борется с порывами болтанки не жесткостью крыла, а его гибкостью. Жесткое крыло – прочное и тяжелое. Борьба за экономичность полета привела к тому, что крыло теперь гораздо легче, чем на предыдущих самолетах, но зато какое упругое! Оно способно выдержать миллионы колебаний – а ведь в крыле, по всему его размаху, расположены топливные баки, а в них – десятки тонн топлива. Это сделано для того, чтобы не так нагружалось крыло в полете весом тяжелого фюзеляжа, не так работало на излом. Часть тяжести из того фюзеляжа, а именно, топливо, переместили в крыло, да еще и тяжелые двигатели под крыло подвесили. Теперь большая

часть тяжести размещена там, где создается подъемная сила, а значит, нет опасного изгибающего момента, вернее, есть, но гораздо меньший, потому что фюзеляж стал легче. Однако, если у земли тяжелый лайнер переносит болтанку сравнительно легче, чем легкий Ан-2, то на больших высотах дела обстоят не так благополучно. Там машину подстерегают опасности, не сравнимые с относительно безобидной термической или ветровой болтанкой малых высот. Там уж если, не дай Бог, попал в облако, то и гибкое крыло может лопнуть как щепка. Не те порывы, не те скорости, что у земли. И еще, кроме облаков, на границе стратосферы может подстерегать опасная турбулентность ясного неба. В спокойном полете вдруг на самолет начинают воздействовать рывки огромных сил. Силы эти вызваны разными причинами, и чаще всего – движением воздуха на границах теплых и холодных воздушных масс. По этим границам воздух перемещается как невидимая быстрая и широкая река, со скоростью до нескольких сотен километров в час. Это так называемые струйные течения. При подготовке к полету экипаж обязательно получит у синоптика подробную консультацию о расположении струйных течений, о зонах столкновения воздушных масс, о вероятных областях, где можно попасть в высотную болтанку. При подлете к такой зоне экипаж обязательно спросит у встречных бортов, не наблюдалась ли болтанка, да и диспетчер, у которого больше информации, предупредит борты, и капитаны предпримут меры необходимой предосторожности. В салонах загорятся табло «Пристегнуть ремни». Их без необходимости включать никто не будет, значит, надо пристегнуться, и потуже. Броски вблизи грозовых облаков, в струйном течении, в волновых потоках над высокими горными хребтами случались неоднократно, и те из пассажиров, кто не был пристегнут, вылетали из кресел, бились головой о багажные полки; были и жертвы. Так что никакой бравады не должно быть. В самолете вообще лучше быть пристегнутым весь полет и без нужды кресло не покидать. Пилотирование в болтанку значительно облегчается на тех современных самолетах, которые оборудованы автоматической системой устойчивости-управляемости. Чуткие гироскопические датчики улавливают колебания самолета вокруг трех условных осей и подают сигналы на отклонение тех или иных рулей для исправления крена, тангажа или курса. Рулевые агрегаты сами отклоняют рули на рассчитанную компьютером величину, добавляя или уменьшая порции к тому отклонению, что задал штурвалом пилот. Ты себе крутишь штурвал, стихия треплет самолет – а выворачивать плечи не надо: машина как-то сама держится, и, получается, надо дать ей волю самой исправлять возмущения. Так легче, чем когда будешь сам реагировать на каждый крен и дергать туда-сюда органы управления. Сидишь и удивляешься, как умна машина, как она стремится сама сделать дело – только не мешай, она справится. Конечно, в приличную болтанку работать плечами таки приходится, и спина мокрая. Но все же... насколько мягче пилотирование, насколько культурнее становится работа пилота при заходе на посадку, насколько берегаются силы – и вот он, торец полосы! Плавно подвел ее к бетону, замерла... малый газ! И – как швырнет на крыло! Тут спасает реакция:

мгновенно и коротко рога против крена, тут же назад... опять замерла... Лови, лови ее, родимую землю, целуй ее колесами – вот твое пилотское счастье! Потом в кабину постучится знакомый пилот: оказывается, летел с тобой пассажиром в салоне. – Как ты ее посадил... и в таких условиях! Мой учитель, Заслуженный Пилот России Владимир Григорьевич Карнаушенко как-то вот в такую минуту, на такой вопрос, улыбаясь, ответил мне: – Ну, извини... так уж получилось... А посадка у него получилась классная.

Лесной патруль

Горели леса. Длинными северными днями солнце вставало, светило и садилось в сизой мгле; от зноя, духоты, дыма, гнуса и безнадежности бесилась в тайге тварь, мчалась не зная куда и погибала, удушенная или сожженная стихией. Маялись, бесились и зверели в отчаянии люди, наказанные природой за свою беспечность. Горели леса, горели дома, и в сизом небе гневно пылало тусклое солнце, как божье наказание. Горячий ветер нес не прохладу, а удушье. Все в природе молило о дожде, но известно, как скупа природа в Сибири летом на дожди: стояла великая сушь. Технически это состояние тайги определялось словом «горимость». Горимость была высшей, опаснейшей категории. Тайга горела всегда. Огромные пространства лесов, заросшие невиданно высокими, чуть не в человеческий рост, травами, высушенными зимней стужей и летним зноем, забитые сухой листвой и мхами, представляли собой природный пороховой погреб. Сухая гроза, ветер и зной — и не остановить огненный вал. Горело, выгорало, гасилось дождями, зарастало кипреем, потом молодняком, по золе, по удобрению — природа сама залечивала раны, восстанавливала равновесие, и жизнь продолжалась. Но пришел человек. Не тот, что тысячелетиями жил под сенью тайги, сросшись, слившись с нею, как любое таежное существо, — нет. Пришла цивилизация, пришли городские люди, чуждые природе, завоеватели, покорители — как инопланетяне. И с ними пришел огонь. Теперь леса будут гореть не от молнии, вернее, не столько от нее, сколько от беспечности жадных и дремучих царьков природы. Нет на земле страшнее хищника, чем цивилизованный человек. Краснокрылый самолет мчался над ангарской тайгой, лавируя между мелкими, гадючьими головками небольших грозушек, изредка ощупывающих землю бледными раздвоенными язычками молний. На западе тусклой ковригой растеклось над горизонтом красное солнце. Капитан торопился: поджимал заход Солнца, а в Богучанах полеты разрешены только в светлое время. Все группы парашютистов были сброшены на пожары, работа на этот день закончена. Летнаб сложил карты в портфель и устало смотрел в блистер, бездумно провожая взглядом уходящие под крыло распадки, речушки и болота. День выдался тяжелым. Вместо двух колец, по четыреста километров каждое, одно утром, другое после обеда, пришлось сделать всю восьмерку сразу, с короткой посадкой на дозаправку и загрузку. Пока пожарные быстро закидали три тонны аммонита, летнаб успел только сбегать в домик лесопатрульной базы и передать в центр обстановку. Экипаж набрал в вокзальном буфете пирожков и

лимонаду, подписал задание, и как только техник выдернул колодки из-под колес, винты завертелись – и на взлет. Северное кольцо, с его тремя пожарами, криком кричало: давай взрывчатку! И всю вторую половину дня пришлось вертеться на малой высоте, ногами выпихивая мешки с аммонитом прямо на кромку низового пожара. После каждого захода видно было, как вдоль огня появляется черная полоса пропаханной взрывом земли, отбивая пламя и не давая ему перескочить дальше. Короткие переговоры по радио, указания, доклады – и скорее на помощь следующей группе. По пути осмотрели еще четыре пожара, те, на которых пришлось попотеть вчера. Белесоватый дым стелился низом; доклады обнадеживали: пожар локализован, окарауливаем, ждем утром вертолет со сменой, готовим ему площадку. А вот прогноз не обнадеживал. Холодный фронт, от которого ждали и понижения температуры, и, главное, дождей, пронесся быстро, раздул огонь, прогремел сухими грозами, брызнул дождичками, чуть смочив пересушенную траву, и оставил после себя эти гадючьи внутримассовые грозы, от которых только шуму много, а дождя нет. Горимость не понизилась, опасность возгорания только возросла, а все группы выброшены на очаги. Вертолет же с «диверсантами» обслуживал гигантский пожар, горевший уже второй месяц; высоченный столб дыма напоминал атомный гриб и был виден с любой точки маршрута, являясь главным ориентиром в районе полетов. Новые группы «диверсантов» ожидалось из краевого центра завтрашним спецрейсом. Прекрасно подготовленные для длительной борьбы с таежными пожарами, эти ребята отличались от парашютистов примерно тем же, чем отличается клиника от скорой помощи. И вот этой скорой помощи у леса нынче не было: все группы застряли на очагах. Под темневшим на востоке грозовом облаком злыми змейками проскакивали остренькие молнии. И вдруг одна змейка кинула сухое дерево – оно ярко вспыхнуло; кольцом занялась трава, полыхнули кусты. Великая сушь требовала жертвы. Огненное кольцо, без дыма, одним пламенем расходилось от обугленного ствола, и стало ясно, что за ночь погибнет несколько гектаров прекрасной ангарской сосны. Это если не будет ветра. А с ветром... – Ребята, давай левый виражик! Покруче, покруче, я засеку. – Заход поджигает... виражик ему. Самолет круто задрал правое крыло, а левым целил точно в центр пожара, в это несчастное обуглившееся дерево, описывая окружность. Вытянув шею, я поглядывал влево, через капитанскую форточку: мне еще не доводилось видеть, как молния поджигает лес, а тут как назло не с моей стороны... Орлиный профиль капитана окаменел. Крупные руки чуть заметно шевелят штурвал. Федорович дело знает: вираж как по циркулю, сейчас вскочим в собственную струю, тряхнет... – Дима, давай скорее: заход, заход поджигает... без талона с вами тут останешься... нарвемся на инспектора... – Все, поехали домой. – Вася, крути. – Взял управление. – Как расчетное? – Три минуты после захода... если с прямой. – Валера, ставь номинал. – Есть номинал! Моторы загудели напряженнее. – Коля, свяжись по дальней, пусть разрешат на десять минут позже захода, производственная необходимость. Напряженная тишина. Двигатели режут на номинале, скорость

предельная. – Разрешили, но не более десяти! – Успеем. – Что там на ужин в столовой? Жрать хочется... Молчание. – Дима, завтра с утра работа будет? Какая работа... Хорошо, если к полудню вертолет снимет группу с пятого пожара. Но одной группы мало. Это для Ан-2 одна группа — норма, а для Ил-14 надо три, пятнадцать человек, да тонны полторы груза при них: топоры-лопаты, бензопилы, опрыскиватели, палатки, продукты, скафандры, парашюты, всякая мелочь — все продумано, просчитано, взвешено, проверено на практике. Тут тебе тайга, она мелочей не прощает. Пока группу привезут с пожара, пока она разберется со своим оборудованием, да надо же отдохнуть, помыться, обшиться; потом святое дело — укладка парашютов: это надо видеть... вот и день уйдет. Хорошо, если на смену остальным, сидящим на окарауливании пожаров, прилетят «диверсанты», соскользнут с вертолета на своих прочных фалах с хитрым тормозным устройством, примут груз, сменят измочаленных парашютистов, и те, чуть живые, приползут на площадку, расчищенную бензопилами где-нибудь на мелколесье (гектар спиленного леса — своя игра), и вертолет, осторожно зависнув над наскоро сколоченным помостом, обдавая людей удушливо-горячей керосиновой гарью, примет всех в свое дрожащее гостеприимное брюхо. Но и самолет простаивать не должен. К утру из центра придет указание: либо обслуживать взрывчаткой пожары, либо смотаться куда-нибудь в соседнюю область за подкреплением... хорошо бы привезти групп пять в помощь. Но нет: парашютисты у нас свои, таких еще поискать, с такими работать — удовольствие... если может быть такое удовольствие — работать на пожаре. Это война. Утром экипаж толкался возле базы парашютистов. Дима ушел к радистке и ждал указаний из центра. Федорович с Валерой улеглись загорать на широком крыле самолета, а мы с радистом робко подошли к площадке, на которой священнодействовали пожарные. Шла укладка парашютов. Вчера они не успели: отсыпались после двух бессонных суток борьбы с огнем, а нынче, с утра пораньше, расстелили свои брезенты, растянули купола, расправили стропы, разложили ранцы. Идет скрупулезный осмотр. Из ткани выбрали застрявшие веточки, хвою. Тщательно проверили швы, ткань, стропы, соты, ячейки, лямки, обхваты, замки, карабины, конусы-люверсы, резинки, клеванты. Парашют — как собственные крылья. Часть тела, часть души, кормилец — сама жизнь. Основной, запасной, вытяжной, стабилизирующий. Сто раз проверенный в деле, проверяется и настраивается на сто первый, а может, тысячу первый прыжок. Ибо здесь — профессионалы. Парашютисты-пожарные вызывали у нас робко-восторженное уважение. Одно дело летать над горящей тайгой на мощном двухмоторном самолете, другое — с этого самолета в этот огонь прыгать. Ну, не в огонь, так в лес. А там листовки по сорок метров, сухостоины, болота... это тебе не на площадку с крестом приземляться — оценку точности приземления поставит тот кол, который так и норовит вонзиться тебе между ног... а ты проскользнешь мимо. Скафандр для этого придуман: из грубейшей ткани, прошитый-простеганный, с прокладками из пластмассы в паху и подмышками, с высоким жестким воротником. К нему придаются: шлем с очками или экраном, вроде мотоциклетного; перчатки с

крагами, сапоги, нож, радиостанция в кармане ранца. С такой экипировкой, да еще виртуозно владея парашютом, профессионал повесится тебе на любое дерево, только закажи, на краю площадки, куда будет производиться сброс груза. Тогда его парашют будет отличным ориентиром для выхода на боевой курс при сбросе с малой высоты. И человек обещал, и делал, и вешался на то дерево, и спускался на землю по стропам выпущенного запасного парашюта, как будто так и надо. Такая у человека работа: быстро спуститься с неба на землю, обеспечить выброс группы и принять груз. А у экипажа работа: обеспечить доставку людей и груза по воздуху, поближе к очагу. Руководит же всей операцией летчик-наблюдатель. Летнаб — основная фигура в охране лесов от пожара. Имея образование и лесника, и штурмана, он знает и бережет лес как лесник и использует для этого самолет как штурман. С самолета он ведет таксацию лесов, определяет пораженность вредителями и решает другие задачи лесного ведомства. Но главная работа летнаба — все-таки борьба с пожарами. Огонь — самый страшный, самый стремительный враг леса, и если человек пытается противопоставить безумству стихии свой разум, свою хитрость и силу, то в этом ему может помочь только авиация. Так появились лесники, умеющие вести ориентировку с самолета и использовать его скорость и маневренность для борьбы с огнем. Так появились небесные пожарные умеющие приземляться на лес с парашютом, обладающие знаниями, силами и средствами, а главное — мужеством, которое позволяет почти на равных вести борьбу с огнем в жаркой, задымленной, забитой гнусом тайге, и не только в ней выжить, но и победить. Мы снова в воздухе. Все утряслось к обеду: двумя спецрейсами на Ан-2 прилетела помощь, и теперь мы возем три группы по южному кольцу. Парашютисты, в одних плавках, дремлют на своих тюках; жидкая вентиляция грузового отсека не успевает высушить пот на влажных телах. Экипаж не спеша оглядывает горизонт. Оплата почасовая; мы подвешиваем машину на минимальной скорости, на которой еще эффективен автопилот, и держим курс по командам летнаба. Дима Бондарь, высунувшись по пояс в пузырь блистера по левому борту, в одних плавках (как, впрочем, и все мы), колдует над своими крупномасштабными картами, на которых, по моему, обозначены даже отдельные деревья. Карты наклеены на картонки размером в полстраницы, и по мере продвижения по маршруту Дима их меняет, перекладывает, достает новые — он всегда точно знает место самолета и в этом деле виртуоз; это его хлеб. Из блистера он не вылезает весь полет; злые языки утверждают, что он и загорает-то по диагонали. Ну да летом на Ангаре мы все загораем лучше, чем в том Крыму — загар сибирский гораздо дольше держится, потому что добыт не наскоком, а за долгое, месяцами, пребывание под не столь жарким, но долгодневным северным солнцем. А Дима и вообще от природы смугл, как цыган. Жарко. Кроме плавков на нас надеты только темные очки да наушники. Струя воздуха, бьющая из вентиляции, приятно щекочет пальцы босых ног. Вентиляторы перемалывают горячий воздух, чуть папахивающий бензином, гидросмесью и нагретой изоляцией проводов и обмоток. Горизонт пока чист; вчерашний фронт унес дым на восток, и только

гигантский пожар, от которого мы кормимся даже в дождливую погоду, подбрасывая на торфяники взрывчатку постоянно дежурящим там «диверсантам», — этот пожар уродливым грибом торчит слева. Ровно гудят моторы. Самолет надежнейший: мощный, достаточно скоростной и грузоподъемный, он способен и зависать на малой скорости для безопасной выброски парашютистов, и маневрировать на малых высотах со сложным рельефом местности. Огонь-то разжигают и не уберегают рыбаки да охотники, да не так они, как горе-туристы, которые жмутся к речкам, а реки текут в ложбинах, по распадкам. Если там полыхнет, то потом накрутишься между высокими склонами. Какой умной голове вздумалось использовать на лесных пожарах мощный и мобильный Ил-14, к тому же достаточно дешевый и простой в эксплуатации, я не знаю, — но голова светлая. Был поставлен эксперимент — только в нашем управлении, только два грузовых самолета, только несколько экипажей — одни на всю страну; как мы сработаем, как у нас получится, — по результатам будут судить о дальнейшем использовании этой техники на лесопатруле. С зимы еще начали нас слетывать. Мы тренировались на малых скоростях на сброс парашютистов, груза, учились точно бросать вымпел, выдерживать боевой курс; нам накручивали хвосты, чтобы, упаси бог, не своевольничали, не нарушали, не рисковали. Командир, Олег Федорович Крылов, спокойный здоровяк с орлиным носом, обладал прекрасным характером, был общителен, доброжелателен, смел, умел брать на себя ответственность и был способен на продуманный риск. Бортмеханик, Валерий Георгиевич Поленков, был мастер своего дела, отлично знал матчасть, обладал очень громким голосом, но главное, — зоркими глазами, которые не раз и не два выручали нас, когда горимость была слабая и мы выискивали хоть малейший дымок; он первый замечал дым и никогда не ошибался. Бортрадист, Николай Николаевич Винцевич, отвечал за связь и энергетику, был разговорчив, бдителен, любил компанию и не очень любил закрывать за выпрыгнувшей группой дверь, что входило в его обязанности; за него это частенько делал я. Полетав с полгода на пассажирских рейсах, мы сработались, поближе узнали друг друга, стали чувствовать плечо товарища, и получился славный экипаж. Федорович давал мне летать вволю, понаблюдал, сделал должные выводы и потом доверял самостоятельную выброску группы. Я оценил доверие и старался изо всех сил, тем более, что ни до, ни после я столь интересной, захватывающей работы не встречал. Настало лето, и нас выставили на точку в Богучаны, придав в экипаж авиатехника Колю Мешкова, на котором лежала ответственность за подготовку матчасти. Надо отдать должное профессионализму техника: жалоб на машину у нас не было. Машин было две: 1709 и 1711. «Одиннадцатая» была чуть «дубовата» в управлении, но зато имела кислородное оборудование. А вот «ноль девятая» была легка как ласточка, и выполнять на ней полет было одно удовольствие; причем, выше трех тысяч мы не летали, и кислород нам был без надобности. Это на стареньком Ли-2 старейший воздушный волк Сахаров со своим экипажем карабкался к вершинам грозových облаков, обстреливая их йодистым серебром

и пытаюсь вызвать искусственный дождь, — вот им кислород бы не помешал. Но как-то они и так летали, экспериментируя в районе работ параллельно с нами. Как известно, лесной пожар по-настоящему тушит только хороший дождь, поэтому работа экипажа Сахарова достойна самого искреннего уважения. На допотопном самолете, способном решать любые транспортные задачи на малых высотах, но захлебывающемся выше 5000 метров, они таки лезли вверх, скреблись по метру в секунду, рискуя свалиться от малейшего броска (и сваливались, бывало), добирались до грозового очага по самому краешку клубящегося облака и палили по нему из ракетниц, снаряженных химическим зельем. Дождь когда получался, когда нет; мы посмеивались над упорными попытками Сахарова, а сами с уважением поглядывали на своих закованных в доспехи рыцарей-парашютистов, которые, прыгая с неба в огонь, старались уничтожить чудовище в его берлоге. — Дым! — своим громовым голосом Валера прерывает мою задумчивость. — Где? Где? — Справа, градусов пятнадцать — во-он в той ложбинке, видите? Видите? Смотрим. Сняли очки, надели очки... нет, не видать. — Дима, точно дым, первый раз, что ли. Давай подвернем, — настаивает Валера. — Ну, давай. Подвернули. Через пять минут, и правда, в ложбинке — еле заметный синий дымок на фоне зеленого леса. — Ну, кормилец! Ну, глазастый! Валера горд. Вот же наградил человека господь зрением. Если у нас, пилотов, скажем, «единица», то у него, точно, «два». Очков он не носит, яркого света не боится. И правда, кормилец. Пожарных интересуют прежде всего маленькие, едва заметные дымки. Во-первых, свежий пожар легче потушить, меньше вреда лесу, а во-вторых, им платят за прыжки, а на большом пожаре часто приходится сидеть долго, биться с огнем малыми силами, выкладываясь до последнего и с нетерпением ожидая, когда же вертолет наконец привезет десант на подмогу. Парашютист — должен прыгать! Зато если молния ударила в пень и он горит один, либо рядом занялась трава, — для пятерых мужиков, вооруженных средствами борьбы, работы на пару часов. Удавили гада — и пару дней рыбачь себе, окарауливай пожарище да выруби, вывали бензопилой гектар мелколесья, чтоб сел вертолет. Это законно и неубыточно для лесного хозяйства; другое дело, если выгорит тот гектар... а сколько сил и средств затратишь — и снова надо пилить лес и делать площадку с настилом. Мы любили тушить такие пожары: видно, как оперативно, в самом зародыше, нашим общим старанием и умением подавляется зло. Но вот тот, вчерашний пожар, зажженный на наших глазах злой молнией, к обеду разросся уже до сорока гектаров. Хорошо, вертолет сумел подбросить туда группу «диверсантов», и они, оценив местные особенности, пустили от речушки встречный пал. Это тоже искусство: определить, когда пожар наберет такую силу, что начнет подсасывать в себя окружающий воздух и пересилит ветер, и ветер повернет к пожару. Тогда от берега, аккуратно, с мерами предосторожности, чтоб огонь не перепрыгнул через речку, поджигается сухая трава. Два огненных вала идут навстречу друг другу, пожирая все на своем пути, и издыхают от голода, встретившись в последнем объятии. А людям остается только убереечь кромку и, собрав все силы, затушить ее. Бывают и

страшные пожары, неукротимые и подавляющие слепой силой стихии, в несколько сот и даже тысяч гектаров. Упущенные людьми, вышедшие из-под контроля, подкармливаемые торфяными и моховыми болотами снизу, раздуваемые горячими штормовыми ветрами сверху, они представляют собой ревущий огненный ад, несущийся со скоростью курьерского поезда. Подлетать к ним, особенно на малой высоте, опасно, потому что страшные восходящие потоки засасывают все вокруг в радиусе сотен метров; они могут швырнуть самолет в пламя, свалить на крыло, перевернуть на спину, могут дымом ослепить экипаж и привести к столкновению с препятствиями. Жутко видеть, как спичками вспыхивают и за секунду сгорают в немыслимом жару вековые деревья, воздев к небу в немой мольбе за мгновение перед гибелью обугленные сучья, как пламя поднимается на десятки метров вверх, захватывая горящие ветки и швыряя миллионы искр в подсушенные близким огнем, ждущие своей очереди деревья, кусты и травы. Здесь человек бессилен. Только природа, только такая же стихия, обрушив на пожар миллионы тонн воды, способна его потушить. – Снижаемся до пятидесяти метров, осмотр, левый вираж! Опытному Диме достаточно пары виражей, чтобы оценить обстановку. Горит кустарник у реки: видимо, кто-то не уберег костер. Что за люди... такая сушь... Площадь возгорания невелика, ветра нет, огонь неторопливо расползается, оставляя в центре черное пятно гари. Здесь хватит работы одной группе. Но рельеф сложный. И подходящей площадки поблизости нет. – Набираем 800! Сегодня моя очередь бросать. Сегодня я кручу виражи; Федорович поглядывает. – Режим номинал! Валера передвигает рычаги вперед, обороты возрастают, и я перевожу в набор. Дима задает курс, и пока я набираю высоту, несколько раз его меняет: ищет площадку. Болото, поляна, мелколесье — все подойдет, но чтоб не дальше десяти километров. Мы все активно участвуем в поиске. – Дима, вот вроде прогалина! – Дима, а вот это болотце! – Дима, Дима! Поляна справа! Дима скачет с борта на борт, выглядывает в окошко радиста. Поляна его устраивает, и мы заходим на нее против ветра. Ветер у нас прогностический, у земли его и вовсе нет... к счастью, а то бы раздуло. Пока прикидываем приблизительно. В грузовом отсеке гудит сирена. Первая группа быстро снаряжается. Надеты скафандры, шлемы, парашюты, застегнуты краги, зацеплены вытяжные фалы за трос, еще и еще раз проверены резинки на ранцах; груз пододвинут поближе к двери. Рыцари леса спокойно сидят вдоль борта. Все подготовлено, улажено, проверено как всегда. Не первый и не сотый раз. Дима вышел к ним, показал поляну; кивают головами. Старший группы встал у двери, в руках у него рулон легкой креповой бумаги оранжевого цвета. Дверь открыта. Я держу боевой курс. Летнаб считает секунды. Сирена: приготовиться. Потом два коротких гудка: сброс! Лента летит за борт, и я тут же закладываю вираж. Яркая оранжевая лента змеится в воздухе, опускаясь примерно со скоростью парашютиста. Мы сопровождаем ее взглядами, ждем приземления. Вот повисла на деревьях. Дима тут же определяет относ, вводит поправку и дает боевой курс. Точку сброса ленты он засек, точку приземления тоже; линия относa ленты дает боевой курс; расстояние дает упреждение...

Дима мастер своего дела. Я держу боевой курс. От моего умения зависит, куда понесет ветер парашюты. Со старшим группы договорено: «Вон на тот кедр, если можно, пожалуйста». — «Хорошо, на тот кедр»... Сирена. Старший опускает забрало. Два гудка — человек спокойно шагает в пустоту. Фала сдергивает чехол, за спиной у пожарного раскрывается стабилизирующий парашют. Видно, как человек ложится на воздух, как пару секунд стабильно падает, потом плавно руки к груди — и в стороны! Вспыхивает купол парашюта. Я кладу машину в вираж, и мы следим, как мастер делает настоящее дело. Парашют висит на кедре. Через пару минут пищит зуммер вызова, и по миниатюрной рации старший докладывает, что все в порядке, грунт твердый, но лучше приземляться от кедров западнее, метров двести, там ровнее, он встретит и подстрахует. Готовятся прыгать еще двое. Муж и жена Корсаковы. Да, женщина! Парашютист-пожарный. Я знаю женщин-летчиц, знаю парашютисток-спортсменов... но в огонь... Вот такие люди. Они уже давно прыгают вместе и вместе воюют с огнем. И глядя на эту женщину, я чувствую какой-то комплекс неполноценности. Я — пилот, мужчина, должен сделать так, чтобы перед женщиной не было стыдно, что я остаюсь здесь, наверху, в безопасности, а она — там, в огне. Я держу скорость 180 и боевой курс. Сирена: пошли. Снова вираж: видно, как они рядышком, парой, работая клевантами, приземляются на указанное место. Зуммер: «Все в порядке, давайте груз». Для них это — как дышать. Снижаюсь до 150 метров. Захожу против ветра на кедр. Парашют виден отлично, а за ним на горизонте излом склона — вот и створ; по двум ориентирам легко выйти точно на поляну. Точно держу высоту; справа склон холма, поглядываю и опасаюсь: на нем двадцатиметровые лиственницы, не зацепить бы в развороте. Самолет несется над вершинами; внизу все слилось в одно зеленое волнующееся море, по которому скользит тень нашего самолета, переваливая с холма на холм. Вот открывается поляна. Чуть доворачиваю, куда машут руками три фигурки. Скорость... курс... сирена — пошли тюки с грузом. Режим номинал — и в набор, на второй заход. Пока мы заходим второй раз, парашюты отцеплены, тюки оттащены к краю. Дранные, дырявые грузовые парашюты раскрываются один за другим на высоте ниже ста метров, и в воздухе груз находится считанные секунды. Теперь взрывчатка. Длинные целлофановые колбасы аммонита уложены в мешки и лежат в одном конце грузового отсека, а средства взрыва — детонаторы, шнуры — в мешочке висят в другом конце. Аммонит сбрасывается с двадцати метров, прямо ногами в дверь; взрыватели сбрасываются отдельно, подальше. Иногда, «по просьбе трудящихся», взрывчатка подается прямо к кромке низового пожара — кофе в постель! За минуту из мешка выкатывается рулон «колбасы», за ним другой, третий, подсоединяются детонаторы — взрыв! И черная траншея отсекает огонь, который вот-вот перепрыгнул бы на горючую сухую траву. Земля доложила, что груз принят, цел, ждут выброски остальных членов группы. Снова набор высоты, 800 метров, боевой курс, сирена — группа ушла. Если в самолете была всего одна группа, то после выброски дверь за нею закрывает член экипажа. Он

надевает подвесную страховочную систему и цепляет ее карабином за трос, чтобы случайно не выпасть. Коля этого делать не любит, а я люблю: я прыгал сам, и мне приятно сознавать это, когда я гляжу сверху вниз в проем двери и вижу, как уменьшается на глазах фигурка последнего выпрыгнувшего парашютиста, как поток треплет рукава и упруго трясет напряженно расставленные руки, и слышу шум раздираемого воздуха за бортом. Экипажу на лесопатруле тоже полагаются парашюты; они лежат, сваленные грудой в углу грузового отсека, так, на всякий случай. Пока группа собирается на маршбросок к пожару, еще раз снижаюсь и прохожу над поляной на малой высоте в направлении пожара, чтобы ребята засекли азимут по компасу: продираться-то лесом, так чтоб не сбились с пути. Вот теперь все. Набираем высоту и уходим на маршрут. А группа, взвалив на плечи все необходимое, пробивается через тайгу навстречу огню. Сперва по компасу, а потом по дыму и треску огня, выходят к цели, на ходу оценивают обстановку и вступают в бой. Здесь нужен профессионализм. Главное ведь не в парашютном прыжке — это только способ. Главное — уничтожить огонь и спасти лес, и тут они — мастера. Вот так: спуск-подъем, спуск-подъем — мы тратили около часа на сброс группы. Пилотировал один; второй только наблюдал. Там второму человеку делать просто нечего: мягко держаться за штурвал — только мешать пилотировать, а ведь там нужна особая свобода и тонкость движений. А наблюдать, как мелькает перед носом зеленая полоса несущегося под тебя леса, — не хватит нервов. И мы постепенно пришли к выводу: один сбросил группу — весь в мыле, идет отдыхать в кузов, там для него всегда свободная лавка. Следующую группу сбрасывает другой. В этой горячей, нестандартной работе, где нет ничего повторяющегося, кроме самого порядка операций (да и то, бывало, что и последовательность менялась в зависимости от обстановки и условий задачи), — приходит понимание: если делаешь серьезное, ответственное дело, надо человеку доверять. Тем более, что это был в какой-то степени эксперимент, и нам пришлось самостоятельно прилаживать технологию работы к реалиям дела. Я на всю жизнь благодарен Олегу Крылову за это доверие. Когда тебе доверяют, за спиной вырастают крылья, и работа обретает какой-то другой, более высокий философский смысл: Я спасаю Лес! Я спасаю Землю! Нервное напряжение, конечно, очень велико. Виражи на малой высоте, вблизи склонов, среди высоченных деревьев, в дыму, постоянная смена высоты и скорости, строгое выдерживание боевого курса, частая работа рычагами газа — все это требует отдачи всех сил. Самолет все-таки тяжелый, и, сбросив группу, падаешь на свою лавку и засыпаешь, не слыша, как напарник кружит машину в тех же виражах, и не реагируя на изменение давления в ушах... привычное дело. Доставалось бедному Валере. В руках рычаги газа — и целый день: взлетный, номинальный, наддув 800, наддув 600, малый газ, взлетный, наддув 750, номинал, взлетный, малый газ... После посадки он выползал и сел на зеленую траву рядом со стоянкой, сам зеленый: его мутило... А Коля — тот ничего, другой раз и за штурвал сел... втихаря давали — и летал! Скольким нашим радистам мы нелегально давали штурвал на маршруте, и

сколько их потом, попробовав того штурвала, через аэроклубы, через спецнаборы — добивались переучивания на пилота. И как потом летали! Коля Винцевич, правда, переучился не на пилота, а на штурмана Ил-18 и долетал в этой почтенной должности до самой пенсии. Вечером на стоянке нас встречал Коля Мешков, заправлял и чехлил машину, а потом мы вместе шли в гостиницу, где был накрыт нехитрый стол. Тусклое солнце садилось за Ангарой в сизой дымке. Уставшие, голодные, брели мы с аэродрома, гордые проделанной работой: мы спасали Землю от огня. Своими руками, своим умением, своим терпением — горбом своим — мы делали на земле доброе дело. С устатку выпивали по сто грамм, и как-то тихо растворялась усталость в легком хмеле и дружеской беседе. Пели под гитару про Серегу Санина... Жизнь казалась прекрасной, и стоило жить на земле, бороться со стихией и видеть зримые результаты своего труда. А леса горели. И сейчас, спустя тридцать лет, они так же горят — да больше, гораздо больше! Только... куда делась лесопатрульная авиация?

Иллюзии

Авиационные психологи, с самого того момента, когда эта отрасль авиационной медицины появилась, озабочены тем, что летчики в полетах часто подвержены различным иллюзиям. Одному летчику кажется, что в облаках он летит с креном, несмотря на то, что авиагоризонт показывает полет без крена. Другой в полете над водным пространством теряет границу между звездным небом и его отражением в воде. Третьему при заходе в тумане мерещится, что его стаскивает вбок, хотя курсовая стрелка в центре. Четвертому в болтанку вообще представляется, что он вверх колесами. Иллюзии преследуют летчиков, в основном, при изменении динамики полета: это возмущается тонкий вестибулярный аппарат, орган равновесия человека. Природой за миллионы лет эволюции в любое существо заложен принцип сравнения направления ускорений своего тела с направлением силы тяжести. В мозгу всегда работает подсознательная система равновесия тела, опирающегося на твердую землю. Человек, существо нелетающее, привык, что есть верх и низ, что существуют пределы наклона, за которыми следует падение. Если тело выходит за эти пределы, мозг посылает сигнал мышцам, и человек изворачивается. Это инстинкт. А теперь вот — человек полетел. Он сидит в кресле, которое мотает туда-сюда непредсказуемая стихия. Он пытается управлять движением этого кресла таким образом, чтобы хоть как-то приблизить направление действующих на него сил и ускорений к привычному представлению верха и низа. Вцепляется взглядом в горизонт, исправляет крены, устраняет набор высоты и снижение. И в горизонтальном полете ощущения летуна приближены к земным. Но на развороте начинает действовать центробежная сила. А создавать крен боязно: кажется, что сейчас соскользнешь в страшную глубину под крылом. Долго на заре авиации в технике пилотирования приживался принцип велосипеда: что в развороте надо же накрениться, а боковые силы регулировать при помощи руля направления, ориентируясь по прибору, шарик

на котором должен находиться в центре стеклянной трубочки. Научиться летать по приборам нелегко. Надо перестать верить тонким ощущениям вестибулярного аппарата, а полностью довериться комбинации стрелок, указателей, шкал, дедовского шарика... При выполнении правильного, координированного виража, с шариком в центре, строго в горизонтальной плоскости, действительно, кажется, что сидишь ровно... да только на вираже подъемная сила, необходимая для горизонтального полета, увеличивается, создается перегрузка, и человеку кажется, что его вжимает в кресло, а значит... значит, поднимаемся! Вот – иллюзия. И начинающий летчик на вираже в облаках отдает ручку от себя... а земля близко... В цивилизованном мире иллюзии в полете – удел пилотов авиации общего назначения, так сказать, пилотов-любителей: их в одной Америке сотни тысяч. Они летают в основном визуально, в простых условиях, в сложняк не лезут, они выбирают погоду по себе. А уж если прижмет... иллюзии тут как тут. Читая воспоминания военных летчиков, тоже постоянно встречаешься с упоминанием иллюзий. Это и понятно: у нас бедные истребители летают ну уж очень мало и очень редко. Им действительно трудно привыкнуть к соотношению сил, ускорений, перегрузок – и показаний приборов, которым надо верить несмотря ни на что. Приходится вкладывать огромное старание на тренажерах, чтобы сформировать, накрепко затвердить и научиться использовать в полете навык веры приборам. А ведь им, мальчишкам, предстоит освоить сложный пилотаж в облаках. И ведь осваивают, и ведь пилотируют так, что слюнки текут... и применяют в деле, защищая нашу Родину. Это огромная воля к полетам, помноженная на великий труд над собой. Это самоотверженный труд старших, опытных, бывалых командиров, отцов, «бать»... у кого душа болит. Ну а мы, ездовые псы? Что, так уж и без иллюзий? Так уж и просто у нас все получается? Начну с братьев-вертолетчиков. Как бы ни умели они летать по маршруту по приборам, практически вне видимости земли – все равно вертолету надо будет зависнуть. А висеть по приборам невозможно, нет такого прибора. Надо зацепиться глазом хоть за куст, хоть за ветку, хоть за... я не знаю, за что они цепляются, к примеру, над водой, когда надо спасать людей – но спасают же! А если возникает необходимость выйти из снежного вихря, когда глаз в снежной круговерти потерял единственный ориентир? Тут уж спасает только слаженная работа экипажа. Второй пилот на висении в сложных условиях просто обязан мягко держать вертолет по приборам, не мешая капитану выполнять задачу. И если уж капитан принял решение уходить – вот тут твердая рука второго пилота, имеющего по зыбким стрелочкам приборов уверенное представление о пространственном положении машины, – спасет полет, если вдруг на секунду капитана одолеет иллюзия. А она – одолевает: столько случаев... снежный вихрь... потерял пространственное положение... создал недопустимый крен... зацепил лопастями несущего винта за земную поверхность... Где же был второй пилот? Да... тоже землю искал. На секунду, на две – капитану показалось, что вертолет смещается вправо-назад, и он чуть больше, чем надо, сунул ручку влево-вперед... а на самом деле, может, машина смещалась вперед,

да еще и с креном. Много ли надо – добавил порцию к крену, которого не видел сам и которого не контролировал второй пилот, – и полон рот земли... Работа вертолетчиков – сложнейшая, нестандартная, требующая особой координации движений, особого, вертолетного таланта, тонкого управления тяжелой, инертной машиной в строго ограниченных условиях, на висении, в длительной, изматывающей борьбе с ветром, осадками, с собственной усталостью, на пределе внимания. Если работа летчика-истребителя, на огромных скоростях, в условиях острого дефицита времени, на предельно малой высоте, с малой возможностью для маневра, с перегрузками, с боевым применением – это один полюс, то работа вертолетчика, с её невесомо-филигранной тонкостью, терпением, чутьем и координацией, на пяточке, «в колодце» – другой полюс авиации. И там, и там сконцентрированы высочайшее искусство и напряжение пилота. И тех, и других подстерегают иллюзии, которые в экстремальных условиях смертельно опасны. Пилотам гражданской авиации, проводящим в небе тысячи и тысячи часов, в зрелом возрасте иллюзии уже не страшны. При одном условии: если сумел раз и навсегда отучить себя искать землю на посадке. Земля тебя сама найдет, полоса сама ляжет под тебя, победителя стихий... только не дергайся. Иллюзии могут появиться на переходе от приборного пилотирования к чисто визуальному. Я всю жизнь не устаю твердить: не бывает на высоте принятия решения внезапного и полного перехода на визуальный полет. В 90 процентах сложных посадок земля прорезается в поле зрения фрагментарно: то приоткроется, то снова пропадет. Если цепляться взглядом за открывшийся клочок тверди и провозжать и терять его вновь в облаках, может наступить момент, когда проснутся дремлющие, загнанные в угол памяти инстинкты равновесия, и мозг непроизвольно подаст рукам команду дернуться. Много ли надо, чтобы раскатать машину перед самой землей. Поэтому, даже приняв решение о посадке и дав экипажу команду «Садимся!», лучше пилотировать по приборам до самого того момента, когда всплывшая в поле зрения земля уже настойчиво долбит в сознание: «Хватит, хватит уже держать те стрелки – вот же огни подхода, вот же торец светится зеленым». И когда оторвешься от приборов, уже долго до этого удерживая огни «верхним» зрением, – полоса определяется перед тобой четко и ясно... какие уж тут иллюзии. Но бывают совсем особенные моменты, когда даже достаточно опытный летчик покупается на самом, казалось бы, очевидном. Я вводился в строй командиром Ил-14 на Диксоне и выполнял полеты по Северу от Воркуты до Тикси. Как-то раз мы висели в чистейшем заполярном воздухе, заходя ночью на посадку на аэродром острова Среднего, что на Северной Земле. Заход был с прямой, огни полосы неподвижным ярким пятном застыли в центре лобового стекла; до торца было километров сорок. Штурман периодически давал удаление, я выдерживал постоянную вертикальную скорость, считал высоту по удалению и таким образом контролировал угол наклона своей траектории относительно торца полосы. Все стрелки стояли неподвижно – верный признак, что параметры захода выдерживаются точно. Самолет застыл, как в меду. Никаких сигналов ни от каких рецепторов в мозг

не поступало. Постепенно мозг онемел. То есть, я, человек-птица, утратил ощущение того, что это я сам лечу, что это на моих крыльях гудят двигатели, что это мой хвост лениво пошевеливается, выдерживая направление на полосу, что сейчас это я сниму с замков, выпущу и разомну затекшие ноги, обутые в резиновые колеса... Ощущение полета пропало, замылилось. Осталось лобовое стекло и в нем, в центре – застывшее пятно огней. Огни медленно, незаметно для глаз увеличивались, росли, наливались, дробились на две строчки... а я сидел посторонним наблюдателем. Не самолет летел, а огни едва заметно перемещались по стеклу; я умозрительно оценивал, что огни уехали левее, и подворачивал штурвал влево, пока огни не останавливали перемещение. Разумом я все контролировал, но... покой охватил меня, покой и какое-то безразличие. Так... Все хорошо... тихо вокруг... ни зашелхнет, ни прогремит... чуть вправо... чуть ниже... Уже прочитана контрольная карта... взгляд – на указатель выпущенного положения шасси: зеленые горят. Уже нам разрешили посадку. Две полосы ярких огней в черноте. Не шевелятся на стекле: всё точно. Уже фары включены на большой свет. Огни наползают, расходятся, занимают все стекло, уходят за его границы, уходят вниз, под меня, под меня... хорошо... покой... – И долго ты так будешь лететь? – Ехидный вопрос инструктора, как ушат холодной воды, мигом вернул меня из мира грез. – Перелет!!! Хорошо, на Среднем снежная полоса раскатана под тяжелые самолеты... хватило. Подобный же случай произошел со мной примерно год спустя, в Заозерке, тысячу раз до этого облетанной. Накрутившись за день по конвейеру Красноярск-Канск-Красноярск, четыре рейса подряд, мы уже перепутали, что докладывать при пролете Уяра, куда летим: в Канск или Красноярск. Пятым рейсом, уже под вечер, была Заозерка. Пройдя Уяр, мы подвернули влево и приступили к снижению; впереди в 30 километрах тускло светился ночной старт Заозерки. Точно, как и в тот раз на Среднем: тишина, миллион на миллион, самолет как в меду, огни в центре стекла. Усталость. Сейчас сядем, двадцать минут... загрузимся – и с Богом домой, там от дальних стоянок до дому 15 минут пешком... разомнусь хоть... Зима в тот год выдалась снежная. Образцово-показательный аэропорт Заозерный, имеющий при развитом социализме богатых спонсоров, был расчищен и вылизан, оборудован всем, чем надо, на территории ни снежинки, зато по бокам и в торце полосы снегоуборочные машины нагребли приличные брустверы снега. Мы, молодые капитаны Ил-14, на посадке аккуратно перелетали торец и дожимали машины в ямку, образованную рельефом бетонки. Самолет висел, стрелки были неподвижны, огни медленно приближались и растекались по стеклу. И вновь, как в тот раз, я поддался иллюзии, что это я неподвижен, а огни движутся по стеклу, что я просто двигаю их штурвалом и педалями. Сколько раз говорилось уже об образе полета. Пилот должен постоянно ощущать перемещение своего самолета как бы со стороны, ни в коем случае не допуская иллюзии, что пространство, в соответствии с движениями стрелок и указателей приборов, перемещается относительно пилотского позвоночника. Видать, опыт уже нарабатался, и несмотря на успокоение захода, появилось ощущение какой-то

тревоги. Казалось бы, тысячу раз сюда летал, справлялся, а тут... а тут я почувствовал, что начинаю терять контроль над машиной, над полетом и над собой. Надо встряхнуться! Не получалось. Я никак не мог вернуть себе ощущение полета. Вот как засосало! Я помотал головой, поджал ноги и вновь поставил их на педали... пока я разбирался с собой, земля стала приближаться все стремительней и стремительней, и в какую-то секунду вернулось ощущение полета... недолета! Я сунул газы и подхватил штурвал. Спасибо Ильюшину. Мгновенно взревев моторами, машина, подхваченная в последний миг, пробила бруствер в торце полосы и плюхнулась в ямку на бетон, на три точки поодиночке. На перроне осмотрели: вроде все цело, шасси, закрылки... А зима, как бы насмехаясь, решила потыкать меня носом. Ударили морозы, да на месяц, бесснежье... Летали в Заозерку мы все, каждый день, позорные следы моей посадки рельефно выделялись, ярко освещенные мартовским солнцем... метров пятьдесят, однако. На разборе опросили всех, никто не признался. Я тоже. Строились предположения; я страдал и молил бога о снегопаде... нет, видать, отвернулся он от меня за безбожие. Так и подтаяли борозды, и почернели, и уже когда все вокруг растаяло, бруствер доживал последние дни, а следы все было видно; плотно, однако, я хряпнулся. Начальник аэропорта, старый летчик Цыбульский, подписывая нам задания на обратный вылет, не раз заводил разговор, кто же так отличился на посадке. Потом уже, весной, доверительно признался мне: – Знаешь, я все-таки грешу на Степана Ванькова: сдается мне, что это он, только он... вот, чую... Нету уже на свете ни старого истребителя Цыбульского, ни хорошего летчика Степы Ванькова. Совесть гложет меня: – Ребята, красноярцы! Это я тогда сел с недолетом в Заозерке!

