

Анатолий Маркуша
Ученик орла



ДЕТГИЗ 1957

Оглавление

Подарок	3
«Условная земля».....	6
Самая любимая	8
Ученик орла	10
В чём дело?.....	13
На ложном аэродроме.....	16
Сержант Овражный.....	17
Правильный человек.....	20
Галчата	22
Волчья кровь.....	24
Приказ.....	27
Три гайки.....	29
Это было на Чёрном море	30
За танкистов!.....	32
Карта капитана	35
Жёсткая вода	37
Держись, ребята!.....	39
Пехота поднялась.....	40
Генерал «Внезапность».....	42
«Пионерская эскадрилья»	44
Тёплый фронт	46

Подарок

В этот день на письменном столе моего временного пристанища с утра начали появляться необыкновенные вещи: бронзовый аист, хрустальный, оправленный в серебро кубок, крошечный воронёный пистолет, синий бювар из какой-то особенной толстой тиснёной кожи. На каждой вещи — адрес: «Старому, старейшему, самому старому...» Так начиналась чуть не каждая надпись, а дальше говорилось о том, что командование и товарищи поздравляют полковника Колесова с победой в Великой Отечественной войне и тридцатилетием лётной службы.

Смотрю я на все эти знаки внимания и, по совести говоря, чувствую себя не очень радостно.

«Старый, старейший, самый старый...» Не почётное ли это отстранение от полётов? Не спрятан ли среди этих ценных, но, в общем, совершенно не нужных мне вещей приказ об отставке? До этого дня я как-то никогда не думал ни о старости, ни о том, что когда-нибудь придёт конец моей лётной службе. Неужели это и есть конец?

В полдень принесли телеграмму:

ПОЗДРАВЛЯЮ СТАРИКА ЖЕЛАЮ ЗДОРОВЬЯ ДОЛГИХ МАРШРУТОВ
ЗАВИДУЮ ОБНИМАЮ САША.

Я даже не сразу сообразил, что телеграмма от маршала. Когда-то мы оба были пилотами одного звена. Дружили, вместе ухаживали за хорошенькой учительницей из Полтавы. Потом наши пути разошлись. Саша уехал в академию, я — в Среднюю Азию, а хорошенькая учительница из Полтавы вышла замуж за директора школы...

С маршалом мне приходилось встречаться редко, большей частью в обстановке официальной. Не скрою, что его телеграмма меня обрадовала, и больше всего одно её слово: «Завидую». Лётчик есть лётчик, и нет для нашего брата большего счастья, чем полёт. Звёзды и ордена поднимают, конечно, человека, но настоящего своего потолка, потолка для души, лётчик может достигнуть только в полёте. Тридцать лет носило меня по воздушным дорогам, а всё кажется — мало.

Стук в дверь прервал мои размышления.

На пороге появились две девушки в форменных платьях с сержантскими погонами на плечах. У них смущённые лица. Девушек я знал — они служили в оперативном отделе нашего штаба не то машинистками, не то чертёжницами, и звали их, кажется, Тамарой и Люсей.

— Входите, девушки, смелей. Входите, не стесняйтесь, — говорю я им, а сам думаю: «Что это вас ко мне привело?»

Гадать, однако, пришлось недолго — гости немедленно начали объясняться.

— Товарищ полковник, — не переступив ещё порога, спешит высказать, очевидно, заранее подготовленную речь один из сержантов, — разрешите вас от имени нас... то есть нет, от нашего имени... Словом, мы — я и Люся — тоже хотим вас поздравить. Вот, пожалуйста, примите наш подарок. Он не бронзовый, не хрустальный и вообще никакой не трофейный, он просто так, от нашей души, для вас сделан...

Тамара раскрывает большую красную папку и кладёт передо мной наклеенную на полотно обыкновенную штабную карту: Европа — СССР. Вся она испещрена тончайшими линиями, крошечными значками. Местами бледно-розовая, голубая, зеленоватая отмывка покрывает целые районы. На полях много надписей, нанесённых чётким чертёжным шрифтом. От надписей тянутся цветные стрелки к окрестностям Ленинграда, к Москве, к Крыму, к Варшаве...

До меня не сразу доходит смысл этих нестандартных знаков, но постепенно линии, стрелочки, залитые отмывкой районы начинают складываться во что-то очень знакомое. Всматриваюсь внимательней, читаю карту и начинаю догадываться. Ещё немного — и догадка переходит в уверенность.

Вот это подарок! Какое терпение надо было иметь, чтобы по лётным книжкам и документам, хранящимся в штабе, на обыкновенной оперативной карте восстановить всю мою лётную биографию!

Голубая отметка в районе Ленинграда — начало пути. Гатчинская школа пилотов. В памяти встают первые самолёты, хрупкие, непрочные сооружения из жёрдочек и полотна. Вспоминаются споры: опасен или неопасен крен в полёте, и странные, немножко мистические традиции той ранней поры авиации, и множество катастроф...

Прерывистая черта ведёт от Гатчины в Крым. Снова голубое пятно и чёрные лучики тренировочных маршрутов. Это ещё одна лётная школа — Кача. Здесь осенью 1916 года я впервые увидел, как преднамеренно штопорил лётчик. Это был Константин Арцеулов.

Отсюда, из Качи, красная черта возвращается на юго-запад — дорога в первую мировую войну. Густые розовые пятна — районы боевых действий и малюсенькие красные звездочки — личные победы.

Много-много красно-синих сплетений лежит на карте — боевые и мирные маршруты. Они покрывают Польшу, Западную Украину, плотным клубком свиваются у Москвы, перебрасываются на Волгу, уходят за Урал, возвращаются к столице и поднимаются на север — в Арктику. Там, где не хватает карты, линии упираются в надписи на полях: «В Среднюю Азию. На ДВК. В Монголию».

Из Свердловска в Москву легла двойная красная черта — первый маршрут Великой Отечественной войны.

И снова районы боёв, и ещё семь маленьких красных звёздочек. Последним ярким кружком охвачен Берлин. Маршрутная линия упирается в древко знамени, на котором написано: «Победа».

Я смотрю на карту и не знаю, что сказать девушкам. Разве двадцатипятикилометровку развернули они передо мной на столе? Это ж целая жизнь...

Не сумею передать, как я благодарил Тамару и Люсю. Слов просто не помню — разволновался очень.

А потом, когда девушки ушли, я долго сидел на широком подоконнике, смотрел в молодое весеннее небо и думал.

О чём?

Это были сложные, запутанные мысли, в двух словах их не выложить. Думал я о машинах, которых было так много, что и половины теперь не вспомнить; думал о полётах, о товарищах, о том, что многих нет больше в живых, о том, что многие хоть и живы, но сошли с лётной работы, перебрались в штабы, читают лекции в авиашколах, иные сели на пенсию...

И очень захотелось мне рассказать о воздушном воинстве, о лётной службе, о наших путях-дорогах.

В мире много, очень много дорог. Воздушные пути не всегда широки, просторны и прямы. Такими они кажутся только с земли.

Воздушные дороги — самые длинные из всех путей. На них нельзя ни останавливаться, ни терять скорость.

Высокие дороги трудны. Они не для тех, кого привлекают лёгкие прогулки, красивая лётная форма и болтовня о подвигах.

А подарок девушек я не убрал в стол, не спрятал под стекло. Я сложил карту гармошкой, аккуратно заправил её в свой старый, потрёпанный планшет и решил: пусть полетает, пусть ещё послужит.

«Условная земля»

Вы говорите, настоящий лётчик никогда не бывает доволен собой. Это правильная мысль, очень правильная. Вот Артём Молчанов, например, увидел пилотаж Чкалова — заболел, получил, можно сказать, ранение в самое сердце.

Поразило его не вообще мастерство великого лётчика — Молчанов и сам был сильным пилотом. Не удивили его ни чистота, ни высокий темп, ни своеобразие чкаловской работы. Потрясла ничтожная высота, на которой Чкалов свободно и красиво управлял машиной.

Выходя из пикирования, Чкалов пригибал траву воздушной струёй; в считанных метрах над стартовой дорожкой он пролетал вверх колёсами, переворачивался, брал высоту и снова шёл навстречу земному шару.

Молчанов лишился покоя. Он был слишком опытен, чтобы пытаться повторить чкаловский рисунок, и слишком молод, чтобы не мечтать о нём.

Нет лётчика, который бы не боялся земли. Земля не прощает ошибок пилоту. На того, кто выполняет фигурный каскад в непосредственной близости от лётного поля, вполне распространяется действие известной солдатской поговорки: «Минёр ошибается только один раз в жизни». Лётчик тоже.

На высоте трёхсот — четырёхсот метров Артём пилотировал уверенно и эффектно, но спуститься ниже ему не позволял трезвый расчёт. Нужна была тренировка. Но каким образом убедиться в точности своей работы, как до метра проверить себя? Этого он не знал.

Летал Молчанов много, по-истребительски энергично и дерзко. Искал в каждом полёте ответ, искал, но не находил. А ответ был где-то рядом, протяни руку — бери...

Однажды, разогнав машину, Молчанов крутой горкой полез вверх. Метнулась на подъём стрелка вариометра, на мгновение пропал горизонт, машину окутало мутно-белое месиво облаков. Но это случилось только на одно мгновение: истребитель, продолжая набирать высоту, легко вырвался навстречу солнцу.

Артём оглянулся и ахнул. Вот она, «условная земля»! Ровное поле пушистых белых облаков лежало под ним.

Пропадающее с высотой ощущение скорости полёта снова с особенной силой захватило Молчанова. Косая тёмная тень истребителя стремительно перемещалась по облачной равнине.

Не раздумывая, начал Молчанов пилотаж и сразу же убедился, как правильно сделал, начав его именно здесь, над облачным мягким полем, а не над жёсткой планетой: на первой же фигуре машина зарылась в облака. Снова и снова пытался Молчанов повторить чкаловский пилотаж. Но напрасно. То, что удавалось Чкалову, для Молчанова каждый раз заканчивалось «катастрофой».

Молчанов — истребитель. На земле это спокойный, пожалуй даже флегматичный человек с некрасивым, усталым лицом. В воздухе — «зверь», лётчик злой, негибаемый.

На аэродром он вернулся расстроенный, сказал друзьям:

— Сегодня я шесть раз был покойником. Условно, правда, но всё равно обидно. Главное, не могу понять, в чём дело, в чём секрет, где собака зарыта...

В ответ на такое необычайное сообщение товарищи не преминули окрестить Артёма «условным покойником». Меткое прозвище — как репей: не скоро отстанет...

Прошёл июль, август уже был на исходе. При каждой возможности «условный покойник» летал за облака. Тренировался Молчанов упрямо и настойчиво. Не сразу над облаками начинал он теперь пилотаж. Брал заведомо увеличенное превышение, потом постепенно сокращал его. Он сбрасывал метр за метром. Лётчик приучал себя к малым высотам.

Друзья не забывали его первой неудачи, они с сомнением относились к его заоблачным экскурсиям, при случае посмеивались над ним:

— Жив ещё, Артем?

— Смотри, «условный», не переплюнь Чкалова — обидится.

Молчанов продолжал летать. Чем дольше он тренировался, тем меньше слышалось вокруг насмешек. Упорство всегда покоряет. В дни, когда небо было особенно ясным, когда отсутствовала «условная земля», Артём заметно нервничал. Он ждал своего часа, к нему надо было готовиться. Наконец этот час пришёл.

Его машина пронеслась над лётным полем. Высота — метр. Уверенно, от самой земли, начал лётчик свой пилотаж.

— Не угодил бы наш «условный покойник» в безусловные! — сбалагурил Чумак, друг Артёма.

Но никто не рассмеялся.

Чётко и чисто был молчановский пилотаж, крепка и уверенна истребительская хватка. Трава ложилась за крылом истребителя. Машина дразнила землю. «Врёшь, не возьмёшь!» — бросала она ей вызов.

Пространства на ошибку просто не оставалось. Впрочем, теперь оно и не нужно было Артёму: ошибка была исключена, над «условной землёй» выверен каждый метр.

За эту работу Молчанова не наградили, не объявили ему благодарности. Лётчику пришлось и навтыжку перед начальством постоять, и под арестом посидеть... Но всё это уже не портило настроения. Ключ от высоты лежал у него в кармане.

Самая любимая

Когда я увидел её впервые — это было уже много лет назад, — мне сразу же сделалось беспокойно и радостно.

Вся устремленная вперёд, она казалась живым воплощением скорости. На машине не было ничего лишнего — ни одной стойки, ни одной ленты-расчалки, ни одного острого угла. Это была подобранная, чудесного профиля машина. Она выполняла невероятные, на первый взгляд, эволюции: легко виражила, прекрасно брала высоту, стремительно вертела восходящие бочки, устойчиво пикировала и показывала для своего времени огромную предельную скорость.

Если можно говорить о характере машины — а я убеждён, что у каждого самолёта свой, неповторимый характер, — никакое другое определение не подошло бы к ней больше, чем натиск... Она была создана для наступления, для всепокрывающей атаки, для скоротечного, неотразимого встречного боя.

Но — это было очень серьёзное «но» — она была строга и беспощадна, ошибок в технике пилотирования не прощала.

Об этой машине ходило немало мрачных легенд.

Пришел день, когда я впервые поднялся на ней в высокое ярко-синее небо и сказал себе: «Ну, начнём!» Я очень ждал этого дня и невольно волновался теперь, закладывая первый крен...

Машина удивительно слушалась рулей, но при первом же грубом движении ручки управления вздрогнула и штопорнула. Впрочем, вывод из штопора произошёл без запоздания. Но когда я попытался резковато потянуть ручку на пикировании, перед глазами снова замелькал горизонт в круто вытянутой штопорной спирали.

Рули на вывод — и плавно-плавно, уменьшая угол пикирования, подтягивал я нос самолёта к горизонту. На этот раз восстановить первоначальное, уравновешенное положение удалось быстро. Снова набирал я высоту и снова срывался в штопор — теперь уже преднамеренно, чтобы понять и прочувствовать предел безопасности.

Потом пошёл на посадку. Чем ближе к земле, тем напряжённее нервы: то, что прощалось на высоте, не могло безнаказанно сойти у земли.

Я шёл на посадку не обычным уверенным планирующим спуском, а тихонько подбирался к аэродрому, поддерживая на оборотах мотора это капризное творение аэродинамической науки.

Сел благополучно. Помню отчётливо: было радостно на сердце, петь хотелось, хотя машина не открыла мне и десятой доли своих секретов, хотя она всё ещё оставалась загадкой. Но я был уже влюблен в неё. Честное слово, чувство глубокой привязанности, настоящей нежности родилось и крепло во мне с каждым новым полётом.

Много дней подряд поднимался я в небо — раскрывал секрет за секретом. Успехи сменялись разочарованием, разочарование снова успехами, и наконец пришла главная победа: я нашёл общий ритм пилотажа.

Это был вальс.

Он мог звучать стремительно и буйно, головокружительно быстро, но непременно плавно, только плавно.

Мысль о вальсе пришла мне в голову как-то случайно, но с тех пор, когда мне приходится осваивать новую машину, я всегда ищу прежде всего общий ритм пилотажа, и, мне кажется, найти этот ритм — самое главное.

После моего «открытия» испытания двинулись быстрее, и скоро я уверенно и без всякого страха вертел свою крестницу над самой землёй, стрелял и дрался на ней энергично, победно, водил её в облаках и на больших высотах.

Шло время, и машина становилась всё понятнее, всё роднее и ближе. За любовь она платила преданностью, и если первые шаги испытаний не прошли,

признаюсь честно, без царапин и ушибов, то последние были победной песнью скорости и красоты.

Теперь, когда много славных страниц в историю боевой авиации вписано именно этой машиной, узнавшей небо Испании, видевшей степи Монголии и холодные голубоватые снега Финляндии, дожившей до первых дней Великой Отечественной войны, получившей в конце концов массовое признание и всеобщую любовь, я могу гордиться, что был одним из тех, кто полюбил её с первого взгляда, полюбил крепко, больше всех других испытанных, облётанных и проверенных.

Может быть, эта история покажется несколько сентиментальной. Ну что ж, каждый чувствует по-своему. Только, по-моему, тот, кто решил всерьёз стать лётчиком, должен уметь крепко, очень крепко любить машину.

Ученик орла

Вы, конечно, видели, как парят орлы: широко раскинув крылья, поднимаются они без единого взмаха чуть не от самой земли до основания высоко плывущих, причудливо косматых облаков. Чутьём, не постижимым человеку, разыскивают восходящие воздушные потоки, уверенно входят в убегающие вверх струи и кружат в них, поднимаясь до самых облаков.

Крыло не дрогнет у птицы, изредка только головой поведёт да на развороте хвост перекосит... И так часами, только воздух посвистывает за орлом.

Трудно не залюбоваться привольным орлиным полётом — столько в нём лёгкости, красоты, силы.

Иван Лаврентьевич Карташёв с пристрастием наблюдал за хищными парителями, однако лишь необычайные обстоятельства близко столкнули его с орлами, помогли свести с ними дружбу, а за дружбу наградили славой.

В Карташёве удивительно уживались сразу два человека: один — мечтатель, другой — неутомимый, кипучий практик. Мечтатель тянулся к птичьему полёту, естественному и лёгкому. Практик искал дороги в истребительную авиацию. Военные машины, полёты на пилотаж, воздушные стрельбы, бои — можно ли найти более увлекательное дело в жизни! Для начала Иван Лаврентьевич стал планеристом. В авиацию он вступал прозаично, как многие: простые полёты на учебном планере, потом буксировка за самолётом, наконец парень в холмистой местности.

Этот путь привел его в Крым, в Коктебель, — на родину советского планеризма. Здесь были завоёваны первые рекорды, здесь молодой пилот превратился в опытного планериста. Всё длинней становились его маршруты,

всё выше удавалось ему подниматься над стартом, всё дольше держался он в воздухе.

Но всё это не до конца удовлетворяло лётчика. Он искал новых источников движения.

Карташёв решил попытаться счастья в грозу, когда в воздухе возникают особенно сильные вертикальные потоки. Теоретически всё представлялось удивительно просто. Нужно было взлететь на планере перед наступающим грозовым фронтом, включиться в его мощное движение над поверхностью земли и так идти вперед всё дальше, всё выше. Гроза, по расчётам лётчика, должна была играть роль сверхсильного двигателя для его безмоторного летательного аппарата — планера.

Это была теория, её нужно было проверить в полёте, освоить практически.

Июньским вечером Карташёв улетел с аэродрома. Гроза наступала следом. Планер легко набирал высоту и быстро продвигался вперёд, но непогода шла ещё быстрее; скоро она стала нагонять машину, втягивать её в чёрные, лохматые облака. Это была первая неожиданная поправка к теоретическим предположениям пилота.

Кругом грохотали электрические разряды, огромными огненными потоками вспыхивали и струились молнии. Машину трепало из стороны в сторону. Моментами терялось представление о том, где находится невидимая земля.

К полётам в сложных метеоусловиях по-настоящему не были подготовлены ни планер, ни пилот. Риск превышал все предварительные расчёты. Это была вторая поправка. Каждая следующая минута полёта в грозовом фронте могла сделаться последней минутой в жизни. Карташёв понимал это, он решил вырваться вниз. Но гроза не пускала его: восходящие потоки оказались сильнее планера. Облака цепко держали машину.

Только большое упрямство, только сильная воля спасли планериста. После многих неудачных попыток он наконец нащупал границу восходящего потока, удачно сманеврировал в сторону от неё и скользнул вниз.

Посадка была совершена в кромешной темноте на случайной площадке. Светящиеся стрелки бортовых часов показывали полночь. По плоскости барабанил крупный дождь. Было сыро, холодно. Карташёв спрятался под плоскость. Кутаясь в отяжелевший от воды реглан, он цокал зубами, стараясь примостить своё большое тело поближе к фюзеляжу — там было суше. В этот момент продрогший и голодный Карташёв не мог, конечно, предположить, что им побит официальный мировой рекорд дальности полёта на планерах.

Впрочем, вне зависимости от числа пройденных километров, ему было уже совершенно ясно, что полёт с грозой не та находка, о которой он мечтал. В таком полёте жизнь человека и машины подвергалась слишком большому риску.

Поиски надо было начинать сначала.

...Рассвет Карташёв встретил в степи. В красно-золотых лучах поднимавшегося солнца степь показалась ему особенно огромной. Было прохладно. Торжественный, прозрачный мир, не тронутый ещё первым утренним ветерком, безмолвствовал. Карташёв растянулся на спине, широко раскинул в стороны руки. Беспокойные мысли ворочались у него в голове. Позади были страхи минувшего полёта в грозном фронте, много трудных километров, нервное напряжение... Всё-всё это было уже в прошлом. Теперь над ним ласково блестело только бескрайное белёсое небо.

Какое огромное небо! В таком просторе надо ходить большими, уверенными шагами...

В небе Карташёв увидел орлов. Они свободно парили над ним, легко и непринуждённо кружа в светлой выси. Первое чувство, которое испытал планерист, была зависть, острая зависть к птицам.