Сочи-Норильск

Когда в шестидесятые годы гражданская авиация нашей страны начала бурно развиваться, народ хлынул отдыхать на море. Массовое перемещение миллионов людей в начале лета – на юга, а в конце – на севера стало обыденным явлением. Народ гордился, что в нашей советской стране море доступно любому. Ялтинские и сочинские пляжи в десять рядов розовели человеческим телом – это надо было видеть с самолета... Те, кто ворчит сейчас, как хорошо было тогда, как дешев был авиационный транспорт, как доступен был любому... любому! – эти люди вообще не представляют, как дорого, невысказанно дорого обходится эксплуатанту выполнение полета на воздушном судне. Это ж только посчитать. Топливо очень дорогое, это и во всем мире так, а у нас сейчас вообще беспредел: государство, отпустив вожжи цен в принципе, вообще не думает о том, что и транспорт, и связь, и энергоносители в такой огромной стране, с неустановившимися еще рыночными отношениями, должны быть под строжайшим контролем. И авиакомпании захлебываются, упираясь изо всех сил... а государству важнее политика: вы свободны, господа, это наш принцип! Амортизация авиатехники – вторая статья расходов. Запчасти дороги; авиастроители, в биении за свою выгоду, заламывают несусветные цены за любой болтик – а он же должен строго соответствовать нормативам. Если

платить за все по закону, вылетишь в трубу. О новых самолетах не приходится и мечтать: это миллионы долларов. Летают старье. Авиакомпании арендуют свое место в аэропорту, и эти аэропортовые расходы, а вернее, поборы, тоже ложатся тяжким бременем на плечи авиакомпаний. За стоянку плати, за обслуживание плати, за то, за это... Плати за все. За использование воздушного пространства плати. За возможные (не дай Бог!) аварийно-спасательные работы плати. Налог государству, само собой. И еще на пенсию никому не нужным списанным летчикам отдай. А работающие летчики требуют цивилизованную зарплату. Каждое ведомство, каким-то боком соприкасающееся с авиацией, требует свое, и немало. А человек ворчит, что раньше бабка к бабке в соседнюю деревню летала за два рубля чаю попить. А сейчас, мол, до Москвы билет пять, и шесть, и семь тысяч рублей – это три с половиной тысячи километров за двести долларов в один конец. А раньше, мол... шестьдесят шесть рублей... Во всем мире авиационный транспорт очень дорог, и так было всегда. Самолет был доступен лишь состоятельным людям. Если высококвалифицированный рабочий зарабатывал много долларов, он мог себе позволить слетать с семьей «на Канары». А наше население, которое не отличалось высокими заработками, могло летать только в Советском Союзе, и на 99 процентов – за счет государства, бравшего на себя убытки. Результатом такой политики была нищета всего народа, потому что если где на халяву добавится, то в другом месте ощутимо ударит по карману. Тришкин кафтан это называется. Я возил огромную массу пассажиров. С Севера летели шахтеры и металлурги Норильска, для которых и тогда, и сейчас авиационный транспорт доступен вполне. Они эти деньги заработали тяжким трудом. И золотодобытчики и моряки Магадана тоже имели такую возможность. Учителя и врачи деньги на отпуск копили, но в те времена летать могли; сейчас... нет. Зарботок врача и учителя сопоставим со средней пенсией по стране... это подачка государства. Оно ему надо – образование, здравоохранение... правда, словоблудия много... но у меня дети – врачи, я – знаю. И сейчас не пойму, как это: простой инженер становится олигархом и берет всю страну за глотку – и Государство, Великая Россия, стопятидесятиmillionный народ, Нар-р-рэд! черт возьми! – все бессильны. И бензин дорожает, а с ним – хлеб, услуги, жизнь. Спроси его – он ответит: а чего ж ты не вертелся? В мутной воде-то? Маятник качнулся в другую сторону. А тогда Аэрофлот захлебывался в пассажирах. Огромная масса народа текла на юга и с югов. Массу эту, загрузку, обрабатывали, как на конвейере: регистрировали в длинных очередях, набивали в накопители, томили там до кондиции, а потом, чуть не вилами, грузили. Должность дежурной по посадке пассажиров требовала недюжинной физической силы, луженой глотки, железных нервов, оловянных глаз... и владения ненормативной лексикой на грани мата, а то и за гранью. И народ – понимал. Силы, восстановленные на море (как казалось тем отдыхающим), на самом деле только подрывались долгой акклиматизацией, а потом, по возвращении, реакклиматизацией и раскачкой организма между часовыми поясами. А ну-ка: магаданец, перелетевший в Ялту, за восемь часовых поясов,

дней десять только привыкал к местному режиму, ломая свой, привычный. Ну, водка, конечно, помогала, я так думаю. Отдых, сами понимаете, классный. А потом обратно – и в шахту, в цех, в магаданский режим, резко! За свои деньги... Запомнился случай с семьей норильчан, ярко иллюстрирующий вышесказанное. Жарким августовским днем в Адлерском аэропорту шла посадка на рейс Сочи-Краснодар-Уфа-Норильск. Рейсик еще тот, но для красноярских летчиков – обычное дело. Доберемся до Норильска, переночуем, а там пригонят нам откуда-то рейс, который мы дотянем до родного Красноярска. Летчики вечно на перекладных: экипаж ложится отдыхать, а самолет дальше полетел. А завтра придет нам другая машина. Зато все самолеты наши мы знали как свои пять пальцев и могли перечислить все их особенности: 178-я – легкая, 417-я – «кривая», 418-я падает на посадке, 191-я – «дубок», у 505-й повышенный расход и т. п. На этот раз самолет был нормальный, заначки топлива не требовалось, потому что участки короткие, проходит полная загрузка при достаточной заправке. Это из Москвы на Мирный, 4400 км – вот там да, там топливо считать надо, и пассажиров тоже, чтоб все влезло в разрешенный взлетный вес 102 тонны. Да и на те 102 тонны наше начальство с трудом пробило разрешение в КБ Туполева – только красноярцам; остальным – 100 тонн, не более. У других таких длинных рейсов нет, а красноярцы тут – пионеры. «Средний магистральный» лайнер при определенных условиях у нас превращался уже в ... «ближе к дальнему». Накупавшись в мутноватом адлерском море (Мзымта после дождей разлилась грязным пятном), набрав на рынке зелени и того, что не так портится на жару, мы затащили коробки в самолет, подписали задание на Краснодар и, потев под струями от горячих вентиляторов, лениво наблюдали через форточку, как идет процесс посадки. Толпу загорелых северян провели сквозь проход в ограде прямо к самолету, Народ, ученый и привыкший к неожиданностям перипетий посадки, облепил трап, стоя чуть не в позе низкого старта. Если ворваться в салон и успеть занять свое место, то неприятностей будет меньше, чем, когда заходишь последним, а на твоём месте, распершись руками-ногами во все стороны, сидит конкурент и билет у него – именно на твоё место. Докажи потом, что это его по ошибке посадили, а не тебя. А когда сам разопрешься так, что клещами не вытащить – пусть он доказывает. А тебя не вывинтить. И тетя с оловянными глазами высадит не тебя, а его. И никто не знает, как это ошиблась тетя кассир, продав два билета на одно место, и чем это было обусловлено. Потом тетя-дежурная подойдет к капитану, расскажет легенду, расчувствовавшийся капитан возьмет этого лишнего пассажира на приставное кресло... людей надо возить... кто ж виноват... уж во всяком случае, не пассажир... проводницы поворчат, коротая непродолжительный отдых на контейнере в кухне... а какие и упрутся: командир, мы – не берем! И не возьмут, и командир не заставит: не положено проводнице лететь без места, оборудованного привязным ремнем. И высадят человека. Я заинтересовался группой людей, оживленно жестикулирующих за оградой у выхода. Видимо, семья: отец, мать, двое ребятишек – и у них проблемы. Дежурная грудью

закрывала амбразуру, семья рвалась на перрон, и видно было, что страсти накалились до предела. Растрепанный лысоватый папаша, лет сорока, грузный, взмыленный, поминутно вытиравший пот грязным мокрым платком; маленькая, похожая на взъерошенную синицу мамаша, со съехавшей с плеча бретелькой сарафана, изо всех сил сжимающая в одной руке сумочку, а в другой держа ее содержимое и два измятых паспорта; девочка лет десяти, растерянно заглядывающая в лицо папе, маме и тете; сопливый мальчик в одних трусиках, готовый зареветь... обычная картина летнего перрона. Что-то у них не срослось. Дела отвлекли меня от окна, а когда толпа всосалась в самолет и начался обычный пересчет по местам, я вышел из душного салона на трап, чтобы напоследок обдало ветерком. Картина борьбы у выхода на перрон изменилась. Отец семейства стоял с серым лицом, прислонившись к ограде, мамаша криком убеждала в чем-то дежурную, дети ревели в два рта... Я спустился и подошел к отчаявшимся людям. Вид солидного капитана, в фуражке с «дубами» на козырьке, доброжелательно спрашивающего, не может ли он чем помочь, пробудил новые силы в воюющих сторонах. Дежурная, устало махнув рукой, сообщила, что семья, летящая до Норильска, потеряла билеты где-то на регистрации; что отправила человека эти билеты искать... да разве найдешь в этой толчее... конец августа... – Надо было посмотреть! – казенно строгим голосом возвестила дежурная, наверно уже в десятый раз. Мать семейства, срываясь в слезы, тоже наверно в десятый раз что-то быстро-быстро объясняла... какие-то обстоятельства... дети... пожалуйста... Как мы любим ну хоть чуть-чуть показать свою власть. Тетя сидела «на крантике» и смертельно устала от этих просителей.... Порядок должен быть... Мне стало больно смотреть на этого отчаявшегося и, видимо, нездорового мужчину, бессильного что-то сделать, на эту исстрадавшуюся в переживаниях, нервную мамашу, которая едва владела собой... на этих прижавшихся к ее ногам детишек, с испугом и непониманием глядевших, как злая тетя не хочет пускать их в самолет, а все уже сидят... и улетят, а они останутся... Господи! Выеденного яйца не стоит... – Вы до Норильска летите? – спросил я мужчину. Он кивнул головой, тяжело дыша. Ему точно было плохо. – Вот что, – обратился я к дежурной. Давайте поможем людям. Я их беру. Места их ведь свободны? Довезу я их до Норильска. Ну, бывает, ну, выронили билеты... это же бумажка! Были же билеты? – спросил я женщину, скорее, чтобы отвлечь ее и хоть чуточку успокоить. – Были... были... – давясь слезами и почувствовав малую надежду, женщина и вовсе разрыдалась. – П...пож-жалуйста... куда же мы-ы-ы! Дети подхватили рев. Отец, которого уже отказывались держать ноги, поднял голову и посмотрел на меня таким молящим взглядом, что я отвернулся... уж больно за сердце взяло. Господи! Да ведь живые же мы люди! Я умею уговаривать. Уговорил дежурную. Успокоил семью. Взял за руки всхлипывающих детей и повел их к трапу. Женщина захлопотала возле больного мужа, подхватила корзинку с фруктами и сумку с барахлом и на подгибающихся ногах потащилась, засеменяла к трапу. Я забрал у нее тяжелую сумку, занес в вестибюль, попросил девчат позаботиться о людях, напоить хоть,

жалко же... Дежурная, волнуясь, шла следом, я объяснял ей, что в промежуточных портах мы их вообще из самолета выпускать не будем. Женщина, оборачиваясь заплаканным лицом, клялась, что они будут сидеть как мыши, и что им лишь бы долететь... униженно благодарила... Настроение вконец было испорчено. Что мы за люди! Да разве можно – из-за бумажки, тем более, какого-то билета, корешок которого существует, и подклеен к ведомости, и фамилии, и количество – и нет же сомнений... Сколько мы зайцами перевозили людей... а тут – за свои деньги... Усадили их, напоили, успокоили; девчата, с сочувствием наблюдавшие эту картину, захлопотали вокруг; дети огляделись, зачирикали... Трап наконец отошел, и нашим пассажирам стало ясно, что все позади. Лету до Краснодара меньше часа. Самолет набирал высоту на Лазаревское, штурман вел связь и следил по локатору за грозами, второй пилот подкручивал колесико автопилота, бортинженер врубил кондиционирование на полный холод и щелкал переключателями, проверяя фазы, а я все себе думал о том, что что-то не так в нашем самом справедливом на свете государстве, где вроде бы все для блага человека, все во имя человека... а где он, Тот человек? Как доходит до конкретного тебя, меня, его – так кончается «благо человека» и начинается Бумажка. Кончается «имя человека», а начинается: «Вот, вы сами виноваты, а мы тут из-за вас, бестолковых, страдаем». А сами то что – ни разу не ошибались? Вошла проводница: – Командир! Тому мужику плохо. Надо срочно врача. Я спросила – врачей среди пассажиров нет. Сердце у него... как бы не крякнул в полете. Лежит, весь белый. Давайте скорее к трапу скорую. Вот те на. Вот отдохнул на море! А как же она... с детьми... А его что – бросить? А здесь если их с рейса снимут – без билетов, кто же поверит? Деньги пропадут, и немалые. А у самих-то денег осталось с гулькин нос, только до дому добраться. Да и что им здесь делать, если... если... не дай Бог! И что вообще теперь ей делать? Такие вот мысли вертелись в голове, пока второй пилот вызывал скорую к самолету, объяснял ситуацию. Про билеты я уж сам скажу, будут встречать, найду доброго человека... не может же быть, чтобы не нашлось доброго человека в аэропорту. В Краснодаре с полосы до перрона рулить долго: там магистральная рулежка пересекает другую ВПП, на нее заходили самолеты, и нам пришлось стоять там и ждать, пока разрешат пересечь. На 22-й стоянке ждала машина с красным крестом, молоденькая девушка в белом халате прижимала к груди сумку, на шее висел фонендоскоп. «Врач, спаситель», – подумал я. У меня дочка как раз поступала в медицинский. Трап подкатил, девушка взбежала наверх, в салоне за нашей спиной засуетились; слышно было тихий плач женщины. Мужчины несли носилки. – Инфаркт у мужика, – сообщила проводница. – Мамаше укол поставили... решила лететь с детьми дальше. Чем ему сейчас поможешь. И не пустят же к нему... А детей надо довести. Подумала и вдруг вспомнила: – А билеты-то нашлись! В корзине с фруктами были... как она туда их засунула?

Великая Гроза

С детства помню, как душным летним вечером лежишь, бывало, наблюдаешь сполохи зарниц на западе и ждешь - не дождешься благодатной грозы. В густеющей темноте сполохи все ярче и ярче; странно видеть их на звездном небе, и удивляешься, как далеко, заранее, предупреждает гроза о своем приходе. А духота все гуще... ворочаешься на влажной постели... и вот – чуть громыхнуло. Господи, скорее бы... И еще громыхнуло, и еще... И прокатилось по горизонту. Вспышки все сильнее и чаще, и погромыхивание постепенно превращается в гул, с раскатами; гудит, гремит... Ожидаешь, ожидаешь, когда же, наконец... и, усталый, не дождавшись, под шум, засыпаешь. А потом вдруг – и трахнет! Да так, что вскакиваешь, весь мокрый, и в страхе не знаешь, куда метнуться. И еще раз! – аж присядешь... И – начнет садить, как из пушек – да что там пушки, когда, кажется, весь мир раскалывается... и только думаешь: Господи, пронеси! И молишься, позабыв все атеизмы и материализмы. Страшно в грозу. Сила ее неизмерима. Всего-то: какие-то там молекулы трутся друг о друга – но невозможно представить, сколько же их там, молекул этих... или капель, или кристалликов... а какой силы заряды скапливаются, и, уже неспособная удержать, грозовая туча мечет их в землю, да не один, не два – сотни и тысячи разрядов только из одного облака! И страх объемлет все живое в округе. Потом подходит шквал. Сперва – чуть лизнет. Зашевелятся листочки на пригнувшихся деревьях, обдаст мокрое тело горячим воздухом... и снова тишина... А потом как даст еще раз, ну прямо над тобой: «Трах!» – аж земля вздрогнет, а у тебя внутри уже пусто... всё в пятках...ослепило, оглушило... И – шум. Шум нарастает, катится волной, чувствуется, что идет стена – закрывай окна! Кто не успел – вырвало из рук, зазвенели стекла – ударил жесткий ветер, пыль столбом... не дай Бог оказаться в это время на улице! Деревья согнуло, трещат сучья, летят ветки; вот тополь расчихнуло пополам и бросило поперек улицы; столбы пыли, мусор, листья – все завертелось, закружилось и унеслось за несколько минут. Шквал прошел. Нарастает гул. Ровный, мощный, вселенский. То идет стена долгожданного дождя. Да только несет она не столько прохладу, как благоговейный ужас: сколько воды! Сначала как из пулемета ударит в пыль крупными каплями – и тут же – поток, подсвечивающийся молниями чуть не каждую секунду. Рев воды сливается с ревом разрядов; кажется, нет цивилизации, нет строений, нет вокруг ничего – только Гроза и ты! Через полчаса, открыв окно, уже ежишься от холода. Все залито, море воды; грохот ушел на восток, дождь льет ровно и сильно, сполохи молний слабеют. В комнате прохладно; натягиваешь на голову одеяло и проваливаешься в сон до утра... а дождь сеет целую ночь, и как же сладко под него спишься... Утром природа просыпается, умытая. Все старое ушло на слом, все ненадежное унесено, осталось то, что выжило. Так устроен мир. А мне над этими грозами летать. Летная судьба такова, что с грозой познакомишься близко и научишься с нею сосуществовать. В детстве я об этом не думал. Как-то оно не стыковалось в мозгу: полет и гроза. Полет представлялся мне всегда в ясном небе: солнце, облачка, гул мотора, свежий

ветер в лицо – и штурвал в руках! А грозы... грозы где-то там. Днем, когда видишь впереди грозовой фронт, он все-таки не так впечатляет. Ну, серые тучи, сверху них – «наковальни», сливаются в сплошную верхнюю облачность; летишь по верхней ее кромке, треплет... проходит мимо серая клубящаяся вершина; иногда внизу что-то сверкнет, тусклым свечением, сквозь пелену тумана... Нет, днем картина не очень... особых таких эмоций у привычного глаза не вызывает – разве что у прильнувшего к иллюминатору пассажира... Иное дело ночью. Ночью, да еще с высоты одиннадцать километров, зарницы видно верст за четыреста. Там полыхнет, там засветится, там моргнет – и везде выделится тонкая горизонтальная полоска «крыши». Подойдешь поближе – очередная вспышка высветит уже и «бока» грозы, и соседние облака, а там – и из соседнего облака полыхнет, и рядом, и дальше... ой, ребята, да тут притаилось какое-то огромное ворочающееся чудовище – и ждет... – Ага, вот они, родимые! – штурман поворачивает «голенище» локатора ко мне. – Вот, полюбуйся. Цепочка ярких засветок на зеленоватом поле экрана лежит поперек нашего пути. Точки, пятнышки, пятна разбросаны дугой, километров так сто пятьдесят-двести. Сейчас вплывут в поле зрения полностью – определим точно. Штурман меняет масштаб. Размеры пятен резко увеличиваются, так же увеличиваются темные проходы между ними. Светящиеся концентрические кольца на экране помогают определить расстояние между засветками. Есть нормативы, на каком расстоянии от края засветок, и между ними, можно проходить безопасно. – А как по высоте? Узеньким лучом, поднимая его от земной поверхности, штурман сканирует пространство. Качающийся лучик щупает облака, режет их, и на экране постепенно проявляется все большее и большее пятно: срез облака. Чем выше, тем слабее очаг, слабее его радиоэхо; вот пятнышко уменьшается, уменьшается... пропало. Сколько там по шкале градусов? Штурман умножает цифру на тангенс угла наклона, учитывает кривизну земной поверхности, щелкает линейкой и выдает мне итог: – Где-то десять шестьсот-десять восемьсот. – Ну что – просим одиннадцать шестьсот? Верхом пройдем? – Да... зачем. Там облучение... Тебе-то все равно, а он, – штурман кивает за плечо в сторону молодого бортмеханика, – только женился... Пролезем на десять шестьсот. – Как знаешь, смотри. – Я тоже вижу, что проходы есть; ну, пусть вертится сам. Мне-то кажется, проще – верхом. Самолет – зверь, ему выскочить километром выше – раз плюнуть. Тридцать секунд. Машина! Кажется, и нет такой грозы, чтоб она ее не перескочила. Ту-154 летает выше всех, это самый тяговооруженный самолет среди наших «Анов», «Яков» и «Илов»; наверняка они, продираясь сквозь «наковальни» гроз, с завистью смотрят, как мой лайнер свистит над всеми этими фронтами... Сколько раз так бывало, что мы переползали фронт на 12100, самом верхнем, недоступном для других эшелоне, а «Боинги» лавировали в болтанку между засветками далеко внизу. А стихия подбрасывает иной раз задачу. Подписали однажды задание на Москву – не севером, не югом, а по центральной трассе, через Томск. Трасса выбирается из условий наивыгоднейшего ветра; так в этот раз через Томск встречный ветер был слабее. Август был грозовой, синоптики

дали нам подробную консультацию: что по пути, где-то перед Томском, стоит фронт, очень ярко выраженный, а за ним, перед Уралом, еще один, ну и на снижении, в районе Горького, тоже, но там – уже перед утром – ослабеет. А вот этот, что перед Томском... очень уж выражен, борты передавали, что обходили югом, но к ночи он еще усилился... повнимательнее: тысяч до двенадцати отдельные засветки. – Что мы, гроз, что ли, не боимся? Боимся... но летаем же, – сказал я свою любимую фразу – и принял решение: уж на «Туполе»-то всяко-разно обойдем засветки. Самолет набирал высоту. От Красноярска до Томска четыреста пятьдесят верст; радиолокатор обычно берет грозы где-то за триста, но слабо, а за двести пятьдесят – уж заведомо. По жару лайнер скребся вверх не очень резво, но уверенно; на выход из зоны заняли 10600, и ... увидели фронт. Горизонт полыхал. Он горел ярким, чуть мигающим светом. Свет переливался, перекачивался, дышал, метался от края до края – и не было ему границ. Слева, где в чистом небе висела полная луна, свет вроде был послабее, но на севере шла такая воздушная война, такая артподготовка, так переливались цвета, так взбухали глубины приглушенным сиянием, что мы поежились. Предстояла встреча. Что такое самолет – песчинка, иголка против громады начиненного страшной энергией циклона. Ведь эта энергия сравнима с мощностью нескольких водородных бомб – только что расходуется она не мгновенно, а – сутками. Если просчитать, какую колоссальную работу производит один только ветер циклона! Какие разрушения, на какой огромной площади он производит. Не говоря уже о сотнях миллионов тонн воды, а то и града... И против него – тридцать тысяч лошадиных сил моей машины... Когда в экран вплыла одна сплошная, на четыреста километров с севера на юг, засветка с черными провалами внутри, стало ясно, что это – Великая Гроза. Всяких засветок я наглядился за свою летную жизнь – и до того, и после – но такой цельной, огромной, инопланетной Грозы не видел и даже не предполагал, что такие бывают. Правда, не видал я тропических гроз, не трепали меня знаменитые тайфуны, но уж наши сибирские фронты тянутся иной раз на тысячу верст – засветка к засветке, почти без проходов; однако находили же мы дырки и пролезали в них, как собака иной раз убегает от опасности и протискивается в узкую щель под забором, оставляя ключья шерсти, а то и шкуры – лишь бы ту шкуру спасти! Не было проходов. И у меня, и у выдавшего виды старого штурмана Станислава Ивановича Лаврова, избородившего в свое время на «Фантомасе» весь Советский Союз, в животе стоял холодок. Жуткое зрелище... для тех, кто понимает. – Надо обходить – нарушил молчание Володя Заваруев, второй пилот, имевший в свое время большую практику полетов капитаном Ил-18. – Й-ё!... – он на секунду заглянул в локатор и передернулся. – Эт-то... Наверно, югом. – Спроси у бортов. – Борты, я 85178, кто обходил засветку в районе Томска? – скороговоркой спросил Володя. – Как там обстановка? В эфире повисла тишина. Потом, после долгой паузы, послышался голос: – Лучше вернись. – Не понял, – переспросил Володя. – Что, не пройти? – Она выше двенадцати. И все растет... хор-рошая! – Вот спасибо! Обрадовал. – 85178, я Кемерово - контроль, – зазвучал в эфире голос диспетчера. – Борты

предупреждают: в районе Томска фронтальные грозы, высота верхней кромки двенадцать тысяч, рекомендовали обходить севернее. – Кемерово-контроль – вмешался борт – севернее, по нашим средствам, еще хуже, там не пройти уже, пусть попробуют югом... если топлива хватит. Я пролез на 12100, но за мной уже закрылось. – Это кто – 373-й? – Да, Кемерово, я 85373-й, направляйте борты в обход югом! – Слышали, 178-й? – Кемерово-контроль, я 85178, рекомендации принял, разрешите обход югом по своим средствам. – Хорошо, 178-й, разрешаю по своим средствам, южнее трассы. Выход из зоны доложите. – 178, обход югом разрешили, выход доложу. – Станислав Иванович вновь прилип к «голенищу». – Курс двести двадцать! – Беру двести двадцать. Самолет повернул на юго-запад. Уже пересекли южную трассу, что через Новосибирск, а края засветки, левого, южного края, все не было видно. Самолет и Гроза придвигались друг к другу... – Курс двести! – Станислав Иванович нервничал. – Беру двести. – Как бы его на восток не повернуть. – Да уж, она перекрывает нам пищевод скорее, чем мы доворачиваемся. – Курс сто восемьдесят! – Беру. – Давай-ка я сам, – штурман вылез из локатора и взял рукоятку автопилота. Горизонт приблизился: яркие, разноцветные вспышки молний, сливающиеся и пересекающиеся, освещали чрево Грозы. Внутри все тускло полыхало, то ярче, то слабее; высвечивались крутые бока облачных громад; полотнища насквозь прозрачных слоистых облаков, пересекая тучи по нескольким горизонтам, строгими светлыми линиями перечеркивали стены мрачных ущелий; отблески молний золотили кисею перистой облачности. Резко и неестественно меняющая свою яркость луна, освещая верхнюю кромку, контрастировала с тусклыми бликами вспышек снизу. Она висела невысоко над краем обрывающейся стены, край которой, серебристый в лунном свете, резко оттенял черноту отвеса. Внутри бушевала сложная, кипящая огнем жизнь. А вверху, на просветленном луной небе обозначались неяркие звезды. Самолет и стена облаков сближались. Вышли из зоны Кемерова, связались с Новосибирском: – Новосибирск-контроль, 85178, в вашей зоне, 10600, обхожу засветки южнее трассы, разрешите еще на юг, километров... восемьдесят. Новосибирск помолчал, потом принял нас под свое руководство: – 85178, я Новосибирск-контроль... ваше место: азимут сто двадцать пять, удаление сто девяносто. К Прокопьевску подходите. Долго еще рассчитываете обходить? – Да пока прохода не вижу. Стеной стоит. – Ясно, 178-й, слежу за вами. Напряжение в экипаже возросло. – Так и топлива может не хватить. На Москву под нашу загрузку заправлено в обрез, 33 тонны, полетный вес максимальный ... – Занять, что ли 11600? – предположил Паша Рыгин, наш бортинженер. – Не вылезем, еще час минимум вырабатывать топливо. Тяжелая машина. И за бортом всего сорок три градуса... Не ползет. – А что делать. Фронту конца-края нет... а по верхней кромке все ж можно проход найти. Запас по углу три с половиной градуса... может, вылезем? – Володя мучительно искал выход. – Ну... Проси, – решил я после короткого раздумья. – Новосибирск, 178-й, разрешите занять 11600. – Минутку... 178-й, набирайте 11600. Паша по моей команде плавно установил двигателям номинал. Машина

начала осторожно наскребать высоту. Тяговооруженность, конечно, штука хорошая, но всему есть пределы: с таким весом самолет еле поднимался: скороподъемность, ну, три метра в секунду. Нельзя с таким весом, при такой жаре за бортом, лезть выше 10600. Но... Но не возвращаться же. Пойдет анекдот, как Ту-154 из-за грозы вернулся в аэропорт вылета. Да ни один начальник нам не поверит, и оправдывайся тогда за возврат, за сожженное топливо... а гроза – ищи-свищи. Ни разу еще Ту-154 не возвращался из-за невозможности обойти грозу, да еще не в горах, а над равнинной Сибирью. Когда пересекли 11000, температура за бортом чуть понизилась. – Ага, холодает, ребята, должна вытянуть! Самолет рассчитан на полет в стандартной атмосфере. На каждые тысячу метров высоты температура должна понижаться на шесть с половиной градусов. Но атмосфера неоднородна: где теплее, где холоднее. И расчетных шестидесяти градусов мороза на высоте одиннадцать километров летом не бывает – дай Бог, хоть пятьдесят. На этот раз Бог дал. И самолет, тяжело дыша, таки вылез на 11600. Верхняя кромка – теперь уже можно было видеть – стояла явно, намного выше. Такого мы никогда не видели. Ну, бывало, верхний край вуали где-то на одиннадцать с половиной; идешь над самой кромкой, отворачивая от отдельных, прорвавшихся в стратосферу вершушек гроз... На этот раз неровная кромка была где двенадцать, где тринадцать, не меньше. И наш маленький самолетик скользил в предательски спокойном воздухе, метров на тысячу ниже самой низкой кромки, вынюхивая локатором проход, щель, дыру. Мы шли в тени: луна скрылась за нависшим краем. Стена постоянно зловеще освещалась сполохами изнутри; иной раз ударяло светом близко и ярко, и глаза на секунду слепли. Зрелище завораживало, и не было сил отойти в сторону. Я погасил скорость до рекомендуемых пределов, чтобы самолет не сломало внезапной перегрузкой, если попадем в турбулентность. Штурман искал проход, чутко подкручивая кремальеру локатора. Второй пилот мягко держался за штурвал, готовый парировать бросок. Бортинженер сжался в своем углу и ждал команды: либо убрать, либо добавить обороты. Нет... Такой Грозы, такой Стихии, такой Красоты – мы не видели никогда в жизни. Мы испытывали благоговейный страх, мы почитали ее, эту Великую Грозу. Мы поняли, как велик, неизмеримо огромен мир вокруг нас, а наш самолет – микроб. Но в этом микробе сидит Разум. И сейчас он должен восторгествовать. Нет, мы не поборемся. Мы извернемся. Суть Природы открылась нам: слабый выживает хитростью. – Нашел! – штурман продекламировал это слово со вкусом профессионала. – Через минуту! Вправо! С крен-ном тридцать! По-о моей команде! Немного потрясет! – он выговаривал слова лихо, чуть растягивая, с ударением в начале фразы. Станислав Иванович понимал, что настала его звездная минута. Сколько таких минут бывает летом у штурманов – да часы, десятки звездных часов. Лучше штурмана никто не проведет машину между засветками... да я в эти дела и не лезу. Мое капитанское дело – обеспечить устойчивость и управляемость самолета, пока он проползает между гроз, оценивать меняющуюся обстановку, не дать машине выйти за ограничения, вовремя

принять решение, разумом, свободным от исполнительской рутины. Я включил табло «Не курить. Пристегнуть ремни». Смысла вызывать проводницу и давать указания по поводу предстоящей болтанки не было: надо полагать, пассажиры давно прилипли к стеклам и ежатся, как и мы, при виде наводящего страх зрелища. – Давайте-ка, ребятки, пристегнемся потуже. Экипаж молча затянул ремни. Дело серьезное. Навигатор, не отрывая лица от гармошки локатора, поднял левую руку: – Так... так... так... Поехали вправо! Энергично! – Володя автопилотом ввел машину в крен. Я положил руки на штурвал. В таких ситуациях надо максимально использовать автоматику, но быть всегда готовым к ее внезапному отказу. Самолет повернул в сторону стены и вошел в подсветившееся на секунду ужасное нутро грозового фронта. Мы шли в светящихся внутренностях грозы. Ежесекундно справа, слева, снизу вспыхивало тусклое сияние – желтоватое, розовое, багровое, иногда белоголубое, слепящее, иной раз цвета каленого железа. Узкий проход был начинен волнистыми перемычками, уродливыми ребрами, складками, связками кишков... на секунду все пропадало в чернильном мраке и снова мгновенно проявлялось и проплывало мимо. Машина, переключаемая из крена в крен, влетала в слои вуали, раздирала их со скоростью пули, и сознание едва успевало отмечать пронесшиеся за ухом клочья тумана. Днем-то этого ничего не видно, один туман кругом да свет вверху, а внизу ужасающая отвесная чернота глубин. Но ночью, в нутре грозового чудовища, в непосредственной близости от его огнедышащих устрашающих органов, пульсирующих судорожным светом, – зрелище неповторимо прекрасное: это – сама Стихия! И крохотная серебристая игла нашего лайнера пронзала ее, освещаемая сполохами молний, плавно ускользая от них в недостижимые углы, ведомая Разумом Человека, владеющего искусством самолетовождения. Земные люди... Вам этого не увидеть никогда. Страх стискивал сердце. А вдруг впереди закроется? Куда деваться попавшему в западню самолету? А вдруг не впишемся в радиус и зацепим? Вдруг швырнет? Штурман – знал. Он заранее оценил и рассчитал скорость перемещения засветок относительно друг друга, нашу скорость, определил ширину и извилистость прохода, безопасные интервалы. Он следил за Грозой, выжидал, высчитывал секунды, он не отрывался, не отвлекался – и в решительную минуту взял ответственность на себя. Это – тот штурман, что доведет. Станислав Иванович Лавров сделал свое дело искусно: нас не шелохнуло. Только едва заметное дыхание огнедышащего чудовища мерно и плавно покачивало лайнер; он не задел ни одной болевой точки и вышел на простор чистого ночного неба. Внизу сквозь туманный слой просвечивали огни Барнаула. Вверху безмятежно сияла полная чистая луна. Мир был прекрасен и тих. И мы взяли курс на трассу. Новосибирск подтвердил, что мы вышли на трассу, аж над Барабинском. И дальше уже мы пошли по южной, знакомой тысячу раз трассе. Условный стук в дверь; Паша, заглянув в глазок, открыл: вошла проводница с подносом. – Мальчики – кофейку? В кабине стоял острый запах адреналина. Ароматный кофе был как раз кстати. – Ну, как там пассажиры? Небось, страху натерпелись? Сверкало кругом-то... – Да спали

они, Василич, как убитые. Намаялись с задержкой в вокзале. В духоте, на ногах... как в салон ввалились, сразу все уснули. А сверкало – страх! Давайте, ребятки, попейте. Минут через двадцать накормим, хорошо? Кому что: ножку, горбушку, крылышки? – Мне – откуда ножки растут... – Да знаю, знаю, любитель... – Перекур, ребята! – Мне – холодное мясо. – Заказывайте, сделаем, сделаем все. Может, кому бульончик... из внутренних резервов? – О, бульончик... Молодцы... – А как же... Стараемся. Самолет, оставив Грозу за спиной, удалялся на запад, и за ним тянулся подсвеченный луной, прямой как стрела спутный след.

Надым

Летом рейсов много, погода, в общем, хорошая, даже по северам, и ясного неба всегда больше, чем туманов. Но Север коварен. Поэтому принимать решение при полетах туда надо очень взвешенно. Вот, как я тогда вез ребятшек из Сочи в Норильск. Нам разрешалось, ввиду малого веса, возить их в количестве, превышающем количество кресел: рассаживали по четыре на три кресла. Как-то там пристегивали... Это сейчас всё скрупулезно соблюдается; с Запада пришло: не дай бог набьет себе кто шишку – засудят ведь из-за несоблюденной запятой в документе. А тогда и не задумывались, что ремней привязных на всех-то не хватает. Или их по двое пристегивали? Ну бортпроводники на такой случай были подготовлены, я им доверял... а они мне. Капитан я к тому времени был уже опытный, тертый Севером, да и «Тушку» хорошо освоил. Единственно – как-то не удалось мне полетать по западно-сибирским аэропортам. Я и до сих пор путаюсь и точно не скажу, где тот Сургут, а где Нефтеюганск. Они в стороне от наших трасс. Летать довелось рядом с ними, связь с ними вел, а садиться не приходилось. Да еще понастроили там новых аэродромов; по радиообмену слышно: борты – кто следует в Надым, кто в Уренгой, кто в какой-то Октябрьский или Ноябрьский... удивительно однообразен был в советское время список имен собственных, присваиваемых новым поселкам... зато идеологически выдержан. До Уфы мы добрались без приключений. Погода звенела везде: жара, грозы, спина мокрая, ноги горят... Нормальное лето. Полон салон ребятшек-подростков, сто восемьдесят душ; любопытные мордашки то и дело заглядывали к нам в кабину... Я сам пацаном мечтал побывать в кабине, поэтому нынче весь полет у меня за спиной, затаив дыхание, стояли по двое-трое парнишек; периодически выходили, менялись, и так на экскурсии побывал весь или почти весь контингент. У Филаретыча сын как раз учился в летном училище, интерес ребят к самолету был нам близок и понятен, и никогда мой экипаж не ворчал, что толкаются тут, мешают работать. Мы и для них старались делать ЭТО КРАСИВО, чтоб загорелись глаза, а у кого-то, может, и сердце... На метео мы с Филаретычем взяли прогнозы Норильска и Уренгоя. Погода хорошая, обещались к утру «временами» туманчики, но «временами» при принятии решения на вылет – не учитывается, да и мы успевали раньше. Там, в прогнозе, собран был список всех северных портов, и везде «ХОР» или «9999», что

означает: видимость более 10 км. Прямо столбиком выстроилось: «ХОР», «ХОР», «ХОР»... И внизу пара строчек с другой погодой, относящейся к какому-то аэродрому... но это нас не касается – у нас в Норильске погода звенит. Солнце садилось. Правда, после нашего взлета оно вроде как призадумалось. На пути до Свердловска стояли размытые, распадающиеся грозы: неряшливые лохмы наковален опускались вниз, туда, где в отвесной темноте еще посверкивали слабеющие молнии. Мы прошли над ними сверху и повернули на Ханты; солнце катилось по горизонту, не желая уходить с веселого летнего неба. Внизу стояли светлые сумерки; редкие огоньки загорались в редких городах на нашем пути. В белесых пятнах озер отражалось светлое небо; зеркальные плесы рек прорезали темные леса; горели тысячи факелов над северными равнинами. Сибирь жила своей особой жизнью: из земли выкачивалась нефть, по гатям через болота катился автотранспорт, а в небе, исчерканном туманными полосами, пересекались пути самолетов. Постепенно ночь сгустилась. Справа на фиолетовом небе светился белый серп месяца, редкие звезды загорались вокруг; слева на оранжевом фоне заката кровавыми полосками вытянулись над горизонтом тонкие облака. Над Хантами справа налево прошел перед нами «Боинг», сверкая иллюминацией белых и красных маячков; за ним плавно закручивались, растягивались и замерзали вихри срываемого с крыльев тумана. Ребятишки замерли за спиной, пораженные красотой небесного простора. А то: ведь это вам не в салоне – это пилотская кабина, средоточие Полета! Смотрите, запоминайте, напитывайтесь впечатлениями! Если б хоть один из вас вот сейчас загорелся мечтой – и пронес бы ее через всю жизнь... как мы. Строгие руководящие документы запрещают нахождение в пилотской кабине посторонних лиц. Каюсь, эту заповедь я всю свою летную жизнь нарушал. Я люблю авиацию и хочу, чтобы ее любили другие, а особенно чтобы загорались глаза детей. По силе эмоционального воздействия на ребенка никаким книжкам, рассказам и фильмам не сравниться с реальным полетом в кабине: с шумом воздуха, раздираемого носом самолета, с упругостью трясущегося пола, с непонятными, но такими привлекательными командами, со светящимися шкалами приборов, с тяжелыми, надежными руками пилотов на облупленном, вышорканном добела штурвале, с ключьями облаков, сквозь которые несешься со скоростью пули, с мелькнувшим на секунду над тобой встречным бортом... Каюсь, я им ЭТО показывал. И кто ж его знает, какие чувства кипели в маленьких колотящихся сердечках. Кто бы слышал, как захлеб они делятся впечатлениями, как завидуют им сверстники. И как только, выходя из кабины, видел горящие любопытством детские глаза, стремящиеся в это запретное место, я, Капитан, с золотыми погонами, с сединой на висках, распахивал дверь и говорил онемевшему от неожиданного счастья ребенку: «Заходи!» Никто из сотен этих побывавших в моей кабине детей никоим образом не повлиял на безопасность полета, и даже посадки. Это был Храм. А в Храме – притихают и только молятся. Тут телереклама была. Прилизанный до омерзения мальчик, во фраке, эдакий маленький очкастый старичок, входит в БАНК. И прилизанный же, выхолненный до последней

степени приказчик, то есть тьфу... менеджер, ведет его по Храму Гобсеков. Какие мысли возникают под прилизанными волосенками, какие чувства рождаются в маленьком сердечке... не знаю, не знаю. Глядишь – лет через десять-пятнадцать вырастет холодный финансист... и, не дай бог, возьмет страну за горло. Или что – романтик денег? Мы – не прилизаны. Вольный аэродромный ветер треплет нам волосы – ветер настоящего Полета! Он несет запах неизведанного, он зовет Человека испытать себя Стихией. И когда смотришь эти бесконечные сериалы, где люди унижают себя мышинной возней в переплетениях интриг... думаешь: это – жизнь? Эх вы... Нет уж, мальчик, заходи ко мне, в пилотскую кабину огромного воздушного корабля – я покажу тебе настоящую, достойную мужчины жизнь! Если станешь ростовщиком, пусть даже высочайшего класса, тебя любить не будут, нет, скорее – ненавидеть. Станешь Капитаном – тебе будут по-хорошему завидовать... но ты будешь – над всем этим: над завистью, над мышинной возней, над интригами, над той копейкой. Твоя жизнь – жизнь Небожителя, будет, может, и не долгой, но ты сможешь сказать: «Я видел Небо!» И в час высочайшего напряжения сил и духа, когда судьбина прижмет и придется брать на себя, тот ростовщик, миллиардер и хозяин жизни, сидящий у тебя за спиной, взмолится: «Капитан! Сделай же что-нибудь!» И никто кроме тебя не справится; ты спасешь Жизнь... а это дороже миллиардов. Нет, я не пытаюсь унижить другую профессию. Хочешь заниматься финансами или чем другим – твое дело. Но пусть оно будет Делом всей твоей жизни – только найди его. Я просто болею душой за судьбу моего Дела, которое я люблю устойчивой и надежной любовью. Я хочу соблазнить мальчишку: сынок, штурвал – лучшее из всех дел, которые есть на свете! Сынок, позавидуй, рискни, влюбись... и смени меня за штурвалом. Финансистов нынче развелось... а летчикам смены нет. Прошли Новый Уренгой. В темноте ночи внизу полыхало зарево огней, чуть прикрытое тонкой вуалью натягивавшегося от реки тумана. Романтические мысли мигом испарились, и я дал команду второму пилоту собрать погоду всего околотка. Меня интересовала точка росы: температура, при которой начинает образовываться туман. А главное – намного ли отличается она от фактической температуры, есть ли запас, по-научному, «дефицит». Фактическая погода во всех аэропортах по маршруту и рядом была хорошая, но дефицит точки росы насторожил: везде один-два градуса. Чуть похолодает – и может лечь туман, да не «временами», а насовсем. Ждали новый прогноз: что он даст? И тут Уренгой запросил у нас остаток топлива и запасной аэродром. – В чем дело? – спросил я в эфир. – Норильск ухудшается? – Не ухудшается, а закрыт, там туман 200, – ответил диспетчер. Ваш запасной? – Новый Уренгой. – У нас пока видимость тысяча, но на час ожидаем тоже 200. Ваше решение? – А где погода есть? Диспетчер предложил нам идти в этот Октябрьский или Ноябрьский. Новый аэропорт, только недавно стал принимать большие самолеты; мы летать туда не собирались, не готовились, не знали ни схемы, ни минимумов погоды... Минутная пауза в кабине. Сердце сдавил страх. Мысли заметались. – Где он хоть, этот... месячный... Ноябрьск-Декабрьск? Давай карту. – Да не отмечен

он на карте, карты старые... – Так, а что ближайшее у нас рядом? – Надым под нами. – Он хоть принимает «Тушки»? – Он все принимает. – А вернуться в Уренгой? – Не успеем, закроется. – Запроси Надымскую погоду. Самолет распарывал северный воздух, несясь со скоростью двести пятьдесят метров в секунду. Четыре секунды – километр, четыре секунды – километр... Уренгой остался далеко позади. Впереди только закрытый непогодой Норильск, рядом закрытая ремонтом полосы Игарка. До Сургута и Нефтеюганска слишком далеко. Надо решать. – Так... Уренгой закрылся – доложил второй пилот. – Туман 400, по ОВИ пока 800. Ага, Надым: нижний край облаков 80, видимость 800, ОВИ 1200. – Минимум Надыма? – 80 на 1000. – Быстро устанавливай связь с Надымом, садимся здесь! Экипажу: приступить к предпосадочной подготовке в аэропорту Надым, штурману включить КУРС-МП, выставить курсовую систему на меридиан аэродрома посадки! Малый газ! Контроль по карте! Самолет, будто упершись в мягкую подушку, опустил нос. Экипаж готовился к посадке. Ритуальные фразы выстроились в привычном порядке, читалась контрольная карта; тем временем диспетчеры согласовали нашу посадку и уверенно, передавая из рук в руки, повели самолет к Надыму. Суэта в кабине перешла в отработанный годами стереотип четкой и слаженной работы; дети тихо как мышки шмыгнули в салон. Я взял микрофон и, стараясь говорить спокойным и внушительным тоном, объяснил ситуацию пассажирам; другая рука была занята колесиком автопилота. Второй пилот по командам штурмана разворачивал машину к надымской полосе. За два круга была потеряна высота, и впереди замаячило сквозь туманную кисею световое пятно города. На четвертом развороте видимость ухудшилась до трехсот пятидесяти метров, но огни высокой интенсивности просматривались за восемьсот. Всё, минимум. Ну, ребята-диспетчеры, теперь молчок, дайте сесть – и закрывайтесь. Сердце колотилось. Такая у нас работа: покой, покой, тишина – и вдруг сразу, как взлетный режим, как взрыв: на полных оборотах экипаж борется за жизнь. Адреналин выступил из всех пор. Запахом его сразу напиталась пилотская кабина. Его много, так много, что и не надо. Мы сжались. Закроется? Не закроется? Успеем? Не успеем? Так... режим... стрелки... шасси, закрылки, карту... еще раз проверить... шасси – выпущены, зеленые лампы горят, закрылки 45, предкрылки... руль высоты, центровка... режим... Внизу светлое пятно, вверху звезды. Сейчас войдем в слой тумана. Вот зацепили, выскочили, снова зацепили... молоко... красный отблеск маячков... расслабиться, усесться поудобнее... триммер... звонок дальнего маркера, стрелочка повернулась... так, еще секунд двадцать – и проявятся огни. Распустить взгляд. Распустить... вертикальная четыре, четыре... хорошо... сейчас... господи, скорее бы... Ага, вот впереди проявилось светлое пятно. Туда идем, туда... Стрелочки в центре... вертикальная 4, норма... не искать землю, не искать... Стрелочки... – Наблюдаю полосу по курсу! – голос штурмана. – Садимся, ребята. Вот она, родимая. Зеленые огни торца. Зебра. Знаки. Пла-авно малый газ. Раз, два, три-и-и! – и хор-рошо-о-о добрать! Замерла... Есть! И покатались. В углу темного перрона мы выключились. Пар валил из подмышек. Звенящая тишина

навалилась тяжелой усталостью. Обрывки мыслей потихоньку собирались воедино; голова пылала. Как же так? Как мы попались? Как купились? – А ну-ка доставай прогноз. – Да что доставать – там везде «ХОР». – Давай, давай, где тут? Так... Норильск, Хатанга, Игарка, Уренгой, Надым, Ханты, Норильск... – Норильск уже был. – Погоди, погоди! Снова Норильск, внизу допечатано! Корректив! Й-ё... – Ну? – Корректив: видимость 200, туман, вертикальная видимость 60. – Временами? – Нет, основная. Жар снова ударил в голову. Такое ощущение наверно бывает, когда подошел к гаражу, дернул дверь – а она открыта... и машины нет! Так вот что означали две нижние строчки в бланке прогнозов, полученных нами при подготовке к полету из Уфы в Норильск: я, опытный капитан, принял решение на вылет ПО НЕЛЕТНОМУ ПРОГНОЗУ! Норильск к нашему прилету должен был закрыться! Как мы просмотрели эти, допечатанные в последнюю минуту бледные машинописные строчки под всем списком аэродромов... не знаю. И вот теперь сидим в темноте, ждем инспектора и договариваемся, что и как ему врать. И как уфимский диспетчер выпустил нас – он же тоже изучает прогнозы и сидит там для того, чтобы проконтролировать мое решение. И он, как и я, купился! Позор жёг; Филаретыч, обычно активно участвующий в процессе принятия решения капитаном, чувствовал свою долю вины; весь экипаж придумывал предстоящие увертки и оправдания перед бездушным дядей... А я все задавал себе вопрос: как же так? Как же это я повез двести человек, ребятишек, в закрытый туманом аэропорт, как я допустил такой риск: чуть не угробил детей! Господи, спаси и помилуй! Но делать нечего. Детишек увезли в ночь, мы пошли следом, остывая в рубашках на очень свежем воздухе, насыщенном влагой. Аэропорт Надым в то время был – одна бетонка. Несколько временных строений заменяли аэровокзал и всю инфраструктуру. Женщины, сопровождающие детей, проявили изумительную пробивную силу, связались с властями – и к утру дети были накормлены и где-то размещены на отдых; мы вернулись на самолет и скоротали ночь на креслах в салоне. Я не спал, мучился совестью. Никакому инспектору мы были не нужны: мало ли по какой причине закрылся Норильск – удивительно скорее то, что он вообще открывается. Он и открылся к обеду. Все службы аэропорта искренне желали как можно скорее избавиться от свалившегося на голову лайнера с двумя сотнями ребятишек, которые заполнили всю территорию. Поэтому нас как можно скорее выпихнули на Норильск.

Горячие тормоза

В год Чернобыля красноярские летчики освоили новую для себя трассу Красноярск-Запорожье. Промежуточная посадка была в Горьком. Лету от Горького до Запорожья часа полтора-два; да полтора часа стоянки в Запорожье; да снова полтора часа до Горького – получалось три посадки за пять часов. А жара в Европе тем летом стояла страшная: в Запорожье днем жарило плюс тридцать шесть, в Горьком тридцать два... Ночующие в Запорожье экипажи жили в летной гостинице, устроенной на верхнем этаже аэровокзала, под

стеклянным куполом, и можно представить, какой был у нас предполетный отдых. Существовали мы там по двое-трое суток, и все время экипаж с проводницами плескался в омерзительно цветущей сине-зелеными точечными водорослями днепровской воде. Ругать или не ругать тот развитой социализм... но чудный Днепр – угробили, как, впрочем, и Волгу, и Ангару... кто ж думал тогда об экологии – когда совсем недавно партия торжественно пообещала народу коммунизм: вот он, уже завтра... поднатужьтесь... повернем реки вспять... И тут грохнул Чернобыль. У многих тогда открылись глаза... кто научен был мыслить самостоятельно; ну а за нас – думали генсеки; и я со своим экипажем, где веря им, где сомневаясь, – уже через месяц плескался себе в облученной днепровской воде, периодически откапывая из теплого песка на речном дне бутылки с теплым пивом... что ж: до коммунизма недалеко, потерпим неудобства... предпоследний раз... Конечно, никто в тот коммунизм не верил; впрочем, не особенно верили и в облучение. Если сейчас оглянуться – да вроде и не сказалось оно особо. Ну, нажил синдром хронической усталости – так было ж от чего уставать, чтоб этот синдром выработался да так и остался... уж до смерти. Накупавшись в Днепре, шли мы на вылет, чуть вроде освеженные... до автобуса; а уж на аэродроме ждало нас пекло. Я и раньше говорил, и сейчас повторю: стал я полярным ездовым псом и за долгие годы полетов по северным трассам растерял напрочь свою генетическую приспособленность к жаре – а я же уроженец этих теплых мест. Теперь я бешусь, когда термометр показывает выше плюс двадцати семи: раздражение от жары сидит во мне и иной раз приводит к мелким срывам, может, внешне и незаметным; но – есть они, есть. Я поэтому сразу отказался от заработков в том Иране: летать в состоянии раздражения – нельзя, и особенно – капитану. А один мой коллега, летающий в Шереметьеве, говаривал, что ему очень по душе летать в Индию, в Малайзию, на Кубу... особенно после Певека и Магадана, где прошла его летная молодость. Ему как-то и не жарко туда летать. Идешь с девушками на самолет, сумки через плечо, коробки с дарами местного рынка оттягивают руки; девушки острыми каблучками проваливаются в растопленный асфальт, чертыхаются. Рубашка насквозь мокрая; дурацкую фуражку эту, с дубами на козырьке, вожделенную мечту ребятишек, некуда деть – приходится надевать на голову... Мужики-красноармейцы, как я вам искренне сочувствую! Эх... шорты бы, да босоножки, да футболочку, чтоб только на солнце не сгореть... да тележку... Тележки потом наш брат приобрел, и в приснопамятные девяностые годы они стали непременным атрибутом экипировки экипажей. Но это уже тема другого рассказа. А фуражки – эти летом мы как-то и носить перестали. Самолет стоит в луже воды. Раскалившиеся тормоза, облитые этой водой, источают пар. Бортинженер первым долгом бежит смотреть термосвидетели. Это такие болтики на тормозных механизмах, в них есть вставки из легкоплавкого металла, свинца, что ли; так главное – чтобы они не успели выплавиться, показывая, что тормоза перегреты... тогда все: надо менять механизм. Потому и торопятся экипажи сразу после посадки срочно заказать воду, и поливает специально обученный

человек из шланга колеса, и шипят они, и прыскают паром, зримо доказывая, что кинетическая энергия самолета погашена и переведена в тепло. А потом на наших глазах лужи под самолетом испаряются, испаряются, и за десять минут – как и не было. Раскаленный асфальт пузырится вокруг самолета, и на резину колес нет-нет да и прилепится ошметок; потом на разбеге разбросанные центробежной силой мелкие асфальтовые частицы густо осядут возле ниш шасси, на створках и гондолах. Молотит ВСУ – вспомогательная силовая установка, наш кондиционер. На такой жаре она гонит в кабину и салоны воздух, ну, на пять градусов прохладнее окружающего. И то хлеб. Все ж не тридцать шесть, а хоть около тридцати. Мокрые, распаренные проводницы сдают контейнеры с посудой; экипаж, весь в мыле, пожал нам руки и скороговоркой доложив: «Все крутится-вертится, заначка – полторы тонны, ветерок вам будет встречный от Урала: Сибирский антициклон...» – укатывает на Днепр. За заначку топлива – спасибо. А иначе как ты возьмешь полную загрузку при встречном ветре, когда топлива требуется – как раз на те самые полторы тонны больше, чтоб долететь... а билеты все проданы, люди ждут. Количество пассажиров на этот рейс от Горького давно просчитано... с учетом, что ветер обычно западный. А тут этот антициклон... Мы извернемся и доведем. Конечно, с нарушением: запишем что надо и где надо, а где не надо – и не запишем... Спасибо конструктору за то, что в самолет заложены большие резервы; мы их хорошо знаем и потихоньку используем. И наше начальство хорошо все понимает; но пассажиров надо возить – нам, ездовым псам – и много, а им, начальникам – получать за это премиальные. А уж попадись экипаж на превышении взлетной массы – получишь по полной программе. Это и есть развитой социализм. Подвезли пассажиров. Ну, многие из нас летали тогда на самолетах – и прелести накопления, томления и погрузки в самолет познали на собственной шкуре. Народ мокрый и злой. В салоне давка, потому что всем сразу хочется сесть – и умереть. Самолет грузно опускает нос, сжимая переднюю амортистойку. Загрузка хорошая. У каждого в руках... ну явно не пять записанных килограмм... «так... тонны полторы лишних... да заначка... отрывать на повышенной скорости... а жарница... ограничения по колесам...» У каждого капитана перед взлетом должна быть четкая картина: что и как обстоит у него в самолете; учитываются все мелочи, неизбежные и неизбежные, чтобы точно знать, как нарушать. Нет, ну, если ты не уверен – заставь перевесить ручную кладь. Задержи рейс, высади из самолета пассажиров, прогони их еще раз через весы, через досмотр, заставь замордованную тетю, дежурную по посадке, снять с рейса часть загрузки. Живых людей. Вот – тебя, его, ее и вон ту, с малыми детьми... Мол, не проходите по весу. Поэтому и нарушаем, берем на себя. Немец не нарушит. Но у немцев не социализм, у них – «орднунг». Порядок у них. На запуске проблемы. Запуск у нас производится от воздушного стартера – это он завывает на «тушке», когда начинает раскручивать турбину. А сжатый воздух на стартер подается от ВСУ. Надо отключить кондиционирование салонов и весь без остатка воздух подать на стартер. А воздух горячий и жидкий, его не хватает, мощность стартера падает. Надо

отобрать от ВСУ больше воздуха... но при этом растет нагрузка на ее реактивный двигатель, растет температура за турбиной до опасного предела: чуть переборщил с отбором – автоматика вырубает ВСУ! Хлоп! – загорелось табло, стрелка оборотов поехала к нулю. Изящный образец ненормативной лексики, от четырех человек. Теперь надо охладить вспомогательную силовую установку до ста градусов, чтобы снялась блокировка. Делаем холодную прокрутку. Мало. Еще. Мало. Еще... Изысканная ненормативная лексика, в обилии своем, обретает вульгарность обыкновенного мата. А в салоне пассажиры «млеют» в тепле... Где-то на Севере, и правда, млели бы. А где-то на цивилизованном капиталистическом юге – к самолету давно бы пристегнули рукав от наземного кондиционера... но у нас развитой социализм. Какие еще, к черту, наземные кондиционеры! С третьей попытки запуска удастся поймать такую величину отбора воздуха, чтобы при запуске температура не доходила до вырубания ВСУ. Бортинженер материт своих коллег, «загнавших» ВСУ, когда самолет работал в Иране. Он, конечно, понимает, что деваться и там было некуда: там день год кормит. Он сам рвется в Иран, потому что только там можно за лето заработать на однокомнатную квартиру дочери... «свадьбу отгуляли... пойдут дети...» Летчик у нас не богат. Нет, не богат у нас летающий человек. Ладно, поехали. Проверяем тормоза: слева, справа, аварийные... Что-то не очень-то они эффективны, ну, повнимательнее. Или показалось? Ну, проверю еще на полосе, на приличной скорости. На полосе, за тысячу метров от того торца, где нам разворачиваться для взлета, еще раз проверяю тормоза: вроде берут. Ясное дело, нагрелись, эффективность упала. Ну, еще полтора часа лететь, может, остынут немного. Дорулили, развернулись, запросили взлет... – С богом, ребята! – я отпустил тормоза. Эшелон набирали долго. – Блин, на Ту-154 летаешь, маму его..., будто на Ил-18 летаешь, и его маму тоже... По три метра скребем. – Ты скажи спасибо, что засветок нет, а то была бы тебе... мама... – Спасибо. – Девчонки хоть в холодильнике воду остудили? – Когда? Нажми, пусть хоть горячей принесут. – Прилечу домой... квасу холодного... кружку... – Ага, залпом – и ангина среди лета! – Это от пива ангина! И от холодного молока. Да я глоточками... – Когда же эта жара кончится? – На том свете. И отоспимся... – Ну да – на том свете нам в аду жариться. Тонны три лишних везем. – Это не грех. Топливо – не перегрузка, а по ведомости... там порядок. – Возьми-ка лучше погоду Горького. Там тоже, небось, жарит. В Горьком под вечер было тридцать два. Тоскливо. Но деваться некуда. Надо готовиться к посадке. «Так... Заход с прямой на посадочный курс 360. Снижаться пораньше, подкрасься издалека, чтоб точно выдержать скорости. Ветра нет, неустойчивый. Вполне может быть и попутник на глиссаде»... Капитан все должен предусмотреть заранее, продумать, принять предварительное решение, а уж потом, на предпосадочной подготовке, озадачить каждого члена экипажа, кому на что обратить особое внимание. Я это сейчас, на старости лет, хорошо понимаю, но понимаю и то, что всего не предусмотрит. Что-то, бывает, упустишь, до чего-то не додумаешься. И тогда ж я думал, что предусмотрел все. На снижении рубежи и высоты

соответствовали расчетам, скорость уменьшалась по заданным пределам, контроль полета был комплексным... короче, заходя с прямой, мы учли все, и самолет вошел в глиссаду там, где ему было положено. Единственно, чуть великовата была скорость, а потребный режим стоял меньше расчетного. Это указывало на попутный ветер. Штурман переключил указатель на путевую скорость: она была на пятнадцать километров больше приборной. «Точно, попутник. Еще сдернуть режим...» Шла обычная работа на глиссаде: штурман докладывал удаление и высоту, второй пилот запросил посадку, бортинженер по моим командам двигал рычаги газа, я решал задачу соответствия всех параметров, потихоньку подправляя штурвалом незначительные отклонения машины от траектории снижения. Помня, что «три тонны лишние», держал чуть большую скорость, соответствующую фактической посадочной массе. Почему говорится «массе» а не «весу»? Сейчас узнаете. Перед торцом бетонки нас стало как-то выпирать выше глиссады. Я понял, что усилился попутный ветер. То есть, не так уж он усилился, чтобы выйти за пределы допустимых пяти метров в секунду, но возрос заметно, и самолет прошел торец на пять метров выше, чем положено. Это означало перелет, метров сто-сто пятьдесят, норма. Помня, что вес все же большой, я не торопился убирать газ до малого, и стащил рычаги назад только, когда убедился, что самолет замер на метре и несется параллельно бетону. Но хорошо нагретая за две недели бетонная полоса излучала тепло, от нее вверх струился горячий воздух. И он держал машину и не давал ей снизиться до последних сантиметров. Все летчики знают, что горячая ВПП «держит» машину, но никто не может точно сказать, как долго она «держит» и когда машина таки «упадет». Машина корчилась на воздушной подушке, ее корежили возмущения беспокойного воздуха; из-за большого веса я боялся грубого приземления и чуть добирал, сообразуясь с внутренним отсчетом времени, адекватным темпу падения скорости... а она все летела. Посадочные знаки проплыли под крылом... И получился перелет. В конце концов машина все же свалилась с высоты пять сантиметров, с чуть ощутимым толчком, но произошло это явление далеко за посадочными знаками, зато на таком уже близком расстоянии до быстро приближающегося торца, что меня быстро перестал беспокоить вопрос повышенного посадочного веса, зато остро встал другой: как погасить кинетическую энергию, которая, по школьному учебнику физики Перышкина, напрямую зависит от массы. – Реверс включить! – звонко произнес я, как только мы коснулись. – Двести сорок! Двести двадцать! – четко считал штурман. Я полностью обжал тормоза. При такой жаре действует ограничение: начало торможения на скорости не выше 225 км/час. Запишется в «черный ящик» чуть на большей – потом отбреживайся. А – пишется! И расшифровывается! Пока тот реверс сработал, пока обороты двигателей выросли, пока появилась та обратная тяга, я, взмокший в одну секунду, стоя на тормозных педалях и давя их всем своим весом, моментально понял простую истину: масса на пробеге, как мера инертности тела, важнее веса на посадке. Тормоза, нагретые за две посадки по жаре, на третьей были почти неощутимы, как будто кто смазал их маслом. Надо было ждать, когда, в

соответствии с законами физики, с уменьшением квадрата скорости возрастет эффективность тормозов. Но ждать было негде: торец подкатывал; сомнения «выключать-не выключать реверс», характерные для скорости 140, остались далеко позади, еще когда машина неслась на последнем дюйме, – я уже тогда понял, что только реверс, до полной, полнейшей остановки, только и спасет! Я предупредил второго пилота заранее: «Держи до полной остановки!» - и он держал рычаги! С каждым метром из оставшейся до торца сотни сердце опускалось ниже живота: все ниже, ниже... в пятки... Самолет вяло замедлял движение. Тормоза держали, слабенько, но я уже учуял их эффект и понял, что ... обошлось. Фонари торца остановились перед носом. – Реверс выключить! Двигатели умолкли. Когда я рулил по магистральной на перрон и в открытую форточку ворвался горячий и пахнувший свежескошенным сеном аэродромный воздух, чуть холода раскаленное тело – пересохший рот так и не смог выговорить ненормативное слово: оно застряло в глотке. А кого, собственно, материть, капитан?

Мимо полосы

Летели мы однажды с Володей Щуплевым на Ан-2 в Абакан за лыжами. Дело было ранней весной; за зиму енисейские летчики износили самолетные лыжи, исшоркали подошвы по выступившей на первых проталинах гальке – вот нас и откомандировали спецрейсом, чтобы мы загрузили самолет сохранившимися в Абакане, неиспользуемыми практически всю зиму новенькими лыжами – да еще с невиданными дотоле пластмассовыми подошвами – и обеспечили наши самолеты долгожданной обувью до конца долгой весны. Там, в Абакане, всю зиму полеты, в основном, все-таки на колесном шасси, но в социалистические времена лыжами по разнарядке снабжались все авиаотряды, а всеобщий обменный фонд позволял использовать запасные части по потребности где угодно и кому угодно: одна же авиакомпания – «Аэрофлот»... Сейчас наши зарубежные коллеги, вкусившие всех прелестей частнособственнического добывания материальных благ, глядя на развал «Аэрофлота», крутят пальцем у виска: вы что, белены объелись – такую, та-а-акую авиакомпанию развалить! Да мы мечтаем об объединении, чтоб все одинаково, чтоб не биться о юридические препоны, не изводить горы бумаг, не плодить каждому свои документы... нет, странный все-таки народ эти русские... Свободы им захотелось! Ничего... еще тошнить будет от той вашей «свободы»... Но рассказ – не о лыжах, а о визуальном восприятии летчиком земной поверхности в сложный для ориентировки период. Сезон ранней северной весны в южном Абакане был уже глубокой распутицей. По мере нашего неспешного продвижения вверх по течению вдоль Енисея местность под нами серела, темнела, потом в густеющей дымке стали проявляться блестящие лужи. Чем дальше к югу, тем больше и больше сверкало вокруг воды: редкие лужицы сливались по низинам, превращаясь в лывы, а там уже и в озера; ручейки набухали вешней водой и переполняли речки – извечный круговорот воды в природе шел по неизменному закону жизни. В сизой дымке испарений

земля под нами сливалась в один грязный фон. Невозможно было зацепиться взглядом за какой-либо заметный ориентир. Стрелочка радиокompаса вела нас в направлении на привод Абакана, но прокладку пути пришлось вести только по хорошо заметным заливам Красноярского водохранилища, которые выделялись на общем сером фоне достаточно яркими хвостами, напоминающими ящериц. Лед на них еще был покрыт чистым снегом. Но на подлете к населенным пунктам, где сажа давно осела на снегу и где от этого снег уже превратился в грязь, невозможно было отличить дома и дороги от полей и перелесков. А так как российские дороги везде суть только направления, их прихотливые изгибы не отличить было от изгибов речушек. Глаза устали за три с половиной часа полета, шея затекла от напряжения, и мы предвкушали, как устроимся в гостинице... Но приближался момент посадки. Заход пришлось строить против низкого солнца, внизу все слилось в мозаику луж, сверкающих чистым золотом, прямо как на саврасовской картине «Проселок». Все наше внимание было направлено на то, как вписаться в посадочный курс и разглядеть среди моря воды серый бетон абаканской полосы. Я пытался использовать свой небогатый опыт радионавигации, считал магнитный пеленг, сравнивал его с посадочным курсом, прикидывая, справа мы или слева от створа полосы. Командир крутил штурвал, вглядываясь в дымку и цепляясь взглядом хоть за какой ориентир, появлявшийся в поле зрения. И он его увидел. Резко повернув штурвал, капитан, стал вдруг доворачиваться на прямую блестящую полосу, показавшуюся слева под углом. – Э! Э! Куда? – Я как раз только-только убедился, что стрелка радиокompаса совпала с задатчиком посадочного курса на приборе, что мы идем в створе бетонки, что вот-вот эта бетонка покажется... и тогда начнем на нее снижаться, и хоть с перелетом, но сядем. Но командир мой в этот момент только-только ухватился за единственную блестящую прямую линию на фоне бесформенных изгибов и пятен – явное дело рук человеческих! Логика подсказывала ему, что такой прямой линией может быть только взлетно-посадочная полоса – а что же еще бы это могло быть! А умник второй пилот пусть не выпендривается со своим радионавигационным заходом. Видали мы эти заходы... полоса под носом... еще чуть довернуть – и скорее вниз, не проскочить бы... ищи потом ее снова. Но я не хотел сдаваться. – Володя! Курс не посадочный! Под углом! Под углом же заходим! Это не полоса! – орал я, стараясь перекричать рокот мотора. Капитан, одержимый известным запарочным синдромом Робинзона «Козу держи! Козу!», упорно давил в сторону влажно сверкающей полоски. Потом то ли мой истошный крик повлиял, то ли до него стало доходить, что узковата полоска-то... и как-то не так лежит... Он наконец взглянул на компас: мы шли с явно непосадочным курсом; стрелка радиокompаса плавно поворачивалась вправо... На раздумье ушло несколько секунд. Потом голос диспетчера, следившего за нами по локатору, язвительно-добродушно заметил: – 4298, там сбоку – это дамба, вы не уклоняйтесь... Возьмите вправо двадцать. Командир врубился в ситуацию, выматерился, заложил крен вправо, и через пару минут справа впереди проявилась белая зебра торца. С тех пор я стал доверять радиосредствам захода

на посадку. Однако, как потом неоднократно пришлось убедиться – стрелки стрелками, а взгляд все равно хватается за соответствующий уже сотворенному внутри тебя образу, а теперь вдруг реально появившийся в поле зрения прямоугольник полосы. Видать, так устроен человек, с его богатым воображением. Тем более что во множестве произведенных тобой заходов на посадку визуальное восприятие проявившейся по курсу ВПП обычно не соответствует созданному в воображении образу. Полоса появляется в поле зрения всегда в неожиданном виде, хоть чуточку, а не так, как ты предполагал ее узреть, да еще неузнаваемо искаженная проекцией: в виде перевернутой трапеции. И это не моя субъективная точка зрения, а, по-видимому, общее правило. И никакой летчик не застрахован от ошибки: принять желаемое и внезапно показавшееся в поле зрения нечто – за действительное что-то, которое пока еще скрыто по ряду причин. Мой учитель, великолепный, талантливый Капитан, Вячеслав Васильевич Солодун однажды продемонстрировал мне справедливость этого постулата во всей его неприглядности. Заходили мы в Симферополе по схеме, то есть, крутили почти полную «коробочку», по каким-то причинам протянули чуть дальше третий разворот и вышли после четвертого в створ полосы на расстоянии, большем, чем обычно. Еще до входа в глиссаду редкая слоистая облачность стала разбавляться просветами, в которых просматривалась земля. Чем ближе мы подходили к точке входа в глиссаду, тем разрывов в облаках становилось больше и большая площадь земной поверхности просматривалась вперед и по сторонам. Капитан спокойно руководил заходом, автоматика вела машину к полосе строго по маршруту. Еще несколько километров – и начнем снижение на предпосадочной прямой. И тут я увидел полосу. Светлый бетон хорошо просматривался на зеленом фоне чуть правее нашего маршрута – и неожиданно близко! Снижаться же надо! Вижу полосу, – четко доложил я, – Справа впереди! Идем левее! Снижаться пора! Раздумывать было некогда; капитан отключил автопилот, дал команду выпустить шасси и закрылки, заложил правый крен и стал визуально вписываться в глиссаду снижения на эту самую, хорошо видимую всем полосу. Она и лежала-то строго параллельно курсу – довернуть S-образным доворотом... Штурман, строго следивший за показаниями приборов и державший до этого ситуацию под контролем, на секунду оторопел. Мои уверенные доклады и последовавшие за этим немедленные действия командира воздушного судна сначала парализовали его сознание. Но волк он был старый, выдавший виды, поэтому тут же и рявкнул: – От-ставить! На военный аэродром садимся! Навигатор-ры... – и пару слов из лексикона, применяемого в подобных случаях. Нас шибануло в жар: как мы могли купиться! Ведь знаем, изучали, готовились, тысячу раз, заходя, видели справа эту военную бетонку! И – таки обгадились. Уклониться далеко на инертном лайнере мы не успели. Побагровевший командир быстро вывел машину на прежнюю линию пути, подошла глиссада, довыпуск закрылков, чтение контрольной карты... дальше все вошло в колею, и после посадки мы весело ржали, обсуждая, как споткнулись на ровном месте, а командир, качая сам себе головой, все

повторял: – Ну, купился... ну, купился... Ты ж, Вася, на будущее себе запомни: приборам всегда доверяй и заходи с комплексным контролем. С комплексным! А глазам верь, только, когда полоса откроется перед носом. Это ж не Ан-2, это ж корабль! Заход только по приборам... Ну, купился... – И все качал и качал головой. Я стр-рого учел совет своего учителя... ага, как же... и когда ввелся в строй капитаном Ту-154 и стал летать в тот же Симферополь, то как-то раз, в сильной дымке, повторил ошибку, ну, один в один. На том же самом месте второй пилот так же крикнул «Вижу полосу справа», и я точно так же стал второпях снижаться на военный аэродром. И успел потерять уже метров двести высоты, когда вдруг осенило, кинуло в жар, и сквозь позор прозрения я воскликнул: «Это ж военный!» и заломил левый разворот с набором в сторону прежней линии пути. Стрелки радиоконпасов, дружно показывавшие, что мы же уклонились вправо, а также зашкалившая стрелка курсового маяка, кричавшая о том же, плавно вернулись на свои места. К счастью, диспетчер не успел заметить нашего уклонения, а то бы угнал на второй круг. На этот раз разбор был произведен по всем правилам, и казнил я прежде всего себя, капитана занюханного, что не хочет учиться на чужих ошибках, а норовит совершать свои. Ну, и остальным досталось за некомплексный контроль захода. А как же на цивилизованном Западе, где вокруг любого приличного города расположены три-четыре аэропорта, а в каждом – по три полосы, и все с разными курсами, и попробуй только попытаться ориентироваться визуально? Там быстро охоту отобьют, и будешь как миленький следить за всеми радиосредствами, что есть на борту, и только по ним и заходить, хоть в тумане, хоть в ясный день. Это у нас, в Советском Союзе, где две полосы на аэродроме есть максимум в восьми, ну, десяти аэропортах – и то, упаси боже, чтоб когда-либо работали сразу все две! – так вот, у нас в стране в те давние годы еще не выработалось у летчиков привычки не доверять глазам и строить заход строго по радиосредствам. Искали полосу глазами за сто верст. И находили иной раз не то, что надо. В Одессе тоже, как выскочишь из облаков при заходе с южным курсом, так справа от ВПП, чуть под углом, ясно видна светлая такая полоса – то ли строили ВПП когда-то, то ли строят новую, то ли это дорога какая. Но видна она ярче и раньше, чем сливающаяся с фоном местности старая бетонная ВПП. И так и норовишь съехать с курса... чуть правее... глаза цепко держат яркий ориентир, так напоминающий посадочную полосу. Не дай бог, при низкой облачности днем – так и шархнешься туда, вправо от полосы. Ночью-то, ясное дело, огни перед полосой, огни полосы, яркий перрон – не дадут ошибиться, а вот сереньким днем... повнимательнее. Точно так же и в Кемерово: новая светлая полоса лежит левее темной старой; то же и во Владивостоке, и на Камчатке, и в Хабаровске... В сборнике схем захода на посадку всегда указываются местные особенности. Так вот, в схеме Петербургского аэропорта Пулково есть оговорка: «В ночное время автомобильная дорога, ведущая в аэропорт, освещена лучше, чем ВПП». Примерно так. Были случаи, что экипажи принимали проявляющуюся в тумане чуть сбоку от курса цепочку освещающих автодорогу оранжевых огней за огни

подхода к полосе, подворачивали и снижались... долго ли те столбы зацепить. А ведь архитекторы постарались красиво, точно провести дорогу между двумя посадочными полосами, чуть не доезжая, и строго параллельно им. Кто ж мог подумать, что это помеха на посадке. Так что варежку не разевай, на огни не покупайся, а верь, верь, верь своим приборам! Если ты, конечно, те приборы правильно настроил, на «ту» частоту. А то ж был случай, когда штурман настроил курсо-глиссадный маяк на частоту другого, «не того» московского аэродрома. Капитан все ждал, что стрелка курса вот-вот отшкалится и можно будет начать доворот на полосу. А стрелка ждала луч другого маяка, с другого аэродрома; самолет до того луча еще не долетел. И он проскочил створ своей полосы и пошел дальше, в сторону города, полеты над которым запрещены. Пока штурман терял драгоценные секунды, пытаюсь понять, что у него отказало и какие меры предпринять, бдительный диспетчер угнал самолет на второй круг; там уж разобрались... был позор: оказалось, штурман не ту цифру набрал на приборе. Аналогичный случай был и в Хабаровске: там диспетчер угнал Ил-62 от самого уже торца «не той», параллельной полосы. Тоже что-то кто-то перепутал, а капитан не проконтролировал. Где-то в Германии заходили на Ту-134, настроились на одну полосу, а уже снижаясь в глиссаде, разобрались, что ошиблись: их подвело слабое знание английского языка. Штурман успел перестроить приборы на другую полосу, но на скоростном самолете все маневры должны быть закончены на высоте не ниже 150 метров, это по опыту. А здесь капитан попытался на малой высоте повернуть на другую полосу... не получилось, не вписались... А надо было просто уйти на второй круг, успокоиться, настроиться и сесть на другую, «ту» полосу. И была катастрофа. Мы, правда, долго не раздумываем, если видим, что какая-то система или какой-то прибор на заходе отказал. Выручает древний здравый смысл: контроль надо вести не по одному прибору, а по всем тем, что могут дать представление о положении самолета относительно полосы. Это и называется «комплексный контроль самолетовождения». И как только возникает подозрение, что есть отказ, тут же внимание переключается на резервные системы, и заход осуществляется по ним. Я всегда говорил и говорю молодым: кто вас гонит? Заход на посадку ни при каких обстоятельствах не должен производиться в спешке. Даже экстренная вынужденная посадка при пожаре на взлете должна продумываться заранее; экипаж должен знать, кому что в такой ситуации делать, а уж когда припечет, экипаж должен собрать все свое мужество и мастерство в кулак – и работать. Но менять решение, сбивать стереотип действий экипажа, менять весь его настрой – на малой высоте и большой скорости – это вариант самоубийства. И только уход на второй круг, который в наших руководящих документах считается грамотным исправлением ошибки, может обеспечить безопасность посадки. Уйти, разжаться, разобраться, перестроиться, вновь собраться – и сесть. Летом во многих аэропортах идет бурная реконструкция. Ремонтируются взлетно-посадочные полосы, расширяются перроны, копаются котлованы. Выше я описал случай, к чему может привести незнание экипажем информации о строительных работах.

Сколько было случаев, когда капитан, не владея информацией, пытался посадить, а то и сажал машину на полосу, занятую строительной техникой. Причем, иной раз ему и диспетчер кричал, мол, куда лезешь? Нет, лез-таки – вот ведь как может заклинить! Были случаи посадок на магистральную рулежную дорожку, идущую параллельно посадочной полосе. И, несмотря на то, что рулежки обозначаются синими фонарями, в отличие от белых, обозначающих ВПП, все равно садились на магистральную. Может, в тумане не разобрался капитан, может, другие какие обстоятельства – их, обстоятельств этих, в воздухе сколько угодно. А вот в Америке был случай, когда самолет, казалось бы, обреченный не попасть на полосу, все-таки на нее попал! Случай, конечно, исключительный. На трехмоторном тяжелом самолете в полете отказал двигатель, а также все три гидросистемы, и самолет остался без управления. То есть, на движения штурвалом и педалями машина не реагировала, а летела, как хорошо отбалансированная авиамодель: покачиваясь, сохраняла равновесие и скорость полета. Экипаж проявил, конечно, исключительное мужество. К счастью, на этом самолете летел пассажиром опытный инструктор, его пригласили в кабину, и он помогал экипажу. К счастью же, аэродинамическая схема этого лайнера такова, что два двигателя расположены под крылом, а средний – в хвосте. И отказал именно средний, не влияющий на равновесие самолета. Используя асимметричную тягу двигателей, пилоты сумели потихоньку изменять курс самолета: когда одному мотору давали газку, а другому прибирали, разворачивающий момент был ощутим. Управляя курсом таким методом, экипажу удалось выйти на ближайший пригодный для посадки аэродром. Убирая симметрично режим двигателей, удалось потерять высоту. Какой ценой удалось подвести самолет к полосе, можно только догадываться. Как пилотам, не имеющим опыта управления тяжелым кораблем не с помощью рулей, а косвенно, через разворот, крен, опускание и подъем носа, прикладывая многотонные силы тяги двигателей в разных точках, учитывая инертность и запаздывание... я преклоняюсь перед их мужеством, волей, собранностью и чутьем машины. Но есть пределы управляемости. Такой нюанс: когда двигателю даешь газу, нос самолета поднимается, когда убираешь, нос опускается. Для посадки требовалось: у самой поверхности ограниченной по размерам взлетно-посадочной полосы надо было дать обоим двигателям такой импульс тяги, чтобы нос поднялся настолько, чтобы подъемная сила увеличилась на такое «чуть-чуть», чтобы вертикальная скорость погасла на такую величину, чтобы... Этого сделать экипажу не удалось. Попытка-то одна, единственная... И самолет с приличной вертикальной скоростью грохнулся о полосу. И разломился. И люди высыпались на бетон. Но часть людей спаслась! И экипаж спасся. Пилоты сделали даже больше, чем может человек. Эти герои и сейчас летают. Повезло еще и в том, что был ясный день. И, видать, их звезда была счастливая. Но в миллионах посадок все-таки обычно пилот приземляет машину строго на ось полосы и в пределах посадочных знаков. Если экипаж хорошо подготовлен, это такого уж труда особого не представляет. Ну, разве что спина мокрая...

Капитан Шевель

Вспоминая лучшие годы, отданные полетам, я и среди них выделяю такие, когда леталось особенно легко и радостно. Это годы, когда я летал вторым пилотом на Ил-18. Середина 70-х годов была, пожалуй, «золотым веком» советской гражданской авиации. Шло бурное развитие инфраструктуры аэропортов, в авиапредприятия регулярно поставлялась новая передовая техника, для летчиков везде была попутная струя – только пожелай, можешь переучиваться на любой самолет. Ну, правда, были и необходимые условия: партийность, учеба в Академии ГА... Достаточными условиями для переучивания было: не пить водку (вернее, уметь ее пить) и не ссориться с замполитом. Основным самолетом на дальних трассах страны в те благостные времена все еще оставался надежный, экономичный и простой в пилотировании лайнер Ил-18. Скоростной Ту-154 только начинал осваиваться и для большинства желающих являлся пока несбыточной мечтой. По тем временам, и по нашим тогдашним понятиям, это был как бы космический корабль, о нем ходили легенды. А сотни относительно тихоходных турбовинтовых лайнеров Ильюшина не спеша пилили себе по трассам страны, от Львова до Камчатки. Уже появились проблемы с поставками топлива, уже экипажи вынуждены были подсаживаться на дозаправку в ближайших аэропортах, но это были лишь первые признаки того глубокого кризиса, в который вверг страну «развитой социализм». И хотя теория все выше и выше возносилась от застрявшей в болоте реальной жизни, век авиации, повторяю, был золотой. Рейсы были регулярные до тошноты, длинные и тяготящие в воздухе, но налету было! Один рейс Красноярск – Москва и обратно – одиннадцать часов. Отдых в той Москве часов 12, так же и в равноудаленном от Красноярска Магадане. Саннорма, продленная, 90 часов, вылетывалась за полмесяца. Заработки были хорошие, по 600-700 рублей, это при среднем по стране 250. Набравшись позору в московских, киевских и питерских очередях, мы добывали все для жизни. Каждый месяц в молодой семье прибавлялась с полочки новая вещь: телевизор, холодильник, стиральная машина, ковер... Кто правдами и неправдами не мог получить у большевиков квартиру, вступал в жилищный кооператив и покупал кооперативную в хрущевке. Уверенность в завтрашнем дне покачивали только сомнения насчет здоровья. Но и на пенсии можно было устроиться в аэропорту на непыльную работу (зарплата вместе с пенсией – не свыше 300 рублей!); на жизнь хватало. Не стоит перечислять все ностальгические социальные блага тех времен... все равно, это клочок сена в общей кормушке, поровну... Мы, летчики, выделялись из общей уравниловки внешне – красивой форменной одеждой, а по существу, только тем, что могли на свои заработки позволить себе больше других: чуть дальше вытянуть голову и ухватить лишний клочок сена. Для меня же золотой век авиации запомнился тем, что я ни о чем кроме полетов не задумывался... «фюрер думает за нас»... и летал, летал, летал, наедался полетами, набирался опыта, читал советские газеты и был вполне счастлив. Еще не выветрилась слегка потрепанная было на Ил-14 романтика полетов по Красноярскому краю, над Ледовитым океаном, на

лесопатруле, на Кански-Заозерки... с 6 утра до 9 вечера, изо дня в день... А тут – на лайнере! По шесть часов без посадки! Из конца в конец страны! И всех забот: записал в задание свои цифры, сиди, жди курицу... Почти три года командиром у меня был Александр Федорович Шевель, личность яркая, очень интересная и всем красноярцам известная. Наделенный от природы артистическим талантом, он и жил артистически, весь на виду, на людях, ладный, модный, отутюженный, веселый – душа любой компании. Он был прекрасный пилот, чувствующий машину, знающий и тонко нарушающий летные законы, решительный, азартный, иной раз до потери чувства меры, но – артист! Такому, явно холерического темперамента человеку требовался умелый, опытный, слетанный экипаж, способный удерживать в рамках и несколько осаживать буйный, экзальтированный нрав капитана. Вот в такой экипаж я и попал вторым пилотом, быстро сошелся с дружелюбными ребятами: штурманом Лешей Мироновым, бортмехаником Мишей Ореховым и бортрадистом Юрой Путинцевым. Специалисты все были классные, одного со мной возраста; радист был постарше. Командир наш, зная свою слабину, придавал большое внимание слетанности, мастерству и споенности экипажа. Что касается последнего качества, то я, в то время почти непьющий, вносил свою лепту, но в застоле обходился минимумом. За три года как-то умудрился не втравиться, да и сейчас не особо склонен к зеленому змию. Александр Федорович всячески поощрял инициативу и не мешал работать экипажу, даже иной раз доверял нам полет чуть не до самоустранения. Давал летать даже больше, чем мне хотелось. Манера поведения командира в экипаже была какая-то странная, несерьезная. Это был большой ребенок... с очень отточенным чувством ответственности за полет. И в то же время – с заскоками, с внезапными сменами настроения, неожиданными предложениями, бьющей со страшным напором энергией, песнями... Говорил он или лихорадочно-быстро, брызгая слюной, в экзальтации мгновенного озарения, с горящими глазами, или, наоборот, погасшим, тихим, предсмертного пошиба голосом. Приказаний в экипаже он никогда не отдавал. Он просил... а если видел хоть малейший признак нежелания выполнить, то упавшим голосом предлагал: – Ну, давай, я сам сделаю... Не выполнить его просьбу было нельзя. Он командовал экипажем «от противного»: все делалось не так, как это представляется большинству имеющих понятие о единоначалии людей. Тон был интеллигентнейший... с применением, в достаточно обильном количестве, красивых ненормативных выражений. Леша Миронов, штурман-интеллигент, активно поддерживал этот вежливо-язвительный тон; Миша Орехов не уступал ему в изобретательности. И только молчаливый Юра, постоянно читавший книжку в своем углу, вставлял свое слово – и точно «в жилу». Так раз, увлекшись на посадке в Сочи наблюдением за обитательницами адлерского пляжа, пересекаемого нами за пятнадцать секунд до приземления, капитан поздновато подхватил машину, и получился мягкий невесомый «козел»: машина коснулась бетона и снова плавно полетела; капитан успел дать команду «всем ноль, с упора», а радист, не отрываясь от книжки протянул: – Воспари-и-ли... Так это словечко и

прижилось в моем лексиконе; капитан же больше на моей памяти козлов не допускал. Он вообще летал классно. С моим приходом в экипаж началась учеба. Я взлетал и садился, садился и взлетал, а экипаж, в свойственной ему манере, с шуточками и прибауточками воспитывал молодого правого летчика. Делалось это изысканно и не обидно. Да у меня и самого с чувством юмора все в порядке; через месяц я влился в экипаж, как век в нем работал. Через пару месяцев, с такой школой, я летать на Ил-18 научился. Когда командиру хотелось потренироваться, он просительным голосом нежнейше предлагал: «Можно, я сяду?» Или «Не желаете ли Вы, сэр, отдохнуть?» Куда ж денешься; я отвечал что-то вроде: «Всенепременнейше» или «Со всей любезностью» – и отдавал управление. Иной раз, под настроение, на такую просьбу я нагло отвечал: «Рубль!» Капитан со вздохом лез в карман и молча протягивал целковый. Я брал, зная, что через пять минут он все равно на мне отыграется. И точно, после заруливания он вдруг с горящими глазами предлагал: – А давай – в шмен! Мои – первая, третья, четвертая! Это означало сравнить цифры на номерах вытащенных из кармана случайных купюр. У него почему-то сумма названных цифр всегда была больше моей. И рубль переключивался обратно в его карман. Иногда в полете он вдруг загорался: – Давай споем! Ты – первым, я – вторым... нет, я – первым, ты – вторым... – и подбирал тон: «Краси...» – и ниже в терцию: «Краси...» и я тут же с чувством подхватывал: Красива Амура волна, и вольностью дышит она... Больше ни он, ни я слов не знали. Или пели «Шумел сурово брянский лес» – на два голоса, либо «Гулял по Уралу Чапаев-герой». Я с удовольствием, в полную силу подпевал, а ребята только головами качали – но иной раз, когда сон наваливался, пение как-то будоражило экипаж и помогало преодолеть дрему. Пение это было нам знакомо по художественной самодеятельности: в бытность мою на Ан-2 в Енисейске я руководил художественной самодеятельностью своего Енисейского авиаотряда, а Шевель в это же время руководил самодеятельностью красноярцев, основных наших конкурентов на ежегодных смотрах. И надо было видеть Александра Федоровича (в миру – просто Сашку Шевеля), декламирующего со сцены штампованные стихотворные опусы партийного пошиба, поющего в хоре, участвующего в сценках... только играть он ни на чем не умел. Но как же он зажигал зал! Так что в длинных ночных полетах пение нам очень помогало не спать. Впрочем, с Шевелем разве уснешь... Шутки, розыгрыши, анекдоты, пари, фокусы, предложения «махнем не глядя», песни, стихи, декламация капитаном наизусть целых страниц из «Тараса Бульбы» – все это ничуть не мешало нам делать свое дело. Все делалось шутя, в одно касание, вдохновенно. И только когда уж совсем, уж слишком загибалось что-то необыкновенное, Леша сзади ворчал с радостным восхищением: «Ну, золотая рота...» Особый случай, когда к нам подсаживался проверяющий, как правило, высокого ранга. То, что у нас все от зубов отскакивало – это само собой. Но... это ж в наш артистический экипаж попадал зритель! Это было действо. Контрольная карта декламиривалась с пафосом. Щелчки тумблеров звучали мелодией. Организованный, до блеска отполированный экипаж показывал товар лицом.

Команды отдавались как на крейсере во время боя. Глаза у капитана полыхали демоническим огнем. У проверяющего тек между лопатками холодный пот... На послеполетное, под козырек, «Товарищ командир, разрешите получить замечания к экипажу» истаявший в эмоциях чин только махал рукой... а потом в кабинете командира отряда, вытирая пот со лба, произносил: – Как, говоришь, фамилия командира? Шевель? Еврей, что ли? Нет? Ну, видать, из тех краев... арти-ист... И экипаж тоже... Нет, хватит, больше ни с кем из ваших не полечу. Школу видно! Шевель, кстати был родом из Керчи. Одно время к нам аж зачастили проверяющие из министерства – и все в наш экипаж. Видать, слухи пошли, что вот, в Красноярске есть такой командир Ил-18, такой сбитый у него экипаж, что хоть за образец бери – и на плакат. Так что показать товар лицом мы могли. Мы работали красиво. И, может, с тех полетов в шевелевском экипаже зародилось во мне такое вот, может, чуть хвастливое желание: показать им всем, как ЭТО делается. Может, я тоже чуть-чуть в душе артист. Только шевелевской раскованности, иной раз на грани фола, мне явно не хватает. Легкий, веселый, экзальтированный характер командира поддерживал прекрасный настрой в экипаже. Это была сплошная разрядка, и если по роду своей работы мы и попадали иногда в ситуации, то у меня в памяти не осталось о них воспоминаний. Разве что раз, когда уж откровенно пустили мы пузырь в Камчатке, купившись вроде на мелочи... а запомнилось навсегда. Была середина осени, Корякская сопка светились осенним золотом покрывающих ее подножие лесов; вершина на почти четырехкилометровой высоте уже освежилась новым снегом. С океана наносило тонкие слои облачной вуали, четкими горизонтальными линиями перерезавшие крутые склоны. Изредка появлялись по-осеннему невысокие кучевые и кучево-дождевые облака, сеющие мелкий дождь вперемешку с мокрым снегом. Яркие лучи солнца, пробиваясь сквозь разрывы в тучах, выхватывали обширные мазки золота на буровато-зеленой картине сурового ландшафта. К моменту нашего вылета чуть похолодало, в тылу циклона появились снежные заряды – обычное дело в октябре. Снег ложился полосой, и границы влажной черной земли и белого снежного покрывала видны были очень четко. Мы выруливали на старт по взлетной полосе, любясь столбами снежных зарядов, бродивших по ярко освещенным солнечными лучами окрестностям. Один из зарядов только что закрыл на пару минут то торец полосы, откуда, развернувшись, мы должны были взлетать. Метров семьсот полосы оказалось присыпанной тонким слоем снега. Как всегда с прибаутками, но строго выполняя все операции, мы не рулили, а шпарили по длинной бетонке, прикидывая за километр до торца начать притормаживать. Наличие снега в конце полосы нас не насторожило, скорее всего из-за психологической неподготовленности к зимнему восприятию действительности. Ведь лето только кончилось, а на Камчатке вообще стояло как раз бабье лето, и только этот циклончик подобрал остатки летнего тепла. Мы еще не врубились в предзимний период. И все же меня толкнуло изнутри, и я любезнейшим тоном предложил Федоровичу, что не пора ли начать думать о том, что неплохо было бы заранее притормозить... На что тот, с не меньшей

любезностью, ответил, чтобы я не переживал: успеется, мол. На снегу нас понесло, но еще верилось, что спохватившийся капитан справится. Метров за двести до торца он выключил автомат юза и стал лихорадочно подтормаживать тычками; на лысине его выступил пот. Концевые фонари полосы неумолимо подкатились под нас. Капитан мгновенно принял решение и, искусно проведя машину меж фонарей и прижавшись к левой стороне концевой полосы безопасности, чистого пятачка, специально для таких случаев и предусмотренного на каждой взлетной полосе, дал команду: – Первому тридцать! Миша загрузил левый крайний двигатель; мы стали разворачиваться вправо, затем убрали левому и добавили правому, чтобы начать торможение вращения машины. Но, не имея опыта таких извращений и опираясь только на свою интуицию, капитан чуть переборщил: самолет провернулся. Выйти на бетон не удалось. Используя еще не погашенную инерцию вращения, Александр Федорович снова добавил левому, заставил машину вращаться по второму кругу, но импульс убрал пораньше и пораньше добавил правому, почти за 90 градусов... и получилось! Самолет почти остановился, медленно двигаясь носом на полосу. С вышки старта, находящейся метрах в трехстах от места нашего позора, было наверно очень интересно наблюдать, как на стометровом пятачке, свободном от фонарей, громадный лайнер изящно танцует вальс, оставляя правильные круги на заснеженной поверхности и чудом минуя боковые фонари. Диспетчер старта, видимо, был так ошеломлен увиденным, что только растерянно спросил: – Что там у вас? – Нормально, к взлету готов! – ответил наш бойкий капитан и тут же отдал команду: – Винты на упор! Закрылки пятнадцать! Машина, благополучно проскользнув снова между фонарями торца, остановилась в начале полосы. С винтами на упоре, во взлетном положении закрылков, мы ожидали решения диспетчера. Тот, убедившись, что все обошлось и фонари целы... автоматически разрешил взлет. – Всем взлетный! – с горящими глазами крикнул командир и отпустил тормоза. В это время на связь вышел борт, заходящий на посадку. Следы наши очень четко выделялись на тающем снегу концевой полосы, и мы до самого выхода из зоны прослушивали эфир: не упомянет ли кто о них. Нет... все обошлось. Взял человек на себя. Да оно ему надо – раздувать предпосылку к летному происшествию, писать объяснительные... через час все растаяло, как и не было. И что же: через час мы как ни в чем не бывало пели в два горла: «Красива Амура волна...» Потом, в следующем рейсе, капитан разыскал того диспетчера и как-то отблагодарил. Он был человек обязательный. Обязательность его была оригинальной. Как-то среди наших экипажей наладилось снабжение свежей крольчатинной из Симферополя; мясо заказывали на этот рейс все кому не лень, а уж Сашку-то Шевеля прямо заваливали заказами. По прилету шеренга встречающих выстраивалась у трапа, и капитан вручал каждому желанный заказ. И вот однажды достал его кто-то: раз за разом, раз за разом... надоело возить, как обязаловка. И на очередное «Привези кролика» Шевель однажды после заруливания спустился с трапа, ведя на веревочке живого жирного кроля. Смеху было... и заказы увяли. Он вообще был фокусник, очень любил

приколы, розыгрыши и сам искренне радовался, когда удавалось что-либо из ряда вон, и сам об этом похвалялся всем. Этот случай с клизмой... Годовое обследование проводилось у нас в стационаре санчасти, на полном больничном режиме, со всей строгостью. И клизму ставили всем. Две кушетки стояли за занавеской против туалета... место было общественное и веселое. Бедовая медсестра делала это дело профессионально, следила строго и очень любила дожимать переполненный кишечник остатней водой, подняв напоследок резервуар повыше... мучение... Шевель вымучил процедуру без обычных прибауток, стиснув зубы, молча. Вылежал, принял свою порцию, а когда медсестра, подняв стеклянную кружку, участливо спросила, «терпимо ли?» – физиономию страдальца вдруг перекосила гримаса и между сжатых зубов цвиркнула на медсестру струйка запасенной во рту воды... бедная женщина уронила кружку, грохот осколков растворился в веселом гоготе толпы зрителей: «Вот это напор!» Или анализы... Обычно анализируемый заходил в туалет с баночкой из-под майонеза и выскальзывал оттуда, стыдливо пряча в ладони пенистый анализ. Шевель же вышел торжественно, с литровой банкой, полной золотистой жидкости с шапкой пены сверху. Продефилировав сквозь строй, водрузил ее на стол среди стандартного ряда анализов. – Эт-то что? – спросила оторопевшая медсестра. – Как что – анализ, – легко сказал Сашка Шевель. – А что – мало? – Да нет... наоборот, многовато... – А, многовато? Так мы убавим – и, небрежно отпив от содержимого банки, со смаком погонял жидкость во рту и с удовольствием проглотил. Пока сестру корчило в пароксизме омерзения, Шевель незаметно поставил в общий ряд такую же как у всех баночку с анализом, а сам тихонько убрался в укромный уголок допивать пиво. История стала известной медицинскому начальству, но нарушение обследуемым пилотом режима санчасти как-то спустили на тормозах: а может, это квас был... мало ли что медсестре показалось. Одним из любимых фокусов Шевеля был такой. Собрав толпу в штурманской, он предлагал всем желающим «вымывать» металлический рубль из носового платка. Желающий давал рубль, факир заворачивал его в носовой платок, расстилал его края над стаканом с водой, отпускал рубль, под краями платка слышался звяк металла о дно стакана. Следовало закливание, платок сдергивался – обнажался рифленый фигурный стакан с водой. Но – без рубля. – Воду надо менять, – говорил фокусник, выходил за дверь и возвращался через минуту с новой водой. Новая жертва, томясь в догадках, протягивала целковый... Потом мы узнали: командир ловко подменял железный рубль в платке стеклянным кружком, незаметным в воде на фоне рифленого дна стакана. В Сочи на пляже он на спор, обычно, на несколько бутылок коньяка, изымал из колоды загаданную клиентом карту, и жертва, как правило, из местных кавказцев, плыла по его указанию к буйку в море и находила там искомую карту; впрочем, пока Шевель пудрил жертве мозги, карта была заранее доставлена на буюк предприимчивым напарником, рассчитывавшим на свою долю добычи. Как-то тайна случайно раскрылась; «этого лысого» искали по всему пляжу, и потом он с полгода просил не ставить его в любимый рейс к теплему морю. Карточных фокусов он

знал множество, кроме того был нечист на руку в картежной игре, но ни разу не уличен. Из любопытства с ним играли; он всегда выигрывал, немного; но горе тому, кто увлечется азартом, буквально сочившимся из всех пор партнера: продуется начисто. Я тоже как-то увлекся... потом год платил за капитана профсоюзные взносы – это он мне так «простил долг», а проигрыш на самом деле был гораздо больше. Причем, в азарте, я решил сыграть втемную в храп... нашел с кем... У партнера на руках оказались четыре дамы – мы все встали... По аэрофлотской традиции в экипаже периодически проводился гаражный разбор; я за три года умудрился в нем не участвовать, и экипаж меня понял и простил. Но своего капитана в хорошем подпитии пару раз видел: это был сгусток энергии, вдохновения, артистизма, душа, тамада компании, возносивший дух застолья до сияющих высот. А уж аккуратист был... К одежде он относился с пиететом, костюмы всегда заказывал в ателье, из дорогой голубой ткани. Фуражка-мичманка была в меру широкой, в меру высокой, с аккуратным небольшим козырьком. Фуражки в аэропорту шил его приятель Гоша, так капитан втравил нас всех, и мы, кроме фуражек, заказали себе гражданские картузы с лаковым козырьком, все одинаковые. Вообще, стремление капитана, чтобы его экипаж был «все как один», приводило к тому, что мы то купим себе одинаковые башмаки, то курточки, то тельняшки... раз в магаданском профилактории врач открыла дверь нашего номера, а мы, все в тельняшках, тихо играем в карты. Так аж спросила: а что, мол, это у нас тут за моряки? Или военные? Он любил экипаж, и мы его любили, опекали, иной раз отводили от беды, в которую, того и гляди, мог занести его непредсказуемый, взрывчатый темперамент. Ночь... звезды... гудящая тишина полета... Впереди, на востоке восходит мерцающая звезда: на нее курс. – Это звезда... Эльбариус называется. – Капитан мечтательно смотрит вперед. Голос его тих и дремотен. – Никогда не видел ее высоко – все над горизонтом. А как мерцает... – И вдруг взрывается: – А давай споем: ты – первым, я вторым... Давай: «Красива Амура волна...» Таким он и запомнился мне навсегда, мой любимый Капитан.