«Как же они так могут — без облаков, без грозы, без мотора?»

Больше он не мог валяться в степи и мечтать.

Надо действовать, надо срочно предпринимать что-то. Надо учиться, чёрт возьми, у орлов! Да-да, учиться!..

Сначала орлы пугались необыкновенно большой краснокрылой птицы, потом привыкли и перестали обращать на неё внимание. Каждый день поднимался Карташёв на своём планере над степью, пристраивался к птицам и часами ходил от орла к орлу, приглядывался, примерялся, постигал орлиные тайны...

Земля пестра. Чёрный пар сильнее прогревается солнцем, чем светлая озимь, от него вверх убегают тёплые восходящие потоки. Орлы, конечно, не знают, что в учебниках метеорологии эти потоки называются термиками, они без ошибки находят их и умело используют как «подымающую» силу. Лёгкий, чуть приметный ветерок тянет над степью, но вот он набежал на перелесок и отразился воздушной волной вверх — орёл не пролетит мимо, не подобрав над границей леска «запасную» сотню метров высоты. А если впереди река — внимательней, осторожней! — тут неизбежна потеря набранных метров...

Птицы без ошибки «читают» книгу земли, и не только земли — они умеют использовать силу обыкновенных кучевых облаков, они точно знают: тёмный край облака «тащит к себе», вверх, светлый «сбрасывает» вниз.

Что природой дано орлам, упорством постигал человек. И он постиг: Карташёв научился отыскивать в небе невидимые восходящие потоки, научился с тысячеметровой высоты по-орлиному оценивать земную поверхность, держаться за кучевые облака.

Прошло ещё немного времени, и он уже без орлиной помощи пошёл в свои дальние безмоторные перелёты.

Был Карташёв учеником — стал мастером.

В чём дело?

Сидит другой раз человек, пилит, строгает, проволочки прилаживает — словом, мудрит. Спросят его:

— Что делаешь?

— Изобретаю, — ответит и назовёт какую-нибудь необыкновенную вещь.

Тут уж непременно его на смех поднимут:

— Тоже изобретатель, Эдисон доморощенный!

А по-моему, зря зубоскалят. Это хорошо, когда человеку беспокойно живётся, когда в голове у него тревожные мысли бродяг. Бывает, из пустяка такая штука получается — и во сне не приснится.

Помню, предстояло мне облетать только что вышедшую из ремонта «Чайку», один из лучших истребителей довоенного времени.

Машину выкатили из ангара, долго осматривали, пробовали на земле. Наконец ведущий инженер сказал: Всё в порядке, можно лететь.

Я надел парашют, поудобнее уселся в кабине и запустил мотор. Ожили стрелки приборов. Винт сверкнул серебристым диском и потерял свои очертания.

Не торопясь менял я режимы мотора, прислушивался к его голосу — всё как будто обстояло нормально. Тогда, сбавив газ, я покачал ручкой управления, передёрнул педалями — рули отклонялись исправно. Больше у меня не оставалось вопросов ни к двигателю, ни к самолёту.

Механики убрали колодки из-под колес, и я порулил к взлётной дорожке.

Разбег. Взлёт.

Быстро увеличилась скорость, и вместе с ней в моторе зазвучала незнакомая, всё нарастающая посторонняя нота. Взгляд метнулся к приборам, руки убрали шасси, на всякий случай подвернули машину поближе к лётному полю. Всё это произошло мгновенно, здесь действовал инстинкт лётчика — автоматические навыки. А сознание было занято другим: что с мотором?

Но всё шло нормально. Самолёт брал высоту, скорость не падала, и двигатель тянул прекрасно. На двух с половиной тысячах метров я стал переводить машину в горизонтальный полёт — «Чайка» заплакала. Да-да, в этом нет никакого преувеличения: она плакала протяжно и жалобно.

Самый смелый, самый опытный человек теряет в себе уверенность, когда не видит, не сознаёт, откуда исходит опасность. Что-либо понять в этом полёте мне было действительно трудно: приборы не показывали никаких особых отклонений, не вызывала подозрений и обшивка, и всё же машина плакала. Стоило убрать газ — странный звук исчезал на время, но, как только «Чайка» переходила в планирование, она снова начинала стонать.

Росла скорость, и стон превращался в свист, делался всё пронзительней, он резал барабанные перепонки, бил по нервам.

Я решил сесть.

Снижаюсь, разглядываю ярко-зелёное лётное поле; оно кажется совсем плоским и очень чистым. На границе аэродрома группками толпится народ, у здания авиамастерских тоже людно. А это ещё что такое? К посадочной полосе мчится пожарная машина, за ней санитарный автобус. Что могло послужить причиной такому волнению на аэродроме? Недоумевая, я сел. Пробежав по травянистому грунту, «Чайка» остановилась.

Первым на своем автобусе подъехал доктор, славный старик, провожавший нас в каждый полёт. Он был великим «болельщиком» авиации и, хотя в жизни не сделал, кажется, ни одного полёта, каждый наш успех или неудачу переживал, как своё личное счастье или горе.

— Ну что? Всё в порядке? — озабоченно спросил он, порываясь тут же прощупать мне пульс.

Не успел я ответить доктору, на меня накинулся инженер:

— Что случилось?

Машину окружили встревоженные люди, все наперебой атаковали меня вопросами: что, как, почему?

Положение становилось просто глупым, тем более что сам я решительно не понимал, что же такое могло случиться.

— Дайте из кабины выбраться, чёрт вас дери! — закричал я. — Да не все сразу на плоскости лезьте — обшивку поцарапаете!

Спрыгнув на землю, я огляделся: среди всех взволнованных, возбуждённых лиц мне сразу бросилась в глаза единственная довольная физиономия. Радовался мой оружейник Иван Павлов, молодой парнишка, прирождённый изобретатель. Он решительно не мог скрыть своего удовольствия.

Я знал об электрических ходиках Ивана Павлова, видел его универсальную мотопомпу, при помощи которой можно было заправлять самолёт горючим, поливать огород, устраивать душ и вообще широчайшим образом внедрять гидромеханизацию в технику и быт. Я знал, что у этого парня вечно чешутся руки на всякие выдумки и затеи. Неудивительно поэтому, что радостное лицо оружейника заставило меня насторожиться.

Павлов подошёл к плоскости и, хитро улыбаясь, стал отвязывать от бомбодержателя обыкновенную консервную банку с продырявленным, точно решето, дном.

Не надо глубоко изучать акустику, чтобы понять, почему выла, плакала и свистела в полёте «Чайка».

Признаюсь, прежде всего мне захотелось надрать уши дерзкому мальчишке, но он успел сказать несколько слов, прежде чем я осуществил свое намерение. И эти слова остановили меня.

— Вот, товарищ майор, такие бы втулочки на бомбы поставить! Видали, как на мораль действуют? Весь аэродром переполошился. Пожарники тревогу ударили, из парикмахерской клиенты в мыле повыскакивали... Вы не сердитесь, что я без спросу подвесил. Небось со спросом не разрешили бы — верно?..

Про втулки Ивана Павлова я не раз вспоминал во время войны, да и вы, наверно, с ними знакомы, а ведь поначалу казалось — ерунда, одно баловство.

Да, друзья, думать надо!

И ещё скажу: не спешите никогда заключать — мелочь, чепуха, да и только. Мелочь мелочи — рознь.

На ложном аэродроме

Принимай товар, — сказал мне начальник штаба, передавая список только что зачисленных в школу курсантов, — знакомься. Вечером доложишь.

У этого щеголеватого, вечно пахнущего одеколоном, идеально выутюженного майора странные привычки. Курсантов он называет товаром, фактурой, публикой, смотря по настроению. Он любит говорить: «Мы, как офицеры... мы, как воспитатели... мы, как костяк Военно-Воздушных сил...»

Итак, я принимаю в своё распоряжение «товар» — двадцать стриженных под машинку, одетых в новые, ещё не обмявшиеся брюки и гимнастерки и кажущихся пока совершенно одинаковыми ребят. Впрочем, теперь это уже не ребята, а курсанты Краснознамённой авиационной школы, будущие лётчики.

Идём на кладбище. Это не обыкновенное кладбище, здесь нет ни могильных крестов, ни надгробий, ни склепов. Да и сами мертвецы не зарыты. Кладбище — ложный аэродром, покойники — отслужившие свой век самолёты.

Ранняя весна 1941 года. Кочковатая, болотистая земля приморожена ещё крепко. Шаги отдаются в ней гулко и сухо. Ветер шуршит в траве и ветвях мелколесья. В кустарнике прячутся мёртвые корабли. Моторы с них сняты, плоскости изранены, они светятся широкими голубеющими пробоинами. Многие машины накренились на подломленных шасси, многие подперты косыми, наспех приткнутыми столбами.

Холоден чёрно-зелёный гофр, он не может рассказать о былых делах. Местами на нём поблёскивают металлические потертости — это следы ног пилотов, штурманов и радистов, много раз поднимавшихся в кабины. Местами кольчуг-алюминий — славный материал первых советских крыльев — носит ещё следы заплат и клёпки: это память о механиках — земных хозяевах воздушных кораблей.

Голы кабины. Сняты вооружение и приборы, даже кожа содрана с сидений, даже хомуты свинчены с бензопроводов. Это механики живых кораблей раздели умершие машины. Они сделали это не из озорства, а просто потому, что кладбище — не музей, и всё, что может ещё служить и работать, должно летать.

Притихшей стайкой идут за мной по ложному аэродрому молодые курсанты. Они с любопытством рассматривают останки боевых кораблей. Я рассказываю им о славном вымершем племени «ТБ-1», о назначении отдельных частей и узлов машин.

Может быть, слишком строгий психолог и осудит меня за эту экскурсию, обвинит в антипедагогичности и ещё в каких-нибудь страшных грехах, но это меня не тревожит: я ведь не верю, что курсанты — «товар», «фактура»; это — люди, а человек всегда должен видеть жизнь без прикрас, тем более, если человек этот — будущий лётчик.

На ложном аэродроме было тихо, беседе не мешал рёв самолётных моторов, здесь всё можно было пощупать своими руками, всюду залезть. Это была ещё не настоящая учёба, скорее игра, но она не пройдёт даром.

С удовольствием замечаю, как один из моих новых птенцов будто бы невзначай приотстал, быстро забрался в пилотскую кабину и, усевшись на ободранном сиденье командира корабля, шевелит обломанными рулями. Летит малый! Счастливого тебе пути, сынок!