Туда-сюда...

В августе накопившаяся за лето усталость начинает ощутимо давить, и летчики стараются по возможности экономить силы и нервную энергию. Лишний разок подремать на креслах в салоне; постараться все-таки перед ночным рейсом не мчаться на дачу поливать те несчастные огурцы, а хоть три часика поспать... Ну, а уж рейс в Сочи на две ночи считается рейсом отдыха: поваляться на пляже у моря два дня, а потом, приволокшись в жаркий номер профилактория, подремать пару часов после обеда, под грохот вертолетов, взлетающих прямо над головой на Красную поляну; потом перед вылетом забежать на рыночек, набрать коробок с фруктами, перетаскать их по жаре на самолет, дожидаться загрузки пассажиров и, утирая пот со лба и других мест, запросить наконец буксировку-запуск... Своя игра... Молоденькие девчонки-проводницы в салоне, красные как раки, нахватавшись без меры южного солнца, трясутся в ознобе: температура подскакивает до 38... как прошли врача

перед полетом – непонятно; хотя... в Адлере предполетный медосмотр все проходят как-то легко... доктора к нам лояльны. Все равно, девчата довольны: отдохнули на море! Я тоже прилично нажарился на солнце; но я был тогда молод, всего сорок лет, смугл телом и загар переносил легко. По прилету вечером посидели за шашлычком... легкое возлияние не оказало заметного влияния. На море все быстро выветрилось, вымылось, сутки прошли... нет, действительно отдохнул, накувыркался в волнах. Коробки компактные, самолет зарулил на стоянку прямо рядом со служебным выходом, и переноска тяжестей обошлась только легким потом на лбу. Эх, хороша жизнь! Дотянем до октября... Так вот мы и взлетели под вечер в сторону моря, пронесли над адлерским пляжем, развернулись на Лазаревское и пошли на север, потом на северо-восток, навстречу ночи. Пряный, влажный, насыщенный запахом южных трав приморский ветер сменился стерильным, замороженным, нейтральным стратосферным воздухом. Тонкий слой озона пощекотал ноздри и остался внизу. Сизая дымка покрывала усталую от зноя землю; редкие головы разрушающихся гроз клонили к земле лохматые пряди испаряющегося на лету дождя. Первая звезда зажглась на бледно-зеленом небе. «И когда в Стране Дураков все улеглись спать, у летчиков начался рабочий день». После посадки в Куйбышеве, где местные синоптики наобещали нам к утру в Красноярске временами туманчики, мы через полтора часа вновь взмыли в темень ночного неба. Яркий Юпитер повис над правым плечом, знакомые созвездия медленно вращались слева направо, и над самым горизонтом впереди мерцала и переливалась всеми цветами радуги, от изумрудно-зеленого до вишнево-красного, неизвестная звезда, которую мой капитан Ил-18 Шевель шутя назвал как-то «звезда Эльбариус». И хоть я знаю, что звезды с таким названием не существует, но когда она восходит и указывает мне путь домой, я всегда вспоминаю веселого, острого на язык, талантливого летного учителя моего, безвременно покинувшего наш мир... Его звезда, «звезда Эльбариус» светит всем вам, братья мои небесные, в ночном пути на Восток. И пусть легким будет ваш небесный путь – таким был характер моего покойного капитана, о котором в Красноярске и сейчас ходит немало веселых легенд. Рейс отдыха подходил к концу. И, согласно прогнозу синоптиков, как только засерело небо на востоке, Красноярск дал дымку. По мере нашего снижения дымка плавно уплотнилась, видимость перешла через тысячу метров, и пал туман, за 12 минут до расчетного времени прибытия. Делать нечего: повернули на Абакан. Впереди слоями проявилась облачность, и чем ниже опускались мы на юг, тем становилась она все плотнее и выше; мы вошли в нее перед снижением, прощупывая на всякий случай локатором. Локатор наш дохленький не наблюдал ничего опасного... пока между Красноярском и Абаканом не вперолись в грозовой фронт. Множество мелких гадючьих грозушек высветились вдруг на бледном экране нашего рентгеновского аппарата – прямо по курсу, и по бокам; затрещало в наушниках... а тут уже пора снижаться. Нет ничего хуже снижения через грозы. Все в кабине светилось, окна горели синим адским пламенем, чертики бегали по стеклам из угла в угол, с дворников

срывало снопы искр; во мгле внезапно сверкало справа, слева, казалось, прямо под носом; мы все сжались и ждали тупого удара... Потрепывало, покачивало, и снова успокаивалось; ожидание нового толчка, новой яркой вспышки сжимало внутренности. Изредка бил по стеклам залп крупного ливня, и одновременно машину подбрасывало и роняло потоками воздуха. В такой обстановке не до шуток, и спасает только работа. Я в то время был еще не очень опытен как капитан, поэтому предпочитал крутить штурвал, следить за углами атаки, как мог подбадривал ребят и мучился подступающим страхом сделать что-нибудь не так, «влезть» и т. п. Лезть было некуда: сплошная засветка, дырки отдельные, маленькие, локатордохлый, экран бледный, как на рентгене, засветки едва выделялись на нем, и то лишь вблизи. В такой ситуации, как мне тогда представлялось, командиру лучше крутить руками: ребята уверены в моем мастерстве и будут стараться и сами делать дело надежно и уверенно. Хуже всего, как я и сейчас понимаю, хватать локатор, дергать к себе голенище, влезть в него с головой и истерически командовать: влево! вправо! отворачивай! И – раздергаешь экипаж. Сейчас в подобной ситуации я бы, конечно, отдал штурвал второму пилоту, тем более что тогда справа у меня сидел отличный пилот Леша Бабаев, а сам бы осуществлял общий контроль над обстановкой вне самолета и внутри экипажа, снимая напряжение каким-нибудь из того множества способов, которым владею теперь. Но в то время я еще не имел того спокойного, многолетнего, устоявшегося опыта сотен снижений в условиях грозовой деятельности; еще не был отшлифован и отполирован упорным трудом мой прекрасный, лучший в мире экипаж. И я делал что мог: стараясь управлять машиной как можно незаметнее, так, чтобы не бросались в глаза мои судорожные движения штурвалом, я изредка, на секунду, поглядывал в локатор и обменивался мнениями со штурманом, который по суетливому складу характера был немного «начальник паники». И то – это была беседа равных в данной ситуации специалистов: – Вот, глянь, вроде вправо лучше. – А ну-ка, ты глянь... вон там... проход... Как думаешь? – Вроде кончится скоро: видишь, засветки помельче? Тут никто не опытнее; перед грозой мы все равны, и вот это, без крика и шума, вроде как уравнивание капитана и штурмана перед строгим экзаменатором – как-то успокаивает экипаж. «Командерства» не было; не было и суеты. Хотя Женя, по обычаю своему, и норовил кинуться то в одно, то в другое, подхватить третье... но мы не давали войти ему в раскрутку и при этом потерять ощущение действительности. А он, бедный, не успевал. Тут надо и погоду прослушать, и ветер, и посадочный курс, «коробочку» рассчитать, РСБН перестроить, установить частоты радиоконпасов и курсо-глиссадной системы, да настучать на клавишах НВУ координаты, да расчетное время, да схему просмотреть, да безопасные высоты, да все это записать... И связь надо вести, и все это – одной рукой, а в другой держать лампочку-«мышонок» и ею подсвечивать подслеповатые наши навигационные цифры, планшет с движущейся лентой-картой и свои бумаги. Да читать эту долбаную контрольную карту... короче, ему было некогда бояться. Леша следил за

режимами полета. Скорости, высоты, рубежи, эшелоны; да не превысил бы капитан случайно крен при энергичном отвороте, да посчитать посадочную массу и центровку, да передать земле, какая заправка потребуется, да изредка глянуть в локатор... Хватало работы и ему. Виталик, наш новый бортиженер, сначала молчал как мышь сзади. Страшнее всего ждать, когда тебя убьют. Поэтому он как мог стал помогать в работе: бойко докладывал о загорании сигнализатора обледенения, включал противообледенительную систему и тут же без команды совал газы вперед, чтобы обеспечить надежную работу агрегатов. Бодро дублировал команды, устанавливал обороты, следил за скоростями, за убывающим на глазах остатком топлива и убеждался, что новый для него экипаж справляется. Справлялись... Ударял в стекло новый заряд дождя, сверкала под самым животом холодная молния, швыряло машину в воздушных волнах, а мы лезли, отворачивали, снижались, вели связь с землей и все продирались между гроз. Заход на посадку планировался с обратным курсом, ожидался только приличный боковой ветер и дождь. Мы не спеша снижались, вот-вот должна была кончиться грозовая облачность, но за бортом был густой серый мрак, свидетельствующий о толще облаков над нами. Ранние утренние сумерки были еще непроницаемы. Как вдруг подход дал нам посадку с прямой. Ветер там у них чуть подвернул, и стало возможным завести нас по кратчайшему пути, без обязательного полного круга. Высота была около 3000 метров. Обычно с прямой для гарантии мы рассчитываем высоту 3000 м занять за 60 км – чтобы был запас 5-7 км на непредвиденные задержки: либо разойтись со встречным бортом, либо обледенение, а значит, добавлять обороты и так быстро не снизишься, как на малом газе. А тут удаление у нас всего 45 км – и с прямой! Камнем не упадешь – скорость так разгонится, что не успеешь ее погасить для выпуска шасси и закрылков – а уже вот-вот точка входа в глиссаду. 45 километров и высота 3000 на скорости 600 – это предел пределов. На грани нарушений. Но... у меня были хорошие учителя, в свое время натаскавшие меня «на острие», по самым границам предела пределов. Заранее погасить, погасить скорость, штурвал на себя, на себя... вот: 400, шасси выпустить! Гасить, гасить скорость... закрылки 28! Теперь от себя, от себя, не дать воздушному пузырю, образовавшемуся под брюхом, вздуть машину вверх. Скорость падает, падает – штурвал от себя... от себя... вниз, вниз... Удаление... высота... Успеваем? Не успеваем? В результате моих своевременных манипуляций машина стала сильнее тормозиться о воздух всеми выпущенными своими частями и посыпалась вниз энергичнее. Пока руки и дальний уголок мозга занимались срочным гашением скорости и потерей высоты, а «ощетинившийся» закрылками самолет круто проваливался, догоняя траекторию снижения, ближние участки мозга работали по расчету новых параметров захода на посадку, а язык едва успевал отдавать команды. Штурман сразу взял курс почти под 90 градусов, в район 4-го разворота. Самолет почти не приближался теперь к полосе, а высоту-то мы теряли! Появилась уже твердая уверенность в том, что успеем снизиться вовремя. Быстро перестроили частоты приводов и курсо-глиссадной системы, прочитали контрольную

карту... вроде все успели сделать. Дальний уголок сознания все считал и считал соответствие падения высоты удалению до торца полосы. Да не забыть установить давление аэродрома на эшелоне перехода... Поспешность была, но не лихорадочная, а просто на раздумья не оставалось времени; внимания хватало на пилотирование, дачу команд и контроль, не более того. Заработала посадочная система; я решил для надежности заходить в автоматическом режиме, и как только подошло время начала четвертого разворота, с облегчением нажал кнопку «Заход». Убедившись, что автоматика захватила курс и самолет вошел в крен, я продолжал догонять глиссаду, докручивая тугое колесико автопилота вручную. Индекс на шкале прибора уже был близок к норме. Я наконец-то нажал кнопку «Глиссада», нос самолета пошел вниз. Теперь можно было все проверить. И тут, все трое враз, мы заметили, что крен-то должен быть правый, а он-то левый! Женя вскрикнул «Куда она ведет?» и еще раз проверил частоты. Леша увидел, что мы уже пересекли линию курса и уходим от полосы влево, и тоже что-то спросил. А я углядел, что стрелки радиоконпасов показывают вправо – там, там полоса! – а мы идем с левым креном 25 градусов. И тут меня осенило: посадочный курс на приборе! В запарке, пилотируя, командуя, контролируя действия членов экипажа, я забыл переставить посадочный курс на своем приборе – а захват курса в автомате идет-то с моего прибора! Вот она, родимая, и сравнивает сигналы с земли с цифрами на моем приборе, и заводит нас с обратным кусом: не к полосе, а от полосы. Мгновенно отключил автопилот, схватил штурвал и заломил энергичный крен вправо, к полосе, одновременно снижаясь по глиссаде. Правой рукой держал штурвал, а левой лихорадочно вертел кремальеру прибора, устанавливая посадочный курс... не вышло... отдал управление Леше, выставил тот курс, вновь забрал управление и стал ждать, когда отшкалится стрелка, чтобы среагировать, энергично вписаться в курс и снова включить автомат. Столько суеты... эх, молодость. На высоте 600 метров все стрелки сошлись в кучу, автоматика уверенно вела нас по курсу и глиссаде, все успокоилось. И только дождь бил и бил в лобовое стекло. Мы вывалились из облаков, и желанная полоса открылась, как удар в лицо, причем, вроде как сбоку – из-за приличного бокового ветра. Дворники молотили, как два пулемета; я отключил автопилот и в борьбе за осевую линию сумел победить ветер: касание произошло точно по оси и точно на посадочные знаки. Ну, спина мокрая. Рейс отдыха... Вот такое у меня сейчас внимание, подумал я. Конец августа... Правда, никто не заставлял меня садиться именно с прямой, и я мог спокойно выйти на привод, выписать «коробочку», зайти издалека и сесть... и полторы тонны керосина в трубу... Сейчас я думаю о другом. Да, приходилось иной раз действовать «на острие», и довольно часто. Но не будь этого желания: сделать не просто, а мастерски, в одно касание – вряд ли получился бы из меня мастер. Так, ординар бы вышел. Иные так и до конца летают: подкрался подальше... по накатанным рельсам... лишний кружок... как бы чего не вышло... Душа не лежит. А выводы я делал все время. Вот, именно в таких или подобных обстоятельствах, когда азарт, дефицит времени, спешка напрягают

нервы, стоит только проявиться еще какому-нибудь отказу матчасти... мозг захлебнется в потоке информации, дрогнет рука – и происшествие. А при разборе этого происшествия – напрочь забудется, какой черт толкал меня в спину. Так надо ничего не забывать! И я стал вести летные дневники. Тридцать три общих тетради за двадцать лет. Эти картинки – все оттуда. Над этими картинками из реальной летной жизни я размышлял, казнил, ночей не спал – и делал выводы. Может, в немалой степени благодаря этому неустанному труду над собой, Господь меня заметил – и миловал... А теперь я на земле пытаюсь хоть как-то передать опыт. Да, авиация уже не та, да, летают по другим принципам: в авиацию валом повалил летчик-потребитель. Он уже так не нуждается в тонком анализе поведения машины – многое за него делает автоматика... Посади Шумахера за руль «Тойоты» с автоматической коробкой передач – ему станет скучно. Он же привык тончайше чувствовать всю взаимосвязь работы коробки, сцепления, газа руля и тормозов... и задачи решать на ходу. Но прогресс не остановить. За штурвалом «Боинга» или «Эрбаса»... ну, Ту-214... решаются другие, более сложные, более высокого порядка задачи, а сам полет... газ-тормоз – как на той «Тойоте», а рука, фигурально выражаясь, занята мобильником, по которому, может быть, в эту секунду решается судьба миллионного контракта. Я понимаю... Но мне миллионными контрактами не ворочать; я тоскую по звону вант и шкотов моего парусника. Это было мое время! А есть вещи в авиации, которые постоянны всегда, основополагающие принципы. Например, главнейший: самолеты должны падать. Ну, таков закон всемирного тяготения. И задача пилота – хоть на «Ньюпоре», хоть на «Эрбасе» – не дать земле притянуть и ударить об себя машину. Всегда помнить о главном: лучше потерять жену, чем скорость на развороте! И вот этот опыт я пытаюсь втолковать, с картинками. Правильно сказал академик Пономаренко: помимо романтичности, мужественности и прочих громких определений, летная работа прежде всего – опасная. А наш брат-летчик, в упоении обладанием, иногда, самую малость, где-то, чуть-чуть об этом забывает. И уже увидев в последний раз несущуюся в лицо матушку-землю, едва успеваешь горестно крикнуть: – Эх, всё, пиз...! – И тишина из магнитофона... Когда мы мостились на полосу, диспетчер объявил, что Емельяново открылось, и шедший следом за нами Ил-76, у которого топлива немерено, развернулся и ушел на Красноярск. А у нас в баках осталось керосинцу ровно на полчаса. Зарулили, выключились, открыли дверь... ветрина! Фронт подходил. Уже хорошо просматривались клубящиеся вершины кучево-дождевых облаков, зловеще белеющие на темно-синем фоне остальной хмари. Срочно, не высаживая пассажиров, заправились; два трапа, пожарная машина – как положено. Я подписал задание. Погода в Емельяново улучшалась: 500, 1200, 1500, 2500 метров... Вырулили под оптимистическую информацию диспетчера, что дома уже 3000 метров. Взлетели... диспетчер круга тут же «обрадовал»: в Емельяново туман 200 метров... ваше решение? Какое тут решение. Идти домой, авось откроется. Раз видимость туда-сюда, значит, можем попасть в окно и прорваться. Нырнули в синюю облачную стену

и снова полезли через грозы. Опять продирались сквозь фронт, но уже рассвело, днем было легче: грозушки усохли, облака съежились, и мы прошли без особого труда. Дома только ухудшилось: сто метров. Плюнули, повернули на Абакан. Сели. За нами упали еще четыре борта, перрон весь забит самолетами. Время наше кончалось: 11 часов работы. Но кучей экипажей нарушать легче, не мы одни такие. Понаписали в заданиях на полет всякой ерунды, что отдыхали в гостинице, да по часу на обед – кому все это нужно раскапывать... а дома самолетов под утренние рейсы нет, все сидят на запасном. Стали коротать время в штурманской, травя байки в ожидании погоды. Бортинженеры заканчивали заправку самолетов, бортпроводницы попадали на кресла, укрылись плащами и дремали, мечтая об одном: теплой водички – и в чистую постель... Все кончается; кончился и туман, и к обеду мы перелетели домой, проведя на ногах... ну, кто на каблуках, кто на чугунной заднице, по пятнадцать часов. Устали, конечно. Рейс отдыха... своя игра. Девчонки потом облезали ломтями... Обидно: к концу-то лета... Ничего, научатся.

«Куда я их везу?»

Мы живем в 21-м веке, и бензоколонка на дороге в России стала столь же привычным атрибутом, как, к примеру, памятник Ленину на площади любого городишки. Примелькалось. А ведь еще лет пятнадцать назад на редких наших бензоколонках стояли очереди машин, и водители бегали бегом к кассе и от кассы, чтоб не задерживать других. И в дальней дороге водителю в те времена приходилось рассчитывать расход бензина и прихватывать с собой пару лишних канистр на всякий случай. Мне самому пару раз довелось, заглохнув в полукилометре от вожденной бензоколонки, искать в кустах подходящую тару, ну, хоть бутылку из-под минералки, и влачиться пешком, чтобы на колонке кто-нибудь из шоферов по доброте душевной плеснул литр-полтора... Я к чему веду. На летательном аппарате расчет топлива есть действие, к исполнению которого экипаж должен относиться с особой тщательностью. В топливе заключена движущая сила, на которой держится вся жизнь полета. Не остановишься, не вынешь из багажника заветную канистру... Нету. И тогда – всё. Когда на приборной доске перед глазами вспыхивает красная лампочка критического остатка топлива, пилот содрогается. Дальше отсчет времени идет на секунды, и каждая из этих томительных секунд больно стучит в бестолковый черепок: ты – думал? Полагаю, каждый из нас, хоть раз в жизни, а попадал в подобную ситуацию. Где-то вышла ошибка... Будучи уже достаточно опытным капитаном Ту-154, стал я осваивать полеты на новой модификации, Ту-154М, «Эмке», как мы их называли. «Эмки» только появились в эксплуатации, и те, кто полетал на них, отзывались о новой машине как о весьма экономичной, аж чуть не до легенд. «Эмка» отличается от «Бешки» именно другими, более экономичными двигателями, расход топлива у которых пять тонн в час против шести у Ту-154Б. Это значит, что за четыре с половиной часа полета до Москвы топлива сгорит, грубо говоря, на четыре тонны

меньше... Это ж можно грузить на четыре тонны больше пассажиров – лишних сорок пять человек! Экономисты наши, все в восторге, принялись строить планы. Штурманы, ворча, стали производить расчеты с этим, мифическим пока, непроверенным малым расходом. И вылилось это в заправку на Москву 29,5 тонн... когда всю жизнь брали 33,5. Когда мы раньше летали на Ил-18, то в баки никто, образно говоря, и не заглядывал. Лайнер брал полную загрузку, и топлива, сколько надо, и все умещалось в разрешенный взлетный вес. Да еще бортмеханик, умудренный опытом поколений, заливал сверху свою заначку... тонны три. И весь полет экипаж спокойно занимался своим делом, и в мыслях ни у кого не было, что топлива может не хватить. У пришедшего на смену старому лайнеру «Туполя» аппетит был настолько зримым, что во второй половине полета от взгляда на заметно смещающуюся к нулю стрелку топливомера возникал холодок в животе. И пришлось гораздо строже рассчитывать расход, и учитывать прогнозы погоды, и... короче, на «Ту» летчики задумались. Здесь тебе не там. Постепенно к обжорству турбореактивного корабля экипажи привыкли, настроились на строгий полет, подобрались и стали летать без заначки, с постоянной опаской, оглядкой и бдительностью. Штурманы очень строго следили за расходом по участкам полета, а капитан в полете нет-нет, да и оглядывался назад, на пульт бортинженера, на расходомеры, и периодически, по мере выработки топлива, уменьшения полетного веса и разгона скорости, чуть-чуть, на миллиметр, сдвигал рычаги газа назад. Не царёво дело вроде бы – бортинженер справится и сам... но на всякий случай... глаз да глаз... Это – не тот самолет. После посадки в баках оставалось тонн пять, это меньше чем на час полета до запасного аэродрома. А тут эти легенды об экономичности «Эмки». И меня как раз ставят в план на Москву на новой машине. И обещают полный комплект пассажиров, 164 человека. И выдают отпечатанный на компьютере штурманский расчет: 29 тонн керосина, при запасном Горький (ныне Нижний Новгород). Получив в штурманской этот расчет, Филаретыч выкатил свои голубые глаза, как это он умеет, и громогласно подтвердил свои способности выдавать комплименты тем, кто сделал нам «такую подлянку». Но тряси бумажкой, не тряси, а больше топлива в максимальный взлетный вес, сто тонн, не влезает. Самолеты наши уж так устроены, что и в баках место вроде есть, и заправлять лишнее нельзя. Цифра резала глаз. И хоть разум убеждал, что расчеты верны, что ветра встречного практически не будет... но это ж не 33 и даже не 30 тонн. Двадцать девять тонн на Москву! Рехнулись они, что ли. Опыт предыдущих полетов, с неоднократно обещаемой отделом перевозок полной загрузкой, подсказывал, что загрузки этой, полной, обычно не бывает, не добирают они полностью пассажиров, и потом, на старте уже, жалеешь, что не рискнул и не взял лишнюю, такую необходимую тонну керосина – и влезло бы! А так обычно 98,5 тонн, ну, 99, но не сто. Нет, не допродадут они до полного комплекта. Планируемая загрузка на Москву обычно 120-130 пассажиров. Неужели вот так сразу и подбегут к кассе три десятка человек? Времена, конечно, были другие. Народу толпилось в зале тьма, и, только объяви, тут же

найдутся желающие. Да только до вылета по расписанию оставался час. Нет, не успеют. Уже посадка идет. И я решился. Быстренько отправил на самолет второго пилота: чтоб дал команду бортиженеру втихаря дозаправить еще тонну. Тридцать тонн в баках – хоть чуть отляжет от сердца. Хотя... какое там отляжет – считай, без топлива летим! Погода в Домодедове обещалась серенькая, но в пределах минимума. И Горький обещал погоду, пусть не очень хорошую, но приемлемую для запасного. И везде – временами туман. Эта формулировка в прогнозе погоды, «временами», позволяет принимать решение на вылет, но вероятность тумана остается, и уж тут как бог даст. И не лететь нельзя, и гарантии на сто процентов нет. Да мы всю жизнь так летаем. Капитан берет на себя, анализирует, принимает решение, рискует. Риск-то какой: ну, уйдем на запасной. Подписал. Пришли на лайнер. Толпа у трапа, дежурная отрывает корешки. Принесли ведомость: йё...! Точно, как обещано, сто шестьдесят четыре души, сто тонн взлетная масса! Так. Где ж они их успели наскрести? А бортиженер уже дозаправил по моей команде, и об этом никто не знает... и знать не должен. – Что делать будем, Василич? – Второй пилот вопросительно посмотрел на меня. – Что, что... Надо урезать загрузку. Отминусовать ручную кладь... может, груз есть – часть груза... Учить тебя, что ли. На ВСУ спиши... Второй пилот стал химичить. Топлива меньше быть не должно, значит, запишем меньшую загрузку. Нам бы только выполнить этот рейс, а там исчерканные бумаги перепишем начисто – и кто там раскопает, что взлетали с превышением разрешенного взлетного веса на тонну. Или что – делать задержку, сливать тонну топлива, позориться, а после всего этого лететь с полупустыми баками? Двадцать девять тонн? Через пять минут второй пилот протянул мне ведомость, где было записано, что в последнюю минуту произошли изменения загрузки: снято несколько пассажиров и часть груза. И кому какое дело, почему их сняли. Всё: взлетная масса сто тонн, и топлива записано тридцать. Эх... Не совсем так исправил, как бы мне хотелось... но ладно, потом разберемся. Когда Ту-154 создавался, его рассчитывали эксплуатировать на трассах протяженностью где-то две с половиной, ну, три тысячи верст. А нас судьба заставила летать без посадки на Москву, три шестьсот. И без нарушений летать на этом лайнере на нерасчетную дальность – ну никак не получается. Как-то так на проклятом Западе научились делать самолеты с дальностью и пять, и семь тысяч – не километров, а миль! А миля – 1852 метра, считай, две версты. Хвалим мы свои самолеты, хвалим по инерции. Выше всех, дальше всех, быстрее всех! Так вот... дальше всех-то и – пшик. Да лайнеры наши надежны. Да, лайнеры наши красивы. Но лайнеры наши требуют экипажа в пять человек. И – бесконечные составы с горючим. Это... как парусники против теплоходов. Красив парусник, но неэкономичен, причем, по всем статьям: и по количеству членов команды, и по времени пути, и по регулярности, и по всепогодности... и ушли они в историю. И чудо советской авиации, сверхзвуковой лайнер Ту-144, с его безмерными аппетитами, сожрал сам себя и тоже ушел. Вот и заставила экономика наш авиапром попытаться на ходу заменить двигатели на самом массовом нашем лайнере, Ту-154, а их, этих

машин, летали ведь сотни. Да только особого эффекта так и не получилось. Двигатели наши, хоть и надежные, но это – вчерашний день авиации, они создавались в шестидесятые годы, а летать на них приходится до сих пор. И другие, более экономичные – такой же вчерашний день. Поэтому-то – и ни по какой другой причине – авиакомпания норовят закупить изношенные «Боинги», и как бы ни были дороги запчасти к ним, все окупится огромной экономией немислимо дорогого нынче топлива. Ведь расход топлива у импортных самолетов практически вдвое меньше, чем у наших, и он у них и тогда был вдвое меньше, когда мы норовили научить мир жить по нашим теориям. Взлетели мы на новенькой «Эмке» и потопали на Москву. Самолет как самолет, мы быстро освоились с незначительными изменениями компоновки кабины, расходомеры показывали не шесть триста тонн в час, как мы привыкли, а пять четыреста, для первого часа полета это было прекрасно, и скоро мы обустроились как на старой доброй «Бешке», как ни в чем не бывало. Ветерок оправдался, по расчету оборачивалось пройти где-то четыре двадцать... Топливомер показывал приемлемую цифру, от сердца чуть отлегло... курицу принесли... После курицы штурман взялся за расчеты. – Так... По пять тонн в час – получается, сожжем где-то... ну, двадцать две... нет, не верится... ну, пусть двадцать три тонны. Останется семь, это на час с лишним. Если что – до Горького свободно хватит. – Филаретыч отложил в сторону старую верную навигационную линейку. – М-да, хвалили «Эмку», хвалили, а жрет-то не слабо. Ну, чуть поменьше «Бешки». – Алексеич, как расход? – обернулся я к бортинженеру. – Так это... пока по пять сто кушает, – рука инженера чуть стащила рычаги на себя. – Ничего, скоро залезем на одиннадцать шестьсот, там будет поменьше. – Мужики говорили, к снижению у нее расход вообще четыре с половиной. – Ага, а на снижении – так вообще ноль, даже наоборот, она еще сама топливо вырабатывает и в баках накапливает, – добавил второй пилот. Экипаж заржал. – Будем торговать после посадки. На бутылку наторгуем. – А вот кому керосинцу, ТС-1, по дешевке? – Самим бы просить не пришлось... губу раскатал. – Бортинженер снова сдвинул на себя рычаги. – Ты лучше погоду прослушай. Погодка, серенькая такая, держалась. После обильных дождей влажность в Подмосковье стояла высокая, и по утрам землю накрывали радиационные туманы – туманы выхолаживания. Да и днем видимость не очень-то улучшалась, чуть выше минимума. Дымка стояла; чуть больше тысячи метров видимость во Внуково, тысяча в Домодедово, тысяча сто в Шереметьево, две тысячи в Горьком... – Ты давай-ка, Витя, возьми Питер. Мало ли что. Он – за фронтом, надо посмотреть ветерок, там условия совсем другие. Давай. Витя защелкал переключателями дальней радиостанции. – В Питере десять кэмэ, – доложил он через пару минут, – ветерок... плохо слышно, но слабый, пять метров. Поближе подойдем, по УКВ возьму. – Ну, хорошо, хоть там погода есть. А то это Подмосковье... гнилой угол... прибываем к восходу, как бы туманчик не лёг. Из дому мы взлетели с восходом и шли наравне с солнцем на запад, и московский восход ожидал нас утренним выхолаживанием. Известно же, что самая низкая температура

наблюдается аккуратно перед восходом солнца. При такой влажности достаточно понижения на один градус – и вот он, туман. Вошли в горьковскую зону, и диспетчер запросил: – 85704, ваш минимум, запасной и остаток топлива на ВПР? Мы переглянулись. Как известно, такие вопросы задаются, когда погода на аэродроме посадки угрожающе ухудшается. Диспетчеры должны знать возможности каждого борта: кто имеет минимум ниже и успеет сесть, а кого сразу отправить на запасной; притом еще, кого куда угнать, в зависимости от того, у кого сколько топлива осталось. Филаретыч глянул на топливомер и доложил: – Горький, я 85704, минимум командира 60 на 800, запасной – Горький, остаток получается... на час двадцать. – Так, ребята. Началось. Витя, давай-ка, собирай погоду по всей зоне... Не успел я договорить, как Горький снова вызвал нас: – 704-й, Внуково закрылось туманом, триста метров, в Шереметьево туман восемьсот, Домодедово ожидает на час туман четыреста. Ваше решение? Земля частенько подкидывает экипажу такие вот задачки на скорость. – Сколько там осталось по группам? – Да почти десять тонн. Но – жрет! – Так... идти сорок минут. Три тонны. Семь на ВПР останется. Доложи решение: следуем в Домодедово, запасной Горький. На снижении Внуковский подход огорошил: – 704-й, Горький дает туман, видимость семьсот. Прогноз на час – триста метров! В Домодедово пока тысяча. Вляпались. Прогноз запасного не оправдался. Ну, гнилой угол! – 704-й, ваше решение? – 704-й, следую на Домодедово. Если что – до Пулково топлива хватит. – Хорошо, 704-й, в Пулково погода: ясно, видимость десять, ветер сто двадцать градусов, пять порывы семь. Какой у вас остаток на ВПР? – Шесть тонн. На час десять. – Работайте с Домодедово-кругом, всего хорошего. Немного мы не успели. Только вышли на связь с кругом, Домодедово закрылось. Туман-то всего семьсот метров, была бы ночь, огни бы его пробрили, но днем огни бесполезны: всё залито светом, всё в мареве, и огни растворяются. А мой минимум по видимости на посадке – восемьсот. Надо уходить. До Ленинграда 600 км, лететь почти час, ну, машина уже легкая, меньше 80 тонн, расход будет где-то 4500, а положено, чтобы, когда самолет придет на запасной, у него в баках еще плескалось топлива на полчаса: а вдруг понадобится уход на второй круг, мало ли что. Короче, думать уже некогда. Надо уходить на Питер. Запросили на Питер. Но над приводом Домодедова уже скопилась этажерка самолетов, и диспетчеры решали нелегкую задачу, кого куда распахать, да так, чтобы полностью обеспечить безопасность полетов. Все интервалы – и по высотам, и по удалениям, и по времени – строго соблюдались, иначе нельзя. И нам поступило указание: – 704-й, пройдите на эшелоне 1200 с курсом посадки до команды. А курс посадки был 137 градусов, на правую полосу. Команда означала, что нам следовало пройти на юго-восток. И идти так до тех пор, пока над Домодедовским аэродромом не рассосется дорога на северо-запад. И тогда нам дадут команду поворачивать на северо-запад и в обход Москвы идти на Ленинград. Куда денешься, потопали мы на юго-восток, затянув газы до самой минимальной скорости. Витя управлял автопилотом, Филаретыч метался вокруг радиоконпасов, локатора и карты, Алексеич следил за расходом топлива

и работой двигателей, а я психовал и изо всех сил старался этого не показать экипажу. Если прогноз погоды на запасном аэродроме не оправдался, экипажу разрешается произвести посадку при погоде хуже минимума капитана. Квалификация наша вполне позволяет это сделать безопасно, но... такой случай тщательно расследуется как авиационный инцидент, влияющий на безопасность полетов. Создается комиссия, тщательно изучаются все обстоятельства... все документы... все бумаги... А у нас нахимичено в сопроводительной ведомости. Это все моментально вскроется... вырежут талон нарушений... слава на весь Союз... Полет с весом, превышающим максимально допустимый! Нарушение Руководства по летной эксплуатации! Нет, талон талоном, а ВО ВТОРЫЕ ПИЛОТЫ на полгода точно кинут. Ну, и так далее. Вот такие мысли обуревали меня, и я старался не подавать вида. Прошли мы сорок пять километров, и в гвалте радиообмена дошла, наконец, очередь до нас: – 85704, берите курс обратный посадочному. Ну, пошли назад, к домодедовской полосе. Набора нам пока не давали, и я заподозрил, что вот-вот должно открыться. И точно, диспетчер предложил: – 704-й, готовы на левую полосу? Там видимость дают девятьсот. Конечно, мы всегда готовы. Быстро провели предпосадочную подготовку, перестроили частоты, прочитали карту, перешли на связь с посадкой. И тут, уже в глиссаде, уже когда проглядывалась бледная цепочка огней перед полосой, вдруг нас угнали на второй круг. Как оказалось, минимум на этой посадочной полосе по техническим причинам временно стал аж тысяча двести метров, а диспетчеру вовремя не сообщили. Плонули, ушли, доложили кругу... и вновь нас услали с курсом взлета, на юго-восток. Этажерка стала еще выше и гуще. Я глянул на забытый было в запарке топливомер и ужаснулся: стрелка показывала четыре пятьсот. Столько килограммов керосина плескалось на дне баков, и на этом керосине надо было дотянуть до Питера, за 600 км, а мы летели на юг! А расходомеры показывали у земли расход почти шесть тонн в час. Я завопил в эфир. Не знаю, моя ли короткая речь убедила диспетчеров изменить приоритеты, а может, какое окно появилось, но меня резво развернули на север, разрешили занять 12100 и отправили напрямик через Москву на Ленинград. Самолет наш, жеребец, при малом-то весе, резво взлетел в стратосферу; расходомеры показали четыре тонны в час. И тут загорелась пресловутая красная лампочка: «Остаток в баках 2500 кг». Москва отпустила на связь с Пулково. Питерский диспетчер традиционно спросил остаток топлива; я ответил, что мало, очень мало... красная лампочка горит! – Сколько тонн? – старый диспетчер, возможно, был из бывших пилотов. – Две пятьсот. – Всем бортам молчать! 704-й, берите быстро курс на наш привод, меняем посадочный курс на 280, вам посадка с прямой! – отчеканил твердый голос. Мужик все понимал, расчистил нам путь и выпрямил его струной... только дотяните! Филаретыч бегал по потолку, Витя пилотировал, Алексеич весь сжался за спиной, а у меня левая нога часто-часто качалась из стороны в сторону. Я силой воли останавливал ее, но через пару секунд нога снова безостановочно качалась: вправо-влево, вправо-влево... И вот тогда я вспомнил о ста шестидесяти четырех пассажирах, доверивших мне, Капитану, свои

жизни. Куда я их везу? Сесть на 137 левую я бы смог: я уже почти видел полосу, во всяком случае, разглядел бледные огни подхода. Но страх за свою шкуру, за карьеру, за позор прекрасному экипажу смешался с надеждой, что дотяну до Питера на этих жалких остатках... а ведь будь я как капитан понастойчивей, поарапистее, выгрыз бы у диспетчеров возможность ухода на запасной пораньше, сберег бы топливо. Да и... купился на предложение сесть на левую полосу, потерял тонну. Нога все дергалась. Я казнил; экипаж работал. Стрелочка катилась к нулю. Пассажиры любопытно глядели в окна. Уже виден был Финский залив. Солнце поднялось над горизонтом и лучи его били в правое стекло, ярко освещая топливомер на доске второго пилота. Оставалось чуть больше тонны. Лайнер не спеша снижался, и я краем сознания как-то вспомнил разговоры о том, что «Эмка» – машина летучая: эти двигатели на малом газе создают гораздо большую остаточную тягу, чем те. Но это ж на газе... А остановятся – никакой остаточной тяги, и вертикальная скорость приближения к земле возрастет. Так что надо строить снижение с запасом по высоте. Я лихорадочно прикидывал: за 50 км высота не 3000, а четыре; идти выше глиссады... дальний на 250, ближний на 100; закрылки лучше оставить на 28... двигатели все сразу не останавливаются, а поодиночке, это сигнал: закрылки сразу до 15, штурвал от себя... Вся эта галиматья вертелась в костенеющем мозгу, но другая половина сознания четко считала рубежи, отдавала команды, вела контроль работы экипажа. На глиссаде я до самой земли ожидал остановки двигателей, сжался и был готов к действиям, продуманным на снижении. Но бог нас миловал: бетонка замелькала под носом, мягкое касание, пробег... На стоянке топливомер показал восемьсот килограммов. Пять бочек керосина. Этого даже на круг не хватило бы. Сидели, ждали инспектора. Нет, никто к нам не подошел. Только по радио запросили, сколько нам надо топлива до уже открывшегося Домодедова. Подкатил топливозаправщик, застучали клапаны в системе; Алексеич деловито выписал требование... и с дальнейшей нашей летной жизнью все стало ясно. Привести бумаги в должный вид было теперь просто делом техники. А ведь вскрылось все потом. Вернее, не все, а именно наша химия с ведомостью. Где-то в бухгалтерско-экономических внутренностях авиапредприятия что-то не срослось; нас со вторым пилотом вызвали к тете на ковер, и уже корячились объяснительные... и тут произошла страшная катастрофа нашего самолета Ту-154 в Норильске. В суете, эмоциях, общем горе наш проступок померк, утратил значимость и затерялся. Да, оно, конечно, «Эмка» вроде экономичнее «Бешки». Но... раз на раз не приходится, и все летчики на Ту-154 до сих пор возят молча заначку, тонну-полторы. А конструкторское бюро раз в несколько лет учитывает негласный опыт полетов с небольшим превышением максимального веса и узаконивает его, увеличивая взлетную массу на пару тонн. Резервы у машины есть. Уже до ста четырех тонн дошли.

Минеральные Воды

Минераловодский аэропорт лежит в предгорьях, и у самой полосы высится огромным пирогом гора Змейка, так что заход там должен выполняться точно. А пассажиров туда летит огромное количество. Поэтому аэродром оборудован прекрасными средствами посадки, бетонка одна из самых длинных в стране, и низкая облачность, которая там частенько образуется, для квалифицированного экипажа особым препятствием не является. И хотя Минводская зона насыщена воздушными судами, идущими через этот перекресток трасс по всем направлениям, заход на посадку такой уж сложности не представляет. Даже наоборот: там так рано снижают, что успеваешь заранее призвести все процедуры захода еще на подлете. Но летом там хорошие грозы. Ну, даже очень хорошие, частенько с градом, и вдоль Кавказского хребта выстроились пушки, из которых палят по облакам защитники полей. Какой-то реагент, которым наполнены снаряды, йодистое серебро, что ли, заставляет грозное облако разрядиться дождем, не успев наморозить в себе град. Информация о работе градобоя, то есть артиллерии, поступает к нам регулярно, и приходится учитывать ограничения. Поистине шаг влево, шаг вправо – расстрел. Вот и крутишься между грозами, горами и пушками, и начинаешь понимать, почему там с севера снижают заранее. Как прижмет, как завертись, так дай бог успеть. Была у нас там одно лето работа: завезут пассажирами экипаж, сидишь и ждешь свой вылет чуть не неделю – так запланировано. А потом рейс за рейсом по северам, и снова в Минводы, а уж оттуда – домой. Две недели в рейсах. Экипаж подобрался у меня хороший; не мой, конечно, но тоже очень хороший. Старый бортинженер, надежный как револьвер, прикрывал спину. Штурман, очень добросовестный, понравился мне молчаливой уверенностью и точной работой. И второй пилот – невеста на выданье, почти готовый капитан, только руку набить. Вот я и набивал ему руку. Я ожидал, что к осени его отдадут мне на ввод в строй, и стремился заранее по возможности дать человеку все разнообразие заходов на посадку в любых условиях. Будущий капитан Ту-154 должен был научиться еще на правом сиденье выносить тяжесть заходов при самых предельных параметрах погоды. И хотя наши, рассчитанные на среднего летчика, да «как бы чего не вышло» законы разрешают давать руля вторым пилотам лишь в достаточно комфортных условиях, я подходил к этому делу индивидуально. Гляжу – волк, так что его манежить в простых условиях. В простых лучше отдай посадку мне, чтобы дед не забыл хоть, как тот штурвал крутить. А в сложных – бери сам, я подстрахую, а заодно пригляжусь, как ты справишься, когда задница взмокнет. Мне ж потом делать выводы, достоин ты звания капитана или нет. Тут сомнений не было: достоин. Я ж говорю: волк. Хваткий мужик, классный пилот, хороший организатор, с решительным характером – готовый капитан. Этому дважды повторять не надо, и дважды показывать тоже. И я, вложив труд, теперь, можно сказать, почивал на лаврах. Для опытного пилота старость не является особой помехой в полетах. Да, реакция уже не та, и зрение садится, и в дрёму чаще засасывает, особенно после плотного обеда или под утро на восток,

когда солнышко вот-вот встанет. Но, как на пятом курсе зачетка уже работает на студента, так и на четвертом десятке полетных годов вокруг опытного капитана обычно складывается работоспособный коллектив. Тут важнее опыт, хватка, нюх, интуиция, предвидение... ну, и железная рука иной раз. И опыт перетекает из полного сосуда в подставленные полупустые – щедрой струей. Кончался срок нашего круиза. Уже набрано было на щедром южном рынке всякой зелени, отвезено и реализовано в Норильске, уже навар был благополучно воплощен в шашлыки на черноморском берегу, с вином и танцами под магнитола, уже изгрызены были проводницами подоконники в тоске по оставленным на бабушек детям... Снова северный рейс, осталась посадка в Минводах – и домой. Мы лениво обсуждали варианты отдыха – ну, хоть два дня-то дадут после двух недель... Кто торопился на дачу, кто в гараж, кто к жене и детям, кто скептически ухмылялся: жди, завтра же опять загонят в рейс... Прошли Элисту; уже прослушивалась по циркуляру погода Минвод. Грозовые очаги... удаление... азимут... смещение... градобой... Пора было приступать к предпосадочной подготовке. Штурман защелкал переключателями, открыл сборник схем и еще раз просмотрел маршруты подхода и ухода на запасной, подстроил локатор, влез в голенище и, откинувшись, молча покачал головой: – Хреновато... – Ну-ка, дай, – второй пилот потянул голенище на себя. – Да уж... хватает их. – Да ты не путай, там еще горы отбиваются. А засветок две, да вон третья подходит с запада. Придется обходить левее... километров десять-пятнадцать. Пока штурман со вторым пилотом прикидывали маршрут обхода, я еще раз просмотрел схему препятствий, ограничительные пеленги и дальность их действия. Южнее стоят горы, поэтому заходить за линию пеленга, да на высоте, ниже указанной в схеме, да на удалении, меньшем указанного, запрещается. На заходе будущий капитан со штурманом будут решать задачи и вести машину, а я, свободный от пилотирования, буду контролировать ситуацию. Привычными ритуальными фразами я провел подготовку, распределил роли, уселся поудобнее, затянул ремни. От болтанки никуда не деться. Вошедшей проводнице дал указание пристегнуть пассажиров и самим пристегнуться. Взял микрофон и проникновенным, уверенным капитанским голосом проинформировал пассажиров об условиях посадки и чтоб не ходили по салону. Включил табло в салоне. Последние секунды перед снижением, карта прочитана, в окошечке прибора отматываются цифры удаления. – Поехали! Малый газ! Мягкое торможение, потянуло вперед, скорость падает. Надо дать самолету чуть потерять скорость, тогда на снижении стрелка не так охотно будет стремиться к пределу. По пределам будем снижаться ниже девяти тысяч – и то, только до зоны возможной болтанки, а там установим 500 по прибору, это самая безопасная скорость: и не свалишься, если от порыва скорость резко упадет, и крылья не сломаешь, если от порыва резко скакнет перегрузка. Порывы ведь всякие бывают, а возле грозы – заведомо. Тысячах на восьми вошли в слоистую облачность. Тряхнуло. Выскочили в серые сумерки под наковальной близкой грозы; внизу фиолетово-серый мрак, вуаль слоев, белые клубы пара, пухнувшие

на глазах. Справа сверкнула бледная молния. Снова в слой облаков, вуаль промелькнула сбоку, открылись вершины невысокой кучевки. – Над ними пройдем. Не светятся. – А как дальше? – Дальше, в кучевке, поболтает. Километров двенадцать еще. Добавь вертикальную. – Метров по пятнадцать? – Даже по семнадцать. – Придется интерцепторы... – Плавнее, плавнее тяни. Пассажиры не должны чувствовать. – Обогрев ВНА включить! – Включил. – По верхней кромке может быть обледенение. – Ноль был на шести тысячах. Уже плюсы за бортом. Экипаж спокойно работал. Я поглядывал в локатор; видны были засветки от гроз, отбивались горные вершины и город. За окном фонаря рвался в клочья туман; темнота налетала и растворялась, сменяясь сумеречным светом. Самолет покачивало, и кабина ощутимо тряслась. Стрелка указателя перегрузки то подскакивала до 1,4, то проваливалась до 0,8. Но резких бросков не было, так, легкая болтанка. Иногда солнечный луч врывается в кабину, больно ударяя по привыкшим уже к сумраку глазам. Внизу показались расчерченные лесополосами поля; неровная лохматая кромка облаков ушла вверх. Открылся горизонт с башнями грозовых туч, упиравшимися в стратосферу своими наковальнями. Впереди величавыми клубами медленно поднималась синяя стена близкой грозы; под нею висели неряшливые седые лохмы осадков, пронизываемые бледно-синеватыми змейками молний. – Поехали влево! Минводы-подход, по курсу засветка, разрешите левее десять. Подход разрешил. Машина в левом крене скользила мимо уходящей вверх, в невысказанную высоту грозовой стены. Я на секунду представил, как выглядит наш лайнер на фоне синей тучи... блестящая иголочка... Проскочить в чистом небе к третьему развороту не получалось. Засветка на экране локатора слилась со светлым пятном от города, рядом стояли еще две; надо было извиваться. Мы знали, что засветка не определяет границу облака, а показывает только зону наивысшей электрической активности. Значит, пойдем в облаках, держась от засветки на рекомендуемом расстоянии. Рекомендуемого не получалось, чуть-чуть меньше, но я рассчитывал, что к тому времени мы уже опустимся ниже нижней кромки, зона повышенной электризации останется вверху, а мы локатором будем ощупывать путь под облаками, опасаясь только размытых засветок от осадков. Снова вошли в облака, низкую кучевку, потом пошли слоистые; в наушниках стал нарастать шум, переходящий в вой и визг. По лобовым стеклам стали проскакивать фиолетовые молнии статических разрядов. Электризация в облаках таки ощутимая. – Чертики побежали... – Сколько там еще осталось? – Еще с минуту... потом возьмем курс к третьему. – Между третьим и четвертым... не вскочить бы. – Вот в эту дырку... на 600 уже должно быть чисто... ну, дождик зацепим. – Так, ребята, за посадочный пеленг не заходить. Как боковое? – Боковое двенадцать. Подходим к третьему. Володя управлял автопилотом по высоте, рука Андрея лежала на рукоятке «Разворот». Пока управление курсом у штурмана. Инженер прикрывал спину, готовый по команде изменить режим двигателей. Я поглядывал. Грозы развивались и сходились к аэродрому. Еще был проход между горами и тучами, если успеем

выполнить четвертый разворот. Я прикидывал, как буду уходить на второй круг: по прямой 300, правым... там засветка. Влево нельзя, там горы. Протянуть подальше по прямой... Самолет вскочил в облако, резко трянуло, накренило, с коротким «пи-пип-пип-пип» отключился автопилот, загорелись табло «Управляй тангажом» и «Управляй креном»; Володя кнопкой продублировал отключение и стал крутить руками. Болтанка не прекращалась, кабину трясло, приборные доски запрыгали на своих амортизаторах. – Режим восемьдесят пять! – Восемьдесят пять, – как эхо продублировал бортинженер из-за спины. Двигатели зазвенели. Высота шестьсот. – Гасим скорость! Пора шасси. – Скорость четыреста! – Шасси выпустить! Грохот, гул, гул, гул... стук замков. Загорелись зеленые лампочки. – Шасси выпущены! – Закрылки 28! – Закрылки выпускаются синхронно, стабилизатор переключается правильно, предкрылки выпускаются! Скорость триста пятьдесят! – Восемьдесят три режим! Восемьдесят пять! Восемьдесят! – Володя, не сучи режимами. Поставь режим расчетный, держи скорость триста. Ну, будет прыгать скорость, плюс-минус двадцать... а ты терпи. Подбирай, подбирай режим. Где-то восемьдесят четыре должен быть. Поставь и не трогай. Вот видишь – скорость держится триста... в среднем. Такой режим будет и на глиссаде. И не дергай. Расслабься. На четвертом так же трепало. Отшкалилась курсовая стрелка, директор в центре – Володя, волк, держал стрелки четко, следя одновременно за высотой, режимом, командуя и читая карту. Не забыл выпустить фары... на фиг они нужны сейчас – ни одной птички в воздухе нет, все попрятались. Но – действуем по стереотипу, раз и навсегда вдолбленному: фары выпускаются и включаются днем и ночью, всегда. Андрей точно рассчитал свои данные и четко выдавал их пилоту: – До входа три! Два! Километр! – Глиссадная стрелка отшкалилась. Все правильно. Как только пересечет нос самолетика, давай закрывки на 45. И тогда не надо будет менять обороты. Давай! – Закрывки 45! – Закрывки переключаются синхронно... Есть захват! Скорость медленно ползла к 270, но автопилот уже захватил глиссаду, директорная стрелка пошла вниз, а за нею и нос самолета. И скорость остановилась на 270. Плюс-минус двадцать. Стрелка прыгала туда-сюда от порывов ветра. – Вот видишь, я же говорил – и режим менять не надо. И не трогай. Самолет болтало, швыряло, Володя, выворачивая плечи, исправлял крены. Броски то вышибали машину выше глиссады, то она проваливалась на полсотни метров ниже. Штурман четко отсчитывал высоту и скорость. Скорости плясали; я следил за постоянством вертикальной скорости: пять метров в секунду, пять, четыре с половиной, четыре... В разрывах показалась земля: сизая мгла, а в ней пятнами подсвеченные солнцем крыши города. Снова облака; ударил в стекла ливень, мы включили дворники на большую скорость, щетки стучали: «тра-та-та-та-та»... Штурман успел глянуть в локатор: – Подходит спереди слева... уходить некуда: справа горы. – Ветерок-то! Смотри, снос... градусов двадцать! Ну и боковик! – Нормально, ребята, сядем. Это такой вот момент, когда ловушка захлопнулась. Слева горы. Справа и впереди гроза. Так сложились обстоятельства, что деваться некуда. Тот редкий случай, когда, несмотря на

весь опыт и предвидение капитана, вариантов не остается, альтернативы нет. И никто тут не виноват. Только вперед! Сердце привычно сжалось. Который раз уже летная судьба ставит нас в такое положение, из которого выход один: справиться и сесть. Иного не дано. Понимает ли диспетчер, что надо дать борту сесть? Возьмет ли он на себя выходящий за рамки допустимого боковой ветер? Или, прикрывая себе мягкое место, выдаст в эфир запредельные данные? А значит, вынудит нас либо уйти на второй круг в сторону грозы, перекрывшей пути отхода, либо сесть с нарушением по боковому ветру, озвученным и записанным на предательский магнитофон? От бросков скрипела обшивка кабины, голова норовила провалиться в грудную клетку. Володя изнемогал. Крепкие плечи бывшего десантника выдерживали физическую нагрузку, но это на заходе не главное. Главное – молодой волк получал хорошую трёпку и должен был справиться с моральной нагрузкой: в твоих руках всё. Всё! Я следил за постоянством вертикальной. Надо было сесть. Надо было не дать стихии разболтать машину, надо было выдержать сужающийся клин отклонений и довести его до логической точки: мягкой посадки. Ведь мы умеем делать ЭТО красиво! А красиво – значит, единственно правильно. И я спокойным, уверенным, занудным капитанским голосом повторял: – Вертикальная четыре... четыре... хорошо... Расслабься. Сядь поудобнее. Брось- ка на секунду штурвал – сама летит? Володя не мог. Бросить сейчас штурвал было выше его сил. Он вцепился в рога, он боролся! Он дрался со стихией! Вот в этом все дело. Капитан тем и отличается от других, что он НЕ БОРЕТСЯ. Он использует силу стихии, где возможно, и ускользает от опасности, используя свой опыт и свое мастерство. Ну, как ты будешь бороться с океанской волной на доске – нет, ты приспособливаешься и ускользаешь, ускользаешь, ускользаешь... туда, куда надо – не волне, а тебе. И в этом твое искусство. Мое искусство в этой ситуации было, кроме всего прочего, еще и в том, чтобы определить, до каких же степеней дать трёпку. Потому что мало уметь летать самому, мало научить этому экипаж, мало научить этому будущего капитана – надо его еще закалить. А закалка – высшее искусство. Или ты имеешь это в себе, или... прячешься за выдуманные в кабинетах, в расчете на среднего летчика, как бы чего не вышло, законы. И пусть потом он сам закаляется... не под руководством мастера, а в собственном, еще не настоявшемся соку. И не дай бог... на втором-третьем самостоятельном полете, без такой вот практики – и попасть в переплет! А я – умою руки? Показалась расплавленная лента полосы, покрытая слоем воды и ярко отсвечивающая под лучами косою солнца. Дождь лупил в стекло, дворники молотили, размазывая струи и обеспечивая какую-никакую размытую видимость. Машина косо шла на едва видимую в залитом стекле полосу; Володя, упираясь, держал створ, изредка подавая команды бортинженеру. Голос лающий, значит, очень напряжен. Я вспомнил себя в молодости... ох, долго вырабатывал я спокойную, уверенную интонацию; пришло только с опытом, когда научился расслабляться в самый напряженный момент – это тоже искусство. С противоположной стороны навстречу нам полосу закрывало ливнем. Значит, сейчас будет сдвиг

ветра, мелькнуло в голове. Поток захваченного дождем холодного воздуха, ударяясь сверху о землю, растекается впереди дождевого заряда и катится валом нам навстречу. И кто ж его знает, как он искривится, обтекая шестисотметровую Змейку рядом с полосой! Как его завертит? А скорости наши и так пляшут... и устал второй пилот... не дрогнула бы рука... и уходить уже некуда. Справится ли? В скороговорку штурмана, без устали диктующего высоту и скорость, ворвался голос диспетчера: какие-то дополнительные данные о ветре... скорость... направление... не разобрать цифр. Человек за пультом до последней секунды помогал, чтоб я учел, чтоб предпринял меры! Подходила высота принятия решения. Я-то решение о посадке принял, едва увидел, как мы идем на полосу. Мне главное было решить, кто будет сажать. До полосы оставался километр. Деревья смутно просматривались сквозь поток дождя: ветви поперек полосы... да уж, ветерочек! Нет... рановато еще ему. Если и справится, то отчета себе не даст. А учебный процесс идет от простого к сложному, чтоб все разложилось по полочкам. И я сказал: – Володя, извини... Взял управление! – Отдал...! – со вздохом долгожданного облегчения второй пилот ослабил хватку штурвала. Ну – железными руками... Самолет встал дыбом, скакнула скорость, я сдернул газы и дождал машину вниз; тут важнее всего, чтобы не вышибло выше глиссады, но и не превысить вертикальную скорость, а то так можно хлопнуться... Все внимание на стрелки в центре прибора, потом – на осевую линию бетонки. Расстояние до земли не просматривается – так, мелькают, размытые в струях, покрытые водой знаки, бежит под самолет едва различимая осевая линия; штурман молотит: «Торец, десять, пять, три, три, два, два, два... метр, метр, метр...» Тут нас и поддуло. Самолет мчался над длинной бетонкой, я не видел расстояние до нее, штурман все молотил свое «метр, метр...», дворники стучали, а нос не хотел подниматься, вернее, я боялся его поднять, пока не прошел порыв. Какими-то рецепторами на заднице я наконец это почувствовал, дал команду «семьдесят восемь», выждал секунду, подхватил... и мы поплыли по слою воды. «Не тормозить, не тормозить» – стучало в голове, – «глиссирование...» Двигатели взревели на реверсе, скорость быстро падала... и мы выскочили из дождя. Обычные стереотипные команды... шум, стук... что мешает? – ага, дворники, выключил... тишина... На перроне остановились в луже. Из подкатившего автобуса выскочил прямо на трап сменный экипаж. Капитан, в накинутаой на плечи мокрой куртке, зашел в кабину с квадратными глазами: – Как вы сели...! Как вы сели... мы за одно место держались... Ну... ё...! Тут я вспомнил, как в таких случаях говаривал мой учитель Владимир Григорьевич Карнаушенко, Заслуженный Пилот России: – Ну, извини... так уж получилось. Володя Черкасов теперь уже сам инструктор. Я ж говорил, и всем говорю: волк. Наша школа.

Благовещенск

Мне довелось летать во многие аэропорты, и многие полеты запомнились, но среди всех как-то врезался в память мне Благовещенск, центр Амурской

области. Не знаю почему, но связано с ним много интересных воспоминаний. Может, потому, что на Ил-18, как ввелся капитаном, так большею частью и летал по одной трассе Москва-Магадан, да еще давали этот Благовещенск. Часто, ну, минимум, раз в неделю, я там бывал. Рейсы туда из Красноярска с разворотом, обычно в ночь... уж насмотришься красными глазами на приборы. А на исходе летной жизни стал я залетать туда с ночевкой, а то и на пару дней – так уж выживала авиакомпания в конкурентной борьбе. Родным стал мне этот небольшой аэропорт на китайской границе. Городок-то, по нашим российским меркам, невелик, тих и провинциален: тысяч двести пятьдесят народу. В таком хорошо доживать век: шуму немного, вся инфраструктура есть, и не давит народ друг друга. Ну, китайцы, само собой. На той стороне Амура, за полкилометра от нашего берега, сколько помню, стоял красно-кирпичный пятиэтажный городок Хэйхэ. Народу там тоже немного, близко видно было, как китайские шоферы, в сатиновых трусах до колен, загнав в воду Амура ЗиЛы советского производства, мыли их тряпками. Проплывали по фарватеру бронекатера с пулеметами – граница! Нынче, после той культурной революции, взявшиеся за ум китайцы, под руководством все той же своей героической партии, разбогатели, отгрохали на берегу небоскребы, возвели телецентр, засветили иллюминацию, и некогда убогий Хэйхэ гордо теперь поглядывает с высоты двадцатого этажа на нашу нищету. А китаец валом повалил на наш берег. Как Расея упустила момент – но нынче половина магазинов, и ресторанов, и весь рынок, и стройки, и... короче – все забито китайцем. Смешанные семьи, гражданство... Азия наступает по всему фронту. И в провинциальном Благовещенске забурлила жизнь. И уже наблюдаю картинку: русский парень украл с витрины китайскую чашку, и два китайца бегом догнали, отобрали, повалили, навтыкали; народ отворачивается. Они теперь хозяева, они дают работу, они и морду бьют. Я отнюдь не националист и уважаю трудолюбие китайского народа. Народ великий, и тут добавить нечего. Великий народ выживет в любых условиях, он продолжит жизнь на земле. А жизненно слабый народ вынужден будет уйти с исторической сцены и раствориться в более сильном. Никакими партиями, теориями, убеждениями, бритьем тупых голов, хитрым законотворчеством – ничем не остановить и не перешибить инициативу, трудолюбие, старательность и риск. Только – большей инициативой, большим трудолюбием, старательностью и риском. И рассчитывать мы можем... ну, только на непостижимую русскую душу. Только вот... успеть бы. Так и хочется сказать людям: допивайте уж скорей, что ли, да оглянитесь... Полеты в Благовещенск, вдоль Госграницы, требуют внимания. Заход на посадку там сложен из-за того, что аэропорт расположен в петле Амура, и схема полетов в этой петле очень тесная. Из-за тесноты там и снижение на глиссаде идет покруче обычного, и заходить за линию посадочного пеленга – это заходить уже за границу. И после взлета надо срочно отворачивать от той границы: следят строго. И перрончик там тесноват, порядочному лайнеру приходится крутиться чуть не на одной ноге, чтобы точно встать на стоянку. Летом со стороны Китая частенько подходят хорошие

грозы. А так как маневр в районе аэродрома весьма ограничен, приходится ждать, пока откроется дырка в сторону нашей страны, чтоб проскочить; не в Китай же уходить от грозы. Ждешь, время уходит. А мы ж с разворотом, а надо уложиться в рабочее время... Раз нас поджало: и время уходит (надо было успеть в Красноярск, пока он не закрылся по регламенту ремонтом полосы; эти сроки строго оговариваются), и гроза нависла над Амуром и движется нам наперерез, а тут, как назло, с загрузкой вышла задержка, никак не пересчитают пассажиров. Мы сидели и нервничали, штурман курил, время от времени поглядывал в радиолокатор и мрачнел лицом; надо видеть лицо моего верного Филаретыча в минуту тревоги – это неприступный бастион озабоченности Делом... и вся кабина в пепле. Небо хмурилось и темнело, справа посверкивало, поднимался ветерок. Взлетать получалось только с южным курсом, в сторону грозы, ни градуса правее, ни километра дальше: там Китай. Ветер задул с юго-запада, под 45 к полосе; пыль за летным полем взметывалась смерчками. Запад почернел. – Града бы не было, заметил Алексеич. Июль стоял жаркий, грозы были частые и мощные, и градобой в этих местах, судя по черепичным крышам на китайской стороне, был не редкость. Хорошие, в общем, края на Амуре, и по климату, и по плодородию, житница... но есть и своеобразие: явно не Европа. Зимы тут бесснежные и суровые, но лето благодатное, а уж осень – прекрасна. Я оглядывался в открытую дверь пилотской кабины, там все шел подсчет. Наконец автобус подвез недостающих пассажиров, трап отошел, хлопнуло по ушам, Филаретыч метнулся к пультам бортинженера убрать наддув, лампочки замков дверей погасли. Алексеич закрыл дверь кабины, на ходу докладывая «Штыри, заглушки, чехлы – на борте» (именно «на борте»)... начался запуск. Коля поглядывал за правое плечо и ежился: очень уж быстро темнело там. Даже мне уже видно было в его окно, что край тучи перекрыл нам взлетный курс. Диспетчер прочитал нам условия взлета, техник махнул рукой, разрешая выруливать, я крутанулся по тесному перрону, норовя выскочить на рулежную дорожку по инерции, на малом газе, чтобы часом не выстекнуть вокзал струей; взгляд уперся в черноту за полосой. Слева, куда нам взлетать, еще было светло, но к взлетному курсу подходил хорошо видимый на фоне темной синевы косой занавес сизовато-белесого дождя. Пока рулили в конец полосы, в кабине велись разговоры, вернее, проскакивали короткие реплики. – Не успеваем. – Диспетчер видит, сейчас развернет на перрон. – Эх, чуть бы левее полоса залегала, как раз бы проскочили. – Сколько до засветки, ты засек? – Километров восемь. А от осадков, размытая, километров пять. И смещается к нам. – Вскочим на развороте. – Вот, ё...! Надо ж было дотянуть! Дождина сильный. – Да, не дай бог, еще град сыпанет... Град, конечно, это не дождь. Мигом побьет маячки, радиаторы, обтекатель локатора, АНО... Нет, не дай бог. Развернулись для взлета. Край дождевого столба хорошо виднелся по курсу. Диспетчер тревожно спросил: – Отвернуть-то успеваете? – Успеваем, вполне, – самоуверенно ответил Коля. Когда производится взлет, самолет, оторвавшись от полосы и убрав шасси, должен разогнать скорость одновременно с набором высоты,

строго по прямой, потом убрать закрылки и предкрылки, а на высоте 200 метров начать первый разворот. За те секунды, пока наберется эта высота, а это секунд тридцать, машина пролетит несколько километров, ну, три-четыре. И от искусства пилота зависит, как быстро и как безопасно он сможет набрать эти 200 метров: и не прижимая на разгоне сильно, чтобы ж поскорее уйти вверх, и не передирая вверх, чтоб был запас по сваливанию. Вот я и решал эту задачу: до зоны интенсивных осадков, а значит, возможного града и сильных нисходящих потоков, было километра три... Скорее надо взлетать, скорее, клювом щелкать некогда... переключает... – Слушайте, Василь Василич, – хитровато прищурившись, Коля взглянул на меня. – А давайте чуть с кренчиком, сразу после отрыва влево... градуса три-четыре... Стащит! И ветерок справа поможет... – Ветерок и туче поможет справа, – хмуро парировал Филаретыч. – Ты с ветерком тут нас не путай. А вот кренчик... И правда, ну, можешь же ты, – обратился он ко мне, – не выдержать направление на взлете... ну, на «тройку» взлететь! Для нашего образцового экипажа, привыкшего не только делать – а и показывать «им всем», как мы умеем делать ЭТО КРАСИВО, такое предложение было как серпом... но рациональное зерно в предложении второго пилота просматривалось. И я распорядился: – После уборки шасси я ухожу с курса влево за счет крена, второму пилоту контролировать: крен четыре градуса, не больше! Запрашивай! Зазвенели двигатели, вдавило в кресла, понеслась под нас полоса... отрыв... шасси на уборку – и я накренил машину чуть влево. Коля придержал штурвал: не более четырех градусов! Пока шли процедуры уборки механизации, некогда было оторвать взгляд от приборов. Коля только подсказывал, что – проходим, точно по кромке, но проходим! А когда я краем одного глаза уследил высоту, а другим – лохмы облачной рвани и столб ливня справа рядом, и редкие крупные капли хлопнули в лобовое стекло и испарились в потоке – мы проскользнули! Коля доложил: «Взлет, двести левым на Средне-Белую», диспетчер, облегченно вздохнув, задал нам эшелон, и пошел нормальный полет. Впереди синело чистое небо, машина выбралась из предательской амурской петли. И аккуратно успели мы к закрытию Красноярска, точно в срок, как учили. Расшифровка этого полета в эскадрилью не пришла, значит, придраться было не к чему. Крен четыре градуса... это ж тебе не разворот, а так... шероховатость. А однажды весной, где-то в начале апреля, долго я не мог принять решение вылетать на Благовещенск: уж больно мудреный там был прогноз. Давали мглу, видимость тысяча сто. Мгла – дело летнее, обычно связанное с дымом от лесных пожаров. Но за бортом ранняя весна – что у нас, что на Амуре. До пожаров еще не дошло, влажность в лесах высокая, горимости нет. Откуда мгла? Что за мгла? Да будь просто мгла – и бог бы с ней, что мы, мглы, что ли, не боимся? Боимся, но летаем же. А вот ветерок-то – против посадочной системы, и приличный: фактически пять, порывы семь, а по прогнозу – десять. Посадочный курс не 360, а 180, а с этим курсом курсо-глиссадной системы нет, только привода, а по ним минимум 1200. Для непосвященного эти каббалистические цифры ничего не говорят; так объясню простым языком: с одним курсом сесть нельзя, потому

что нет средств, способных обеспечить посадку при этой мгле, а с другим – средства есть, но ветер попутный больше разрешенного – выкатись с полосы на пробеге. Решение командир формально принимает по цифрам. Я долго не решался, дождался нового прогноза, пересмотрел фактическую погоду за несколько сроков – одно и то же: мгла, 1100, ветер 180 пять порывы семь. Ну, порывы при принятии решения можно не учитывать, как раз подходит нам допустимый попутник: пять метров. Решился, подписал, полетели. При пролете Магдагачи диспетчер дал нам корректив прогноза Благовещенска: ветер на кругу к моменту посадки должен был усилиться до 20 метров – это с таким попутником надо заходить и садиться. Либо заходить с курсом 180, ветер встречный... но видимость не позволяла. И тут еще закрылся наш запасной, Хабаровск. Как хочешь, так и садись. Вопрос встал уже не о нарушении минимума погоды – если не оправдался прогноз, я имею право сесть и при погоде хуже минимума. Нет, вопрос встал: как сесть вообще. Я уже сказал, что в Благовещенске глиссады круче обычных. Это означает, что надо снижаться с большей вертикальной скоростью. А если на кругу ветер попутный, то он тебя вроде как будет проносить вперед, к полосе, и чтоб не перелететь, надо жать машину к земле, а значит, эту вертикальную скорость увеличивать. А по Руководству есть ограничение: вертикальная скорость снижения на глиссаде – не более 7 м/сек. Но когда тебя несет попутный ветер 20 метров в секунду, то в разрешенные 7 не уложишься: потребуется и 8, и 10. Так меня однажды угнали на второй круг на Камчатке, вернее, самому пришлось уйти, чтоб не нарушить и не оправдываться потом за расшифровку. Еле извернулся тогда, но таки сумел сесть, подкравшись чуть ниже глиссады и издалека. А в Благовещенске издалека не подкрадешься – вот она, Госграница! Изворачивайся на пяточке. А заходить с другим курсом – четвертый разворот и вовсе на высоте 300 метров: только развернешься, снижайся по приводам. При плохой видимости на нашем лайнере по приводам еще можно зайти... подкравшись издалека и заранее подобрав курс и угол сноса. Так тут Госграница еще ближе. Ну, петля! Посоветовавшись, мы решили, что надежнее будет зайти на полосу с посадочным курсом 360, от самой-самой границы (выгадаем километр), с попутником, по курсо-глиссадной системе, которая таки обеспечит точный заход. А ветер к земле будет потихоньку утихать, а у земли сейчас всего шесть метров. Нам, главное, пересечь этот слой с сильным попутным ветром и не уйти с курса-глиссады, а там лишь бы не было сдвига, резкого изменения скорости и направления ветра, чтоб самолет не провалился и не сел до полосы. Ну а диспетчеру остается взять на себя – и выдать нам перед самой посадкой ветер не более пяти метров, чтоб не было нарушения. Все было расписано, рассказано, разложено по полочкам: предпосадочная подготовка в моем экипаже объемная, до занудства, зато всем все ясно, и когда доходит до дела, каждый знает и свои действия, и действия товарищей. По мере приближения к земле мы опускались в слой воздуха, желтого, как бледный чай. Я, по устоявшемуся зимнему стереотипу, ожидал ухудшения видимости «типа как в снегопаде»: ну привычка такая за зиму, да и грешил я на синоптиков, что с этой

мглой они пузыря пустили... Нет ведь: таки мгла, мерзкая, желтая, гуще и гуще к земле... и затрепало ветерком. Что за чертовщину принес этот ветер? И как-то аж дышать тяжелее стало. Заходили издалека, по петле Амура; диспетчер ворчал и норовил подвернуть нас, а я не слушал его и тянул к Китаю. Когда он закричал, я повернул к полосе. Машину заранее оцетинили закрылками, погасили скорость до минимума; я пилотировал трепетно, на пределах. И хоть знаю, как быстро подходит к центру прибора глissадная стрелка, и ожидал очень быстрого ее перемещения, но она прямо рухнула сверху, и, чтобы удержать ее в центре, пришлось ткнуть самолет носом вниз и энергично сдернуть газы, а уж потом... Потом и добавлять не пришлось: нас перло к полосе, самолет висел в глissаде хвостом вверх, двигатели – почти на малом газе, вариометр показывал 10 м/сек; я жал штурвал от себя. Во рту пересохло... этот желтый воздух был наполнен чем-то колюче-удушающим. Метров с двухсот ветер стал слабеть. Филаретыч успевал засечь по приборам путевую скорость и скорость ветра, четко подсказывал, что слабеет, слабеет... эх, какой все-таки у меня экипаж! Парни – волки, всё от зубов отскакивает, спокойные как слоны... ну, штурман иногда шебуетится... Я пилотировал хоть и в напряжении, но знал, что помогут, подстрахуют, не дадут ошибиться... Эх, семья моя воздушная... А у земли и вовсе утихло. Я добавил режим, параметры стабилизировались, сквозь желтую мглу проявилось движение вниз; впереди смутно замаячили огни. Сели... всё вокруг как в чае или как через желтые стекла. Ветер задувал порывами, на улице было тепло и душно, и дыхание всё срывалось на кашель. И что же оказалось: мощный циклон поднял бурю в пустыне Гоби, захватил мельчайшую пыль и донес ее сюда. Вот и пыльная мгла. Напряжение на посадке было велико; у меня болезненный спазм схватил желудок, пришлось пить лекарства, и долго не отпускало. А удушье от пыли спровоцировало мою обычную весеннюю аллергию на березовую пыльцу проявиться на месяц раньше; задыхался потом до середины июня. Что касается посадочного курса 180 градусов, то у меня был уже опыт захода по приводам в сложную погоду именно с этим курсом и с таким же боковым ветром справа, да еще при низкой облачности. Там по схеме закрылки выпускаются полностью еще до четвертого разворота, и крутишь его на 300 метров, а ветер сносит... и не вписались. И вынуждены были уйти, учесть поправку, успокоиться, собраться, повторить заход и вывалиться из облаков только-только по обочине полосы; еле извернулись, чтоб выйти на ось. Нет, сложновата там схема для большой, инертной машины. Ну, и про собачий рейс. В конце 90-х предприимчивые китайцы организовали торговлю породистыми собаками – из России в Китай. Московские китайцы воровали на улицах в Москве приличных, ухоженных домашних животных, сажали в клетки и отправляли живой товар самолетами в Благовещенск. А здесь уже, благодаря упрощенному визовому режиму, из Благовещенска их переправляли в Хэйхэ, по льду Амура; тогда можно было приехать в Китай на полдня, сделать свои дела и вернуться к вечеру домой. Часть товара погибала в дороге, особенно когда из-за непогоды были задержки: кто там их кормил-поил... в багажниках. Но в общем бизнес

был очень выгодный: в Китае таких псов расхватывали по богатеньким семьям за тысячи долларов. Заниматься работоторговлей подрядилась моя авиакомпания. То есть, мои хозяева согласились возить и людей, и попавших в рабство собак, одних наверху, на креслах, других в трюме, в клетках. Красноярск был промежуточным аэропортом, там менялся экипаж. Среди летчиков и бортпроводников поползли слухи, и никому не хотелось участвовать в позорном, гадком деле. Но кто ж нас спрашивает. Пришел на вылет я, подписал решение и вместе с экипажем прибыл на самолет. Только вылезли из машины, как услышали крик из багажников. Кричали собаки, уже более суток, без пищи, воды и вентиляции душившиеся в тесном пространстве под полом: Благовещенск два дня был закрыт. Терпеливый китаец-сопровождающий спокойно сидел в кресле... дело привычное. Девчонки, с круглыми глазами, встретили меня, стали возмущаться... Крик из-под пола больно сжал сердце: они не лаяли, не выли... они кричали, как люди. Страдание везде есть страдание. И первой мыслью моей было: залезть в багажник, открыть клетки... Дал команду включить хоть вентиляцию. Бортинженер запустил ВСУ, зашумел в коробах воздух. Вонь в салоне, осязаемая такая вонь – псиной, испражнениями, тяжким духом тесноты и неволи – постепенно растворилась. Но никакой шум вентиляции не мог заглушить крика собачьего страдания. Одна девочка отказалась лететь, пошла в санчасть и получила освобождение; вместо нее пришел мальчик из резерва, матерился... как и все мы. Но надо было скорее вылетать. Насидевшиеся в вокзале транзитные пассажиры быстро заполнили салон; до собачьего крика никому дела не было: люди устали в ожидании, и как только уселись в кресла, тут же провалились в тяжелую дрему. Вылетали днем, прибыли в Благовещенск поздно вечером. Толпа пассажиров уехала на автобусе, а из подкатившего грузовика выскочило несколько китайцев. Техник открыл люки. Багажники отозвались смертным стоном... но уже не было сил у бедных животных, еле дышали. Весело галдя, китайцы сноровисто вытаскивали клетки, быстро определяли состояние рабов, отставляли падаль в сторону. У меня разболелось сердце. Сил после полета никаких не осталось, я еле плелся к вокзалу; перед глазами вставали виденные когда-то по телевизору кадры, снятые в китайском ресторане... Вот клиент выбирает толстую змею. Вот ее забивают у него на глазах, сдирают кожу с еще трепещущего тела, режут на куски; он указывает, какой кусок зажарить. Действо – лучшая приправа к вкусной и полезной пище. Вот принесли таз живых ящериц. Человек ножницами отрезает головы, вспарывает брюшки, обнажая нежную темно-фиолетовую внутренность; пальчики на лапках судорожно сжимаются... Я сплюнул, искренне, грязно выматерился... поплелся в АДП. Понурые, измотанные проводницы с экипажем ждали меня в автобусе. Не сговариваясь, мы, русские люди, остановили автобус у гастронома, набрали водки и залили русскую душу с девчонками в гостинице. Выживет великий народ. Что китайцу хорошо, то русскому смерть. Или таки научат они нас ящериц жрать?

Унижение

У мясного отдела питерского гастронома очередь небольшая; мы обрадовались и пристроились за старушкой интеллигентного вида. Через ее худенькие плечи жадно рассматриваем разложенный на мраморном прилавке товар. На противнях – мяса! Маленькие кусочки, и побольше, и с косточкой... кое-где чуть обветрилось, но нам сгодится и такое. Единственно, гложут сомнения: по сколько в одни руки? Старушкина очередь подошла; она берет вилку и, отставив мизинчик, брезгливо ковыряет мясо, выбирая... господи, что там выбирать! Тут до вылета осталось три часа, еле дождались открытия гастронома, успеть бы на автобус в аэропорт. Выбрала. Грамм сто пятьдесят, с ребрышком. Нет, не то. Сомневается. Берет на вилку другой кусочек... – Да йё... – шипит за спиной штурман. – Вот, карга старая... харчами перебирает... – Тихо, ты... услышит. – Она что, с блокады не приучилась мясо выбирать? – С той блокады сорок лет прошло. Город-герой... б... зла не хватает. – Это у нас блокада... сорок лет... Экипаж тихо шепчется за спиной пожилой ленинградки. Ковыряние в мясе кажется нам святотатством. Нам чуждо такое оскорбительное отношение к главному для нас после хлеба продукту. Когда достаешь из морозилки заиндевевший, вымороженный до каменной сухости, залежалый, последний кусок вареной колбасы, по два двадцать, и жарить тающие кружочки, чтобы поесть перед рейсом – а рейс долгожданный, в Ленинград, оттуда привезешь, наконец, мяса! – вот когда жуешь эти зажаренные до картонной твердости ломтики, тогда начинает кое-что доходить насчет справедливости в этой жизни. Ленинградцы – заслужили. Они голодали в блокаду. Правда, через сорок лет тех уже не осталось в живых, царство им небесное, страдальцам. Уже имеет взрослых детей новое поколение, послевоенное. Они не голодали никогда. Внуки тех мучеников блокады уже и о той проклятой войне имеют смутноватое представление. Жизнь продолжается, на пожарищах буйно цветет молодая поросль, старые раны затягиваются, и вскоре никому не нужна уже будет память о тех давних страданиях. Мы – не ленинградцы. Мы – не заслужили. Мы – красноярцы; за нами в очереди – Воронеж, за ним пристраивается якутский экипаж. Вся очередь синяя. Летчики, бортпроводницы, с сумками, объемистыми портфелями, баулами – все терпеливо ждут и надеются, что в одни руки дадут больше, чем по два кило. Мы для ленинградцев и для москвичей – нахлебники, неизбежное зло... На робкий вопрос доблестного, в фуражке с «дубами» и золотых погонах, представителя героической профессии по теме «сколько в одни руки» дебелая продавщица громко кричит через весь зал: – Пятровна! А, Пятровна! Энтим, – она чуть кивает в сторону очереди, застывшей в ожидании, – энтим по сколь отпускать? А? По четыре? «Пятровна» подтверждает, что по четыре. Очередь зашевелилась. Этот гастроном хороший, щедрый. В других – по два кило. Хочешь взять еще – становись снова в очередь. Моя очередь подошла. Одной рукой держу полиэтиленовый пакет, другой вытряхиваю в него все содержимое противня – там больше четырех не будет. Кладу на весы. Четыре сто. Тетя милостиво разрешает. Бегу в кассу. Там очередь тоже синяя. С утра здесь

всегда синие очереди. Молодая полная кассирша, потягиваясь, лениво-сочувствующе бросает: – Это где еще мяса не хватает? В Красноярске? Ее слова надо понимать так: неужели страна еще не наелась того мяса? Бегу занимать очередь за маслом. Тут строго: в одни руки четыреста грамм. Быстро плачу деньги, становлюсь в хвост, подхожу снова к продавцу и, боясь глянуть ему в глаза, как будто в первый раз, прошу еще раз четыреста грамм. Опознает или не опознает? Будет или нет нотация, выговор ревнителя закона справедливости проклятому нарушителю? Будут или нет меня позорить на людях? Спина мокрая. Проскочил! Восемьсот грамм сливочного желтого масла, вологодского, два пакетика, лежит в портфеле. А за мной вологодский экипаж удивляется, какими неисповедимыми путями их вологодское масло попало на питерские прилавки. И засовывают завернутые в серую бумагу кубики масла вместе с пакетами мяса и палками колбасы в приделанные к тележкам короба. Тележка – очень удобное изобретение 90-х годов 20-го века. В сезон, когда надо везти с югов коробки помидор, винограда и прочих даров природы, она экономит силы перед вылетом. Одно дело таскать коробки в руках, другое – на тележке. Руки так не трясутся, как после коробок, легче предполетный медосмотр проходишь. Но четыре кило мяса – это что слону дробина. Бортинженер ведет нас дворами к заднему крыльцу. Спускаемся в подвальное помещение. Идем длинными полутемными коридорами, пропуская встречных людей в белых халатах, вымазанных мясными помоями. И входим в святая святых: К РУБЩИКАМ МЯСА. Холеные, румяные парни; на грязных пальцах золотые перстни. Огромные плахи, на них лежат не топоры – питерские овальные секачи для рубки мяса. Смущенно здороваемся; нам снисходительно кивают. Наши погоны и фуражки здесь неуместны, мы готовы провалиться сквозь землю... но бортинженер негромко договаривается, румяный мясник называет цену, мы не сговариваясь согласно киваем головами: да, да, скорее только... Профи берет секач. Небрежно кидает полтуши на плаху. Это надо видеть. Непрезентабельный труп скотины под его секачом за несколько секунд обретает аппетитный товарный вид. Ну, артист! Только не он перед нами раскланивается, а кланяемся мы, униженно благодарим. Спасибо, добрый человек. Дома убеждаемся в профессионализме доброго человека: каждому в массивном куске мяса искусно заделан тазобедренный сустав. На остановке автобуса толпа в синем. Тележки, тележки, сумки, редко у кого один портфель. Ну, у одного нашего штурмана жена заведует магазином хрустала – вот он летает с одним «дипломатом». У них рубщик – друг семьи. А у нас и жены рангом пониже, и друзей такого высокого ранга не водится. Ввалились, доехали, теперь – проходная. Тети пропускают наш груз через хайло агрегата для просвечивания; самих – через хомут интроскопа. Здесь хоть просто спросят, что в сумках... ясно что: продукты. А в Ташкенте еще и взятку выморщат. Жить-то как-то надо. Чтоб на ту проходную устроиться, надо было в свое время дать хороший бакшиш начальнику. В каком-то дальневосточном аэропорту девчонки добыли по бадье красной икры. Такие кубические полупрозрачные контейнеры, килограмм по двадцать пять. Мы им помогли

дотащить до проходной, сомневаясь, пропустят ли. Ждем. Разговор за стенкой. Высокие тона. Уговоры. Плач. Уговоры. Наконец девчонки появляются, тащат контейнеры, тушь течет по щекам... довольны... – Ну как? – Да как. По столынику... вот как. С-сука... Да уж. А куда денешься: лететь надо. Дома ждут товар: это бизнес. Дома девчат встречают партнеры по бизнесу. Упираясь изо всех сил, девчата волоком тащат свою икру в толпе пассажиров. При пересечении границы аэропорта контейнеры с икрой подхватывают дюжие парни, несут к багажникам. Девчата облегченно семят рядом: их мучения кончились. А наши еще впереди. Аэропорт Красноярск (Емельяново) построен недавно. Еще не проросли травой трещины в свежеуложенном бетоне, еще по временной схеме работает общественный туалет на привокзальной площади, овекая окрестность аммиачным запахом разрухи. И только новенькие «Икарусы» пригородного автомаршрута с регулярностью в полчаса увозят счастливиц из огромной толпы пассажиров, скопившихся после трех приземлившихся рейсов. Автобус берут штурмом. Стройная вроде очередь и стоящая рядом группа в синем по мере выхода автобуса на посадочную прямую начинает комкаться и перемещаться к предполагаемой точке, где должна открыться входная дверь. Зубы сжимаются, груди вздымаются, руки крепко держат ношу. Нас, летный состав, по какому-то соглашению или договору должны сажать вне очереди. Кто должен – не знает никто. Да никто посадкой и не руководит. Водитель отходит в сторону и ждет исхода баталии. Кондуктора, или продавщицы билетов, пока еще тоже нет, она греется в вокзале. Народ прилетел из Сочи, кое-кто по неопытности еще в шортах, а за бортом минуса. В Сибири, чай, живем. Малые дети замотаны во что попало. Мы все простые советские люди, все имеем совесть и приучены пропускать женщин, стариков и детей вперед. Но старики, женщины и дети летают раз в год, а я езжу этим автобусом на работу практически каждый день. Я устал после перипетий ночного рейса, смертельно хочу спать, а впереди еще разборка баулов, разделка мяса... жена-то на работе. Спать лечь удастся часа через четыре. А вечером – в ночной резерв, и, может, поднимут в ночной бессонный рейс. Короче, аргументов хватает, чтобы оправдать мои действия по отталкиванию простых советских людей от дверей и протискиванию на свободное кресло, под комментарии оттолкнутых, с детьми на руках. Я вез их по воздуху, берег их комфорт, обращался к ним по громкой связи проникновенным голосом... честь фирмы ... Зачем эта демагогия? В дверях автобуса у нас всех, простых советских людей, вдруг повылезли зубы и когти, и мы бьемся за свое здоровье и здоровье детей. Кто успеет сесть и вовремя оттаять, тот не заболеет. А остальным деваться некуда, будут ждать следующего автобуса. И это ж еще не зима, а ранняя осень. Зимой, в сорокаградусный мороз, все будет так же. Когда после посадки самолета мы зарулили и остановились на стоянке, сначала подали трап к переднему выходу. Оттуда спустился к подъехавшей черной «Волге» человек, Главный Пассажир. «Волга» быстро увезла его мимо той очереди на автобусной остановке. Когда, чуть не на кулаках, места в автобусе расхватаны, а оставшиеся стоять в проходе люди, еще не веря, что битва была

напрасной, мест не досталось и придется все начинать сначала, растерянно оглядываются на счастливицков... на меня... – я начинаю понимать, что тот образ жизни, который устроили нам, простым советским людям, те, Главные, большевики, что по ковровой дорожке, зимой и летом в тонких дорогах «корочках», да в «Волгу», да греться по своим коммунистическим бардакам... – вот этот образ жизни есть скотство. И я, летчик, есть такая же простая советская скотина, которой в выделенной кормушке брошен клок сена. Не ждите от меня беззаветной преданности. И от тех пассажиров тоже. Отогревшись в салоне, они плавно превращались снова в милых, воспитанных людей. Куда и делись когти и зубы. Жаль только, не слышал этот... холеный, как в бога и в душу народ костерил – и партию, и правителей, и его в спину. Ну, да сейчас-то он самый рьяный демократ... в бога и в душу... Летим в Сочи, на «Эмке», длинным беспосадочным рейсом. Салоны полны. В кабине заяц, свой же брат-летчик, второй пилот. Парень он шустрый, известен близостью к сильным мира сего, еще не так давно был комэской на грузовых самолетах и часто летал по всей стране спецрейсами по заказам крупнейшего оборонного завода. В полете он выходит в салон, следом выхожу и я на минутку. И вдруг слышу: – О, Константин Гаврилыч! Какими судьбами? В отпуск? Интонация голоса моего зайца в этот момент очень напоминает голоса чеховских персонажей. Толстый и тонкий. Подобострастная интонация. Его собеседник что-то цедит в ответ. – Василич, – забегает он в вестибюль. – Ты знаешь, кого везешь? Оказывается, я везу директора того самого завода. Того самого! На котором ширпотребом делается знаменитая наша «Бирюса»! А у меня ж холодильник старый... А дефицит же кругом! Холодильник этот, «Бирюсу-1», добывал я в 1966-м году в Ярцево, что на Енисее. Их тогда завезли баржей на орсовскую базу, или коопзверопромхозовскую, не помню, но наши летчики, что там базировались, разнюхали. А со светом в Ярцево в те времена еще были перебои, и почти никто из местных жителей не рисковал покупать дорогую и не совсем еще известно зачем нужную в хозяйстве вещь, да еще когда света не бывает. Обходились ямами-ледниками, где браконьерская осетрина спокойно хранилась. И мы, енисейские летчики, наладили снабжение нашего авиагородка дефицитными холодильниками. Часто летая спецрейсами по заказам того же орса, туда полные, а назад пустырем, мы заезжали на базу, подгоняли грузовик и набивали полный Ан-2 этими прекрасными и по тем, и даже еще по нынешним временам аппаратами. Тот, что я привез себе, работает у меня на даче до сих пор, аккуратно сорок лет. И как еще морозит! Но ко времени моего рассказа, к 91-му году, возникла потребность приобрести морозильник той же надежной марки. Забил его вареной колбасой, мясом, салом, рыбой – все ж не так часто тогда будешь по очередям стоять. Это менталитет наш, доперестроечный, еще подсказывал такие мысли. А за бортом в 90-е годы уже появился товар, уже дефицита почти не было – но не стало денег! И мы еще не могли поверить, что товар теперь будет всегда. Морозильники теперь есть у многих, у большинства, и что в них морозить теперь? Ну, ягоду с собственного сада-огорода. И то, гляжу я, народ уже привык, что в магазине, в супермаркете,

в гипермаркете – есть все, и проще, а главное, дешевле обойдется – не гонять на ту дачу, поливать ягоду... с этими ценами на бензин ягода золотая получается – а зайти да купить под боком. Короче, посулил мне заяц договориться с сильной личностью, чтоб мне с барского плеча, значит, выписали дефицит. Константин Гаврилыч этот, летевший, кстати, с молодой и красивой женщиной, наверно секретаршей, буркнул ей мою фамилию, она записала на клочке бумаги... Я стоял как оплеванный... и... попросил девчат обслужить летевшего нынче инкогнито Главного пассажира, как они умеют. Через час Гаврилыч этот пил коньяк в компании с моим зайцем... тот уж увивался. Тот коньяк пили, что заяц поставил мне. Судьба морозильника, обещанного директором, мне не известна. На следующий день грянуло это... ГКЧП; завертелись события, резко изменившие жизнь в стране; поползла инфляция... Мы бросились спасать лежавшие на сберкнижке деньги и только успели купить на них вдруг появившийся в магазинах этот самый вожделенный морозильник, а на остальные – электропечку «Мечта»... стоит на даче, пользуемся иногда. На эти деньги, кстати, до ГКЧП можно было купить дешевые «Жигули». Ну, хоть шерсти клок... с паршивой овцы. А морозильник морозит. Ягода своя, девать некуда, меняем смородину на бруснику.