Мы долго ходим между машинами, потом, усевшись на плоскости, отдыхаем. Я рассказываю курсантам о назначении ложного аэродрома. Придёт ещё время и мёртвым кораблям сослужить свою службу. Они стоят здесь для того, чтобы принять на себя бомбовый груз врага, чтобы, умирая вторично, спасти жизнь молодым летающим машинам, тем, что спрятаны сейчас в укрытиях, тщательно замаскированы, тем, что постоянно ждут боевого приказа.

— Это здорово, товарищ майор! — неожиданно говорит один из курсантов, стройный смуглый юноша (потом я узнал его фамилию — Высоцкий). — Вот так до конца... даже дольше, чем до конца, служить свою службу...

Он хочет сказать ещё что-то, но, сообразив, что нарушил устав, смущённо смолкает и медленно-медленно краснеет...

«Милый ты мой! — думаю я про себя. И, тоже нарушая субординацию, мысленно обращаюсь к начальнику штаба: — А ты говоришь — «товар»!»

Сержант Овражный

Впервые я увидел сержанта Овражного на волейбольной площадке. Широкий в плечах, почти квадратный, с задорным хохолком светлых жёстких волос над чистым крупным лбом, с чуть прикрытыми веками, он, казалось, дремал на ходу.

Вот удачно срезанный мяч идёт низко над самой сеткой. Надо блокировать, надо идти вперёд... Ну!.. В последний, в самый последний момент он набегает на сетку и как-то очень неспешно прыгает... Мяч поднимается точно над четвёртым номером. Овражный играет хорошо, он не раз спасает команду в трудных положениях, но кажется, будто волейбол его несколько не интересуется,

будто на поле он забрёл случайно и делает одолжение товарищам, принимая участие в их матче...

Официально Овражный представляется мне на другой день на аэродроме. На мои вопросы он отвечает коротко, точно, иногда, обдумывая что-то, говорит с замедлением.

На нём хорошо подогнанное, щеголевато перешитое обмундирование. Ремень затянут туго. Белый, как высотный след самолёта, воротничок плотно охватывает загорелую шею. Пилотка сидит лихо.

А глаза всё такие же, как на спортплощадке, — чуть прикрытые.

Признаюсь, на первый взгляд новый механик мне не понравился. В его манере держаться, говорить сквозила нарочитая медлительность. Казалось, что он всё время играет чужую, хорошо заученную роль. И вместе с тем Овражного не в чём было упрекнуть: он не «ел» глазами начальство, но слушал внимательно; он не козырял на каждом пятом слове, но не проявлял неуважения к старшим; его речь не пестрела молодцеватыми словечками бравого служаки, но ответы были толковы и точны.

«Тяжеловат механик, — подумал я при знакомстве. — Как бы не оказался лодырем!»

Впрочем, надо отдать ему справедливость: машину он готовил отлично. С ним я понятия не имел ни о дефектах или перебоях в моторе, ни о задержках в вылетах. Но одно не давало мне покоя: моторный капот Овражный всегда закрывал за минуту до вылета. Однажды я заметил ему:

— Побыстрей надо поворачиваться, сержант!

— Слушаюсь, — ответил мне механик и немедленно закрыл мотор.

Но и после этого замечания ничего не изменилось. На следующий день он, по своему обыкновению, снова копался в машине до самого вылета. Не знаю, что я написал бы в его аттестации, если бы мне случилось это сделать в ту пору.

Однажды ранним августовским утром пришёл я на аэродром. В эскадрилье день был нелётный, механики готовили материальную часть. Я подошёл к своей машине. Мотор был раскрыт. Овражный стоял около самолёта, что-то сосредоточенно и задумчиво разглядывая. Меня он не заметил. Неожиданно я услышал:

— Маслице подбрызгивает. Точно. Это, милая, свинство. Ясно? Редуктор жив? Жив. А контровочку заменим, заменим, обязательно заменим.

Он взял гаечный ключ и, проверяя затяжку задней крышки картера, продолжал приговаривать, обращаясь к машине:

— Шплинты сидят? Сидят. А ты чего ус завернул? Усы у гвардейца для красоты, а шплинтам их носить не положено. По усам, по усам, по усам... — Слова звучали тихо, почти напевно.

Я зашел сбоку. Глаза сержанта Овражного были широко раскрыты, губы тронула улыбка, и всё лицо, славное, простое, светилось живым хорошим светом.

Вот, собственно, и всё. Так открылся передо мной человек, хозяин машины, настоящий механик, умелые руки.

Больше я никогда не торопил его. Теперь я знал, что он не копается попусту — ему просто трудно оторваться от мотора, от машины.

По-настоящему же, до конца мне удалось оценить его позже, на фронтовом аэродроме. В ту пору мы получили новые самолёты. На машинах не ладился запуск двигателей. Сказать по совести, первое время лётчики просто мучились с этим запуском.

Случилось, на наш аэродром напал противник. В воздух были подняты соседи. Над аэродромом они завязали ожесточённый воздушный бой. Сыпались бомбы. Надо было срочно выводить материальную часть из-под удара.

Многие — что уж греха таить! — растерялись. В полку было тогда немало новичков.

Пока я застегивал парашют, Овражный запустил мотор моего самолёта, и тут же его с плоскости как ветром сдуло. Я успел только заметить, что он появился на крыле стоявшей рядом машины. На ней немедленно ожил винт, а он перебежал уже дальше, к следующему самолётному капониру.

Вечером был разбор полётов. За проявленные мужество, находчивость и инициативу командир объявил сержанту Овражному благодарность. Выслушав слова полковника, сержант не спеша поднялся со своего места, козырнул левой рукой — правая была на перевязи, её зацепил осколок — и своим обычным, будничным голосом ответил:

— Служу Советскому Союзу.

Ни тени довольной улыбки не промелькнуло на его спокойном загорелом лице. По-прежнему полузакрытыми оставались глаза.

«Всё сделано, как положено. Чему же радоваться, за что благодарить?» — казалось, говорил его вид.

Правильный человек

Много я лётного народа на своём веку перевидал. Всяких пилотов встречать приходилось: умных, отчаянных, осторожных; больше было хороших ребят, настоящих товарищей. Случалось, однако, иметь дело и с мелкотой, с заядлыми хвастунами, любившими не столько синее небо, сколько голубые петлицы и золотые птички на них...

У лётчиков свои оценки, никто не скажет о товарище: «Он летает на «хорошо». «Пилотяга!» — как бы между прочим заметит командир звена — это и будет отметка.

Но есть ещё одна оценка, она выше всех: «правильный лётчик». Не многим выпадает счастье удостоиться этого неофициального высшего лётного звания!

Кто был самым лучшим «пилотягой» из всех встречавшихся на моём жизненном пути лётчиков, судить не берусь, но самым правильным человеком был, конечно, Шорохов. Да, был.

Прожил он особенную жизнь и погиб необыкновенно. Вот уж поистине не пожалел себя! Достоинно погиб.

Давно, ещё на колчаковском фронте, он увидел мой «Ньюпор». Походил, потёрся возле машин, посмотрел на нашу работу и решил, что самое подходящее для него дело — лётное. Так в худом, нечёсаном своенравном мальчишке зародился лётчик. Однако шестнадцати лет слишком мало для того, чтобы начинать путь пилота. Он сделался мотористом.

Осиротевший в годы гражданской войны, мальчишка рос, как трава, без ухода и присмотра. Он рано узнал тёмные стороны жизни, рано стал взрослым. Но бродячая жизнь не испортила Шорохова; сделав его жестким, упрямым, немножко скрытным, она не успела повредить в нём лучшие человеческие качества.

Он вовремя попал в нашу лётную семью. Аэродром стал ему родным домом, машины заменили близких, лётчики — настоящих опекунов и воспитателей.

Мечта о небе не оставляла мальчишку-моториста. Он упрямо добивался права летать, но неизменный отказ преследовал его во всех инстанциях. «Молод ещё, подожди», — так отвечали всюду. И всё же в неполных восемнадцать лет Шорохов стал лётчиком.

Правда, для этого ему пришлось обращаться к самому Ленину. Не знаю точно, дошло ли до Владимира Ильича шороховское письмо, но присланное в ответ распоряжение Реввоенсовета, в котором было сказано: «С получением сего допустить к лётному обучению вольнонаёмного моториста авиаотряда Шорохова М. К.», я лично видел.

За необычайное упорство судьба награждала его постоянными удачами: Шорохов за год успевал больше, чем другие за десять. С вдохновением истинно талантливого человека летал он на опытных машинах, прыгал с новыми парашютами, изучал математику, участвовал в мотоциклетных гонках...

Имя его стало появляться в газетах. И хотя теперь вместо вихрастого паренька с портретов смотрел на меня взрослый, замкнутый, суховатый человек в неизменной кожаной куртке-«испанке», в лице его по-прежнему сохранились чёрточки юношеского упорства и настойчивости.

Казалось, слава шла к нему лёгким шагом. Сам он не гнался за популярностью, но и не сторонился её, жил просто. С ним советовались соседи, его побаивались начальники. Он умел хранить дружбу и бывал неукротим в ненависти.

Шорохов водился со всеми мальчишками своей улицы, он удивительно легко, не подлаживаясь под их стиль, находил с ними общий язык.

Шорохов любил жизнь и не рисковал ею из удали. Он верил в себя и в машины и потому не боялся смерти.

А погиб он так.

Под крылом опытной машины лежала Москва. С большой высоты огромный, чуть подёрнутый дымкой город казался теснее и однообразней, чем он представляется пешеходу. Высота превращала здания, магистрали и площади в мелкие детали громадного макета. Только медленно плывущие дымы над заводскими трубами и тоненькие чёрточки ползущих поездов свидетельствовали о бурной жизни столицы. Он видел с высоты широкую ленту Москвы-реки, причудливую путаницу улиц, зелёные пятна парков и тоненькие очертания кранов на строительных площадках...

Мотор вспыхнул неожиданно. Красно-чёрный язык дымного пламени рванулся в кабину — к ногам, к груди, к лицу лётчика.

Он выключил зажигание и развернулся к аэродрому. Времени и высоты для прыжка было вполне достаточно, но Шорохов не бросил горящей машины — внизу был город.

Он тянул к лётному полю, тянул упрямо, задыхаясь в дыму, глотая слезы. На лётчике тлела одежда, глаза еле видели землю.

Неумолимо падала высота. Оставалось всего метров тридцать, а город ещё лежал под ним. Пять минут назад улицы казались ему неживыми, теперь стали отчётливо видны машины, люди, даже струйка воды над фонтаном, даже лоток знакомого папиросника.

Оставалось двадцать пять, двадцать метров... Шорохов лавировал между домами окраинных новостроек, он тянул из последних сил.

Аэродром был уже совсем рядом, когда прямо перед лётчиком вырос дом, который он видел каждый день, взлетая с бетонированной дорожки лётного поля, — трёхэтажное светлое здание больницы. В весёлом фисташковом флигельке, что стоял чуть на отлёте, рождались новые граждане.

Немного правее больницы — Шорохов это твёрдо знал — тянулся не застроенный ещё пустырь.

Машина разгорелась в сплошной буйный факел. Жить лётчику оставалось не более десяти секунд, но он ещё управлял самолётом.

Шорохов заложил свой последний крен. Скорость была настолько мала, что казалось — машина сейчас же сорвётся в штопор и неминуемо свалится прямо на фисташковый флигелёк, но рука не изменила пилоту.

Взрыв взметнулся над оврагом.

Так погиб Шорохов.

Галчата

Из школы они пришли в часть поздней осенью, оба молодые, удивительно похожие друг на друга, жадные до полётов, горячие, боевые ребята. Обоих звали Николаями: Федченко Коля и Шарапов — тоже Коля.

Им не везло: лётных дней было мало, погода стояла гнилая, промозглая, и в редкие часы просветлений летать вырывались только «старики».

Оба Николая ходили за мной по пятам, умоляя поскорее допустить их к полётам.

— Мы изголодались по воздуху, — уверяли они в один голос, — сил больше нет ждать. Жизнь не в жизнь стала, товарищ командир!

Но чем я мог им помочь, когда, как назло, над аэродромом неделями висели низкие тёмно-серые облака, то и дело проливались дожди и без конца бродили коварные туманы...

Только в середине декабря обоих Колей начали вводить в строй. На полёты они пошли, как на штурм. Работали, забывая всё, готовые сутками не уходить с аэродрома. Я был ими доволен: летали юноши смело, с огоньком, никогда не жаловались на усталость. Они зорко следили друг за другом, ревниво борясь за первенство в воздухе, что, впрочем, не мешало им оставаться лучшими друзьями на земле.

Постепенно оба втянулись в лётную жизнь, хорошо пилотировали, уверенно стреляли, точно ориентировались на маршрутах. Тут-то я и заметил, что постоянные удачи немножко вскружили им головы.

Я молчал до времени, надеясь, что они «отойдут». Часто брал их с собой в полёты, был требователен и строг к ним в воздухе и на земле, но ошибками и молодостью никогда не попрекал.

Однако случайно услышанный разговор заставил меня принять особые меры.

Однажды, уже в середине лета, я увидел друзей на стадионе. Они сидели на трибуне, о чём-то беседуя. Между прочим, Коля Федченко сказал Коле Шарапову:

— Хоть и хороший у нас старик, а, видно, выдохся. Ну, хоть бы раз завёл настоящему бредущим — этак, чтобы дух захватило!

— Да, — поддержал друга Шарапов, — земли не любит, всё подальше, как бы чего не вышло...

Признаюсь, это меня задело. Захотелось подойти к ним и вмешаться в разговор, но я сдержал себя.

Излишняя самоуверенность лётчика — первая предпосылка катастрофы. Надо было им доказать не словом, а делом, что они ещё не орлы, а всего лишь начинающие галчата.

— Федченко и Шарапов, сегодня летите со мной, займёмся групповой слётанностью, — сказал я им в первый же лётный день. — Держаться плотно и на метр — полтора выше меня.

Я видел, как Федченко многозначительно подмигнул Шарапову: дескать, что я тебе говорил! Опять выше.

— Ясно? — спросил я их как ни в чём не бывало и, получив утвердительный ответ, приказал: — По самолётам!

Мы поднялись тройкой. На высоте тысячи метров я вёл их к озеру, маневрируя аккуратно и плавно. В строю они держались отлично и, по-видимому, были очень довольны собой.

Когда до озера осталось километров пять — семь, я подал сигнал «внимание» и вошёл в пикирование.

Ниже, ниже, ниже... Оба Коли, как привязанные, следовали за мной. Уменьшая угол, я подпускал машину к земле. Мелькнули столбы телеграфной линии, лес зелёным пятнистым фоном зарябил под крылом. Скорость сделалась физически ощутимой.

Три метра, два, метр...

Показалась и исчезла полоска песчаного берега, и в считанных сантиметрах от винта заблестела водная гладь. Почти одновременно ведомые резко хватили машины вверх и ушли от меня горками.

На аэродроме они стояли потупясь и молчали.

— В чём дело, почему ушли? — в третий раз спрашивал я, но ответа не было.

Наконец Федченко вздохнул и, запинаясь, произнёс:

— Когда вы на озеро выскочили, за вами такой бурун по воде пошёл... Мы думали: всё, конец... Ну, и испугались...

— Испугались? — перебил я, стараясь казаться удивлённым. — Так что же это получается: старики выдохлись или галчата ещё не оперились? Эх вы, птенцы!

Оба Коли переглянулись и густо покраснели.

С этого дня они стали заметно взрослее.

Волчья кровь

Незадолго до войны, весной сорокового года, довелось мне быть председателем экзаменационной комиссии в одной из лётных школ. В назначенный день и час прибыл я на учебный аэродром. Задание было не новым; казалось, оно не сулило никаких особенных неожиданностей.

Из всей группы молодых лётчиков я отобрал для проверки трёх, остальные достались членам комиссии. Коротко разъяснил курсантам свои требования,

которые в основном сводились к следующему: действовать спокойно, внимательно, без спешки, — и начал летать в пилотажную зону.

Не помню, кто экзаменовался в тот день первым: пилотировал курсант хорошо, немного медлительно, но уверенно; чувствовались в нём крепкая хватка и верно перенятый почерк инструктора. Я остался доволен. Не надо требовать от начинающего лётчика слишком многого; хорошее подражание учителю — залог успеха. В большинстве случаев только годы выявляют индивидуальность лётчика, а ранняя самостоятельность лишь вредит делу.

Не зря ведь на первых самостоятельных полётах курсанты почти никогда не ломают машин. В этом нет никакой тайны, ничего удивительного: просто оперившиеся ещё птенцы, получив простор и инициативу, в точности копируют навыки своих инструкторов. Только окрепнув, молодые начинают искать собственные приёмы, черты своего лётного почерка. Вот тут-то держи ухо остро, учитель! Не дашь воли — загубишь лётчика; слишком много предоставишь ему свободы — не уйдёшь от беды.

Вторым экзаменовался курсант Страшевский. Взлетел он безукоризненно, точно построил маршрут в свою зону и на двух тысячах метров начал пилотаж. Работал Страшевский чисто и ловко, я бы сказал — грациозно. Машина описывала правильные кривые, плавно переходила из фигуры в фигуру. Если бы можно было положить пилотаж Страшевского на бумагу, получился бы очень чёткий рисунок: кривые сопригались бы без углов и изломов в великолепный, спокойный узор. Не каждые руки умеют так чувствовать самолёт, далеко не каждые!

Были у него, конечно, и грешки в полёте, но в общем, что и говорить, лётчик готов к выпуску, хороший, надёжный летчик.

— Довольно, — сказал я в переговорный аппарат. — Скольжением потеряйте высоту до шестисот метров и заходите на посадку.

Здесь я вынужден несколько нарушить последовательность своего рассказа.

Скольжение по природе своей — фигура некоординированная, неправильная фигура, и точного предписания к её исполнению не даст никто. Главное — самолёт чувствовать. На нынешних скоростных машинах скользят сравнительно редко и не слишком много внимания уделяют этой, ох, хитрой фигуре. Но во времена «Ньюпоров», «Фарманов» и «Вуазенов» умелое и своевременное скольжение часто спасало жизнь лётчика. И от вражеских пулеметных трасс, и от огня на собственном моторе уводил пилота этот маневр.

Я, старого леса кочерга, сам умею скользить и толк в этом деле, слава богу, знаю; вот почему, когда Страшевский уверенным и широким движением

положил машину на крыло и на хвост, погасив скорость до минимально возможной, сделалось мне очень хорошо на душе. Конечно, курсант нарушал школьные правила, пожалуй, даже рисковал, но в этом уверенном движении была рука настоящего лётчика. Именно лётчика, а не ученика.

Навстречу самолёту бежала земля, свежими весенними красками веселила она глаз. Случайно моё внимание задержалось на одной детали: над блестящей поверхностью реки раскинул свою тёмно-красную паутину железнодорожный мост. Траектория нашего движения тянулась к середине моста. Ясно — курсант выбрал себе ориентиром мост. Целясь на него, ему легче было выдержать направление.

...И вспомнился мне другой мост и другая весна — март 1916 года. Не знаю, существуют ли в природе законы, по которым память вырывает вдруг из прошлого яркие, живые, до боли зримые и, казалось бы, давно забытые переживания, — не знаю... Наверно, существуют...

Погиб Сергей Протасов. Мой самый близкий, самый верный друг. Сбил его немецкий асс Вольф. Ненавижу я этого Вольфа, месяц ищу с ним встречи. Она мерещится мне даже во сне. Отчётливо представляется, как надо атаковать и зажечь его чёрный «Таубе».

И вот наконец сон становится явью.

Яркое солнечное утро. Внизу излучина реки, ажурный железнодорожный мост. Над водой мелькает крестик самолётной тени. До рези в глазах всматриваюсь в окружающую обстановку. Узнаю «Таубе»!

Вольф не видит угрозы — солнечные лучи удачно маскируют меня.

Атакую. Бью!

«Таубе» горит, но не падает. Он скользит в направлении моста. Оставляя чёрный дымный след, машина его идёт на запад, подавшись вперед крылом, глубоко проседая на хвост — так скользит только Вольф, это его особая манера, его индивидуальный стиль...

Память лётчика фотографична. Эта картина врезалась в моё сознание на всю жизнь. Теперь, в учебном полёте, она мгновенно встала перед глазами, со всеми мельчайшими деталями того далёкого дня, со всеми оттенками ярких весенних красок.

Я взял управление из рук Страшевского, снова набрал высоту и, проверяя себя, коротко приказал курсанту:

— Повторите скольжение, ориентир — мост.

Курсант развернул машину в направлении реки, и снова засвистел воздушный поток, опять видел я перед собой красноватую паутину моста, широкий речной плес, зелёные мирные берега...

— Хватит, Страшевский, идите на посадку, — сказал я в телефон.

Приземлился курсант обычно.

И вот он стоит передо мной, светловолосый, с острыми чертами лица, с голубыми спокойными глазами; стоит, прижав к бедрам руки, и смотрит мимо меня в степь. Он ждёт замечаний.

А я молчу. Молчу и разглядываю его. Разглядываю и думаю о своём. Потом говорю тихо:

— Вы, Страшевский, хороший ученик своего учителя, прямо кровный наследник Вольфа. Мы с ним давно знакомы, ещё с тысяча девятьсот шестнадцатого года.