Медицина

Захожу перед вылетом в стартовый медпункт. Стартовый врач ведет оживленную беседу с моим коллегой. – Вы на Ростов летите, верно? – На Ростов... – хмуро отвечает летчик. – Ой, у меня к вам маленькая просьба. Привезите ведро вишни. Там, знаете, как зайдешь на рынок... справа... Она – знает. Знает, где продают, и сколько сейчас это стоит, и как лучше доехать, и как сохранить, и договаривается, кому оставить, чтоб это ведро передали ей, ведь рейс приходит ночью... Зачем-то я вернулся в медпункт десятью минутами позже, что-то там забыл. Слышу аналогичный диалог и инструктаж, уже с другим летчиком: – Там, в Ташкенте, на Госпитальном рынке, не на Алайском, а на Госпитальном – там лучше и дешевле, и добираться легче... Там Ахмеда спросите – его все знают... Там... Меня – не просят. Я санчасти не боюсь, не грешен. Поэтому мне бросают мельком: «Распишитесь» – и все, свободен. Даже пульс не щупают. А тем ребятам – щупают. И тех ребят просят: ведь нетрудно прихватить ведро... И прут те ребята на себе коробки, пакеты и ведра – куда денешься. Эх, ей бы в тот Ташкент... А, в принципе, зачем? Она – «на крантике». Ее дело – провести предполетный медосмотр экипажа... ну и, раз от нее зависят, вычислить и оседлать человека... слаб ведь человек-то... А уж конъюнктуру, цены, маршруты она изучила. У нее муж тоже летчик, он летает на местных линиях и тащит домой: рыбу, ягоду, оленину с Севера... Северяне ведь тоже к нам летают и санчасть проходят. «Крантик» действует исправно. Стартовый медпункт существует для того, чтобы не допустить до полета летчика, состояние здоровья которого может сказаться на безопасности полета. Врач определяет степень этого состояния. И вот парадокс: я, старый летчик, летя в тот Ростов или Ташкент, не знаю, где что там добыть для семьи,

как это, добытое, протащить через проходную на самолет (ясное дело, дав взятку начальнику шлагбаума), во сколько мне это обойдется... Врач, именно эта личность, знает все. Дома у нее есть все по сезону: первая клубника и первая черешня, и малосольный омулек, и брусника, и стол ломится... Зачем летать. Я с трудом выпрошу ту Анапу или Краснодар, раз или два за все лето, ну, привезу пару коробок, больше ведь не подниму и не дотащу. Зато иные летчики везут побольше моего: натаскается, бедный, весь мокрый, этих корзин и коробок, потом перед вылетом в краснодарской санчасти извивается перед доктором, объясняет, почему пульс частит. Попробуй не привези. А то сиживал у нас в медпункте дедушка-немец. Огромный аэропорт, куча рейсов, массовый разлет утром, а доктор не спеша исполняет ритуал: – Как ви сепя чуфстфуете? Он измеряет пульс целую минуту. Потом не спеша пишет в журнал. Потом берет штамп... Ставит печать в задание. Расписывается. Тщательно. Если у кого пульс учащенный, старичок долго глядит подозреваемому в глаза и проникновенно спрашивает: – Ви фчера фипифали? Нет? Ну, поситите стесь... потоштем. Очередь в зале ожидания у дверей медпункта растет: летчики, бортпроводницы, аэродромные шофера... переминаются, «штут»... – Опять этот... вредитель... времени нет, готовиться же надо... – Матерки висят над толпой. После медпункта экипажи бегут, все в мыле, готовиться к вылету. Состояние их здоровья проверено, оно – соответствует. Может быть, потом, в беготне, кто-нибудь и забудет что-то важное, влияющее на безопасность... но при чем тут дедушка-врач? Он «телаает фсе как полошено». Потом его таки убрали – и сразу выросла регулярность полетов, прекратились задержки. Во Владивостоке как-то один из наших экипажей целую ночь не смог уснуть из-за комаров в комнате гостиницы. Одно то, что жара за тридцать, койки провисли до пола, вонь из туалета без воды, но это дело привычное... А вот комар, даже один, когда зудит в комнате, не даст ведь уснуть. Да там их – полчища! И не уснули, не сомкнули глаз. Уж как материли командование и руководство, уж какие проклятья сыпали на головы кого-то... тех, кто загнал их сюда, с этим собачьим отдыхом... И под утро, когда искусанный и исчезавшийся экипаж подняли на вылет, у кого-то в медпункте не выдержали нервы: – Да провались оно всё! Отказываюсь лететь! Дайте нормальный предполетный отдых, как положено! Спать хочу! Ну и все. Доктор, как и положено, отстранила экипаж. Оформили задержку. Отправили спать в ту же комнату гостиницы. Десять часов экипаж еще там промучился. Тетя-врач сменилась; другой тете уже не жаловались... выбраться бы скорее из этого комариного ада! Улетели. А новый экипаж, пригнавший им самолет, отправился отдыхать комарам на съедение. Какое дело доктору на предполетном медосмотре, что в гостинице нет условий для отдыха? Ташкент. Сорок один градус жары. Мы гуртом только что оттащили все свои сумки, коробки и корзины на дальнюю стоянку, за километр, вернулись, приплелись к санчасти и отдыхаем в тенечке у фонтанчика, обсыхаем. Как пульс успокоится, пойдём к доктору. Рубашки мокрые... девчата, бедные, в колготках... Ладно, пошли. Летчик протягивает руку, тетя-доктор, поджав губы, щупает пульс. Расписываются. Последним протягиваю

руку я, на глубоком вдохе затаив дыхание. Когда так вот затаишь, то первые двадцать секунд пульс вроде как замедленный, укладывается в норму 80 ударов в минуту. Пока доктор записывает, потихоньку можно выдохнуть... и сердце, как будто освободившись, начинает снова колотиться. – Так, девушки, – представительница самой гуманной профессии оглядывает влажные лица бортпроводниц, – а вот где ваши медицинские книжки? Во. Нигде эти книжки не спрашивают, это формальность, ведь все знают, что дома проверялись по полной программе, а здесь что – только домой долететь... пощупать пульс для порядку... Девчата начинают сбивчиво объяснять. Книжки остались в сумках на самолете, кто ж знал... жарница... на каблуках... вы уж поверьте, у всех все в порядке... нигде же не проверяют... отпустите так... пожалуйста! У тети губы сжимаются куриной жопкой. – Вы! – мне! – тут будете указывать! Где-то не проверяют, а у нас – проверяют! Идите, и пока не принесете книжки, я – вас – не пропущу! Я начинаю уговаривать. Но чем красноречивее я распинаясь, чем больше давлю на жалость, что все мы люди, что зачем же гонять по жаре девчонок, на каблуках – вон на них асфальт горячий аж налип, что нам же еще лететь с посадкой в Алма-Ате, что им же в салоне на ногах... – губы у доктора только сильнее сжимаются, таким сфинктером. Это уже получается не доктор, а, скорее, начальник ворот, правда, с высшим гуманитарным образованием. Девчата, красные, растерянные, возмущенные, выходят, я выбегаю вслед за ними... Бессильная злость. – Подождите пока, не ходите вы за теми книжками... – я лихорадочно думаю, что же предпринять. Жара донимает, я захожу в АДП, там кондиционер. – Ну что, командир, готовимся? – молодая разбитная женщина, диспетчер, что должна нас выпустить в полет, приветливо улыбается. После куриной гузки нормальная улыбка располагает к откровенности, и я со всей пролетарской ненавистью расписываю ей инцидент в санчасти. – Да господи! Командир, не переживай, я тебе и без санчасти подпишу. А эта... – в адрес куриной задницы отпускается непечатный комплимент, – она тут одна такая... Нет, ну надо же, над девчатами выё....! Давай, готовься, я подпишу, и лети себе с Богом. Я догоняю девчат, уже было понуро поплевавших на перрон за злосчастливыми книжками, успокаиваю их, и они скрываются за углом штурманской. Задание на полет у меня в руках, штамп медконтроля экипажа в нем стоит, записано четыре человека, а девчатам тетя-доктор обещала поставить отдельный штамп – только по предъявлении книжек. Я подписываю задание в АДП, прощаюсь с веселой матерщинницей-диспетчершей, благодарю ее за человечность и ухожу в зной ташкентского перрона. Нервное напряжение, что вот – «а вдруг дадут команду задержать рейс», проходит только в наборе высоты. Уфф. Конечно, не положено. Конечно, документ регламентирует. Но будь же ты человеком, врач! Так тогда и в аэропорту Карши... Командир Ту-154 ходил-ходил по АДП и все сомневался: лететь? не лететь? Чуть не сутки на ногах, жарница, всё задержки, суета, новый аэропорт, деться некуда, экипаж измордован до последней степени... лететь? не лететь? отказаться? И врач на предполетном знал, что экипаж на пределе сил, видел состояние людей, профессионализму которых

доверились полторы сотни пассажиров, отдавал себе отчет, что от него, врача, зависит, допустить риск полета смертельно уставшего экипажа или взять на себя – и не допустить! Он – допустил. И была катастрофа. Самолет свалился в штопор с высоты 11600. Потом долго мурыжили эту катастрофу, приписывали и сильную болтанку, и высокую температуру на высоте... А я и сейчас утверждаю: уснул экипаж! Уснул в наборе высоты, оставив включенным автопилот. И автопилот вывел самолет на границу сваливания, а когда сработала сигнализация выхода на критические углы атаки, экипаж спросонок долго не мог понять, в чем дело, а скорость падала, падала – и машина свалилась. И они не справились с простыми, в общем-то, действиями по выводу из сваливания. Авиагоризонты подвели экипаж: авиагоризонты, сляпанные по иноземному, ненормальному для нашего менталитета образцу. Они хороши в нормальном полете, а как завалится крен больше нормы – они только вводят в заблуждение летчика, и он делает все наоборот. Чтобы разобраться в показаниях этого прибора, нужно время, секунды, нужно внимание, нужна реакция... спросонок-то. Выдающийся авиационный врач-психолог, генерал, академик Пономаренко, великий борец ЗА ЛЕТЧИКА, полжизни потратил, добиваясь установки на наших самолетах авиагоризонта с нормальной, понятной летчикам индикацией, и таки добился. Обосновал. Пробил. Через сопротивление. Через пресмыкание перед Западом. Правда, только на некоторых, на истребителях – но сколько же погибло летчиков, хороших летчиков, из-за этих ненашенских авиагоризонтов. Летчиков, которым в критической ситуации не хватило нескольких секунд для того, чтобы понять показания главного прибора на самолете. Так то ж истребители. Они же идут на вылет, подготовившись, выспавшись, свежие, отдохнувшие. А тут... сто семьдесят человек – и замордованный экипаж, и этот экипаж допущен в полет врачом, который знал... Говорят, судили потом этого врача. Дочка моя, врач-терапевт широкого профиля, хлебнувшая медицинской мудрости и опыта, умеющая вытащить – и вытащившая – не одного больного с того света, рассказывает мне о своей любимой работе: – Привезли тут вчера больную, с температурой, она на ногах не держится, а медсестры еле шевелятся, возьтятся, даже не усадили... Папа, ей же плохо! Ну, я их построила – забегали! Но что за люди: ведь – сестры милосердия! Больной же плохо! Дочку мою хвалят за спиной. Она понимает, что такое Врач. Она – милосердна. За больного она бьется до последнего. Умиравшую старушку вот сумела «раздышать» рот в рот – и бабка ожила! – Ну, а как же иначе, папа! Что ж... Мы все как можем исполняем свой долг. Жаркая Анапа... Грозы кругом, темные тучи бродят над предгорьями, проливаясь на горячую землю крупным ливнем, а то и градом. Мы просидели здесь три дня, не вылезая и теплого мелкого моря, загорели, отоспались... курорт. Но уже летит наш рейс, по расписанию; правда, есть проблемы с топливом. Везде проблемы с топливом: его нет почти нигде. Надо искать неподалеку аэропорт, где топливо еще есть, договариваться, звонить, запрашивать – да мало ли хлопот у капитана, заброшенного судьбой на другой край страны и вынужденного решать встающие одна за другой задачи. Вроде

договорились подсесть на дозаправку в Ставрополе – там гроза, закрылся. Давай искать другое место заправки... а тут выселяют из гостиницы: время вышло, новый экипаж едет на наши места, других нет... корячится задержка... толкаться на ногах... пропадает черешня, закупленная утром на рыночке, – много ли ей по жаре надо. Пока ехали на автобусе в аэропорт, подошла гроза, все закрылось... а самолет на подходе. Откроется аэропорт или самолет уйдет на запасной? Привез заначку топлива или сядет с минимальным остатком? Дадут или не дадут нам керосину, чтобы перелететь в ближайший аэропорт на дозаправку... куда? Будет ли там погода? Короче, прямо с автобуса я побежал в АДП и стал решать эти кроссворды. Гроза прошла, самолет сел, остаток топлива позволял, перелететь в Минводы, надо было только уговорить местное начальство дать нам пару тонн; были проблемы, звонки, переговоры... Когда пришло время идти в медпункт, я был накручен очень хорошо. В голове билась мысль, что Сочи закрыты, Ставрополь закрыт, Краснодар не подходит запасным, потому что далеко, а тут к Анапе подходит фронт и скоро все закроется... а мест в гостинице нет... а черешня... А тут еще трасса на Минводы закрылась, работает градобой: спасая кавказские поля, лупят из зениток снарядами с йодистым серебром по грозовым тучам, стараясь вызвать дождь до того, как он превратится в град. А задержка идет, рабочее время тоже, и может не хватить до дому, придется где-то ночевать... а черешня... Я прибежал в медпункт последним. Пожилая женщина-врач сидела в кабинете, мое задание лежало перед нею, ребята ушли на самолет. Я протянул руку доктору. В висках стучало... жара... влажность... Затаил дыхание на вдохе... Женщина внимательно посмотрела на меня. – Командир, что-то у вас пульс частит. – Да...это... насуетился. Сейчас пройдет. – Знаете... давайте-ка я вам на всякий случай давление померю. – Лучше уж сразу давайте дуну в трубочку, – вызывающе сказал я, – раз не верите. – Да нет, – спокойно ответила она, – я знаю, что вы не с похмелья. Но все-таки давайте измерим. Я протянул руку. Сердце колотилось, аж подбрасывало всего. И правда... что-то не так со мною. В ноющих висках с писком продавливалась сквозь сосуды кровь. Врач внимательно следила за показаниями манометра, потом долго считала пульс. – М-да... Сто восемьдесят на сто двадцать. И пульс сто сорок. Что с вами? – Сколько?! – не поверил я. Внутри как будто что оборвалось: «Все... добежался...» Она повторила. Помолчали. – Странно... У вас раньше такое бывало? – Она заботливо посмотрела мне в глаза. – Нет, никогда – честно признался я. – А что теперь делать? – Сколько вам лет? – Пятьдесят шесть. Пожилая женщина на минуту задумалась. Потом еще раз посмотрела мне в глаза и предложила: – Вот что. Я дам вам выпить вот эту таблетку... полтаблетки. Не думайте, это безвредно. Если честно – это аспирин. Выпейте и посидите здесь минут пять, потом снова измерим давление. Если оно понизится до ста пятидесяти – а я уверена, оно понизится, – я вас пропускаю. Даже так сделаем: вот, я ставлю штамп медосмотра вам в задание, я уверена, вы улетите. Посидите пять минут, успокойтесь. Что – проблемы с вылетом? Я выложил ей свои проблемы, увлекся, расписал с картинками... и как-то забыл про нудную

боль в висках, и успокоился. Доктор слушала внимательно, задавала вопросы, и было видно, что она, пожилой человек, искренне интересуется моими проблемами, понимает их и сочувствует мне. Может, у нее самой сын или муж – летчики... Впрочем, муж... он вряд ли уже летает, давно наверно на пенсии. Я так увлекся, что чуть было не забыл, что мне же бегом... готовиться... лететь... Но тут заскочил второй пилот: – Василич! Топливо до Минвод... прогноз...– Увидел на столе аппарат для измерения давления и осекся. – Что? Подскочило? Докторша махнула на него рукой: уходи, мол, не до тебя... Она боялась, что весь так тонко выстроенный ею механизм моей реабилитации рухнет от малейшего толчка извне. – Ну-ка, давайте... – она надела мне на руку рукав прибора. – Вот видите – сто пятьдесят на сто! Я же говорила! Все, подписываю. Не переживайте, командир, всякое бывает. Доброго пути вам... А таблетка – это так, для психологии. Плацебо, называется. Помогло же! Да погодите вы, не убегайте, распишитесь же! Крикнув на ходу «Спасибо!», я помчался на метео, в АДП, на самолет... Завертелась предполетная подготовка. Потом был суматошный полет по узкому коридору трассы между грозами, горами и градобоем; штурман вертелся по кабине как бурундук на заборе, мотаясь от локатора к карте, второй пилот крутил штурвал; фиолетовые «чертики» статических разрядов вспыхивали на лобовых стеклах... Самолет трепало. Черешня кисла в багажниках. Вдруг я вспомнил про пульс. Нащупал жилку на запястье, подсчитал по секундомеру: семьдесят два! Правильно, все осталось позади – и сердце в норму вошло. Вот вам и психология доктора. Сверкали молнии. Грозовые вершины проплывали в сумерках справа и слева, подсвеченные сполохами разрядов. Я взял в руку микрофон и спокойным голосом сообщил пассажирам: – Уважаемые пассажиры! Наш самолет занял заданный эшелон десять тысяч сто метров. – Сделал паузу и проникновенно добавил: – На борту у нас все в порядке. Они просто балдеют от этого спокойного тона.

Нина Васильевна

В Интернете идет неторопливое обсуждение моей книги. Ребята, интересующиеся авиацией, обсасывают описанные в ней подробности техники пилотирования... и тут кто-то ставит вопрос: – Мне, может, показалось – Ершов упомянул о женщине-члене экипажа? Неуверенные ответы... кто-то что-то слышал: «есть женщины... летают...» Так вот, для тех, кто интересуется. Есть в мировой авиации Женщина-пилот. Она пролетала столько, что занесена в Книгу рекордов Гиннеса. Никто в мире из женщин-пилотов столько не пролетал: далеко за двадцать тысяч часов. Я столько не пролетал. И из моих коллег-мужчин больше Нины Васильевны Литюшкиной пролетали очень, очень немногие. Нина Васильевна летает сорок с лишним лет. Иные столько не живут. Она летала на Ан-2, была капитаном Ил-18, а теперь уже много лет летает вторым пилотом на самом сложном в технике пилотирования нашем лайнере Ту-154. Мы с Ниной Васильевной – друзья. Доводилось иногда и летать в одном экипаже. Как пилот-инструктор смею уверить: эта женщина –

специалист, профессионал. Не в обиду, а из уважения сказал бы я, отмечая весь концентрат опыта, умения и надежности: настоящая воздушная волчица, Ну, такая у меня манера отмечать особо выдающихся, выдавших виды пилотов, воздушных волков. А по жизни – привлекательная женщина, с бровями вразлет. Родом из столицы Мордовии Саранска. Мечта о полетах и битва за осуществление этой мечты выковали характер... еще тот. Ну, да в летчицы какая женщина попадала запросто... Щас! Кто через Маршала пробивался, кто через Гризодубову... Летать женщине нелегко. Одно дело – бортпроводницей; я в предыдущей книге описал их нелегкий, уважаемый мною труд. Но совсем другое дело – за штурвалом. Все мы встречали на дорогах женщин за рулем. Обычно их видно издали: управляемое женщиной транспортное средство влачится по проезжей части как-то так... что всем мешает. И реакция-то у нее не та, и глазомер, и решительности в управлении нет, и маневры какие-то размазанные... Нет, не все женщины, конечно, так ведут себя в потоке движения, есть и среди них асы, умелые, решительные, с почерком... Но все же большинству женщин на транспорте место лучше там, где поменьше вариантов. Троллейбус, трамвай... Мама-вагоновожатый... ладно. А тут – пятнадцать километров в минуту, двести пятьдесят метров в секунду. И женщина спокойно решает задачи трехмерного движения. Ладно, аэроклуб. Воздушная акробатика, перегрузки... молодость... Но летать в возрасте... ну, далеко за тридцать – это вам не на Як-52 бочки крутить. Тяжелый воздушный корабль требует и от мужчин очень высоких человеческих и профессиональных качеств. Нина Васильевна этими качествами обладает в полной мере. С таким помощником работать – одно удовольствие. И подстрахует, и подменит, и посоветует, и растолковывать не надо, как иным – она сама молодым растолковывает, и не многословно, а по существу, да еще с этакой чуть снисходительной интонацией. А уж за штурвалом... Я сам пролетал почти столько же, и всяких навидался вторых пилотов. И все равно, даже иной раз не верится, как умело эта женщина управляется со стотонным самолетом. По сумме профессиональных качеств она может соперничать с любым пилотом. Ага, не пьет, не курит, – скажете вы. А у других это проблема. Сколько таких летчиков, о которых говорят: если б не пил... Да, не пьет, не курит... Но видели бы вы Нину Васильевну в компании. Я могу говорить только о тех впечатлениях, что сложились у меня от совместной работы с Ниной Васильевной в полетах. Первое из них, конечно – надежность. Дело свое она делает так, как положено, с чисто женской пунктуальностью и старательностью. Я раньше думал, что это особенность женского характера. Но Нина как-то в доверительном разговоре обмолвилась: – Знаешь, Вася, как нам, женщинам, среди вас, мужчин? То, что мужчина-пилот может знать и на четыре, я, женщина-пилот, должна знать на шесть! На меня же смотрят! Она все доказывает, себе и другим, что она не только не хуже – надо знать литюшкинскую породу – а лучше других! У нее в родне все в своей жизни добились каких-то успехов, и для Нины доставляет особое удовольствие рассказывать о путях роста своих родственников. И она же среди них явно не в задних рядах. Мне импонирует такое здоровое

профессиональное, да и человеческое честолюбие. Я сам, может, и не стремлюсь уж так к той правильности, хватает в моей работе мелкого разгильдяйства – но Нина Васильевна правильность поставила во главу угла. Именно она-то и знает, как правильно надо делать. Потому что, избрав себе нелегкую дорогу в небе, она буквально положила жизнь на алтарь. Это ж как надо любить авиацию! Небо для Нины Васильевны – это все. Ради неба принесены жертвы, цену которым знает только Женщина. Я не вправе больше говорить об этом. Глубокое уважение к Личности, которая добилась осуществления, казалось бы, несбыточной мечты, заставляет меня быть сдержанным. Мы не часто встречаемся в штурманской, а встречаясь, расцеловываемся на глазах у молодежи. Почтенный возраст и пережитые вместе впечатления от небесной работы ставят нас выше условностей. Мы просто рады друг другу. – Еще летаешь? Летай, летай... уж до могилы. – Куда ж я денусь... А ты все пишешь? – Пишу, пока еще темы есть. Сидели как-то дня три в Краснодаре, старый экипаж. От нечего делать, робея перед нелicenseприятной оценкой стариков-товарищей, я несмело предложил послушать мои записки, первые главы будущей книги... я еще не верил, что мои опусы будут читать. И надо было видеть глаза Нины Васильевны. Она одна из первых выразила восхищение и высказалась, что ЭТО надо опубликовать. Поразилась, что пишу прямо набело, без черновиков. Она одна из первых поддержала мое стремление открыть непосвященным кухню летной работы. На следующий день она принесла пива: стимул не стимул, но вроде как повод посидеть... и я читал, читал вслух и делился планами, и получил много ценных советов. Старые летчики, экипаж мой, за стаканчиком пива, слушали и подтверждали, что об авиации изнутри еще никто так не писал... и постепенно росла во мне уверенность. Как-то я в рейсе простыл; мой бронхит, только чуть упусти, не даст покоя потом целый месяц. Нина Васильевна смоталась на рынок, принесла меду... Она всегда готова помочь. Она обществена, настолько, что мы иной раз даже спорим по поводу... но такова уж порода Литюшкиных, что ли: они всегда с людьми и на виду. То меня радикулит прихватил... сидели в шереметьевском профилактории; я дорвался до старого пианино и тихонько брэнчал, кривясь от острой боли в спине. Нина Васильевна тихонько примостилась на заднем ряду стульев, слушала, видела, как я ради музыки терплю боль, снова куда-то бегала, что-то принесла... Это – товарищ, друг, летный брат... тьфу ты... сестра получается. Да причем тут пол, как мне сейчас кажется. А ведь молодой женщине, плечо к плечу с мужчинами в тесной пилотской кабине, приходилось терпеть одним женщинам известные неудобства... да и мужикам тоже: требуется, по крайней мере, воздерживаться от ненормативной лексики. Тут – строго. Получишь по полной программе. С Ниной Васильевной по много лет подряд работают капитаны, одаренные особой толерантностью, не агрессивные, спокойные по натуре. В этих экипажах устанавливается какой-то хороший человеческий лад. Молодых специалистов Нина Васильевна опекает как строгая, но добрая мама. Она всегда вникает в нюансы личной жизни, обустроенности товарищей по работе, причем, без

навязчивости. С нею как-то запросто делишься глубоко личным. А по жизни Нина Васильевна очень, ну, уж очень скромна. Зная себе цену и прекрасно отдавая отчет в своей исключительности в авиации, она нигде и ничем не выказывает этого на людях. Так, мельком, в разговоре обронит, что кто-то очерк о ней написал... но это так, ерунда. И сидит себе тихонько в большом зале на разборе среди летчиков, в такой же форменной одежде, в брюках... всю жизнь в брюках... А большой начальник в пространной речи иной раз вставит соленое словечко... и поперхнется, углядев женщину... и извинится... Поэтому, по скромности ее, по полному неприятию саморекламы – мало кто и знает, что в мировой авиации есть выдающаяся Женщина-пилот. Время течет, летная жизнь многих пилотов подходит к концу. Старые экипажи тают; Нину Васильевну подсаживают к молодым капитанам – уж кто лучше подстрахует... Привычный стереотип жизни в слетанном экипаже нарушается, от постоянного вживания в новый и новый коллектив появляется усталость. Вот и я засобирался уходить. Беседуем об этом с Ниной Васильевной... а с кем еще посоветуешься о самом сокровенном. И у нее вдруг прорывается: – Эх... взял бы ты меня, Вася, напоследок к себе в экипаж... хоть полгодика поработать спокойно... А то все – молодых да молодых... – Дак... а кто ж их напоследок-то обкатает... И я с тобой, Нина, полетал бы с охотой. С тобой летать – душе тепло. А душа ж за них болит. Я ж им хоть что-то смогу дать, за полгода хоть троим-четверым... Сама знаешь, как у нас нынче с инструкторским составом. С инструкторами у нас, и правда, завал. Освоение новых самолетов Ту-204 потребовало особо опытных кадров; ушли именно инструкторы, Теперь срочно обкатываем новых, вводим в строй молодежь, пришли новые вторые пилоты... Нет, мое амплуа – именно обкатка молодых. И у Нины Васильевны, выходит, такое амплуа: подстраховать еще не оперившегося капитана, подсказать иной раз, поддержать своим огромным опытом. Поэтому нам, старикам, не будет спокойной жизни. Ну, ладно, я уйду, у меня занятие есть: на худой конец буду писать книги. Летчик ведь стареет стремительно: как только пропадает стимул к умственной работе, к решению задач – через силу, через усталость, в напряжении эмоций – так через год-два мозг начинает засыпать... а вместе с ним и весь организм. Наваливаются болячки, наступает стремительная, пикирующая старость – и развал. Это закон природы. И поэтому я буду заставлять свой мозг работать и работать. А если для человека вся жизнь заключена в одной его трудовой деятельности, если помимо нее он и не мыслит себя... значит, надо такую деятельность по возможности продлить. Многие летчики стремятся летать как можно дольше. Их страшит вероятность оказаться за бортом летной работы. И они тщательно берегут здоровье, свой рабочий инструмент, настраиваются на стайерский темп деятельности – и добиваются в этом достаточно серьезных результатов. Нина Васильевна – одна из таких пилотов. Она строго следит за своим здоровьем. Физическая культура, обязательная русская баня, спокойный образ жизни, мудрость возраста – все это вывело нашу героиню в самые первые ряды летных долгожителей. А уж долгожительниц – и сравнить ее не с кем. Она одна такая. Любому летчику, да

и не только летчику, ставлю ее в пример. И как старое выдержанное вино с возрастом только набирает силу и улучшает вкус, так старый летчик является носителем опыта, который с годами, отлежавшись, приобретает качество драгоценности. Что из того, что стала хуже реакция, рассеивается внимание, слабеет зрение – это все неизбежно. Но эти признаки старости компенсируются тем, что мудрый человек побывал в тысячах ситуаций, он ЗНАЕТ КАК, в отличие от молодого, который еще не испытал и побаивается неизведанного. Нина Васильевна Литюшкина за свои двадцать, с хор-рошим хвостиком, тысяч часов в воздухе испытала и переварила в себе столько, что нынешней летной молодежи-то не снилось. Да, времена нынче другие, другие правила игры... но Воздух-то один! И крепкие крылья Женщины-пилота до блеска им отполированы. Они не дрогнут ни в какой ситуации: не тот у Литюшкиных характер! И в огромном багаже летного опыта Нины Васильевны всегда найдется случай, момент, ситуация, которая подскажет, как действовать нынче. Нет износа старому воздушному лайнеру Ту-154. Нет износа и старой летчице, изучившей этот прекрасный лайнер во всем его разнообразии, сложности и мощи. Только на нем Нина Васильевна пролетала двадцать семь лет... и дальше летает, и дай Бог подольше. Лучики морщинок в уголках глаз – это не признак старости, нет. Это Божья награда пожилой Летчице за верность Небу. Такие лучики надо заработать – и очень долгими тысячами часов, вглядываясь в бескрайние небесные глубины. Когда я смотрю на прекрасные женские руки, спокойно сжимающие вытертый до блеска штурвал, слышу уверенные команды, чувствую реакцию стотонной махины на тонкие движения – я хочу целовать эти руки, руки Женщины, руки Пилота. Красота этих рук не в силе, не в умении – хотя все это есть в полной мере – но, главное, красота этих рук – в беззаветной любви к Небу. И при новой встрече я снова поцелую эти руки. Они этого достойны.

Слепые посадки

Красноярская школа летного мастерства и сейчас еще хранит коллективный опыт полетов в сложных метеоусловиях, накопленный за долгие годы освоения сибирского Севера. Несмотря на то, что в наши дни правила игры меняются, основой безопасности полетов все равно остаются мастерство, слетанность и здравый смысл, которыми красноярцы всегда отличались. Родной для меня Норильск. Заходим лютой зимой, кругом полярная ночь, и сполохи полярного сияния трепетной занавесью прикрывают Северный Полюс. Звезды вокруг нас; тонкий серпик месяца почти не освещает сплошной слой облаков под самолетом. Но в его неверном свете все-таки видно, как несется под нас неровная верхняя кромка облачной вуали. Вскочили в темноту... выскочили... несется в лоб темный бугор... мрак... мрак. Багровые отблески маячка периодически подсвечивают туманную темноту. Вывалились: внизу справа море огней – это город. Над трубами Надежды огромные хвосты дыма, тянутся на северо-восток. Правильно: ветер давали юго-западный, приличный. Снос на посадке будет влево, нос машины – вправо; значит, огни полосы увижу

в районе левой стойки фонаря кабины. Вижу слева марево огней над перроном Алыкеля. Подходим к третьему развороту... шасси... закрылки 28... Экипаж работает. Что-то странно: огни вроде видно, а видимость дают четыреста, по огням девятьсот, минимум погоды. Предел. Ну, поземок... Ветер ведь пятнадцать метров в секунду... и минус сорок один! Не очень жарко, прямо скажем. Норильский поземок надо знать. Посадочная полоса в начале своем вроде как бугорком, мы это называем «Норильский пупок». Ветер дует справа сбоку и поднимает на бугорке этот поземок, плотным слоем, высотой где метр, где полтора. Под ним прячется бетон полосы, и на какой высоте надо заканчивать выравнивание самолета, знает только опытная пилотская задница. Это орган, обладающий шестым, седьмым и всеми остальными чувствами. Если она у пилота есть – это от Бога; если нет... лучше бросить и уйти. Правильно говорят старики про талантливых пилотов: «у него в заднице гироскоп с тремя степенями свободы». Для тех у кого гироскоп слабенький, созданы правила типа: выравнивать самолет, принимая верхнюю границу поземка за поверхность ВПП. Ага. А потом с этой высоты машину ронять об полосу. Надежно. Но... от удара гироскоп из задницы напрочь может вылететь. Эти уроки далеко позади. Это еще на Ил-14 в семидесятые годы я так учился садиться... да хорошие учителя – низкий им поклон – таки вставили мне хороший гироскоп и хорошо его раскрутили. До сих пор держит ось. Я знаю, как. В Алыкеле пришлось садиться не одну сотню раз, и его пупок – как мой собственный. Мы его оближем. Справа сидит очередной второй пилот, которому надо передать опыт. Поэтому я оговорил все нюансы еще наверху, а сейчас, по мере приближения к земле, я комментирую с показом руками. Вот смотри, как ЭТО делается. Тут еще добавилась снежная взвесь какая-то, и видимые было издали огни полосы размылись и затянулись кисеей, потом кашей, потом плотной занавесью, а потом мы вновь вскочили в облачка – а до полосы-то три километра. Я спокойно держу стрелки и веду учебный процесс. Обращаю внимание человека на то, что сейчас главное, объясняю тенденции, комментирую мои команды и реакцию самолета. Посадка на пупок означает, что полоса набегит своим уклоном под колеса быстрее, чем обычно, а значит, надо начать выравнивать пораньше. Я еще раз напоминаю бортинженеру, что режим работы двигателей будем убирать попозже, строго по моей команде, и, скорее всего, так: « 78, 75, пла-авно малый газ». На высоте принятия решения мы выскакиваем перед торцом, носом вправо; огни полосы проецируются где-то за стойкой фонаря... таки снос! Короткий взгляд на приборы: все как вкопанное – ну и замри. Огни полосы размыты, это скорее светлые пятна над туманом. Вот где-то между ними прячется подстерегающий нас пупок, и я его таки оближу. – Торец, пятнадцать! Десять! Пять! Я чуть подтягиваю штурвал. Чуть-чуть. Самолет загружен хорошо, правильно, центровка нормальная, нос не тяжелый и не легкий. – Три метра! Три! Два! Два! Ага: машина идет параллельно бетону, теряя скорость, но еще держится, благодаря режиму двигателей, который я не убираю. Подо мной марево клубящегося поземка; пятна огней уходят в стороны и назад, но это – краем глаза. Заодно видно и

крены, тоже краями глаз. Пупок где-то под нами. Сейчас бетон начнет потихоньку уходить вниз: перелом рельефа кончился. Если ничего не делать, пролетим еще немного и хлопнемся. Но я делаю то, что ввергает в ужас второго пилота: чуть-чуть толкаю штурвал от себя. – Что Вы делаете? – лепечет он. – Облизываю... Режим 78! 75! Пла-авно малый... – и машина еле слышно цепляет колесами за бетон. Мы обогнули пупок на минимальной высоте, и падать просто неоткуда. Гироскоп помог. Катимся в косом поземке, и кажется... ой, чего только не покажется, если не распустить взгляд по пространству, не выключить напрочь фары и ориентироваться только по проявившимся вдруг боковым огням полосы. В темноте же того поземка не видно, и сразу восстанавливается ориентация в пространстве. Перед рулежной дорожкой на перрон снова включаю фары, и тут же кажется, что едем боком влево назад... – Учись, парень, пока я еще жив. И не переживай: через полгода и ты научишься. Был полет на Сахалин в апреле. Так получилось, что нужна была проверка техники пилотирования недавно утвержденному в должности пилота-инспектора Игорю Окуневу, хорошему, перспективному молодому летчику. Проверяющих рангом выше меня в этот день на базе не нашлось, и слетать с ним в Южно-Сахалинск, записать эту, по сути, формальную проверку, доверили мне. Как летает Окунев, я знал еще, когда он раньше попадал ко мне в экипаж вторым пилотом. Каков уровень его грамотности, я убедился, когда мы вместе с ним в ЛШО занимались разработкой какой-то технологии полетов на Ту-154. И вот, после перерыва, вновь сидим рядом в пилотской кабине: он слева, я справа. Мне было интересно наблюдать, как растут люди в профессионализме. Сам много сил приложил, чтобы тот профессионализм у молодых был завязан на здоровом честолюбии мастера, на осознании своего достойного места в этой жизни, на умении показать товар лицом. Я сам это умею, и нынче с удовольствием приглядываюсь, как работает молодой пилот-инспектор с командирского кресла. Ну – от зубов отскакивает. Мой опытный экипаж, слетанный за период более десяти лет, охотно выполняет команды, и полет проходит легко. Это тот случай, редкий, кстати, когда проверяющий не является инородным телом в кабине. Это – Капитан. Путь его – далеко вперед, а «Тушка» – уже пройденный этап. Полет как полет. Ночь прошла, Хабаровск позади, солнце в глаза, чуть засасывает в дрему, но уже скоро снижение. И тут погода в Южно-Сахалинске начинает ухудшаться: белая мгла... Видимость близка к минимуму, заряды в тылу прошедшего циклона насыпали позднего снега на полосу, коэффициент сцепления ухудшился до предела, перрон чистят, а полосу пока нет. Ждут нашей посадки, чтобы быстренько закрыться и сгрести тающий снег с бетонки. Весеннее южное солнце нестерпимо слепит, закрылись от него шторками, надели темные очки. Скоро войдем в облачность, кисеей расстелившуюся внизу, там потемнеет. Но не тут-то было. Эта кисея, взвесь, из которой тут и там торчат низкие вершины весенней кучевки, полна снега. Она и есть снег, она из него состоит, и каждая снежинка сверкает на солнце яркой точкой; сквозь скопище этих точек, объединенных в одну сияющую, бьющую в глаза люстру, нам заходить. А

внизу белое поле девственно-чистого снега. Он покрыл все, и нет темных пятен, чтобы зацепиться глазу. Нет теней в этом размытом ослепительном пространстве. Не видно фонарей подхода, огни высокой интенсивности не просматриваются, свет вокруг равен им по силе, контраста нет. Прибор у синоптиков выдает цифры видимости на полосе, подходящие нам для захода, но и эти цифры на пределе. Предпосадочная подготовка – критерий мудрости капитана. Как он расставит приоритеты, как распределит роли в экипаже, какие нюансы выделит, какие факторы учтет? Мне это все профессионально интересно. Прислушиваюсь: да он практически повторяет то, что я всегда в таких условиях говорю. Это – школа. И я рад за молодого коллегу, которому после меня и моих ровесников нести и приумножать наш общий опыт дальше. Но ты ж покажи и руками... Мне в таких условиях, как старшему на борту, предстоит решить нелегкую задачу. При слепом заходе, то есть, когда пилотирование практически до земли будет производиться по приборам, а посадка буквально на ощупь, вне четкой видимости бетона, кто-то должен подстраховать пилота, осуществляющего активное управление самолетом, от случайного крена перед касанием. Ибо крен, допущенный в последние секунды и не замеченный пилотом, может сбить точное направление движения самолета и увести его центр тяжести в сторону крена. А это уже не исправить на пробеге, и пробег пойдет под углом к полосе – и за обочину. Хоть как ты там тормози одной тележкой шасси, хоть как выворачивай колеса передней ноги – они пойдут юзом. И – по фонарям! Вот и надо решить: или взять пилотирование в свои руки и садиться, надеясь, что мой огромный опыт позволит приземлиться без крена, что проверяемый подстрахует, или доверить посадку ему, а самому, не пытаясь искать землю на приземлении, держать по приборам без крена до касания. И потом: какая ж это проверка, когда на самом сложном этапе проверяющий загодя отбирает управление? Ну, давай, Игорь! Я на твоё мастерство надеюсь. А на нашей памяти был такой случай. Командир эскадрильи, уважаемый, опытнейший пилот, отец родной, проверял, скажем так, не очень выдающегося капитана. И пришлось садиться на заметенную свежим снегом полосу, да еще в снегопаде. Комэска, зная средние способности проверяемого, не очень-то ему доверял; поэтому землю искали оба. И на выравнивании, когда все внимание командира эскадрильи было обращено на то, каким темпом подводит тяжелую машину к земле его подопечный, тот допустил крен. Проследить по авиагоризонту и исправить этот незначительный, пару градусов, крен было некому. В результате посадка-то получилась мягкой, но машину понесло на фонари обочины; потом удалось снова выскочить на полосу. Инцидент. Кто виноват? Конечно, старший на борту. Благородный комэска принял всю вину на себя: неправильно распределил обязанности в экипаже, что привело к инциденту, угрожающему безопасности полетов. А как порядочный человек – подал рапорт на пенсию. И ушел, хотя все знали, что снял его с летной работы проверяемый капитан. Игорь заходит по приборам. Спокойно держит директорные стрелки в центре прибора, скорости как влитые, курс – все строго, все стабильно. Команды негромкие, но отчетливые, газами не

сучит, обороты постоянны – не заход а образец. Ну, ясное дело, старается. Кто со мной летает, все стараются. Это не хвастовство. Был не один случай, когда проверяющие высокого ранга записывались ко мне, официально – вроде как меня проверить, а сами просили штурвал: «я слетаю?» А после посадки, переминаясь, просили у меня, рядового капитана, замечания по их полету. Чего ж мне теперь-то стесняться своего авторитета. Этим гордиться надо. И Игорь Окунев так же старается показать мне свое мастерство. Здесь нет никаких человеческих интриг, подковерной возни, подхалимажа, тонких нюансов унюхивания настроения начальника, ходов, комбинаций и прочего мусора человеческих отношений, широко практикуемого среди наземных людей. Здесь тебя проверяет стихия, а рядом сидит старший брат твой, и ты горд показать ему, как ты умеешь ЭТО делать. И ты счастлив, что легко можешь справиться, что ты – Мастер. И я, тоже Мастер – мы понимаем друг друга. Красноярская школа работает. И ничегошеньки не видно вокруг – одна яркая белая темень. Слепящий мрак. И мы – иголочка на ладони стихии – уверенно ползем к торцу полосы. Как долго тянутся эти минуты... Звонок дальнего маркера, размеренный отсчет штурманом высоты и скорости, редкие команды капитана. Лицо спокойно и сосредоточенно. Руки на штурвале... Руки на штурвале надо видеть. В длинной цепи взаимосвязи рецепторов, осмысления, анализа, реакции, принятия решения – и это все за секунду! – руки пилота – конечный исполнительный механизм. И от того, как воздействуют они на штурвал, зависит жизнь. И как же прекрасны чуткие руки пилота, и какое же наслаждение любоваться незаметными со стороны, но так понятными профессионалу точными движениями, когда кажется, что руки просто спокойно сжимают рукоятки, а машина летит сама. – Сама летит? – Игорь отпускает штурвал. – Летит, – утверждает он и снова спокойно кладет руки на рога. Ну, молодец. Раскован. Мастер, язви его... Экипаж работает вдохновенно. Каждому из моих ребят доводилось не раз летать с другими капитанами, есть с кем сравнить. Тут – сплошное удовольствие. И тон команд домашний. Свой человек. Тем временем на полосе заканчивается суэта машин. Самолет было уже вошел в глиссаду, как дернулась на приборе курсовая стрелка: какая-то машинка, сруливая с полосы, попала в зону курсового маяка. Дальше стрелки спокойны: нам подготовили все условия для посадки. За бортом море света. Подходит высота принятия решения; я украдкой поглядываю за приборную доску, вперед: там белая мгла. Игорь спокойно ведет машину к земле. Он уверен: раз стрелки в центре, скорости стабильны, обороты двигателей постоянны – куда она денется. Это – уверенность мастера, сотни и сотни раз убеждавшегося, что такая последовательность действий, такой ход обстоятельств захода приведут машину точно на полосу. На высоте принятия решения, где-то метрах на семидесяти над землей глаз ухватывает какое-то движение под нами. Не всмотришься, не разберешь, просто края глаз улавливают перемещение. Это называется «контакт с наземными ориентирами установлен». И если бы прокурор спросил, видел ли я землю, я бы поклялся, что видел. Только вот ориентироваться по приближению той видимой земли,

как к ней идет самолет, я бы не смог. В белой мгле это невозможно, и не нужно, и вредно. Надо просто идти и идти по приборам, а увидев краем глаза это перемещение окружающего пространства на вопрос штурмана «Решение?» ответить: – Садимся. – И дальше вести машину по стрелкам, ожидая, что вот-вот впереди вплывут в поле зрения зеленые огни торца полосы. Они и вплыли, неестественно близкие и неожиданно не такие, как представлялось в мозгу. Слишком широко, бледно – и без ожидаемого серого бетона за ними. Просто зеленые огни поперек курса на белом фоне. А дальше на этом белом тянулась пологим зигзагом серая полоса, прочищенная от снега одной-единственной машиной; и на сером периодически просматривалась белая осевая линия. Вот грамотный руководитель полетов: успел-таки напоследок прогнать машинку по бетонке, хоть неровно, но указав нам направление, и чтоб было за что ухватиться взгляду на выравнивании. Вот почему были у нас помехи при входе в глиссаду. Ай, спасибо, брат! Умница! У меня хватает опыта одновременно видеть и работу проверяемого, и поглядывать за креном. Но кренов нет – Мастер и есть Мастер. Невесомая посадка чуть подхваченного в последнюю секунду самолета, реверс... Я контролирую выдерживание капитаном направления на пробеге, работу тормозов, управление передней ногой... Класс. Развернулись, порулили к перрону. Строгие линии следов нашего пробега шли точно по осевой линии. Ну что тут скажешь. Я вот здесь и сказал то, что человек заслужил.

Проскочили...

Столкновения самолетов в воздухе происходили с рождения авиации; происходят они и по сей день. Люди удивляются: ну, ладно еще, автомобили на перекрестке дорог. Жизнь заставила установить светофоры, а до них были регулировщики с жезлом. Да нынче и просто на дороге такая давка машин... Но небо-то огромное! Дорога широкая, можешь выше, ниже, стороной обойти, разойтись... разве сравнить с городским движением. Оно-то поначалу и было так: увидел в воздухе аэроплан – от греха подальше, потянул за палочку, проволока натянулась, повернула руль, и твой аппарат тихонько себе отворотил в сторонку. Аппараты, сотворенные из палочек-веревочек и полотна, парили над землей в пределах видимости. Век еще не вступил в гонку за скорость в воздухе. А нынче? Как ты заметишь крошечный самолетик в бескрайнем небе, да еще против солнца, или в ночной темноте, или в облаках, да еще несущийся со скоростью пули. Как сможешь оценить, кто кому наперерез, проскочит-не проскочит, выше-ниже, успеешь-не успеешь... Каким усилием искривить траекторию полета, хватит ли запаса по перегрузке, успеют ли просто среагировать исполнительные механизмы? Пришлось воздушное движение упорядочить. Ввели границы воздушных трасс. Организовали контроль их пересечения. Разработали и внедрили систему интервалов. Создали службу диспетчеров, оснастили ее чуткой аппаратурой, связью. Кровью жертв написали законы. И теперь полет воздушного судна зажат в такие рамки – и в пространстве, и во времени, – что кажется, полностью исключена возможность

столкновений. Нет, не исключена. Воздушный транспорт, как, впрочем, и любой другой, есть прежде всего сфера повышенной опасности. Летать – опасно. Как, впрочем, опасно использовать любой вид транспорта. Все дело – в степени опасности. Ведь и в спорте тоже так: травм и опасности для жизни больше не в боксе или парашютизме, а в теннисе, регби, футболе, на велосипеде. Потенциально большую опасность люди обставляют более сложной и надежной системой мер безопасности. И в этой системе летать на самолете гораздо, во много раз безопаснее, чем не только ездить на автомобиле, а и даже чем ходить пешком по городу. Вероятность наступить на банановую корку – «упал – очнулся – гипс» – гораздо, многократно опаснее для человека, чем сесть пассажиром в самолет. И по абсолютным цифрам полеты на самолетах – самые безопасные. Ну, гибнет в авиакатастрофах сотня-другая людей в год – да, трагедия. А сколько просто убивается на гололеде? А в такси? От гриппа больше умирает. Это – вроде как и не трагедия. Хотя смерть в авиакатастрофе – мгновенна и нечувствительна. Летчик понимает, что работа его опасна, как это понимают и моряк, и шофер. Вырабатывается профессиональное чувство опаски и готовности; человек научается зажимать это чувство в себе и тщательно отделять его от панического страха за жизнь (чем, кстати, грешит достаточное количество пассажиров воздушного транспорта). Постоянная готовность к борьбе за жизнь превращается в профессиональный навык, редкостный, кстати, в офисах, навык. Когда от страха у иных возникает паралич воли, летчик справится с ним быстрее. Руки сработают автоматически – результат долгих тренировок. Но среагировать мало. Надо еще и строго дозировать действия органами управления, иначе со страху можно резким маневром и самолет сломать. Даже ставят специальные тугие пружинные загрузатели, чтоб если с перепугу и хватанешь судорожно руля, то твое действие ушло бы на борьбу с пружиной, а рулю досталось немножко ... и самолет уцелел. Нет, время диктует другие меры безопасности, отличные от простого реагирования пилота. Это целая система управления воздушным движением. И хотя в этой системе роли реакции пилота уделено достаточно внимания, все же, учитывая нервную перегрузку в полете, надо вводить умную автоматику, которая заранее подскажет, какого руля куда судорожно хватануть. Жаль только, что весь авиационный прогресс, касающийся безопасности полетов, приходит к нам с Запада, и опирается он на само собою понятные истины... понятные на Западе, человеку с западным менталитетом. Так было с пресловутым типом авиагоризонта, основного прибора, по которому пилот определяет пространственное положение машины в условиях вне видимости линии естественного горизонта. Один тип авиагоризонтов – «вид с самолета на землю». Это когда на приборе нарисован неподвижный силуэтик самолета, а относительно него накреняется линия горизонта: чтобы ты, сидя в том самолете и накреняясь вместе с ним, и с тем силуэтиком, видел как бы естественный горизонт и представлял, что вокруг тебя накреняется огромный мир. Так просто казалось американцам, и они протолкнули идею на весь мир. А у нас, россиян, свое видение мира. Наш

авиагоризонт представляет «вид с земли на самолет». Мы «видим» свой полет как бы со стороны. Не Земля вращается вокруг меня, а я, как бы из космоса, наблюдаю себя, вращающего «бочку» относительно Земли. Такой образ полета позволяет, образно говоря, не закружиться голове. В соответствии с таким образом полета и создан наш отечественный авиагоризонт: линия искусственного горизонта нарисована на приборе неподвижно, а относительно нее качается силуэтик самолета. Если на американском для того, чтобы определить крен, возникший в горизонтальном полете, приходится сначала «вжиться в образ», что это ж «не горизонт наклонился», а «я относительно горизонта»... то на русском надо просто, увидев, что силуэтик самолета накренился, штурвалом выровнять его, а тем временем решать свою задачу полета. И ни во что вживаться не надо. Может быть, пример из житейской практики поездок по железной дороге поможет читателю понять логику восприятия движения по двум различным системам авиагоризонтов. Вот сидит человек и смотрит в окно вагона на стоящий рядом вагон другого поезда. Он ждет отправки своего. Он представляет, что вагон тронется сюда, вперед. И вдруг... его вагон поехал назад! Но через несколько мгновений до человека начинает доходить: оказывается, это тронулся вперед соседний поезд, а из вагона кажется, что поехал назад ты, а ты еще стоишь. Чтобы понять, какой поезд куда поехал, приходится сопоставить несколько представлений о своем положении в пространстве. И «вжиться в образ» своего движения. Вот так пилотируют по американскому авиагоризонту. Ты не думай, а реагируй, как если бы пространство поехало относительно тебя, кажется американскому конструктору. А русский человек должен видеть всю картину вокзала и движения обоих поездов как бы сверху – и тогда ему все понятно: я, маленькая букашка в огромном пространстве, движусь относительно его, огромного, вот так. Русский авиагоризонт работает по принципу: сквозь окно соседнего поезда я вижу неподвижный вокзал. И кто из нас первый тронется с места и в какую сторону поедет, я увижу в момент страгивания, без «вживания в образ», потому что у меня есть к чему привязаться сразу, изначально. Сколько сломано копьев в спорах... Сколько произошло катастроф только из-за того, что пилот в критической ситуации «вживался» в образ полета, терял на это пару-тройку драгоценных секунд... и когда до него тот «образ» доходил, было уже поздно что-то делать. Сколько нервов потрачено нашими выдающимися авиационными психологами в битвах с дубинноголовыми производителями авиационных приборов, с «кабинетными летчиками»... Слава Богу, дошло. Тридцать лет воевали! Таки сдвинулось. Я пролетал тридцать пять лет. Десять тысяч часов я налетал на самолетах с авиагоризонтами «русской» системы и десять тысяч на «Ту», где стоит «американский» прибор. И так и не привык быстро на него реагировать. Всегда приходится раздумывать пару секунд и «вживаться». А на Ан-2, Ил-14 и Ил-18 я просто реагировал на крен, без затей – и моментально. И при этом очень хорошо представлял себе движение моего самолета – маленькой иголки – относительно огромного неба. И как практический летчик я только и могу сказать: это ж каким умным дураком надо

быть... Русский летчик привык опираться прежде всего на здравый смысл. Американский, как мне кажется, – на слепое исполнение вдолбленных правил. И вот на Западе придумывается система, предупреждающая пилота об опасном сближении с другим самолетом в воздухе. Она сама определит степень опасности и подскажет пилоту в какую сторону хватануть. И тому, встречному-поперечному – тоже подскажет, одновременно. Молча реагируй, хватани руля, только самолет резким движением случайно не сломай. И разойдетесь. А на земле сидит диспетчер – еще одно звено той же системы, живой человек. Он может ошибиться и дать не ту команду. И американский пилот, следуя вдолбленному правилу, послушается не диспетчера, а выполнит команду прибора. А русский... русский будет искать здравый смысл и оценивать ситуацию. И, следуя здравому смыслу русского менталитета, скорее выполнит команду живого человека, чем новой для него, не совсем еще понятной, чуждой системы предупреждения. Может, вот поэтому и произошла катастрофа над Боденским озером? Не все однозначно в летных законах. Я привел два примера, вроде бы противоречащих друг другу. Ну, вот еще. Когда, уйдя на пенсию, я от скуки стал подлетывать на компьютерном флайт-симуляторе на разных типах самолетов, американских, кстати, с пресловутыми авиагоризонтами... да бог с ними, – меня поразила простота решения задач с помощью автопилота на американских самолетах. Если наш отечественный автопилот, почти на любом типе самолета, представляет довольно неуклюжую и сложную систему, со сложным пультом управления, рассчитанную на непрерывную связь руки и рукоятки (ввел в разворот – вывел из разворота, перевел в набор – вывел из набора в горизонтальный полет, нажал кнопку удержания высоты), то американский на удивление прост. Окошко с цифрами, ручка изменения этих цифр. Набрал цифру курса – самолет сам войдет в разворот, довернет до той цифры, выйдет из разворота и будет удерживать тот курс. Набрал цифру высоты – самолет будет стремиться занять высоту согласно цифре – и удерживать ту цифру. Набрал цифру заданной вертикальной скорости – автопилот будет снижать машину с этой вертикальной. Разница в том, что на нашем автопилоте, когда в запарке тебе задали эшелон, ты переводишь самолет в набор и следишь, следишь, следишь, чтоб не проскочить. Когда ввел в крен, курс начинает меняться, и ты следишь, следишь, следишь, чтоб не проскочить. И пока ты приспособишься точно переводить из набора или снижения в горизонт с целью выдержать по прибору стрелку на цифре заданной высоты – уйдет масса времени и внимания. Потом, конечно, приходит умение... но оттого и сложен наш самолет, оттого и требует экипажа в четыре человека. Пока мы гуртом решаем задачи простого пилотирования при помощи автопилота (а точнее, боремся с автопилотом и приспособляемся к нему), американский экипаж из двух человек свободно решает задачи воздушного движения, причем, гораздо более сложные на Западе, чем у нас в Сибири, и решает их гораздо быстрее и эффективнее. Столкновения самолетов, как известно, чаще всего происходят при изменении до того стабильных параметров полета. Шел ты, шел, и если уж попросил более высокий эшелон –

так и ты, и диспетчер зорко должны следить за пересечением встречного эшелона. Просчитывается время, интервалы... такая задача решается легко. А если тебе дали занимать высший эшелон, а встречному разрешили снижение – где, на какой высоте вы разойдетесь? А если по пути перекресток? А если диспетчеру срочно надо покинуть рабочее место, а сменный за спиной не успел вникнуть в «картинку»? А если его отвлекли? А если на этом перекрестке пересекается целый пучок трасс? А если в районе грозовая деятельность? Таких «если» в сложнейшей и ответственной работе диспетчеров воздушного движения в любое время – выше крыши. А рабочий инструмент один: микрофон. По моему пилотскому разумению работа диспетчера есть самая что ни на есть мужская; это братья наши в авиации, как и технари. А ведь среди диспетчеров немало и женщин... Рабочие качества диспетчера: ответственность, способность к предвидению, быстрому анализу ситуации и расчетам в уме, интуиция и чутье, пунктуальность, эрудиция, решительность, оперативность, умение руководить, чувство хозяина неба – все это роднит небесных ездовых псов с нашими небесными проводниками-диспетчерами. Но... ошибаются все. Как мне не хватало в полетах именно такого вот свойства автопилота: запоминать заданную ему высоту, занимать ее и выдерживать. Каюсь, были случаи, проскакивал заданный эшелон. К счастью, встречных-попутных бортов поблизости не было. После посадки шел на вышку, объяснялся, извинялся... Иной раз – прощали, иной – катили телегу. Обидно было, когда, в увлечении учебным процессом, на снижении, в момент, когда у ученика начинал получаться трудный элемент полета, вдруг весь экипаж хором кричал «Высота!» – и... проскочили... А за спиной ведь пассажиры. Хватанешь штурвал... только крякнешь. Хорошо, если по ходу надо было снижаться и дальше, но под руководством уже другого диспетчера... они там, может, рядом сидят... доложишь заданную высоту (хотя уже проскочил ее) – диспетчер отпускает на связь с преемником. А тот, понимая ситуацию, дает дальнейшее снижение. И инцидент исчерпан. К старости у меня все больше и больше стало рассеиваться внимание, все больше и больше шероховатостей я допускал, не имея сил удерживать в одном узле и пилотирование, и учебный процесс, и решение задач воздушного движения. Как-то проскочил в Сочи эшелон, и хоть в зоне было вообще пусто, ретивый диспетчер раскрутил инцидент. И я понял: это последний звоночек. Может, это была одна из последних капель, переполнивших чашу принятия решения об уходе с летной работы. Не хватает внимания – надо уйти вовремя. Слишком велика ответственность, а возможности человека постепенно исчерпываются. Диспетчеры тоже живые люди. Знаю немало случаев, когда «сводили» самолеты в воздухе, в то время как задача диспетчера – развести самолеты подальше. Еще со времен полетов на Ил-14 запомнилась картинка. Над Большой Муртой, что севернее Красноярска, снижались мы в кучевых облаках, снижались по команде диспетчера, днем, и вдруг в разрыве из-под нас высунулся громадный и страшно близко видимый фюзеляж Ил-18. Он был так близко, что отчетливо видны были заклепочные швы на обшивке; диски винтов, подсвеченные

прорвавшимся сквозь разрыв лучом, напоминали циркульные пилы... Впечатление – как будто сидишь на спине у гигантской акулы... Ужас сковал тело. Мы прекратили снижение, отвернули, опасаясь влететь в спутный след огромного лайнера, и он величаво скрылся в облаках. Диспетчер нервно вызвал нас... и осекся. Воцарилась тишина. Через минуту, видимо, убедившись, что метки на экране разошлись, и взмокнув всем телом, диспетчер хриплым голосом отпустил нас на связь с подходом... и ждал реакции. Мы промолчали о сближении: всем все понятно. Был случай, когда пермский диспетчер как-то дал одному нашему борту временно встречный эшелон (в исключительных случаях это допускается, диспетчеры знают в каких), а потом в силу каких-то обстоятельств упустил из внимания. А навстречу шел другой красноярский борт. Когда диспетчер опомнился, борты разошлись на одном эшелоне так близко, что, как шутя рассказывал потом в курилке капитан Зальцман, он разглядел в кабине встречного борта спящего за штурвалом капитана Бреславского. Говорят, тот диспетчер потом приезжал к ним замаливать грехи. И обошлось будто бы это ему не меньше двух ящиков водки. Не знаю, я при этом не присутствовал. Но твердо усвоил верность неписаного закона штурманов: нельзя строго выдерживать высоту заданного эшелона. Хоть на двадцать метров, а ниже или выше. Их это и спасло, может быть. А что: иной раз летишь в ясном небе, а навстречу борт идет столь точно, что, не дай бог, на одной высоте... Может, и правда: а если бы у нас у всех были эти, американские автопилоты, что выдерживают высоту строго по цифре... А вы говорите, небо просторное... Инцидент-то раскрутился отчего. В одном из этих экипажей летел штурман, который очень любил себя. Ну вот просто любил себя и все. Он, бывало, проснется на полчаса раньше экипажа, уходит в ванную и долго, с любовью бреет лицо. Потом натирает и умащивает его благовониями... целый портфель этого добра возил с собой. Так вот, когда он случайно увидел мелькнувший под носом в непосредственной близости от себя, любимого, встречный борт, нервы его не выдержали, и он заорал в эфир как мартовский кот. Я бы промолчал. Достаточно представить, что пережил тот несчастный диспетчер еще за пультом, когда метки сошлись... и уже не успеешь! Такой урок обычно – на всю жизнь. И все равно, вероятность таких ошибок все-таки невелика. Как в любом серьезном деле, существует контроль, и контроль над контролем, и перекрестный контроль. И везде присутствует человеческий фактор. Никуда его не денешь. Идут процессы обучения и смены кадров, сидят за пультами стажеры, и диспетчер-наставник, такой же живой человек и такой же старик, как и я, может ошибиться или где-то не удержать в памяти узел решения всех задач сразу. Но цена ошибки... Пепел Днепродзержинска должен всегда стучать в сердца диспетчеров. Там, в Днепропетровской зоне, за пультом управления полетами как раз присутствовал стажер, и была передача ответственности, и были накладки, и минутная потеря бдительности, в то время, когда на перекрестке один Ту-134 снижался, а другой набирал высоту. В этой сложной динамической коллизии спеклись в один огненный ком судьбы и экипажей, и диспетчеров, и полутора сотен пассажиров, в их числе –

ташкентской футбольной команды «Пахтакор»... Помню еще случай в районе Магдагачи, что на китайской границе. Обходили грозы, а так как вблизи Госграницы обход разрешен только вглубь страны, то я использовал мощь Ту-154 и запросил 12100, чтобы вылезти выше грозы и не уходить с трассы. Ночь стояла темная, освещаемая только сполохами молний. Грозы светились по всей округе – где дальними зарницами, где бело-голубым, а под нами – багровым заревом внутри отвесной туманной глубины. Машина резво набирала эшелон; мы выскочили из верхней кромки, засверкал чистый звездный небосвод. И только я перевел в горизонт, как мимо пронеслись длинным тусклым рядом светящиеся иллюминаторы встречного борта. Мгновение, вспышка молнии – и пустота. Никто не проронил ни слова. Откуда идет борт, как попал на встречный эшелон, не имело смысла спрашивать. Диспетчер, решая сложную задачу разводки бортов, где-то допустил промашку. Бортов на связи было много, в эфире стоял гвалт, нам надо было приступить к снижению в Благовещенске... махнули рукой... обошлось, проскочили. Я не представляю, как решают свои задачи диспетчеры, работающие на сложнейшем переплетении воздушных трасс Европы, там, где Альпы, и границы, и такие же грозы, и плотное, невысказанное для России движение воздушных судов в набитом самолетами воздухе. Но – решают. Не знаю, дождемся ли мы такого же интенсивного воздушного движения у себя в России. Я-то, уж точно, не доживу. Сотни тысяч людей висят сейчас, вот в эту секунду, над нашей планетой. Они доверили свои жизни профессионализму пилотов и молятся о том, чтобы не дрогнула рука. Так пусть помолются и за тех, кто днем и ночью проводит лайнеры по сложным небесным трассам – за братьев моих воздушных, диспетчеров.

Эргономика

Этим мудреным словом обозначается понятие: удобно ли работать экипажу в кабине. Как расположены органы управления, хорош ли обзор, легко ли читаемы приборы, удобны ли кресла и т.п. В отличие от большинства современных автомобилей кабины самолетов отличаются друг от друга столь значительно, что диву даешься: ну и фантазия у конструкторов! Сядь в любой автомобиль – и везде все одинаково. Руль, педаль газа, педаль тормоза, ну, два варианта рычага коробки передач, подрулевые переключатели, панель приборов, панель отопителя... сел, за минуту-две ознакомился – и поехал. Самолет, конечно, сложнее автомобиля. Разные аэродинамические схемы, разное количество и расположение двигателей; в зависимости от этого – разные системы механизации крыла, расположение и схема шасси, разные системы управления... Все это требует установки в пилотской кабине совершенно различных органов управления: рычагов, кнопок, тангент, выключателей, секторов, вентилях – и прочая, и прочая. И для контроля над работой всех этих агрегатов и систем требуются совершенно различные приборы, а значит, различное расположение пультов и приборных досок. И все агрегаты и приборы включаются целыми рядами выключателей, которые надо разместить

под рукой. Короче, зайдя первый раз в кабину экипажа, посторонний человек останавливается в растерянности: как много всего... и как во всем этом разбирается экипаж... и – зачем все это? Неужели нельзя обойтись без такого – та-акого! – количества? Оборачивается так, что и нельзя. Я попробую рассказать, для чего в кабине нужно это многообразие и как оно реализуется конструкторами, а заодно, как мы оцениваем эти хитроумные задумки. Может, буду немного субъективен... да простят меня люди несогласные. Ну, понятное дело, главное в кабине – штурвал. Это понятно любому. Пилотское сиденье, а перед ним на специальной штурвальной колонке установлен этот заветный предмет. И перед другим пилотским сиденьем установлен такой же. Тронь один – шевельнется и другой; они связаны, понятно, чтобы в любую секунду один пилот мог помочь, подхватить, подстраховать другого, не вставая с места. Внизу, под ногами, две широких подножки... или педали... а на них еще что-то пристроено. Нажми одну вперед – вторая откатнется назад. И под ногами правого пилота синхронно шевельнутся соответствующие педали-подножки. Такие органы управления – единственно общие для всех, самых разных типов самолетов. И на вертолетах, кстати, тоже. Потому что управление летательным аппаратом любого типа осуществляется вокруг трех осей: тех самых геометрических «икс, игрек и зет». Движение штурвала от себя-на себя вызывает подъем и опускание носа; поворот рогов штурвала влево-вправо – создание кренов; нажатие педали влево-вправо – поворот носа в соответствующую сторону. Есть самолеты, где вместо штурвала на полу кабины установлена ручка, качая которую вперед-назад и влево-вправо, пилот управляет машиной; но это на пилотажных самолетах и вертолетах, очень чутких к управлению. А тяжелым самолетом лучше управлять при помощи большого и громоздкого штурвала, не требующего миллиметровой точности, но достаточно тяжелого, чтобы избежать резких движений при управлении инертной машиной. На самых современных тяжелых самолетах, начиненных компьютерной автоматикой, смелая конструкторская мысль решилась установить на боковом пульте с подлокотником небольшой чуткий джойстик – уменьшенную до предела ручку управления. В кабине такого самолета комфортнее, нет мешающего громоздкого штурвала. Но движения джойстиком должны быть ювелирными. Педали, правда, и на таком самолете остаются, потому что они очень необходимы на разбеге и пробеге: с их помощью выдерживается прямолинейное направление вдоль оси взлетной полосы. И на этих педалях установлены небольшие педальки тормозов колес шасси. Обжимая их, вместе или отдельно, пилот изменяет тормозные силы на правых и левых колесах, а значит, может маневрировать при рулении на земле, либо остановиться. Поэтому при движении по земле, на взлете и на посадке ноги его стоят на больших педалях-подножках, двигают их и могут одновременно и дать большую педаль, и подтормозить маленькой педалькой. Руление по земле – процесс сложный. Для управления поворотом колес передней, «рулевой» ноги шасси применяется специальный штурвальчик. Он устанавливается в удобном месте под рукой. «Удобное место под рукой» представляется каждому

конструктору совершенно по-разному; поэтому штурвальчик этот, или рычаг с грибком, или еще какой-то подобный орган расположен то на основном штурвале, то на штурвальной колонке, то на боковом пульте, а то и вовсе его нет, а поворот ноги осуществляется большими педалями. Еще одно общее, что объединяет все самолеты, это расположение на приборной доске каждого пилота основных пилотажно-навигационных приборов. Их всегда минимум пять: авиагоризонт, указатель скорости, вариометр, указатель высоты, компас. Для пилотирования в сложных метеоусловиях, вне видимости земли, этих приборов достаточно. По авиагоризонту определяется пространственное положение самолета: крен, подъем и опускание носа относительно горизонта. По указателю скорости определяются, в частности, минимальная скорость, ниже которой самолет может свалиться, и максимальная, превысив которую, можно довести самолет до разрушения от скоростного напора. По указателю скорости выдерживают ту скорость, на которой в данных условиях производится снижение перед посадкой. Если ее превысить, самолет не успеет потерять подъемную силу в расчетной точке приземления, перелетит и выкатится. По вариометру выдерживают необходимый темп набора высоты или снижения – вертикальную скорость. По указателю высоты выдерживают высоту полета. По компасу выдерживают направление полета. Эти основные приборы расположены в центре приборной доски в таком порядке, который, согласно изысканиям ученых-психологов, позволяет охватывать их одним взглядом и тратить наименьшее время на считывание показаний. Русские приборы, еще со времен их изобретения и до наших дней, в основном выполнены по одной, хорошо воспринимаемой взглядом, простой схеме: круглый черный циферблат, а на нем редкие белые деления и цифры; стрелки тоже белые. Днем эти приборы отлично видны, не утомляют глаз пестротой, их показания легко читать. Ночью, подсвеченные ультрафиолетовым излучением, фосфорические стрелки и шкалы особенно ясно воспринимаются. Но учеными доказано (в основном, самим себе и своим коллегам), что ультрафиолет вреден, а лучше красная подсветка. А другими учеными доказано, что лучше – белая. И на одних самолетах стоят ультрафиолетовые излучатели, на других – мрачно-красный свет, на третьих – явно недостаточно-белый. Добавишь освещение приборов, чтобы хоть видно было, что там они показывают, появляются блики на лобовом стекле, мешающие на посадке. Чтобы не было бликов, над приборной доской устанавливается козырек. На кромке козырька наклеено всяких световых табло, самых важных – чтобы, значит, в глаза бросалось, если табло вдруг засветится, и сразу принимались меры. Если в полете сбоку из-за спины на какое-либо из этих табло упадет солнечный луч, можно ошибочно посчитать, что красное табло горит. Так я раз чуть не запаниковал, когда в щель упал луч прямо на табло «Пожар». Иностранные приборы отличаются от наших; об отличиях авиагоризонтов я уже писал. Видимо, учитывая менталитет иноземных летчиков, иноземные конструкторы наклеили на простой указатель скорости массу разноцветных индексов, указывающих разные границы скоростей и значительно ухудшающих восприятие из-за рассеивания внимания.

Для особо умных добавлен еще дополнительный указатель скорости в виде выскакивающих цифр в окошечке. Это примерно как умные немцы делают стрелковое оружие. На их пистолетах наворочено всяких рычажков, предохранителей и кнопок – в расчете на то, что пунктуальный немец выполнит все строго по инструкции и выстрелит не в себя, а в цель. А наш ТТ имеет предохранитель – зубчик на курке. Чуть потянул курок на себя, он встал на зубчик – и хоть бросай его на бетон, хоть что делай – не выстрелит. А надо выстрелить – взведи курок полностью и жми на спусковой крючок. Я привожу пример со стрелковым оружием потому, что, на мой взгляд, в нем сконцентрирована вся квинтэссенция психологии и эргономики: ничего лишнего, отвлекающего внимание в момент стресса. И авиационный прибор должен быть устроен по такому же принципу: запомни цифру и выдерживай ее. А желтый, синий, зеленый индексы, секторы, красная черта, еще одна красная черта... это уж для особо одаренных... Практика показывает, что одну цифру запомнить можно, а по индексам... пусть они сами летают. Новшество – приборы электронные. Вроде они и выразительные, ясные, четкие. Но душа у меня к ним не лежит. Особенно к тем, где ради экономии места соединены воедино разные указатели: путаешься в них. Из аналогичных древних русских приборов запомнился трехстрелочный указатель температуры, давления масла и давления топлива. Там три стрелки на круглом приборе стоят в виде перевернутой буквы «Т»: один взгляд – и ясно, что все в норме. А как только «Т» изменило конфигурацию – значит, один из показателей не в норме, тогда уж отсчитай показания стрелки по его шкале и прими меры. Еще новшество: попытка как-то так расположить индексы на приборе, чтобы они складывались в картинку, какую пилот увидел бы, если бы видна визуально была посадочная полоса. Эти жалкие потуги разбиваются о суровую реальность. Пилот должен «вжиться» в образ якобы видимого из кабины пространства, создаваемый при помощи хитрых черточек. А значит – потерять на это драгоценные секунды. Моя практика протестует: я привык к круглым стрелочным приборам – и хоть кол на голове теши, к другим привыкаю с усилием и внутренним сопротивлением. Один из важнейших пилотажных приборов – вариометр, показывающий вертикальную скорость, в частности, скорость приближения к земной поверхности. В норме при заходе на посадку должно быть 4 метра в секунду, тогда, чтобы погасить эту вертикальную скорость перед касанием о бетон, надо начать выравнивать машину на высоте 6-4 метра. Если вертикальная перед приземлением будет 7, то выравнивать надо уже не на 6 и даже не на 10. а метров на 15 над землей; если же вертикальную скорость перед торцом полосы допустить до 10 м/сек, то дай бог успеть погасить ее, начав выравнивание машины с 30 метров. Кинетическая энергия ведь пропорциональна квадрату скорости. Так вот, вариометр – очень важный прибор, и требования к нему у пилотов строгие: показания его должны быть легко читаемы и безусловно понятны. И во все времена он представлял собой круглый черный циферблат с горизонтальной – справа налево – стрелкой белого цвета, стоящей против цифры «ноль». И если стрелка поднялась на 90

градусов вверх, то это – набор высоты со скоростью 15 метров в секунду, а вниз – снижение таким же темпом. Редкие, через 5, цифры, нечастые, хорошо видимые деления ценой 1м/сек. И у нас, и у американцев были одинаковые приборы. По ним ту вертикальную скорость легко выдерживать, чуть, на миллиметры пошевеливая штурвальной колонкой от себя и на себя. На скоростных высотных самолетах на случай экстренного, максимально допустимого снижения (допустим, при разгерметизации на высоте или при пожаре) потребовалось установить еще один, аварийный вариометр больших вертикальных скоростей, до 100 метров в секунду. Когда судорожно сдернешь газы, выпустишь шасси и интерцепторы и начнешь падать к родной земле – быстрее, быстрее! – обычный вариометр крутанет три круга, и попробуй, определи, что же он показывает: снижение или набор. Аварийный же прибор отградуирован крупнее, и его стрелка установится где-то на 75 м/сек, и я буду стремиться по этому прибору выдерживать вертикальную скорость снижения как можно большей – ибо в этом мое спасение. Так вот, умные конструкторы на самом большом «Боинге», 747-м, прилепили указатель вертикальной скорости на самой боковой границе командно-пилотажного прибора – в виде махонького зелененького индекса, черточки, величиной с булавочную головку... ну, со спичечную. И эта зеленая точка должна дать информацию о важнейшем параметре полета! А чуть превысишь вертикальную скорость – эта точка и вообще скрывается за краем шкалы. Ну... умники, что еще сказать. А может, я слишком самоуверен? Может, мне что-то непонятно в принципах пилотирования этого огромного четырехсоттонного лайнера? Может, мой ездовой менталитет не приемлет чего-то, само собой разумеющегося в среде моих американских коллег? Ну, не можем же мы принять душой, что в Иране, или в Афганистане делают лепешки из саранчи. А те иранцы не могут понять, как это – употреблять в пищу свинину, поганое для них мясо. Так и с вариометром. Может, американские летчики определяют вертикальную скорость по другим признакам? Может, им и вообще на нее начхать? А может, этот лайнер вручную и вовсе не пилотируют? Автоматике вариометр не нужен, у нее свои датчики, она на них ориентируется. Но не дай же ж бог, откажет автоматика... Не справится же пилот по той зеленой рисочке, грохнет машину об полосу. Высотомеры тоже самые разнообразные. Есть двухстрелочные, они показывают километры и сотни метров, каждые отдельной стрелкой, как часы. Есть однострелочные, но с окошком, в котором видны цифры сотен метров, а стрелка показывает километры. Есть в футах, есть в метрах. Есть радиовысотомеры, показывающие точную высоту над рельефом; особенно они важны над торцом полосы – и до касания. Это по показаниям радиовысотомера штурман диктует мне: «Десять, пять, три, два, два, метр, метр, касание, снова два, два... воспарили... Коз-зёл!» В училище на Як-18А делал петлю Нестерова, и на отвесном пикировании, краем глаза наблюдая, как быстро вращаются стрелки высотомера, вдруг... потерял малую, километровую стрелку. Выпала из поля зрения. А большая отсчитывала: 600, 500, 400... Как потянул ручку на себя – в глазах потемнело! Выхватил машину в горизонт... и

когда кровавая мгла схлынула с глаз, увидел «потерянную» стрелку: она показывала тысячу, а большая – триста метров. Тысяча триста! А мне показалось, земля рядом... Молод был, неопытен, внимание распределять не умел. Как, оказывается, важно суметь в приборе учесть психологию пилотского восприятия, сделать прибор не только удобочитаемым, но и исключаящим двойное толкование его данных. Компаса понавыдуманы вообще – самых разных систем и дизайна. И цифры в окошечке, и стрелка в виде самолетика, и вращающаяся круговая шкала, и мелкие деления, и крупные, и задатчики курса, и кремальеры всякие, и... Много систем индикации курса, много. Но к компасам взгляд как-то приспособливается легче, потому что курс, то есть направление полета, меняется плавно. Пока самолет выполнит тот разворот, успеешь разобраться, что куда перемещается, и отсчитаешь, и по мелким делениям скоро научишься тот курс выдерживать, долго и точно. Потому что полет – это и есть долгое и точное выдерживание курса. Это и на морских кораблях так. Только на флотском компасе (ударение обязательно на «а» – в знак уважения к морякам) раньше были не градусы, а румбы, и рулевой за штурвалом выдерживал в течение всей вахты, допустим, «зюйд-вест», а пилот выдерживает курс двести пятнадцать градусов. Там – тридцать два румба, а у нас – триста шестьдесят градусов. Раз у самолета скорость выше, чем у корабля, то при ошибке в пару градусов можно очень быстро упороть за пределы трассы... а потом прикатит телега. Приборов много. Все они помогают пилотировать в сложных условиях, и чем более всепогодный самолет, тем, как считает конструкторская мысль, должно быть больше установлено на нем циферблатов. Поэтому на моем Ту-154 установлено аж шесть указателей скорости и шесть указателей высоты – не многовато ли на экипаж из четырех человек? Зато уж – на все случаи жизни. Кроме приборов есть еще указатели работы разных систем самолета. Остановлюсь на одной из самых жизненно важных – противопожарной. Она должна давать информацию как можно более достоверную: что горит, где горит, горит ли вообще или сигнал ложный, сработала ли автоматика тушения. Кроме того индикация должна подталкивать перепуганного летчика к правильной последовательности действий удобно расположенными органами управления. Пожар на самолете – это страшно. Это сильнейший стресс, парализующий волю и мышцы. Поэтому на наших тренажерах наизусть отрабатываются действия по скорейшему тушению. По скорейшему! Мгновенному! Не успел подумать – руки сами сделали. Да только иной раз сделали... и не то. А конструктор снисходительно говорит: да нечему там гореть. Горит топливо, а не железо. Перекрой топливо – через полминуты оно само погаснет. С одной стороны, вроде и правильно. И куда спешить. Тем более что когда первая очередь системы пожаротушения автоматически, по сигналу пожара, сработает, а двигатель не остановлен (так вот задумано умными конструкторами), пожарный кран не перекрыт и топливо под давлением несколько десятков атмосфер бьет из негерметичного трубопровода струей чуть не в руку толщиной... пожар, естественно, не гаснет. Тут бортинженеру полагается привести в действие следующую очередь ручную. А

там – ряд ламп-кнопок; при нажатии каждая загорается, что означает срабатывание очереди. А лампы-кнопки расположены в ряд: три – по одной на каждый двигатель, а четвертая – для тушения пожара в отсеке вспомогательной силовой установки, маленького четвертого двигателя, который на земле обеспечивает кондиционирование кабины и другие потребности; причем, стоит эта лампа-кнопка первой в ряду. И вот же психология человеческая: в условиях сильнейшего стресса никак не получается из четырех кнопок: «отсек ВСУ», «двигатель №1», «двигатель № 2», «двигатель № 3» – выбрать без ошибки именно ту. Вот здесь эргономика приобретает весомость гильотины. У Ильюшина, видать, другие психологи-эргономисты. Там подумали-подумали да и сделали мнемосхему. «На дурака». Над головой на потолочной панели нарисовали самолет, а на каждом его двигателе установили индикаторы и органы управления противопожарной системой. И когда загорится общее табло «Пожар», подними голову и против горящей лампы на мнемосхеме включи тумблер. И все. Не ошибешься. Ибо там конструкторы понимают: когда внезапно рывкнет сирена или загорится табло «Пожар», летчик на секунду становится дураком. Ну, так устроен человек вообще. И пока он ту секунду дурак – подсажи ж ему просто и толково. Ну, как кнутищем по заднице! Вот и думаешь себе. А что, если бы высоколобые и оч-чень об себе понимающие, самолюбивые наши КБ – да взяли и сели за стол переговоров. И выработали соглашение, конвенцию эдакую. Взять все лучшее, оправдавшее себя за сто лет эксплуатации летательных аппаратов, и установить стандарт. Лучший пульт автопилота. Лучший пульт управления противопожарной системой. Лучший компас. Лучший авиагоризонт. Лучшее кресло. Все лучшее стандартизировать – и никогда больше не отступать от лучшего в угоду амбициям или еще каким корпоративно-конъюнктурным интересам. Как в автомобилях. Потому что за амбициями можно проглядеть угрозу безопасности полетов. И вот, с другой стороны, раз уж такая эргономика, летчик должен сделать над собой усилие, и как в каменном веке, невзирая ни на что – отработать как положено. Он так и работает. Сидя в тесной кабине Ту-134, бортмеханик каждый раз действует согласно требованию Руководства по летной эксплуатации, где черным по белому написано: прежде чем приступить к выполнению полета, ознакомься с расположением органов управления на данной машине. Даже не на данной модификации. Именно – на этой машине, номер 46615-й. Ибо, если зайдешь в кабину машины номер 46851-й, там все переключатели установлены по-другому. Эргономика до Ту-134 вообще не дошла. По мере усовершенствования конструкции и оснащения самолета новым оборудованием, КБ, махнув рукой на удобство, щедрой рукой рассыпало по всем свободным уголкам приборных досок и пультов что куда влезет. И экипажи чешут репу. Чешут, но таки летают. Больше ж не на чем. И штурман на одной машине сидит в стеклянном носу, на другой – в проеме входной двери в пилотскую кабину, а на третьей – и вообще стоит. Негде приткнуться. Сделали модификацию Ту-154М под полеты без штурмана. То радиолокатор стоял на козырьке приборной доски в центре, чтоб и штурман, и пилоты могли,

повернув его к себе, заглянуть в выдвижное голенище. Так раз без штурмана – давай поставим два! Каждому пилоту! А куда? Да... под мышку. В левый нижний угол, в правый нижний угол. А голенище – зачем оно? Убрали. И теперь на этих нескольких несчастных машинах пилоты в яркий день не могут определить грозу по своим индивидуальным локаторам: блики не дают. А так как эту авантюру – летать на сложнейшем Ту-154 без штурмана – быстро запретили, то штурман летает... без локатора. Ну не выгонять же второго пилота с кресла. Да и не увидишь же ничего с того пилотского кресла. Изворачивайся, как в каменном веке. Это вам не в «Мерседесе». И даже не в «Москвиче». Это – острие прогресса человечества: Большая Авиация.

Сертификация и лицензирование

Перестройка планового социалистического хозяйства бывшего Советского Союза не была подготовлена никаким образом. Правила страной большевики, они же и о перестройке объявили. И начался развал хозяйства. Где до основания, где постепенно. Но все шло именно по такому пути: старое – на слом, а новое пусть зарождается из первозданного хаоса. Долго ли тот хаос создать. Но люди-то остались прежние, и мышление у них осталось таким же, как у нескольких поколений народа, живущего без понятия о собственности. Народ этот приворовывал. И если не было чувства хозяина, то уж чувство «крантика» точно было. Найти свой «крантик» на теплом боку родины-мамы, в закромах ее – это было престижно, но, естественно, не афишировалось. И детей надо было пристроить «на крантик» – так обеспечивалось благосостояние будущего поколения, так формировался его менталитет... если, конечно, отбросить в сторону треск официоза. Официозу поддавалась аморфная масса наивняка. Но люди с деловой закваской, которых немало число есть в любом народе, мыслили прагматично и не собирались дожидаться, когда их накормит внук писателя Гайдар, не стучали кастрюльками по асфальту, не тратили время на баррикадах и презирали слово «дай!» Они предпочитали брать сами – как берет свое хищник... пусть мелкий. Пока мелкий... Теперь-то мы уже видим, кому что удалось... не вдаваясь в подробности, за чей счет. Как мне кажется, огромная масса чиновничества встретила перестройку, потирая руки. Люди эти выросли на документах, знали их силу, и они прекрасно понимали, что наступают новые времена, новые законы, и можно будет применить свои знания не на благо государственной машины – какая там еще машина – а на благо своего «крантика». Как только начался развал – а об этом унюхивают прежде всего в кругах, близких к самым верхам, там у людей не носы, а целые хоботы – масса чиновников высокого ранга стала продумывать схемы распределения ролей в разрешительной системе. Самое важное в мутной воде – это найти направление, которое будет в перспективе обрастать законами. И такое направление определилось. Раз начинается новая, свободная, хищная жизнь, надо будет брать с кого-то пример, как же эту жизнь обустроить. У кого большой опыт регулирования отношений в конкурентной борьбе? Какой новый способ наведения порядка в сложной системе отношений? Естественно,

кинулись за опытом в Европу, Америку. Мы ж тоже хотим «капитализму»! Поучите нас, диких! Нам снисходительно дали понять, что орду цивилизуют сертификационными требованиями. Все должно – вот так вот сразу! – соответствовать стандартам. Хочешь получить лицензию – будь добр, приведи свою деятельность в соответствие с сертификационными требованиями. Вот он – крантик! Вот – образец! В Люксембурге нормы вон какие – давайте и у нас установим и будем требовать такие же, в нашей разваленной стране. А так как никто, в нищете нашей, не сможет сходу засоответствовать, потому что потребуются большие деньги, чтобы соответствовать стандарту, – то люди станут искать лазейки. И придут к нам. А мы к тому времени распределим крантики. И денежки потекут. Сколько дашь послабления («временно, конечно... мы понимаем...») – за столько и заплатят. И пока, временно, станут соответствовать. А мы чуть прикрутим крантик, люди завертятся и побегут к нам за консультацией. Ну, интеллектуальный труд стоит недешево – а вы как хотели! Повертятся-повертятся – и таки заплатят... а куда денешься. Выкрутятся. По такой схеме сейчас работает множество фирм. И, как мне думается, наше Министерство Гражданской авиации прошло точно такой же путь. Развал единого Аэрофлота произошел стремительно и на множество осколков. Предприимчивые авиаторы поначалу обрадовались свободе и стали организовывать свои авиакомпании. И вроде бы сначала что-то получалось. Но только свобода и бесконтрольность обернулись ростом катастроф, где основной причиной фигурировал человеческий фактор. Озабоченность безопасностью полетов, конечно, росла. Да только на государственном уровне дальнейших общих деклараций дело не пошло – портфели бы разделить... зато оживились те, кто в свое время потирал руки. Ситуация плавно поворачивала в сторону укрупнения авиакомпаний, а значит, этот процесс уже можно было брать в умелые чиновничьи объятия. Курс ясен: малые компании надо как-то убрать, сохранив видимость закона. И дело тут не в объективной неспособности малых авиакомпаний обеспечить безопасность полетов, нет. Дело в переделе собственности. Процесс укрупнения, конечно, объективный: крупные хищники пожирают мелких, а для этого лоббируют законодателей... это всем известно. Но чтобы без шума... И умелые люди тут же сориентировались в нужном направлении. Создаются сертификационные центры. Вообще, центров всяких расплодилось. Главное – получить лицензию на право деятельности и сертификат соответствия. И деятельность пошла. И – скорее, скорее! Пока сохраняется монополия – крантик золотой. Как появились конкуренты, крантик серебрет, бронзовеет... а потом можно его и вообще бросить и на накопленном капитале основать новое дело. Я как раз и вынужден работать с крантикодержателями. Судьба моя после ухода с летной работы на землю сложилась вот так. Не ругайте меня, пожалуйста, как писателя, уважаемые продвинутые молодые читатели. То, что у меня «мать-земля» уж очень «сыра», а «Волга впадает в Каспийское море», что для вас само собой разумеется – для меня стало открытием на старости лет. Я ведь больше летал над крантиками, чем стоял к ним в очереди. А теперь на земле я этим делом занимаюсь. Кушать

же что-то надо. Моя родная авиакомпания, в которой пролетал 30 лет, принадлежит крепкому Хозяину, который уже может и не обращать внимания на такие мелочи, как долг авиакомпании сто миллионов рублей в Пенсионный фонд для выплаты добавки к пенсии таким как я и мои изработавшиеся коллеги. Ну, и нет той добавки; так, мелочь плещется в общем котле, раздели который на всех – получится каждому только на клочок сена из общей кормушки. Государству, как мы понимаем, на нас наплевать, а к Хозяину – уважение. А помельче рангом авиакомпания задолжала – так приехала комиссия по продлению Свидетельства эксплуатанта и сказала: не заплатите в Пенсионный фонд должок – и не продлим Свидетельство. Пришлось вывернуть карманы и заплатить. А в моем случае – и не сказала комиссия Хозяину ничего, не осмелилась, молча продлила. И на долг тот, сто миллионов жалких рублей, два года снова можно внимания не обращать. Пусть его растет, накапливается. Пенсионеры обойдутся. Главное, чем мощнее авиакомпания, тем более наплевательски она относится к «отработавшим газам». Мелкие-то компании – платят. Да только какой с них навар. А долги больших компаний составляют сотни миллионов рублей. Пока правители страны не заставят крепких Хозяев исполнять закон об обязательных отчислениях в Пенсионный фонд, чтобы обеспечить достойную старость излетающим летчикам, пока не придет прокурор и не пригрозит всерьез – Хозяин и не будет торопиться платить. Оно ему надо. Это вам, молодые продвинутые ребята, кто родился и жил уже без Ленина в сердце, без пионерских линеек, комсомольских собраний и демонстраций власть предержащим своего единства и беззаветной преданности – вам в этой жизни очевидны те истины, к которым мы, старики, приходим, нажив кровавые раны на сердце. Я понимаю: новое не остановить. Да и не сильно-то хочется. Я не хочу партсобраний. Но жаль терять те лучшие качества, которые все-таки отличают советского человека от буржуа, рассматривающего весь мир, во всем его разнообразии, только через копейку. Мутная вода далеко еще не отстоялась. В ней набирают силу страшные монстры... но мы об этом мечтали двадцать лет назад. Или не об этом? Сообразительные чиновники, учуяв, что скоро будет востребована законодательная база еще прошлых лет – всякие приказы, указания, другие распорядительные документы, которые ведь никто не отменял, – тут же сориентировались, и быстренько сгребли с полок министерств старые пыльные папки с тысячами этих самых документов. Теперь они их продают за немалые деньги. И то: спрос велик. Причем, это ловля рыбы, не вставая с постели, прямо из аквариума. Одной рукой разослать по подчиненным подразделениям приказ «Во исполнение Указания от 03 07 1979 г. №...» – а другой рукой показать недешевый DVD-диск, где среди тысяч подобных можно отыскать то самое «Указание от...» Выгодный бизнес. Прямо на босу ногу. И хотя суть этого сиюминутного приказа пустая, «повторно изучить» – имитация бурной деятельности налицо. И диски приходится покупать. А где ж ты найдешь то замшелое указание, на повторное изучение которого «во исполнение» требуют – к сроку! – дать обязательный отчет. И на местах бурно имитируют

деятельность проверяющие: «А поч-чему не выполнены требования Информации №...?» Этим людям тоже надо что-то кушать. Главным документом любой авиакомпании, по образу и подобию прогрессивного Запада, является теперь Руководство по производству полетов данной авиакомпании, РПП. Это такой фолиант (а то и два), заглянув в который, любой проверяющий может узнать, кто, чем, каким образом в этой компании занимается и как осуществляется контроль над тем, кто, как и чем там занимается. При этом оговаривается: это ваш внутренний документ, можете вносить туда что хотите, вам по нему работать. Прокурор, если что, спросит именно по пункту РПП, и там должен быть ответ. Ну, если уж вы говорите, что РПП – внутренний документ авиакомпании, то какое ваше телячье дело до наших собачьих нужд. Да мы, в общем-то, с зарождения российской, а потом советской гражданской авиации, работаем по тоненьким книжечкам, которые были едины на весь Советский Союз, одну шестую часть света. Книжечки эти удобочитаемы, их знают чуть не наизусть все авиаторы. В те времена, когда у нас в стране все авиапредприятия были одно целое, они работали по одному порядку, по одним правилам. Вы же эти книжечки утверждали, вы их подписывали, вы требовали безусловного их исполнения, вы старались не изменять сильно правил деятельности Аэрофлота... вы и сейчас их не отменили. И ведь выработавшаяся за несколько десятилетий в нашей стране система безопасности полета, лучшая в мире по надежности, простоте, удобству применения и контроля – она же и сейчас действует! Но полезла наша гражданская авиация со свиным рылом в калашный ряд. А примите-ка нас в ваши международные тусовки. А поучимся-ка мы у вас, Европы, а паче Америки, как нам дальше-то летать. Политика... куда денешься. Поучимся у итальянских сапожников, как русские лапти плести. А на Западе все – через адвоката. Там иначе уже нельзя. Там, пардон, если на унитазах обнаружат бактерию, то уже на него и не сядешь: нормам не соответствует. Поэтому, давайте-ка, Ваньки, чтоб тут у нас в Европах – по РПП работали. Чикагскую Конвенцию знаете? Подписали? Так вот, во исполнение пункта 5 Приложения 3 к параграфу 12 Дополнения № 14508578 от... будьте любезны внести изменения в свои РПП... И т. д. и т. п. Раз у нас в стране еще остался старый багаж организации полетов, раз есть какие-то федеральные авиационные органы – так не лучше ли было бы под их эгидой сохранить единые правила работы для всех авиакомпаний, дав возможность при этом иметь и свои особенности каждой из них? Пусть останутся те, не отмененные Наставления, по которым, по существу, и работают все. Ведь все эти РПП – мертвые документы. В практической деятельности моей, твоей, его – они неприменимы. Ну, не буду же я копать в тысячестраничном документе, чтобы найти то, чем я занимаюсь, за что несу ответственность и т. п. Я, как пилот, за нужными мне сведениями поспею скорее в Руководство по летной эксплуатации моего самолета, в Наставление по производству полетов, которое знаю назубок, в свою должностную инструкцию, на худой конец – и сделаю это оперативно, и воспользуюсь этими сведениями вовремя. А мне говорят: твоя должностная

инструкция, кроме того, что она лежит на твоём рабочем столе, есть ещё у твоего начальника штаба и в отделе кадров. Но она есть и в РПП – и вот там ты её и читай. И выжимки из Руководства по летной эксплуатации есть в РПП... вот: ограничения по скоростям, по боковому ветру... компоновка пассажирских кресел... Пользуйтесь! Вот вам на борт экземпляр РПП... ну, урезанный, ну, в части касающейся. На хрена мне эти сведения в РПП? Какой частью они меня касаются? Я их и так знаю. Я за их знание отвечаю. Для кого они засунуты в это РПП? А – для дяди. Ну, создайте единый образец РПП для всех авиакомпаний. Чтоб там едино для дяди-прокурора были сформулированы наши правила. Чтоб он у любой компании спрашивал пакет одинаковых технологий работы и учитывал особенности каждой компании, оговоренные отдельно. Нет. Кочуют, правятся, утверждаются по сертификационным центрам содранные друг у друга, скомпилированные, слепленные из ломтей РПП, только логотип – другой компании, другие названия: вместо ООО стоит ОАО, вместо «Кишмишава» – колонтитул «Лесоповалавиа»... взглядется повъедливее – где-то проскакивает и «Кишмиш»... Люди все в деле, бегают, суетятся, доказывают, защищают пункты... Да полистайте, полистайте этот увесистый том. Попытайтесь найти необходимое. Не найдете. Я уж вплотную этим занимаюсь – и то, блуждаю, блуждаю по оглавлениям... А сколько повторений! А сколько словоблудия! Кого мы обманываем? Ладно, иноземные авиакомпании, вынужденные с рождения авиации вариться в собственном соку, летающие как кому бог на душу положит, мечтающие, кстати, чтоб всем им работать и летать по каким-то единым стандартам, – они за долгие годы сумели создать сообщество, ИКАО это, и верхом совершенства результатов их объединения стало: чтоб все имели РПП. И правда, им так легче работать. У них уже давно сформировался пласт правового мышления, у них мощнейшая судебная система... там охотно судятся! Там в инструкции к микроволновой печке на полном серьезе можно найти пункт о том, что нельзя в микроволновой печи, марка такая-то... сушить кошек! И вот люди этой страны, привыкшие к инструкциям и оговоркам на каждый мыслимый и немыслимый случай, и додумались до таких Руководств! Ну, давайте и мы включим в РПП пункт о том, что бортоператор воздушного судна, кроме того, что он назначается на должность самим Генеральным директором, а в полете подчиняется самому командиру воздушного судна – и боже упаси никому другому, – ещё и обязан при погрузке перемещаться по грузовому отсеку воздушного судна строго по установленному и оговоренному в РПП маршруту и обязательно на четвереньках. А что: это же наш внутренний документ, нам по нему работать. Нам, может, так удобно. У нас, в огромной и некогда передовой авиационной державе, вполне способной обеспечить свой народ авиaperевозками на пространстве в 10000 километров от Львова до Чукотки, в процессе развития гражданской авиации выработались свои правила – гораздо, на порядок проще, чем на Западе – но с таким же высоким уровнем безопасности. Так может, обернуться к авиационным нуждам нашей страны лицом? Ага. Командует авиацией министр связи... или транспорта... или того и другого вместе... А

контора авиации, вернее, агентство, нет, служба федеральная... надзора... – уютится там у них на задворках. В шести комнатах, в полуподвале. Занимается надзором. За развалом. Центры утверждает. Вот так теперь приходится работать нашим новоиспеченным авиакомпаниям. Этих Приложений к параграфам... этих дополнений... голова кругом. Книжкой РПП в авиакомпании занимаются специально обученные люди: инженеры по сопровождению. И сопровождают, и пекутся, и холят. Мертвый документ. Надо нанимать штат. Надо вкладывать средства. Приложения к Конвенции требуют, чтобы на лаптях были обязательно застёжки со стразами, от самого Фаберже. И не иначе. А то в Европу не пустят. Ладно, давай хоть в Иран, там пока еще застёжек не требуют. Дома-то нищета, летать некому, заработков нет, штат кормить нечем, топливо дороже, чем за границей. А в Иране пока паломников в Мекку хватает, доллар идет, керосин дешевый, саннорма... впрочем, какие там саннормы – до упора и выше! По сто посадок в месяц! Давай, ездовые псы, работай! А мы тут... в штате... с бумагами... одно общее дело... прикроем... Авиакомпания, зажатые в тиски между сертификационными требованиями и необходимостью заработать больше денег, чтобы те требования выполнить, вынуждены нарушать, где только можно. Иначе не выжить. В нашей стране – не выжить. Нет речи о развитии. Ни у одной, даже самой богатой компании нет такого количества денег, чтобы работать в соответствии с Поправками к Конвенции, с параграфами, пунктами, подпунктами – и с требованиями интерпретаторов этих параграфов. А значит, наша российская авиация в тупике. Спроса на новые экономичные самолеты нет: денег таких никак не заработать; приходится приобретать подержанные иномарки, химичить с запчастями, ресурсом... один бог, а вернее, дьявол знает все хитросплетения. А нет спроса – нет и предложения. И наша авиационная промышленность тоже в тупике. И она заламывает бешеные цены за запчасти: надо как-то выжить. И вы, пассажиры наших авиакомпаний, чувствуете на себе, что расходы авиаторов велики. И не хотите летать: ведь дорого, черт возьми! Вот чем оборачивается наше политическое стремление быть причисленными к сонму объединенных в то ИКАО авиакомпаний. Там, в том ИКАО – диктует Америка. И результат успешного заманивания нас в калашный ряд налицо: тупик. Мы им – не конкуренты. Что и требовалось. Мать-земля таки сыра... Скоро по России русские летчики будут летать, ведя связь только на английском. Вернее, на американском. Во всем мире же так летают. Так душат наши авиакомпании. И первыми погибают слабейшие. РПП стоит одинаково дорого и для огромной авиакомпании, и для владельца двух-трех самолетов. Он, этот несчастный владелец двух развалюх, и разоряется первым. А остальные норвят уже под крылышко богатого Хозяина. А богатые Хозяева, с улыбками на лицах, норвят перегрызть друг другу глотку. Все логично: это капитализм. Читатель пишет мне: «В разгаре перестройки взялся я создать авиапредприятие сельхозавиации. Бился-бился, вложил средства... потом начался передел собственности... милиция мне не защита... отступился. Теперь на взлетной полосе растет картошка...» Но надо же что-то делать. Никто ж не против сертификации и

лицензирования нашего анархического хозяйства. Тот, кто берется делать дело, должен быть подготовлен, всерьез, без дураков. Он должен пройти тестирование или как там ни назови проверку; он должен иметь государственный документ, дающий право деятельности. Тогда сообщество цивилизованных бизнесменов сможет организовать взаимодействие в цивилизованном виде и на общую пользу. Но требования должны быть разумны. На все случаи жизни документально обставиться обтекателями невозможно. Справок на все случаи не напасешься. Общество всегда использовало прежний опыт, и очевидные истины уже не требовали доказательной базы. Мне кажется, в частном случае, РПП должно быть руководством, как производить ПОЛЕТЫ. И не надо включать в него права, обязанности и ответственность мелкого клерка, оговаривая это тем, что он напрямую влияет на безопасность полетов. У нас все на нее влияют. Все. Я считаю, что руководящий документ все-таки должен разрабатываться прежде всего не для прокурора – чтобы прикрыть возможно большее число задниц, а для исполнителя – как руководство к действию. И пакет необходимых для деятельности документов не должен быть непосильным финансовым бременем для авиакомпании. Но в нашей стране пока все не так. Надо бы опомниться, как-то объединить все наши авиакомпании в наше, русское сообщество, аэрофлот эдакий. И по единым законам, по единым документам работать. Загрузить нашу федеральную надзорную группу работой, а не надзором. Возвести ее в должный ранг. Вернуть реальные права региональным управлениям. Да, по сути, вернуться к старому. Получив по морде уроком развала прежнего Аэрофлота, утереться и сделать выводы. Но, видать, к этому никто не готов. Это ж снова строить надо, а не рушить. Пока нечего мнить о перспективах развития. Вся эта суета – верчение червей в выгребной яме на задворках цивилизации. И когда рассматриваешь прозу авиации под таким вот углом, кажется, надо быть уж очень экзальтированным человеком, чтобы видеть в авиации романтику. А ведь находятся еще такие. И пока они среди нас есть, Авиация будет жить. Ибо суть Авиации – не бизнес, а стремление Человека в Полет. Стремится он в небо – будут полеты. Не станет таких людей – все ваши РПП станут тем... чем они по сути и являются: макулатурой.