Внезапная атака всегда имеет успех!

Вечером Страшевский подписал протокол допроса, начинавшийся словами: «Я, лётчик эскадры Удет, сотрудник имперской разведки лейтенант Карл Дитрих...»

Приказ

Тому, кто не жил на востоке, трудно поверить в такой каприз погоды: вчера сухая, прозрачная осень, а сегодня — зима. Снег, ветер, обрывающий провода, сплошной ад.

В тот год, далёкий тревожный год, когда редкий день на границе проходил спокойно, зима налетела на целый месяц раньше обычного. Два дня не унимался буран. Когда же наконец стихло, все дороги оказались заметёнными.

Генерал вызвал к себе лётчика Пастухова. Когда Пастухов явился к генералу, тот сидел в своём большом неуютном кабинете задумчивый и молчаливый.

— Читай, — сказал генерал и протянул лётчику голубоватый бланк радиограммы.

«Срочно присылайте валенки. Угрожает массовое обморожение», — прочёл Пастухов.

— Надо немедленно лететь на заставу Лисья, валенки взять, там пограничники замерзают. Действуй быстро, Пастухов. В твоих руках судьба границы. Понимаешь?

— Понимаю, товарищ генерал.

— Раз понимаешь — спеши. Обстановка сложная, Пастухов. Но приказ, — генерал встал, — должен быть выполнен. Желаю удачи.

Застава Лисья затерялась в степи. Местность кругом и так голая, к тому же снег искажил очертания земли, стёр те мелкие чёточки рельефа, по которым удавалось сличать карту с местностью. Задание усложнялось ещё тем, что Лисья располагалась в считанных километрах от государственной границы.

Пастухов внимательно разглядывал двухкилометровку, присматривался к её контурам, намечал план полёта. Постепенно решение сложилось так: идти вдоль телеграфной линии до озера, повернуть на север и по восточному берегу подняться до отметки «212». Так лететь было немного дальше, но надёжнее.

В четверть двенадцатого Пастухов стартовал. Строго по разработанному плану вёл он свою машину. Земля разворачивалась перед ним однообразной белой равниной. Пожалуй, никогда раньше, не ощущал Пастухов с такой ясностью и убедительностью, что лучшие друзья лётчика в маршрутном полёте — компас, часы и указатель скорости. Хотя всё внимание его было занято теперь пилотированием машины, из головы не выходила беспокойная мысль: «Посадка в считанных километрах от государственной границы. Минуты полёта, а там — враги».

До сопки оставалось километров десять, когда мотор неожиданно стал сбавлять обороты. Тяга падала катастрофически быстро, считанные метры высоты не оставляли времени для размышлений. Пастухов сел. Лыжи скользнули по снегу, и самолёт покатился. Прямо перед собой Пастухов увидел вышку. Это была отметка «212». До заставы — рукой подать, а машина вот-вот остановится, и тогда попробуй доберись по этому проклятому снегу... Пастухов был хорошим лётчиком и отличным солдатом, а солдат твёрдо знает: что бы ни случилось, приказ должен быть выполнен; приказ есть приказ.

Решение надо было принимать в те немногие секунды, за которые самолёт не успеет остановиться, приклеиться к снегу. Пастухов попробовал дать полный газ: он выигрывал время, ещё две-три лишние секунды. Машина, вздрагивая на кочках, продолжала движение по курсу. Решение пришло сразу. Мотор трещал и выбрасывал чёрные клубы дыма, но тяги хватало, чтобы двигать машину по снежному насту.

Пастухов не прилетел, а въехал на заставу. Срочный груз прибыл вовремя.

О прибытии самолёта с валенками начальник погранзаставы донёс так:

«Летчик Пастухов прибыл на заставу в 12.25 лётным по-пешему. С установлением автосвязи высылайте техпомощь.

Старший лейтенант *Сухов*».

Три гайки

Злой сибирский мороз уже много дней и ночей подряд жал землю. Трудно было дышать. Холод пробивал даже меховые комбинезоны, добирался сквозь унты до самых пяток.

У всех нас, обитателей степного аэродрома, была одна мечта — согреться. Да не так, чтобы подержать над огоньком руки, а по-настоящему — прогреть все кости. Баня с веником, с горячим полком, чтобы воды вволю, представлялась нам в ту зиму пределом человеческого счастья, почти неземным блаженством.

В один из таких пронизанных стужей и ветром дней, когда соседний городок был по уши занесён колючим снегом, когда то и дело рвались от мороза телеграфные провода, на моей машине отказал стартёр.

— Плохо, — сказал механик Алексеев, услышав мои слова о случившемся. — Хуже, однако, не придумать сейчас работы.

— Что ж делать, Григорий Иванович?

— Как — что? Снимать стартер. Смотреть. Ремонтировать.

— А как снимать-то? Мороз. В рукавицах к стартеру не подлезешь — поставлен больно тесно.

— Что мороз, того он не спрашивает. На границе живём. Надо.

Четыре часа трудился Алексеев на холоде, только изредка забегая в землянку прогреть руки и покурить. Когда стартёр был снят и внесён в помещение, от него, как от глыбы льда, ощутимо тянуло холодом.

Я взглянул на руки механика. Распухшие, красные, с поломанными чёрными ногтями, они казались обваренными кипятком.

Пока электрики разбирали и ремонтировали стартер, Алексеев сидел в глубокой задумчивости.

— Ты что, Григорий Иванович, загрустил? — спросил я.

— Снято оно, снято, а ставить как? Подходы, сами знаете, какие. Одетым лезть неловко... Верхнюю гайку, куда ни шло, заверну, а к нижним как подсунуться?..

Через час механик снова ушёл к машине.

Поставить стартёр на крепёжные шпильки было минутным делом, но накинуть на резьбу и завернуть гайки казалось вовсе невозможным.

Голые пальцы немели через несколько секунд, гайки валялись из рук... Раз за разом Алексеев повторял безуспешные попытки закрепить стартёр, однако лишь одна из четырёх гаек села, как говорят механики, на своё законное место.

Алексеев задумался, потоптался у машины, потом растёр руки сухим обжигающим снегом, плюнул на указательный палец, приморозил к нему гайку и таким живым «ключом» усадил её на шпильку. Через минуту была завернута ещё одна гайка, а ещё через пять минут весь стартёр плотно сидел на месте.

Машина вернулась в строй.

Три шестигранные белые отметины на пальцах старшины Алексеева остались пожизненной памятью об этом дне.

Это было на Чёрном море

Объект предстоящей разведки был хорошо знаком лейтенанту Посохову. На аэродроме, где теперь базировался противник, Посохов начинал свою лётную жизнь. В мирное время этот аэродром принадлежал военной авиашколе. На нём бывший курсант Посохов выполнил свой первый самостоятельный взлёт.

Он отчётливо помнил светло-зелёный лоскут лётного поля, раскинувшийся над тёмным каменистым обрывом морского берега; он видел расположение самолётных капониров и бесконечные лунки зенитных точек. Он представлял себе все мельчайшие подробности аэродрома так, будто не два года войны, а только два дня прошло с тех пор, как он улетел с родного поля.

Вот уже неделю лётчики полка пытались определить, что за авиация теперь на школьном аэродроме, как она расположена. Но все попытки заканчивались безуспешно.

Зенитный огонь противника не давал нашим лётчикам приблизиться к цели. Трое разведчиков не вернулись с задания, остальные прилетели ни с чем. А точные данные позарез нужны были штабу. Школьный аэродром, ставший авиабазой противника, тормозил наступление целого корпуса.

Посохов думал.

«Зайти с моря бреющим?.. Не годится — толком разглядеть ничего не успеешь, а на отходе от цели зенитки запросто снимут. Подкрасться в лучах солнца, проскочить над аэродромом на предельной скорости?.. Нет, и это не годится — десять секунд над целью ничего не дадут, и опять же отход не обеспечен».

Посохов думал.

Он шагал из угла в угол тесной штабной землянки и никак не мог найти правильного решения. Врываться на чужой аэродром бреющим — этому его учили в школе. Подкрадываться к объекту в лучах солнца — этому его тоже учили. Но и противник не дурак: и он проходил курс военных наук в своей школе, и он сдавал зачёты...

В лоб его не взять. Здесь ни одна стандартная схема не годится. Надо найти какой-то новый, необыкновенный ход, надо сказать своё особое слово... Но где этот ход, кто подскажет это слово?

Посохов думал:

«Море... солнце... обрыв... Обрыв? Да-а, обрыв...»

Если бы до вылета Посохов доложил мне о своём плане действий, я бы, наверно, никогда не дал ему разрешения на этот полёт. Но победителей, как известно, не судят, и теперь мне остаётся только рассказать вам, что выдумал этот отчаянный вихрастый парень с цыганскими глазами, такой бесшабашный на земле и такой предусмотрительный в воздухе.

К аэродрому противника Посохов приблизился на высоте метров в четырёхста. Он летел на небольшой скорости, ничем не маскируя своего подхода к цели. Он ждал первого залпа зениток и больше всего боялся, как бы шальной снаряд этого первого залпа не зацепил его машины. Наконец впереди и с боков выросли чёрные султаны разрывов, красные нитки-трассы расшили небо.

Резко раскачивая свой самолёт с крыла на крыло, Посохов выпустил шасси.

И сразу, как по команде, смолкли зенитки.

События разворачивались строго по плану. Снижаясь, он заходил на посадку. Аэродром лежал перед ним как на ладони: восточную стоянку занимали ближние бомбардировщики, южную — истребители; их было много — не меньше полка. У самого домика бывшей комендатуры раскинули свои могучие тёмные крылья два транспортных корабля. Всё было ясно: и размещение машин и система огня.

Посохов сделал последний разворот. Перед ним была посадочная полоса притихшего чужого аэродрома. Даже дежурное звено не запустило моторов.

Посохов думал:

«В школах вам этого не преподавали. Сдаваться сами выучились, сволочи! Ждёте? Ну-ну...»

Он коснулся колесами лётного поля и, не давая самолёту опустить хвост, увеличил газ. Посохов мчался вдоль аэродрома, быстро приближаясь к обрыву. Он был неуязвим: справа и слева от посадочной полосы стояли самолёты противника, любой огонь скорее поразил бы их тесные ряды, чем его одинокую машину.

В самом конце аэродрома Посохов оторвал свой «Як» от земли и нырнул под обрыв.

Теперь ни зенитки, ни дежурные истребители, ни сам чёрт не могли его достать. Он уходил бредущим, забыв на радостях убрать шасси, почти касаясь воды колесами.

...Ищи ветра в море!

За танкистов!