Симмеры

Новое словечко в моем лексиконе: симмеры. Кто они такие? Что это за явление? Почему о них стоит писать? Посторонний человек, мельком услышав, что это – люди, летающие на компьютерном флайт-симуляторе, отмахнется: а – эти прыгалки-стрелялки... Особенно отмахнется профессионал-программист: – И не уговаривайте меня! Я-то изнутри знаю! Да примитивизм это! Да не стоит профессионалу даже сравнивать эти игрушки с серьезными вещами! Баловство, не обольщайся! Я – обольстился. Дело было после моего ухода с летной работы, и дети, побаиваясь, что я, как и многие из списанных пилотов, затоскую по штурвалу, купили для меня диск с программой «Майкрософт флайт-симулятор 2002». Когда я сел впервые за эту «прыгалку», поразило

огромное количество работы, выполненной компанией Майкрософт для претворения в жизнь игрушки типа «а полетай-ка на самолетике». Двадцать три тысячи аэродромов по всему миру, полтора десятка различных самолетов, и даже вертолет... сладко заныло сердце. Я с детства неравнодушен к вертолетам, и в летное училище-то поступал на вертолеты, да судьба распорядилась так, что окончил училище на самолете. И погоду-то на нем можно устанавливать: нижний край облачности, ветер, видимость... посадочные системы работают... стрелочки... И зима-лето, снег, трава, день, ночь, рельеф... А дай-ка, попробую... Пока разобрался на кнопках клавиатуры... нет, не то: нужен этот... как его... джойстик, прости господи... Игрушка на старости лет... Ну, набрался стыда, купил этот джойстик, продвинутый, сказал продавцу: «чтоб на самолете летать», – тот выбрал мне, и неплохой... Когда все это заработало, когда маленькая «Цессна» послушно завертелась в моих пилотских руках, когда пошло дело – меня стало не оторвать от компьютера. И ведь повидал я, напробовався этих тренажеров, и ведь проклял их в свое время за неадекватность, за глупую борьбу с железом вместо решения задач, и понимал, что, допустим, мягко посадить Ту-154 на нашем тренажере невозможно – да и задачи такой не ставится – только до торца держишь стрелки... А тут – можно добирать, и земля приближается... и покатился... А – давай-ка попробую полетать на этом компьютере в сложняке. Стал устанавливать малую видимость, низкую облачность, и когда на посадке впереди плавно проявилась цепочка огней, а потом вплыл зеленый торец полосы... сердце как маслом облилось. От реализма восприятия пот ручьем тек из подмышек. А сколько вариантов! Да на это всей жизни не хватит... Ну, была и ложка дегтя: все-таки по тангажу уж очень шустры самолеты, так не бывает: уж сильно резко нос поднимается-опускается вслед за ручкой управления. Но я же пилот, приспособился, пристрелялся, плавнее, плавнее... По сравнению с самолетом, конечно, явно не хватает того прекрасного ощущения, когда чуть потянешь ручку на себя, а снизу, под сиденье, под задницу, тебя берет огромная сила – и вжимает в кресло, и несет вверх... Но это, пожалуй, самое ощутимое неудобство, самое большое отличие от реального полета; остальное – мелочи. Несмотря на то, что большинство, абсолютное большинство реальных пилотов относится к любого вида тренажерам, мягко выражаясь, с предубеждением, а выражаясь по-человечески – со злобным раздражением, а значит, искать союзников среди моих летающих коллег не приходится, я все еще не оставил надежды как-то привлечь их внимание к флайт-симулятору. Как старый пилот-инструктор, освоившись, я сделал вывод: на ЭТОМ можно и постороннего человека постепенно научить тому, чем занимается в воздухе реальный летчик. Выработать у человека рефлекс пилота. Научить его управлять машиной, прежде всего, по приборам. То есть, сразу, с самого начала, приучить не к примитивному, еще с тридцатых годов, долблению «капот-горизонт-скорость», а к грамотному использованию авиационно-пилотажных приборов для точного выдерживания параметров полета. И тут представилась реальная возможность: научить полетам постороннего человека. Но об этом чуть позже. Освоив

«Цесну», я осмелел и стал облетывать один тип самолета за другим. В принципе они и не отличались особо в пилотировании. «Боинги» вообще были доведены Майкрософтом до предельной простоты пилотирования и наиболее адекватны, за исключением непомерно инертного 747-го. А вот с вертолетиком «Bell» пришлось помучиться. Но я таки научился на нем висеть! Сбылась детская мечта... Уж полетал я на нем по всей нашей матушке-Земле. Ах, хорошая машина вертолет! Теперь-то я еще более заужал нелегкий труд моих коллег-вертолетчиков и где-то, самую малость, начал понимать, какое это на самом деле тончайшее искусство. Тончайшее! Но вертолеты – тема отдельного разговора. Тем временем, вышла новая версия флайт-симулятора, 2004 года, с другими самолетами, с более тонкими, лучше прописанными картинками окружающей местности. Я стал осваивать и эту «игрушку». Пожилой, шестидесятилетний человек, я проникся уважением и к игрушке, и, особенно, к тому огромному труду, что вложили в нее майкрософтовские программисты. Весь этот период написанная в рейсах «на коленке» книга «Раздумья ездового пса» отлеживалась в ящике, я от нечего делать правил ее по мелочам, не зная, каким боком подкатить к издателям, а главное, не имея достаточного количества денег на это предприятие. По совету молодых и продвинутых ребят, выложил ее на сайте моей авиакомпании, чему мое командование любезно не препятствовало. Да и то: реклама-то хорошая. Пошли отзывы в Интернете, и хорошие, и восторженные, и нелюбезные. Мне, как начинающему автору, было, конечно, лестно. Практические доброжелатели вокруг заводили разговоры об авторском праве, о том, что я мог бы на книге заработать, а упустил возможность, и теперь любой желающий... Да и бог с ними с заработками: миллионером с этого все равно не станешь, а душа болела за смену – я ж для молодежи писал! Ну, вроде читают... Желающие скачивают себе... И тут вышли на меня симмеры. Я и понятия не имел, какая огромная армия людей мечтает о полетах. Ведь далеко не всем желающим удается реализовать свою мечту, по тем или иным причинам. А недостижимые самолеты манят. И люди готовы на большие жертвы, чтобы хоть попробовать... да для них попасть в кабину реального самолета – праздник жизни! Компания Майкрософт учуяла тут золотую жилу. Россия в этой области безнадежно, навсегда отстала, поэтому американцы распространили новую «прыгалку» по всему миру. И в нашей стране она тоже обрела популярность. Продвинутая компьютерная молодежь, быстро разобралась в заумных комментариях заокеанского пилота-инструктора Рода Мачадо. Неудачный, некомпетентный перевод «перлов» моего заокеанского коллеги вызывает у меня смех сквозь слезы: понять, что же надо делать с органами управления в самый сложный момент, практически невозможно. Я, пилот, с трудом понял, что означает «усилить заднее давление» после пролета торца полосы. Оказывается, так дословно переводится «взять ручку управления на себя». Ну, желающие научиться летать прислушались к советам наших летчиков и таки научились летать методом «тыка». Возникли интернетовские сообщества, где оживленно обсуждались прелести и недостатки, теория и практика; добывались и

выкладывались для всеобщего пользования инструкции, наставления и руководства по летной эксплуатации. Организовались целые школы, где более опытные (и даже практические пилоты) обучали новичков азам и нюансам теории и практики полета. Надо сказать сразу, ребята эти, в первую очередь, умные. А значит, среди них набралось достаточное количество талантливых программистов, загоревшихся идеей: на общей базе заморского флайт-симулятора (то есть, имитатора настоящего полета) создать несколько моделей наших, отечественных лайнеров, скооперировав усилия и используя всю мощь интернетовского общения. Это бескорыстные подвижники Авиации. Их любовь, мечта, организованность, интеллект, братство – помогли создать такие модели. А из принципа, чтоб все как в жизни, были созданы симуляторы, по возможности повторяющие все операции и процедуры, начиная от запуска и кончая ведением связи – в реальном времени. Если Майкрософт не озадачивался такой идеей и любой самолет его сразу включается в игру уже с запущенными двигателями, то у наших от запуска до взлета проходит реально пять-восемь минут. Зато какой кайф – самому запустить двигатели как бортинженеру, настроить приборы как штурману, вырулить как пилоту... Особенно удачным, хорошо проработанным, получился проект Ту-154Б-2. Его создатели и приверженцы объединились в отдельное сообщество. Объединенными усилиями таких вот сообществ были разработаны и внесены в симулятор «картинки» нескольких отечественных аэропортов, которые оставили далеко позади американский ширпотреб. И если Майкрософту нужна выгода, если этой фирмой движет корысть, то в нашем случае людьми двигало сложное и прекрасное чувство, состоящее из желания доказать свой талант, сделать на базе заокеанского ширпотреба свою «конфетку», переплюнуть примитивные заморские модели, дать в руки своему брату-симмеру максимально приближенный к действительности виртуальный лайнер – и все это задарма, со всем размахом души, свойственным россиянину. А тот флайт-симулятор, на котором в свое время начинал летать я, они с легким презрением называют «дефолтным». Для первоначального обучения азам полета – сойдет... Но этого мало. Интернет позволяет организовать полеты от пункта до пункта в режиме реального времени, реальной, не выдуманной погоды, с передачей от реального диспетчера реальному диспетчеру, из зоны в зону, с ведением связи по всем правилам, с реальным воздушным движением (они говорят «траффиком»)... короче, заранее договорившись, организуется эдакая «Вальпургиева ночь» полетов, где виртуальные летчики в полетах по реальным маршрутам обходят реальные грозы по виртуальному радиолокатору... Но, ввиду моей малой компьютерной грамотности, я не могу в подробностях описать, как может человек, овладевший теорией и виртуальной практикой полета, совершать игрушечный полет, совершенно как настоящий. Я до 60 лет имел очень слабое понятие о компьютере, а тем более, об Интернете, не понимал, какие же задачи можно с помощью того «телевизора» решать. Я, фигурально выражаясь, умножал и делил «в столбик». Я и сейчас еще имею недостаточные навыки в технике работы с «компом». Я только-только научился

«кликать» мышкой и с трудом печатаю на «клаве» двумя пальцами. Но о возможностях компьютера я за эти четыре года представление составил. Возможности эти – беспредельны. И вот нашли меня симмеры. Состоялась ошеломившая меня встреча. Два взрослых мужчины, стоя передо мной чуть не как пионеры перед Маршалом, сначала осыпали мою книгу комплиментами, а потом предложили стать – ни много, ни мало – вроде как летчиком-испытателем их новейшей компьютерной модели Ту-154Б-2, созданной обществом фанатических любителей именно этой – и никакой другой машины. Моя книга, хвалебный гимн «Тушке», была как бальзам на их израненные любящие сердца. Нас свела вместе великая любовь к этой великолепной красавице-машине. Кстати, попробуйте сравнить дизайн автомобилей разных стран, разных известных фирм – с нашими отечественными средствами передвижения по дорогам. Говорить тут нечего. А теперь попробуйте сравнить наши отечественные самолеты с самолетами зарубежного производства. Тут говорить есть о чем. Почему-то наши советские самолеты – красивы. Каждый имеет свое неповторимое лицо, гармоничные пропорции и прекрасно смотрится в любом ракурсе. А зарубежные против наших, иной раз, ну, просто уродливы. Правильно подметил на форуме кто-то из любителей авиации: как стали делать самолеты с помощью компьютера, так они – что импортные, что наши – стали одинаково безлики... и некрасивы. Бездушный компьютер, отучивший конструкторов в муках творчества искать невыразимые, счетной машине недоступные эстетические пропорции, фигурально выражаясь, кастрировал чувственное начало авиастроительного искусства. Беседа наша продолжалась, и, как я подметил, профессиональный язык, терминология, знание Руководства по летной эксплуатации выдавали в моих собеседниках опытных летчиков. Каково же было мое изумление, когда они признались, что один из них – шахтер, а другой – врач-нейрохирург... Тут у меня выпал глаз. Да наши летчики, как мне кажется, не знают и десятой доли... Стоп! О знаниях реальных летчиков – ни слова! Профессиональные летчики знают все то, что необходимо знать, и, кроме того, знают, что именно из огромного количества навязываемой нам информации можно... пропустить мимо ушей. Любители же, а, тем более, фанатики – учат чуть не наизусть все, что могут найти. Для них все, что связано с авиацией – священо. Поэтому их багаж, может быть, и перегружен лишним. Но они – знают! Да еще как! Встреча тронула меня. Во-первых, я нашел тех благодарных читателей, для кого писал. Вернее, нашли-то они меня. Благодарные читатели уже было начали хором обсуждать в Интернете трогательное и пространное письмо ко мне с приглашением быть почетным участником их форума... Пришлось упредить развитие смущающих меня и не заслуженных мною событий, срочно выйти на форум самому, поблагодарить за добрые слова и за доверие. Во-вторых, гордый этим доверием, в трепете душевном, я согласился попытаться облетать проект и, по мере обнаружения несоответствий реальным параметрам, давать комментарии по флайт-симулятору моего любимого самолета. Любовь всегда конструктивна: у меня к тому времени уже был установлен на работе компьютер достаточной

мощности, и туда эти ребята загрузили всю разработанную их сообществом (теперь и моим сообществом!) авиационную начинку. Открыв ссимулятор Ту-154, я поразился проработанности деталей. Полеты вызвали у меня яркое чувство явного превосходства и над американскими моделями, и над официальным тренажером КТС-154. Это была высокая степень реализма. Очень высокая. Ряд замечаний я высказал; было обсуждение... короче, началась интересная полоса в моей пенсионной жизни, которая продолжается и теперь. Ох, и талантливые же эти ребята! Тем временем моя книга получила достаточную огласку и обсуждалась на многих авиационных форумах. Ребята организовали мне в Интернете он-лайн конференцию по книге, и целую ночь я отвечал на многочисленные вопросы участников форумов. В результате обсуждения кто-то бросил клич: сброситься на издание моей книги, которая в результате этой акции станет вроде как народным достоянием. За шесть недель сумма была собрана по миру, перечислена на мой счет, я договорился с молодыми издателями, вложил и немалые свои деньги, и через месяц, в начале августа, кубометр книг в пачках лежал у меня в квартире. Такого хода событий я не ожидал. Все что угодно – но чтобы люди просто так отдали дяде деньги, и немалые, чтоб получить взамен книжечку с автографом автора... Я посчитал своим долгом, в знак признательности за доброе дело, поименно перечислить всех участников этой благородной акции на последней странице. К зиме книги разошлись. На почте я стал своим человеком, но книги по адресам отправил все, и все подписал. Через некоторое время наскреб денег на второй тираж, он тоже расходуется потихоньку. В Интернете на книгу ссылаются... ну прям писатель, и правда... Пришлось засесть за вторую книгу, вот эту. Теперь я точно знаю, для какой аудитории пишу. И хотя читают книгу все... кроме летчиков (видать, нагородил я там с три короба... или, скорее – ну что нового может почерпнуть в ней практический летчик), – читают старушки, читают отставные военные, читает молодежь, не связанная с авиацией – все же самый жаркий огонь она зажгла в благородных сердцах симмеров. По ней они учатся летать; говорят, лучшего Руководства не видели. А я-то думал, что читать будут пацаны... Летчики-то – бог с ними, авиация нынче столь стремительно меняется, что те прописные истины, которые я довожу до читателей, за четыре года устарели безнадежно. Но... писатель, если меня можно таковым считать, не может охватить целую эпоху, в ее динамике; я попытался изложить свой опыт тридцати лет полетов. Востребованность этого опыта растаяла в течение нескольких лет: другая теперь авиация, другой летчик. Ладно, давайте попробуем определить, можно ли из моего скромного труда извлечь больше пользы для авиации. Начну с интересующей всех симмеров, набившей уже оскомину и среди них самих темы: «Сможет ли симмер, если чего, посадить настоящий самолет?» Отвечу сразу: «если чего» – нет, не справится. Потому что такое вот «если чего» бывает один раз в жизни и неожиданно; при этом вероятность подпасть под влияние сильнейшего стресса больше, чем навыки компьютерного полета в дрожащих руках. Об этом, кстати, хорошо написал Летчик Леха в своем рассказе без названия. Я читал – мурашки бегали... весь

мокрым сидел: ну, как там побывал. Молодец, Леха! Но и то, приукрасил... так ему самому хотелось, чтоб симмер справился! Но неужели же нельзя никуда приложить эти навыки, добытые горбом своим и терпением? Вот это – тема серьезного разговора. Как ковались кадры для авиации в нашей стране? Да через сеть аэроклубов. Государство проводило четкую политику развития авиации, оно вкладывало громадные деньги в содержание парка легких самолетов, планеров, инструкторского, инженерно-технического состава и т.д. Все это богатство служило одной цели: дать постороннему человеку, с улицы, навык удержания в воздухе летательного аппарата. По существу, 90 процентов курсантского контингента с этим навыком уходило в отсев; 10 процентов шло дальше и попадало в училища, где методом проб и ошибок, в течение лет, набирался опыт практического летчика. По приборам такой летчик научался летать лет через пять. Это был экстенсивный путь, страшно затратный и с очень низким коэффициентом полезного действия. В Отечественную войну 90 процентов из этих, уже практических летчиков, с налетом... ну, 20, ну, 50 часов, стало пушечным мясом. Большая часть подготовленных таким методом пилотов не успела раскрыть свой потенциал и погибла, в основном, из-за своего непрофессионализма. Их побили как цыплят... Правда, кто выжил... методом слепого кутенка, брошенного в водоворот... из тех получились асы. Ну, сотня. Ну, две. А теперь возвращаюсь к опыту обучения человека с улицы навыкам полета с помощью компьютера. Мы сидим за одним столом с пожилым человеком, имеющим высшее авиационное образование образца 1973 года. Ему 67 лет, у него не видит один глаз. Но он всю жизнь мечтал летать на самолете, да вот здоровье не позволило. Он стоит за моей спиной и наблюдает, как я на флайт-симуляторе захожу по приборам. И несмело просит: – А можно мне попробовать? Я как умел объяснил действия органами управления и, главное, их соотношение и контроль по приборам. И Петрович взялся за ручку управления. Многие брались и до, и после него, но он – настырный... и – Мечта! Через пару месяцев, самостоятельно набивая руку, в собственном соку, он худо-бедно управлял «Цессной», через полгода спокойно летал на других типах, заходил на посадку стандартным разворотом и кричал мне: – Вася, Вася! Ну, иди же смотри, как я ее... И – притирал... и сладко стонал от наслаждения... Сколько стоит – научить таким простым действиям очень желающего научиться летать человека? Я думаю, копейки. И для этого в масштабах страны не надо содержать много аэроклубов, с их дорогой техникой. Аэроклубы с дорогой техникой сейчас в основном заняты добычей денег путем обучения желающих летать богатых людей. А для массовой подготовки, как мне в наивняке кажется, можно поставить в детском компьютерном клубе два-три флайт-симулятора, собрать желающих научиться летать ребятшек, увлечь их горячим словом, а потом показать руками, как ЭТО делается... и к десятому классу средней школы мы будем иметь немалое количество готовых, профориентированных, рвущихся в небо курсантов, с навыками приборного полета, со знанием принципов самолетовождения, которые намного превосходят качеством навыки выпускников аэроклуба 70-х годов. Отобрать

лучших, посадить – уже в аэроклубе – на легкий самолет, дать почувствовать позвоночником ту волшебную подъемную силу... Пять часов налета – и вылетит самостоятельно! Вылетит! Потому что флайт-симулятор способен привить человеку рефлекс пилота. Желание знать, как ЭТО делается, появляется у человека тогда, когда интерес его к делу заходит в тупик из-за нерешенной задачи. Именно неудачи в полетах заставляют взяться за науку. Слишком острым стимулом становится желание летать. Это как наркотик. И как же радостно становится на душе, когда перероешь гору информации, найдешь, добьешься, вызубришь, втемяшишь себе – и получится! В наших учебных заведениях неизменной остается методика напихивания будущего специалиста всевозможными знаниями, порой такими, практического применения которым не объяснит и сам преподаватель. Ты запоминай, сдавай экзамен – а там утрясется и когда-нибудь, мол, востребуется. Мне кажется, когда тебе никак не удастся заход по приборам, когда ты не знаешь, за какую стрелку ухватиться – а как же хочется зайти! – ты полезешь в учебник, объясняющий работу именно тех стрелок: для чего они нужны и как же ими пользоваться. В учебном заведении такой методики еще не придумано; флайт-симулятор на такой методике основан. Это – интенсивный путь обучения. Ведь всеми признано: сколько ни мучайся с изучением иностранного языка, сколько ни зазубривай слов, правил – все равно лучше всего пожить некоторое время среди того народа, язык которого изучаешь – и все очень быстро уляжется в голове, и поймашь мелодию языка, и уже навсегда. Вот это тоже интенсивный метод. Я старый летчик. Казалось бы, я должен обеими руками держаться за старинное: «И сто часов полета на этом долбанном тренажере не стоят реального часа полета на самолете!» Нет, я не согласен. Такая точка зрения устарела. Большую, значительную часть летной подготовки способен дать флайт-симулятор. Очень большую. И стоить это будет на порядок дешевле, чем аэроклуб. И отсеив тех, кому летать «не дано», будет обходиться дешевле. И качество подготовки по приборам будет на порядок выше, чем при визуальном пилотировании или «под колпаком» на реальном самолете. Человек, верящий показаниям приборов, менее подвержен иллюзиям в полете. Человек, знакомый с новейшей навигацией по приборам флайт-симулятора, очень быстро научится реальному самолетовождению. Это я говорю как практический пилот-инструктор тяжелого воздушного лайнера, с налетом под 20 тысяч часов за 35 лет полетов на разных типах самолетов, сам нынче летающий на флайт-симуляторе новейшей модификации. Все это вместе взятое позволит с минимальными затратами подготовить грамотного, знающего технологию работы, современного пилота. Да на Западе так готовят пилотов уже много лет. Ага, скажет мой оппонент, на Западе техника другая... другие тренажеры... Так вот, теперь я знаю: и у нас такие есть, если не лучше. Пока – на общественных началах. Но дальновидные КБ уже приглашают талантливых симмеров-программистов для работы над новейшими авиатренажерами. Там все-таки очень умные люди сидят, вперед-то поглядывают. О теоретической подготовке самодеятельных симмеров можно спорить. Но то, что они изучают, обсуждают,

спорят, доказывают друг другу, обращаются к первоисточникам, к авторитетам – все это говорит об огромном желании: знать! Разве сравнить наши занятия на самоподготовке, нашу сдачу экзаменов в училище моих времен? В любом случае по уровню интеллектуального развития современный симмер явно превосходит своего сверстника пятидесятых годов, пришедшего по комсомольской путевке в аэроклуб. Эти люди профотбор и тестирование уже прошли, причем, свои виртуальные полеты они любят выполнять на тяжелых лайнерах, со сложнейшей технологией работы большого экипажа – и справляются с этим, и решают задачи – в одиночку! А что знает выпускник летного училища, новоиспеченный пилот Ан-2? Ну, Як-40? Что он умеет? Каково качество его знаний и навыков как пилота? И когда он достигнет уровня симмера? И сколько нынче выпускают в год все наши летные училища по всей России? Может, сотню, может, две. Из них половина – на Ан-2. А какова потребность авиакомпаний во вторых пилотах? А где им тех пилотов взять? И в каких компаниях еще эксплуатируются те Ан-2 и Як-40? И каков ресурс всех оставшихся в эксплуатации Ан-24? И на каких самолетах готовить выпускников тех училищ, когда на их учебных аэродромах один металлолом? Им учиться летать-то не на чем. Вопросы, вопросы... На чем будут летать российские пассажиры по российским авиалиниям через десять лет? Кто их будет возить? Вариант ответа: китайские летчики на «Боингах». Китайских летчиков много. И «Боингов» много. Препятствием экспансии китайцев в мировой авиации является пока языковой барьер. Но всем известны лучшие качества китайского народа: терпеливый труд и настырность. И богатых, очень богатых китайских бизнесменов, способных купить на корню наши нищие авиакомпании, найдется достаточно. И дешевле рабочей силы за штурвалом, чем китайские ездовые псы, вряд ли найдешь. А наши непонятливые авиационные бизнесмены пока еще кивают за забор: вон, у меня там целая очередь русских летчиков стоит... Очнитесь! Нет больше запаса русских летчиков. Нет очереди. Все по сусекам подмели. Авиакомпании, кто попрозорливее, уже давно учат в училищах курсантов для себя, за свои кровные. А кто недалновиден, все еще пытаются подобрать по дешевке уж самых крайних летчиков: кого когда-то выгнали за нарушения, кто просидел без штурвала лет семь-десять... ну какие из них сейчас летчики... их надо вновь учить... стариков... Или – господа временщики? Урвать что уж можно выжать из старой, изношенной авиатехники, из изношенных стариков-летчиков... и – «за бугор»? Но, как мне кажется, должно же великое государство задуматься на эту, уже в глаза бьющую тему. Хотя бы из подобострастия к тому ИКАО: а что скажет заморский дядя о подготовке кадров в России и вытекающей из этого безопасности полетов? Да дядя потрет руки. Когда еще в нищей России, с ее допотопной системой летного обучения на драном железе, выкуются те конкурентоспособные кадры... А может, флайт-симулятор – это путь? Если в летное училище придет подготовленный, не посторонний человек, знающий – для себя! – принципы и законы полета, изучивший руководящие документы, знающий – для себя же! – технологию

работы экипажа, имеющий тренажерную подготовку – так неужели же начинать с ним занятия с закона Бернулли и формулы подъемной силы? А может, эти знания требовать от подготовленных абитуриентов еще на вступительных экзаменах? А заодно – и экзаменационный полет на флайт-симуляторе. Какие тогда программы обучения можно претворить в жизнь еще на стадии училища? И какой выйдет из его стен тогда летчик? Каков будет запас его знаний и навыков? На каком типе самолета он будет способен летать? У меня теперь много друзей среди симмеров. Они ищут любые лазейки, чтобы пробраться в реальный самолет... ну, хотя бы на тренажер. И пробираются. Инструктор тренажера КТС-154, мой бывший коллега, старый воздушный волк, съевший зубы на натаскивании молодых, выбрав свободную минутку, усаживает человека рядом, показывает взлет. Потом, как бы в шутку, снисходительно дает руля: – Ну-ка попробуй... Да смелее, смелее! Через пару минут у него появляется озадаченная мина на лице. Через десять минут, весь красный, он возмущается: – Что вы мне лапшу на уши... Где раньше летали? – Нигде... Мы на флайт-симуляторе... Ту-154... – Вы вон того, с погонями, видели? Перед вами который летал? Так вот... он хуже вас... В командиры вводится! Ё...! У него налет на Ан-2... восемьсот часов! Вот тебе и «Ё». Вот – реалии. Профессиональный летчик, с Ан-2... когда еще он, через седалище, в нечастых полетах – да еще будут ли условия – научится сносно пилотировать тяжелый лайнер по приборам. А эти ребята, кто способен, как уж кто может, влезши в долги, наскрести денег – идут в аэроклуб, сдают экзамены по теории Ан-2, садятся с инструктором, выполняют контрольный полет... Ах, как колотится в горле сердце, в первый раз-то! На настоящем самолете! Как ноги дрожат! Через пару кругов инструктор отдает управление: ему делать нечего. Я не вру. Я знаю этих ребят. Это друзья мои и братья по любви к Небу. Я всей душой желаю им найти свой Полет. Я бесконечно благодарен судьбе за то, что она свела меня с этими благородными людьми. Спасибо вам за помощь, ребята. Я вас всех люблю!

Последняя глава

Вот и вторая моя книга подошла к концу. Уже четыре года я не летаю; старый ездовой пес сидит на цепи. И только воспоминания вновь и вновь тянут меня в мое Небо. Каким оно было – это я и попытался показать в моем скромном литературном труде. За это время у меня появилось много новых молодых друзей. Пусть большинство из них не являются летчиками, но великая любовь к Небу объединяет нас во всех концах нашей огромной страны и даже за ее пределами. Несколько лет назад, наблюдая, как в судорогах выживает российская авиация, я мог только верить, что все-таки найдется путь ее восстановления и дальнейшего развития. Сейчас, как мне кажется, такой путь намечился. Не принципиально, на самолетах чьего производства будут летать российские пассажиры в будущем. Вполне вероятно, что на иностранных. Вполне возможно, и наши, отечественные самолеты найдут свою нишу, как нашли ее среди вала иномарок недорогие отечественные автомобили для

неприхотливых покупателей. Принципиально для меня то, что за штурвалами этих летательных аппаратов должны сидеть россияне. Тогда будет жить российская авиация; в противном случае она станет иноземной и наемной. Проблема подготовки летных кадров и смены поколений в нашей гражданской авиации назревала давно. Государство эту проблему прозевало. В дележке портфелей некогда было прислушаться к голосам с мест, где наглядно видно было, что летчик стареет, смены нет, мотивации к летной работе у молодежи нет. В министерстве... то бишь, департаменте... или федеральной службе – короче, в забегаловке этой, полуподвальной, чиновники сидят на крантиках и молят Бога, чтоб продлил их существование; проблемы же подготовки кадров... пусть их решают потом, кто-нибудь... Старых ездовых псов все так же стимулируют куском требухи, привязанным впереди к длинной палке, и они, задыхаясь, влечат свою лямку, пытаясь догнать несбыточное. Через год-два начнется обвальное списание старых летчиков, а через пять лет начнут уходить нынешние пятидесятилетние. Современные иноземные самолеты, с экипажем из двух человек, требуют отдачи всех сил пилотов – и это фактор, также способствующий досрочному списанию с летной работы по состоянию здоровья. Наши летные училища выпускают в год всего несколько десятков пилотов. Выпускают их или на древнем Ан-2, или на не столь древнем, но тоже отживающим Ан-24. Авиакомпаний, где эксплуатируются эти летные долгожители, мало; эти предприятия удушаются сертификационными требованиями, и люди, работники этих предприятий, большей частью, преклонного возраста, тоже молят Бога, чтоб продлил еще хотя бы на годик их существование. Все доходы этих авиакомпаний уходят на поддержание статус кво – прогресса нет и быть не может. Кого набирают пилотами в такие авиакомпании на смену списываемым по здоровью коллегам? Человек окончил десять лет назад летное училище; летной работы в безвременье перестройки ему не нашлось, занялся чем-то другим... и вот востребован в авиации. И что с него взять? Что он еще помнит? Берут. Другой налетал десять тысяч часов на Ан-2, седые виски... заостенел. Ему задают задачу: Ан-24 пролетает в минуту 7 км. Какова его скорость? Ответ: 220. Как считал? Да... прикинул. Он забыл, как умножить в уме 7 на 60. Берут. Человек – пьяница. Уволят из одной компании, просится в другую. Берут. Авиакомпания побогаче пытаются летать на подержанных иномарках. Для большинства старых пилотов, с еще советским менталитетом, летать на этих компьютерных машинах проблематично. Выпускникам летных училищ для приобретения хотя бы первоначальных навыков производственной работы на реактивной технике, для привыкания к темпу, инерции и всему тому, о чем я писал выше, нужна практика работы с арматурой кабины, с управлением, со связью... кто и где им это даст? Не дело – сажать вчерашних мальчишек вторыми пилотами сразу на реактивный лайнер и в рейсах, буквально через задницу, вбивать по крохам опыт... у кого может и вообще не пойти, отобьет и охоту летать. Но брать летчиков неоткуда. Берут с Ан-2, из аэроклубов, чуть не пилотов-любителей. Берут. А им же летать в стратосфере, на предельных скоростях, со стреловидным крылом... Берут, куда

ж деваться. Садят на правое кресло к опытному старику: пусть под его руководством набивает руку. А опытному старику уже все до фени, ему лишь бы протянуть подольше. Он не особо-то расположен давать руля салаге. А, не дай Бог, поплохеет в полете старику – кто ж довезет живыми пассажиров? Еще беда. После летного училища молодой пилот должен бы полетать часов тысячу на таком самолете, который бы являлся основным типом именно для натаскивания летчика, набивания руки. В мои времена это был Ан-2. Он давал хорошую практику и в пилотировании, и в самолетовождении. А после Ан-2 летчики массово переходили на Як-40 и Ан-24. И через седалище плавно набирались опыта. Нынче таких массовых самолетов нет. Услышав знакомое тарахтение «кукурузника», я выскакиваю на улицу и вглядываюсь в небо: где он, родной? Жив еще! И Ан-24 остались, ну, десятки в стране. И вертолетов – одна распроединственная «восьмерка», прекрасный Ми-8 – вертолет первого класса! А где же переходный тип? Такие вот дела с кадрами. Такие дела с техникой. Есть небольшой резерв: симмеры. Небольшой. Потому что симмеры, как правило, не обладают крепким здоровьем, и редко кто из них сможет соответствовать летным медицинским нормам. Но кто решается бросить все и любыми путями проникнуть в авиацию, тот попал в струю: нынче настал их час. И, смею уверить, от таких грамотных энтузиастов авиации явная прибыль. Уже летают! Им дважды повторять не надо, их не надо учить – они сами учатся. Обладая бесценными навыками приборного полета, попробовав позвоночником, что такое реальная подъемная сила, через сотню-другую часов налета они становятся полноправными ездовыми псами. По сравнению с тем контингентом, о котором я упомянул, они явно выигрывают. Им прямая дорога – на новейшую реактивную технику. Передовые летные руководители начинают отбрасывать традиционное предубеждение против «компьютерных летчиков» и решаются их брать, оговорив, естественно, кучу обтекателей на свое седалище. Ребята-симмеры эти обтекатели правдами и неправдами добывают. А через год работы все это забудется. Мы же уже не спрашиваем Чубайса, откуда у него РАО ЕЭС? Лишь бы налоги платил. Тот путь, который, как мне кажется, наметился, таков: узаконенная подготовка симмеров в специализированных центрах, может быть, ускоренный набор на несколько месяцев в летное училище – с выдачей полноценного диплома и свидетельства пилота транспортной авиации. Желаящие попасть в летчики и положить свою жизнь на алтарь нашей Авиации есть! И это одни из самых умных и продвинутых в авиации молодых людей. В авиацию должны идти не от сохи, а подготовленные и влюбленные в Небо люди. Требования к ним должны быть высокими. Прежде всего – общая грамотность, потом – компьютерная грамотность, обязательное знание разговорного и специального английского, само собой, здоровье. И обязательная подготовка на флайт-симуляторе со сдачей экзамена по маршрутному полету на тяжелом типе реактивного самолета в одиночку. Товар лицом. Такие центры можно создавать и на государственной, и на частной основе. Но их надо сертифицировать, причем, сертификационные требования не должны быть чрезмерно запутанными,

сложными и дорогостоящими, иначе – загубят! Если наше Государство хочет иметь свою, российскую, а не наемную авиацию, оно должно прекратить позорную практику призыва молодых летчиков в армию. Летчик – штучный товар, приобретающий в критическое для нашей авиации время вес золота. Надевать на него сапоги – маршальская тупость и близорукость. Летчик должен иметь вечную бронь, как в свое время – машинист паровоза. Летчик должен иметь государственную ценность. Назрел, явно назрел качественный скачок в подготовке авиационных кадров. Какой я вижу систему подготовки современного летчика? Низшее звено – сеть компьютерных авиаклубов: может быть, частных, может, при школах, домах детского творчества. Объединить их под эгидой РОСТО ли, ДОСААФ, Осоавиахима – на государственном уровне. Все их оборудование – компьютеры. Все затраты – интернет-связи, учебники. Думается, родители, зная, что ребенок занимается серьезной подготовкой «в летчики», а не сидит по подворотням, не посядут на какие-то небольшие взносы. Отбор будущих кандидатов на смотрах, соревнованиях – целенаправленно, лучших из лучших, давая возможность остальным догнать своих успешных товарищей. Дать подросткам точные знания того, что требует авиационная медицина; при медицинской проверке допризывников в военкоматах уже можно отобрать необходимый для авиации контингент. Авиация у нас одна – Российская; военная ли, гражданская – одинаково. Дети должны готовиться отдать ей всю душу – с младых ногтей. И готовить их надо целенаправленно. Даже если государству будет и недосуг, должны найтись энтузиасты, меценаты... боже мой, сколько у нас в стране богатых людей, не знающих, куда девать мешки своих миллиардов... покупают то яхты, то футбольные клубы... то черные квадраты... А надо-то всего-навсего создать сеть компьютерных авиационных клубов и в эту сеть заманить как можно больше молодежи. Ну, надоело уже ходить по отвалам шприцев под ногами! Если уж наркотик – то Авиация! Пусть на форменных футболках юных авиаторов будет портрет того мецената, пусть его именем назовут клуб... ты только помоги поднять нашу Авиацию, добрый человек! Из компьютерного авиаклуба должен выйти подготовленный к физическому выполнению полета человек, и это главное, что дает клуб. Второе – клуб должен дать толчок к самообразованию. Далее должна идти летная подготовка в специализированном центре. Причем, чтобы не раздувать бюрократический процесс, центр должен работать с уже самостоятельно подготовившимися на легкий тип самолета кандидатами, курсантами, слушателями – пусть их называют как хотят. Каждый должен подготовиться к сдаче экзамена по теории, материальной части и РЛЭ того же, к примеру, Ан-2 и после успешной сдачи приступить к полетам. Программы должны быть короткими: у пролетавшего несколько лет на флайт-симуляторе курсанта навыки достаточно высокого уровня. Практика обучения полетам симмеров в аэроклубах уже подтвердила, что им полет дается на порядок легче, чем человеку с улицы. Цель обучения в центре – получение коммерческого пилотского свидетельства. Уже с таким свидетельством нынче летчиков в авиакомпаниях берут, был бы налет. Но летчику надо иметь и

стройную систему знаний, касающихся его профессиональной, специфической подготовки. Такие знания, не отвлекаясь на мелочи, целенаправленно, можно дать слушателям в летном училище за полгода. И если сейчас в училищах учатся мальчики, честно говоря, смутно ориентирующиеся в том винегрете информации, которую им усиленно вдалбливают преподаватели, то подготовленному симмеру нужны конкретные знания, которые он уже знает куда применить: вопросы возникают в процессе практических полетов; ты мне дай ответ, я за этим сюда пришел. Всю эту подготовку человек после окончания средней школы может совмещать с учебой в высшем учебном заведении, по профилю или нет – кто как желает. Чиновнику с трудом верится, что подготовку летчика можно осуществить по заочной системе. Особенно российскому. Поэтому и сейчас наши летчики преют во всякого рода учебных центрах авиации: то на курсах по перевозке опасных грузов, то по менеджменту качества, то по повышению квалификации... Все это сидение зачастую заканчивается сбором денег на подарок... Да я сам тридцать пять лет так отучился... едва ли полпроцента времени, просиженного в классах, мне понадобилось в практической работе. А то, что пригодилось, я сам за два-три вечера, будучи заинтересованным, выучил бы наизусть. А весь мир давно учится самостоятельно: литература есть, а экзамены сдаются экстерном, либо компьютеру. Поэтому считаю: подготовленному человеку в летном училище больше полугодом, включая полеты, делать нечего. Что касается самообразования и поднятия уровня, над повышением которого, если верить характеристикам, человек постоянно работает, то да, соглашусь, поднимать надо. Общение в Интернете с молодыми людьми, уровень компьютерного развития которых поражает меня и вызывает священный трепет – это ж сколько надо знать! – повергает в то же время в шок: это ж какая безграмотность, какое незнание родного русского языка! поголовно! Ну, за очень редким, вызывающим у меня сугубое уважение, исключением. Делаешь вывод: вот плата за отказ от чтения книг в пользу компа. Иной молодой человек это понимает и скрывает свою неграмотность за жаргоном и нарочитым коверканием слов, которые он не знает, как написать. Другой пишет, вообще, как говорит. А в общем, наблюдается языковая деградация российского общества. Мне это больно видеть. Летчик должен уметь грамотно излагать на бумаге свои мысли. Писать придется много, читать эти документы будет широкий круг, и – что о летчике подумают? О грамотном, продвинутом в своей отрасли специалисте? Подумают о нем как об, извините, шофере пятидесятих годов. Мол, натаскался... а кроме баранки... Нет, надо таки быть грамотным. Вся эта так называемая система на самом деле есть Тришкин кафтан переходного периода. Это только дыру заткнуть. Но к тому времени, когда основной состав летчиков, тянущий ныне ляжку, уйдет навсегда, а российские летчики уже вынуждены будут вести над Россией радиосвязь на английском с енисейским акцентом, в постройку должна впрячься когорта самопальных пилотов, умеющих все понемногу, причем, хорошо умеющих. Кризис с самолетами преодолим. Ну, поступит в авиакомпанию новая техника. Но если

прервется нить передачи опыта, если провал с летными кадрами, образовавшийся сейчас, будет расти и дальше – к 2010 году авиакомпания вынуждены будут нанимать китайцев. А куда китаец пролез – там русскому делать нечего. Поэтому все, что у нас в стране есть в наличии из летного контингента, израсходуется через пять лет. К тому времени государство должно, просто обязано ввести в действие государственную систему подготовки летных кадров. Будем надеяться. Книга кончается. Что ж сказать напоследок, дорогие мои читатели? Какими высокими словами закончить труд? Да никакими. Работать надо – и все. Я попытался дать здесь иллюстрации труда летчиков. Но любой труд, если человек отдает ему все силы и видит в нем смысл – благороден. Желаю моим читателям достичь в своем нелегком труде весомых успехов. Пусть у каждого из Вас лозунгом будет тот, что прижился в моем экипаже: СДЕЛАЕМ ЭТО КРАСИВО! Черемшанка. 2006 г.

Словарь авиационных терминов

1. **Авария** — авиационное происшествие без человеческих жертв, при котором произошло разрушение воздушного судна.
2. **АДП** — аэродромный диспетчерский пункт.
3. **Акселерометр** — прибор, показывающий величину вертикальной перегрузки.
4. **Амортстойка** — нога шасси, снабженная амортизирующим устройством.
5. **АРК** (автоматический радиокompас) — радиоприемник, вращающаяся антенна которого автоматически поворачивается, а связанная с ней стрелка на приборе показывает направление на приводную радиостанцию, на частоту которой он настроен.
6. **АУАСП** — комбинированный прибор, показывающий текущий угол атаки, критический угол атаки и вертикальную перегрузку.
7. **Вертикальная перегрузка** — отношение подъемной силы к весу (во сколько раз «как бы увеличивается» вес).
8. **Вертикальная скорость** — скорость подъема или спуска в метрах в секунду (в отличие от поступательной направлена вверх или вниз).
9. **ВЛП** — весенне-летний период.
10. **Воздухозаборник** — входное отверстие, через которое воздух попадает в двигатель.
11. **ВПП** — взлетно-посадочная полоса.
12. **ВПр** (высота принятия решения) — минимальная высота, на которой должен быть начат уход на второй круг, если пилот не установил надежного визуального контакта с землей. Для самолета Ту-154 обычно — 60 м.
13. **Выдерживание** — этап посадки самолета после выравнивания, на котором пилот постепенно уменьшает скорость до посадочной.
14. **Гиросагрегат** — агрегат, в котором используется работа гироскопа.
15. **Гироскомпас** — компас, показывающий курс относительно неподвижной оси гироскопа.
16. **Глиссада** — предпосадочная наклонная прямая.

17. **Директорные стрелки** — стрелки на командно-пилотажном приборе, помогающие пилоту правильно выдерживать посадочный курс и глиссаду на предпосадочной прямой.
18. **Деселерометр** — прибор, показывающий интенсивность торможения (используется при замере коэффициента сцепления на ВПП).
19. **ДИСС** (доплеровский измеритель скорости и сноса) — система, выдающая экипажу в полете значения угла сноса и путевой скорости.
20. **Закрылки** — отклоняемая вниз задняя часть крыла, служащая для уменьшения скорости отрыва самолета и посадочной скорости.
21. **Запас по сваливанию** — разница между текущим и критическим углами атаки, определяемая по указателю АУАСП.
22. **Засветка** — изображение на экране радиолокатора границ грозового облака, видимое как светлое пятно на темном фоне.
23. **Изобарическая поверхность** — условная поверхность, на которой атмосферное давление во всех её точках одинаково.
24. **Инверсия** — увеличение температуры окружающего воздуха с высотой.
25. **Интервал** — расстояние между летящими воздушными судами по вертикали.
26. **Интерцепторы** — воздушные тормоза на верхней поверхности крыла.
27. **Истинная скорость** — скорость относительно воздуха без учета ветра.
28. **Кабрирование** — вращение самолета вокруг поперечной оси с подъемом носа.
29. **Катастрофа** — авиационное происшествие, при котором произошло разрушение воздушного судна и имеются человеческие жертвы.
30. **Качество аэродинамическое** — отношение подъемной силы к лобовому сопротивлению самолета. Практически — это расстояние в километрах, которое самолет может пролететь с выключенными двигателями с высоты один километр. Для Ту-154 — примерно 15 км.
31. **«Козел»** — повторное отделение самолета от ВПП после приземления.
32. **Контрольная карта обязательных проверок** — перечень вопросов и ответов членов экипажа на определенных этапах полета, зачитываемый с целью не забыть выполнить жизненно важные процедуры.
33. **Конфигурация воздушного судна** — положение механизации крыла и хвостового оперения (отклонение на определенный угол закрылков, предкрылков и стабилизатора). Бывает взлетная, полетная и посадочная.
34. **«Коробочка»** — схема полетов в районе аэродрома, представляющая собой обычно прямоугольный маршрут.
35. **Коэффициент сцепления** — величина, показывающая «скользкость» взлетно-посадочной полосы. Минимально допустимый $K_{сц} = 0,3$.
36. **Критический угол атаки** — угол атаки, на котором наступает срыв потока с крыла, сопровождающийся резким падением подъемной силы (сваливание).
37. **КУЛП** — курс учебно-летной подготовки на воздушном судне (для курсантов).

38. **Курс** — угол, заключенный между направлением на север и продольной осью самолета. Измеряется в градусах, от 0 до 360 (север — 0; восток - 90; юг — 180; запад — 270 градусов).
39. **Курсовая система** — система, выдающая экипажу курс воздушного судна (точный компас).
40. **Курсо-глиссадная система** — система, дающая экипажу при заходе на посадку информацию о положении самолета относительно линии посадочного курса и глиссады.
41. **Место самолета** — где находится самолет в данный момент полета.
42. **Механизация крыла** — закрылки, предкрылки и интерцепторы.
43. **НВУ** — навигационно-вычислительное устройство, позволяющее точно определять место самолета.
44. **ОВИ** — огни высокой интенсивности, предназначенные для установления визуального контакта пилота с землей в сложных метеорологических условиях.
45. **Однотипный** — самолет того же типа, что и Ваш.
46. **ОЗП** — осенне-зимний период.
47. **Окклюзия** — слияние холодного и теплого фронтов в заполняющемся циклоне.
48. **ПДСП** — производственно-диспетчерская служба порта.
49. **Оси самолета** (продольная, поперечная, вертикальная) — условные оси, проходящие через центр тяжести, вокруг которых происходит вращение самолета в полете.
50. **Пикирование** — вращение самолета вокруг поперечной оси с опусканием носа.
51. **«Подрыв»** — преждевременное отделение пилотом самолета от ВПП на разбеге.
52. **Помпаж** — нарушение газодинамической устойчивости работы турбореактивного двигателя, сопровождающееся хлопками и падением тяги.
53. **Поперечный канал управления самолетом** — управление кренами (вокруг продольной оси).
54. **Посадочный курс** — направление залегания взлетно-посадочной полосы.
55. **Поступательная скорость** — скорость движения самолета вперед в километрах в час (в отличие от вертикальной).
56. **Предкрылки** — кромка крыла, отклоняемая вперед таким образом, чтобы воздух, затекая в образовавшуюся щель, препятствовал срыву потока с верхней поверхности крыла.
57. **Приборная скорость** — скорость, которую показывает прибор, по которому пилотируют самолет. На больших высотах значительно отличается от истинной скорости. Так, для Ту-154 при полете на эшелоне 10600 м истинная скорость — 900 км/час, а приборная - примерно 550.
58. **Приводная радиостанция** — установленный на аэродроме всенаправленный радиомаяк, на который настраивается радиокompас.
59. **Приемистость двигателя** — способность быстро увеличивать обороты с малого газа до взлетного режима.

60. **Продольный канал управления самолетом** — управление тангажом (вокруг поперечной оси).
61. **Просадка самолета** — отклонение вниз от расчетной траектории набора высоты или снижения. Опасна на малой высоте.
62. **Путевая скорость** — скорость самолета относительно земли с учетом ветра.
63. **Равносигнальная зона курсо-глиссадной системы** — зона, обеспечивающая точное движение самолета по курсу и глиссаде.
64. **Радиовысотомер** — точный высотомер, работающий по принципу радиолокации и обеспечивающий отсчет высоты над поверхностью на малых высотах с точностью до одного метра.
65. **Реверс тяги** — создание двигателем тяги, направленной против движения самолета, для быстрого торможения на пробеге.
66. **Режим работы двигателей** — скорость вращения турбокомпрессора двигателя, измеряемая в процентах от максимальной. Устанавливается при помощи РУД (аналогично даче «газа» на автомобиле).
67. **РЛЭ** — Руководство по летной эксплуатации воздушного судна (главный документ, цифровые параметры которого обязательны к строгому исполнению в полете).
68. **РП (руководитель полетов)** — главный диспетчер воздушного движения на аэродроме, указания которого обязательны для всех участников воздушного движения и лиц, обслуживающих полеты.
69. **РУД** — рычаг управления двигателем (аналогичен педали «газа» на автомобиле).
70. **Самолетовождение** — искусство воздушной навигации.
71. **Санитарная норма** — предельно допустимая по медицинским показаниям норма налета экипажа за день, месяц, год.
72. **Скольжение самолета** — перемещение самолета в воздухе, при котором поток набегаёт под углом к продольной оси самолета и лобовое сопротивление увеличивается.
73. **Спаренный разворот** — разворот на 180 градусов, состоящий из двух следующих один за другим разворотов на 90 градусов.
74. **ССОС** — система сигнализации опасного сближения самолета с землей.
75. **Стабилизатор** — горизонтальная поверхность хвостового оперения («задние крылья»), на задней кромке которого находится руль высоты. В полете обеспечивает продольную устойчивость самолета. Может отклоняться для создания необходимой конфигурации самолета.
76. **Створ ВПП** — продолжающая ось взлетно-посадочной полосы линия, на которой установлены дальняя и ближняя приводные радиостанции.
77. **Стратосфера** — слой земной атмосферы, расположенный выше тропосферы.
78. **Тангаж (угол тангажа)** — угол между продольной осью самолета и горизонтальной плоскостью.

79. **Торец ВПП** (порог) — начало взлетно-посадочной полосы, обозначается зелеными входными огнями.
80. **Траверз** — сбоку под 90 градусов.
81. **Триммер руля** — устройство, позволяющее снимать нагрузку с отклоненного органа управления (чтоб все время не давить или тянуть).
82. **Тропопауза** — тонкий нестабильный слой атмосферы между тропосферой и стратосферой.
83. **Тяговооруженность** — отношение максимальной тяги двигателей к весу воздушного судна, измеряется в процентах. У самолета Ту-154 тяговооруженность - 30%.
84. **Угол атаки** — угол, под которым встречный поток набегаёт на крыло. Чем больше угол атаки, тем больше подъемная сила (но тем ближе к сваливанию).
85. **Угол сноса** — угол между продольной осью самолета и вектором путевой скорости, показывающим, куда действительно движется самолет под воздействием ветра.
86. **Фюзеляж** — корпус самолета.
87. **Центровка** — положение центра тяжести самолета, измеряется в процентах средней аэродинамической хорды крыла.
88. **«Чистое» крыло** — крыло в полетной конфигурации, когда вся механизация убрана.
89. **Шаг винта** — угол установки лопастей воздушного винта, который можно изменять в полете с целью достижения наивысшего коэффициента полезного действия.
90. **Эшелон полета** — регламентированная руководящими документами высота для полета в определенном направлении, установленная с целью выдерживания определенных интервалов между самолетами. Полеты тяжелых самолетов выполняются строго на эшелонах.