Это было в дни самых тяжёлых воздушных боёв первой половины войны, в те дни, когда новая техника только ещё рождалась, когда на фронте не хватало скоростных машин, когда личное мужество и отвага лётчиков больше чем наполовину решали исход каждого боя.

Кончался день, полный тревог, напряжённой боевой работы, непрерывных воздушных схваток. Истребители возвращались на свой аэродром. Начальник штаба по бортовым номерам садящихся машин безошибочно называл фамилии пилотов. Из восьми машин вернулись семь. Не было голубой единицы — «копейки».

Смолкал аэродром, прятались под маскировочными сетками самолёты, оседала поднятая винтами пыль; только техники, этот беспокойный народ, продолжали хлопотать на стоянках.

— Всё, — сказал начальник штаба, щёлкнув массивной крышкой старинных часов. — Горючее вышло. Пропал командир.

Все молчали, растерянно толкались около машин; никто не решался первым уйти с аэродрома. Уйти — поверить в несчастье, примириться с бедой.

Заметно побледнело небо. Ярко-синее днём, теперь, к вечеру, оно становилось бледно-сиреневым на востоке, чуть голубым в зените, оранжево-красным на западе.

— Будет ветер, — неизвестно зачем сказал кто-то.

Слова повисли в воздухе. Говорить не хотелось. О случившемся каждый думал по-своему. Невесёлые это были мысли.

Когда на фронтовой аэродром не возвращается друг, всегда тяжело. Чувствуешь себя в чём-то перед ним виноватым: просмотрел, не выручил, не сберёг. Глядишь на обветренные, напряжённые лица товарищей и невольно думаешь: «Вот так и меня б могли ждать...»

Плохо, когда не возвращается из полёта друг, а если этот друг — командир, человек, которому ты изо всех сил старался подражать во всём, даже в походке, — плохо вдвойне.

Никто не услышал, как зародился в степи звук летящей машины. Он вырвался на лётное поле почти одновременно со злым курносым истребителем.

От самой земли начал лётчик свой пилотаж. Нужно быть самому пилотом, чтобы по достоинству оценить такую картину: на высоте пяти метров самолёт становится вдруг вертикально к земле, броско идёт вверх строгой прямой свечой, оборачивается несколькими витками восходящей бочки, ложится на спину и снова несётся к земле. Растёт скорость, белые струйки, спутники громадных перегрузок, срываются с крыльев. Лётчик выводит машину из пикирования — между фюзеляжем и взлётной дорожкой остаётся ничтожный просвет. И снова вверх идёт истребитель, он замыкает петлю, чертит горку, выполняет переворот и наконец садится.

Так владел машиной только майор Шаров, только сам командир.

Да, это была его машина — голубая «копейка». Живая и невредимая, она рулила навстречу пилотам, прогоняя тревогу, заставляя верить в чудеса.

Улыбающегося командира на руках вытащили из кабины.

На радостях, кажется, никто и не заметил, как изменилось за этот час лицо командира, как запали глаза и, словно оттушёванные, выступили на щеках тёмные резкие морщины. Он улыбался; выполняя свой командирский долг, он, как всегда, владел собой, но разгладить морщины на лице, спрятать трещинки на пошорхнувших сразу губах, заставить блестеть глаза — этого не мог даже майор Шаров.

— Тихо, орёлики, порядок... Так же нельзя, рёбра поломаете, — говорил он, расстёгивая лямки парашюта и стаскивая с головы меховой, пропотевший на лбу шлемофон. — Курнуть дайте, мальчики!

Добрый десяток портсигаров немедленно протянулся к нему. Майор закурил и стал рассказывать:

— Под конец боя вырвался я из свалки. Хотел вас собрать, да сам был атакован. Свалился на меня стервец со стороны солнца; у него высота, скорость — все преимущества. Пилотировал к тому же он крепко. Словом, пришлось потрудиться. Кручусь, думаю: дрянь дело, горючки мало, а он всё дальше за линию фронта тянет.

Знаю, из боя выходить надо, а не выхожу: характер не позволяет — это одно, да и не очень он даёт выйти — жмёт. Кручусь, сам себя уговариваю: ну, ещё малость, ещё чуточку. Так и уговорил. Достал его на правом боевом и завалил. Завалил, огляделся — один.

Тут уж думать некогда. Потянул на свою территорию. Линию фронта прошёл. Бензина совсем не остаётся — вот-вот мотор сдохнет. Кручу головой — ищу, куда сесть. Местность вокруг открытая — и здесь, кажется, хорошо, а там, вроде, ещё лучше. Заметил на дороге автоколонну: конечно, всё не одному в степи загорать, прицелился, подрасчитал поточней и поправее шоссе, прямо у головной машины, приземлился. Бегут ко мне люди, автоматами машут, кричат что-то — что, не разберу. Сначала заминка вышла: выясняли, свой я или чужой. А как установили, что свой, так сразу спрашивают:

«Помощь требуется? Мы для вас, товарищ лётчик, всё сделаем, только скажите».

«Какая тут помощь, — говорю, — домой добираться надо».

«А лететь, что ж, не можете?»

«Не на чём мне лететь — бензин весь».

«Ну, а самолёт исправен? Долетите?»

Что за любопытный народ, думаю, и не очень дипломатично отвечаю:

«Исправен...»

«Тогда, товарищ лётчик, порядочек. Мы танкистам бензин везём. Выручим, подзаправим. Насчет октана не беспокойтесь: бензин — высший сорт, лучшего и не бывает».

Заправили они мне машину, пожелали удачи, фуражками на прощанье помахали.

Вот так я и притопал...

Вечером мы собрались отпраздновать удачу майора Шарова. Лёша Кабанов, наш полковой поэт, приготовил звучный рифмованный тост. Точно я уже не помню, что он там написал, но знаю наверняка, что речь шла о счастье в бою, о победе, о вечной молодости и истребительской дерзости. Начинался тост, кажется, так:

Ты вёл бой у высоких гор,
Ты победу отнял у врага.
Ничего, что заглох мотор, —
Дерзость тебя спасла...

Но все его звонкие слова остались произнесёнными. Первым поднялся Шаров, задумчиво посмотрел на свой стакан и сказал негромко, совсем просто:

— Я пью за танкистов.

Карта капитана

Он вылетел на Ладогу штурмовать катера и не вернулся. Шесть дней о судьбе капитана Высоцкого можно было только гадать. Звонили по телефону на все соседние аэродромы, раз десять вылетали на поиски, связывались по радио с моряками флотилии — напрасно: следы не обнаружались. Видно, пропал капитан, в воду канул.

Эх, капитан, капитан! Какой лётчик был, товарищ какой! Да что делать — война.

Записали в журнал боевых действий части: «Пропал без вести», и прекратили поиски.

А на седьмой день наземники прислали связного.

— В лесу найдена разбитая машина, — сказал он. — Вот смотрите где, — и развернул карту.

Немедленно в лес выехала специальная комиссия. На месте катастрофы свидетелей не оказалось. Нам пришлось постепенно, шаг за шагом, по мельчайшим деталям окружающих предметов, путём анализа и сравнений, восстанавливать картину катастрофы.

Мы фотографировали просеку, измеряли пробоины в бензобаке, рассматривали разбитую осколками приборную доску. Доктор исследовал тело Высоцкого.

Комиссия старалась не упустить ни одной детали. Постепенно восстанавливалась последовательность событий...

Из пробитого бака вытек бензин — мотор заглох. Внизу лежал лес. До самого горизонта — вековой, могучий сосняк.

Высоцкий выключил зажигание и, не выпуская шасси, подвел машину к тёмно-зеленым могучим кронам так, будто это были вовсе не кроны, а обычное лётное поле. Винт ударил по хвое, и высоко, как ракета, взметнулся игольчатый дождь. Кругом отчаянно затрещало.

Разбрасывая птичьи гнёзда, ломая ветки, круша вершины, вырубая просеку, машина теряла скорость.

Всё могло кончиться хорошо.

Да, могло, но не кончилось. На пути капитана встал красновато-оранжевый ствол; он был выше своих соседей и оказался намного крепче их. Дерево вспорол борт самолёта, вошло в кабину, остановило движение.

Вокруг стало сразу тихо — до звона в ушах, до головокружения.

Потревоженный было могучий сосняк замер, затих. Прозрачная тишина обступила машину. Безмолвие и одиночество, казалось, захлестнули весь мир.

Высоцкий хотел пошевелинуться, но не смог. Сосна прижала ногу к трубчатой металлической ферме фюзеляжа, схватила её, словно капкан.

Плохо дело, капитан! Кругом ни души, а ствол толщиной телеграфному столбу не уступит. Ногу не вырвать — совсем беда.

На выстрелы никто не откликнулся. Линия фронта проходила в стороне. Капитан вытащил из ножен финку и начал пилить дерево. Легко облетела желтоватая шелуха тонкой вершинной коры, заслезился ствол по надрезу и зажал свежими упругими волокнами потеплевшую было сталь.

Высоцкий пилил день за днём; его мучили и голод и жажда. Еда была рядом, она лежала за спинкой пилотского сиденья, упакованная в специальный фанерный ящик, но он не мог дотянуться до бортпайка: не пускала сосна.

Начали отекать ноги, всё чаще немели руки, потом наступила слабость.

О чём думал в те часы капитан, что он пережил?

Ствол поддался только наполовину, когда он случайно выронил нож. Капитан нагнулся, чтобы поднять его, и больше не выпрямился.

Даже самый железный человек не может долго продержаться на одной воле, человек должен есть и пить... На холодных губах мёртвого капитана осталось несколько ржавых крошек сосновой коры... Его убил голод.

Капитан, капитан! Бои, зенитное крещение, бомбёжки прошел, половину войны, а тут...

Нет больше Высоцкого. Светлая ему память! А карту, его обыкновенную полётную пятикилометровку, недаром хранят товарищи. Хранят для тех, кто ещё придёт в Военно-Воздушные силы. Пусть они прочтут надпись, по-видимому перед самым концом сделанную дрожащей рукой капитана:

«Дрался. «Месс» сбил. Сделал всё, что мог, значит прожил достаточно.

Выс...»

Жёсткая вода

По избитым войной дорогам к линии фронта спешили танки, подтягивалась артиллерия — шла подготовка к наступлению. С фронтового аэродрома меня вызвали в штаб соединения. Дело было уже под вечер. Лететь предстояло недалеко, явиться к начальству требовалось срочно.

Механик быстро подготовил связной «ПО-2», и я стартовал. Вытянутые синеватые контуры леса лежали на моём пути; справа от маршрута, холодно поблёскивая, чуть дымя вечерним туманом, петляла река. Привычно журчал мотор. Линия фронта проходила совсем близко, километрах в десяти — двенадцати. Помня об этом, я не поднимался выше ста метров.

Я спешил... если можно спешить на машине, с трудом набирающей скорость 130 километров в час. Всё шло обычно до тех пор, пока надо мной не промелькнула косая тёмная тень и где-то совсем близко не пролетела красная пулемётная трасса.

Откуда появился этот шальной «Месс» и как он сумел заметить мой тщательно закамуфлированный «ПО-2»? Этого я и по сей день не знаю. А тогда мне и вовсе не до размышлений было: надо уходить, изворачиваясь и ловча.

Уходить! Легко сказать — уходить! Когда скорость противника в шесть раз больше твоей, когда у него пулемёты и пушка на борту, а ты весь в фанере и полотне — это совсем не так просто. Но авиация — не арифметика, и не всегда в бою шестьсот в шесть раз больше ста...

Маневрируя, я снижался к воде. Ниже, ниже, совсем низко... Повторяя все причудливые изгибы реки, вёл я свою машину, стараясь не выпускать из виду атаковавший «Месс». Ему никак не удавалось толком прицелиться, но он был настойчив и вовсе не собирался отставать. Он сваливался на меня сверху раз за разом. Так не могло продолжаться долго. Ну, один промах, ну, два... пусть, наконец, десять... но всё же я был один, на безоружной машине. Надо что-то придумать, что-то изобрести, иначе... О том, что должно было произойти иначе, думать не хотелось.

Вдруг «Месс» отстал. Противник заложил надо мной вираж. Он дожидался чего-то... Ещё один речной поворот, и я увидел то, что он с высоты заметил раньше. Впереди над рекой навис мост.

Лётчик рассчитал всё верно: перед мостом «ПО-2» пойдёт на подъём, крутые берега не позволят ему маневрировать. Стоит свалиться в пикирование — и всё: одна атака — и «ПО-2» капуг.

Теперь и сто километров в час показались мне немалой скоростью: мост наступал катастрофически быстро. Через каждую секунду он делался на двадцать восемь метров ближе, а всего-то метров оставалось совсем немного. Освещённые низким солнцем, четко вырисовывались кружевные контуры металлоконструкций, тяжёлые, почти чёрные быки поднимались из воды, как грозные рифы.

До моста осталось пятьдесят метров — две секунды полёта. «Месс» накренился и пошёл в атаку.

Противник разгадал мой манёвр, но поздно.

Я решил смотреть только влево, только на тёмный железобетонный устой среднего пролёта. «Ниже, — командую сам себе, — ещё ниже! Ещё, ещё чуть-чуть...» С необычно мощным грохотом проскочил «ПО-2» под мостом... Эхо вторило мотору. Казалось, рушатся сотни тонн металла, к чёрту летят перекрытия, рельсы, шпалы...

Противник разгадал мой манёвр, но поздно. Он отчаянно тянул на себя ручку, выводя из пикирования свой истребитель, однако закон инерции оказался сильнее пилота — машина стукнулась о воду.

Разглядывая радужные пятна бензина и масла на реке — всё, что осталось от «Месса», — я невольно вспомнил: «Вода мягкая, пока об неё не ударишься». Так сказано в «Занимательной физике» Перельмана. Эту цитату много лет назад я протелеграфировал в Ленинград. Она была адресована лучшему из моих учеников. Помню, он ответил тогда:

«Правильно. Ударяться не надо. Чкалов».

Держись, ребята!

Небо качнулось вправо. Ушла в сторону голубая сверкающая синька. Впереди земля — огненный ад, сплошная паутина пулемётных трасс вперемежку с шапками зенитных разрывов. Огонь спереди, с боков, сзади...

Первыми в атаку пошли штурмовики, следом за ними на вражеский аэродром ринулись мы, истребители.

Уже рванул бомбовый залп и дымом заволокло самолётные стоянки врага, уже ударили бортовые пушки, сея панику и смерть, уже занялись огнём немецкие склады, когда один из наших истребителей полыхнул огненно-дымным следом.

До земли — метры. Почти бессознательно лётчик выровнял и приземлил свою машину. Посадка пришлась на самый центр лётного поля.

Не успел я своим слова сказать, как штурмовики уже стали в круг и пушками очертили место вынужденной посадки.

Огненное кольцо сдерживало врагов. На аэродромах не держат специальных рот автоматчиков, здесь нет бронетранспортёров. К тому же надо думать, что противник и не очень спешил к подбитой машине: лётчику уходить было некуда, а время пребывания нашей штурмующей группы скоро должно было истечь (наше время определяется емкостью баков). Судьба лётчика должна была решиться очень скоро; видимо, противник не сомневался в этом и не очень наседал...

Из круга отделилась машина. Лётчик выпустил шасси — он шёл на выручку незнакомого друга.

Что руководило им в тот момент? Приказ? Нет! Никто ничего не успел приказать.

Мы все видели, как взрывной волной резко забросило штурмовик в сторону, как пилот снова выровнял его и повёл к земле, но мы слишком поздно заметили, что одна нога шасси сорвана начисто. Лётчик не знал об опасности.

И вот на земле не один, а трое в беде: два лётчика и стрелок.

Видно, такого поворота дела противник не ждал. На самолётных стоянках засуетились, с разных сторон устремились к подбитым машинам тёмные фигурки врагов — их было много.

Лётчики не сдавались. Крепко стояли друзья. Мы поддерживали их с воздуха, а в это время новый экипаж заходил на посадку.

— Держись, ребята! Не бросим! — крикнул по радио лётчик и выпустил посадочные щитки.

Ему удалось приземлиться. Командиры подбитых машин вскочили в кабину стрелка, стрелки примостились на фермах шасси.

...Газ, разбег, и перегруженный штурмовик ушёл прочь из огненных перекрестий.

Мы, истребители, сделали ещё заход, зажгли оставшиеся у врага машины, вновь приняли боевой порядок и, прикрыв группу, пошли домой.

Все выглядело обычно, только одна машина шла с выпущенными шасси: обхватив самолётные «ноги», держались на них стрелки.

Теперь скажите: есть ли в мире ребята дружнее наших?

Пехота поднялась

Истребительный авангард противника связал боем наши воздушные патрули. По радио был вызван резерв, но он ещё не успел подойти к переднему краю, когда в поле видимости показались «Юнкерсы» — штук сорок, не меньше.

Одновременно авиационному генералу сообщили, что пехота поднялась.

Представляете ли вы себе, что значит свободный бомбовый удар сорока «Юнкерсов» по неприкрытой пехоте? Генерал слишком хорошо знал, какие надежды возлагаются на эту атаку, чтобы оставаться спокойным.

Всего несколько минут оставалось до развязки: две-три, а резерв мог подойти только через четыре-пять. В какую цену должны были обойтись эти минуты?

Никто не заметил, откуда над командным пунктом появилась пара истребителей. Может быть, это были «охотники»? Может быть, разведчики? Во всяком случае, судя по контуру и окраске, это были наши гвардейские истребители.

Генерал включил микрофон:

— Я «Светлый». Кто надо мной, кто надо мной?

— «Светлый», я «Волна-9», я «Волна-9». Приём.

«Волна-9» был позывной Пети Краснова, скромного, никому, кроме товарищей однополчан, не известного лейтенанта.

— «Волна-9», справа, ниже — противник. Сбейте ведущего, сбейте ведущего!
— И, сделав небольшую паузу, нажимая на последние слова, генерал закончил:
— Пехота поднялась, лейтенант! Как понял? Приём.

Он всё понял: и приказ генерала и что значит «пехота поднялась».

— Понял, — ответил Петя комдиву, а машина его уже неслась вниз.

Бомбардировщики ближе, ближе, он под ними.

Боевой разворот, и Петя врывается в их строй.

Теперь секунды, доли секунд решают, кому жить.

Попутный курс замедляет сближение. Вокруг частая сетка огненных трасс.

Откуда-то издалека приходит голос «Светлого».

— «Волна-9», — зовёт он, — держись, бей только ведущего!

Петя и сам знает, что бить надо обязательно ведущего — тогда остальные сломают строй и сбросят бомбы куда попало. А это самое главное: «пехота поднялась»!

Петя замер — крест прицела лёг на ведущего.

— Не торопись, «Волна-9», ближе подходи, ближе!

Машина вздрагивает. Щепки летят с плоскостей — избит фюзеляж Петиного истребителя. Осколки в кабине, брызгает стекло приборов, ранит лицо и руки...

Противник рядом. Петя видит теперь только деления прицела и машину ведущего.

Огонь — «Юнкерс» летит.

Опять огонь — по-прежнему летит ведущий. Таранить? Рано.

Ещё огонь. По-видимому, очередь приходится по лётчику, — машина неуклюже сворачивает с курса, переходит в беспорядочное падение.

Петя не видит, как в панике сыплют бомбы остальные «Юнкеры», как грохочут разрывы на чужом переднем крае. Его израненная машина лезет круто вверх, к облакам: хозяин высоты — хозяин боя.

— «Волна-9», «Волна-9», я «Светлый», я «Светлый»! Благодарю тебя, герой!

Петя слышит комдива. Петя видит: над передним краем появляется наш резерв — шестерка... нет десятка истребителей. Он знает — теперь всё правильно: пехота поднялась, идёт, с нею идут самоходки и танки...

Началось наконец. Началось наше наступление!

Генерал «Внезапность»

Обстановка, конечно, паршивая — дождь, облачность ползёт над самой землёй, — но это ещё цветочки в сравнении с тем, когда вылетает генерал Полозов. Он ходит на задания в погоду, нелётную даже для мух: пятьдесят метров высота, километр видимость, снег такой, что глаза слепит, — всё равно генерал выводит свои девятки на цель. И сыплются вниз бомбы. Ошалевший от неожиданности противник теряет всякую способность к сопротивлению.

В войну гвардии генерал-майор авиации Николай Михайлович Полозов командовал дивизией пикирующих бомбардировщиков. Он был уже дедушкой и получал письма от внучки.

Внучку, говорят, генерал любил, но, когда ему напоминали о том, что он дедушка, сердился.

«Лётчик должен быть всегда молодым», — это были любимые слова генерала. И слова эти подкреплялись делами. Дедушка-генерал не проходил мимо волейбольной площадки, чтобы не скинуть китель и не постучать по мячику, мог с иным лейтенантом потягаться на турнике, а если в клубе на танцах появлялась симпатичная девушка, то и здесь Полозов не терялся.

Обычно ординарцы точнее всех окружающих характеризуют своих начальников. Полозовский вестовой в узком кругу штабных говорил о своём генерале:

— Больно уж наш общественный. Только что погоны генеральские, а так чистый старший лейтенант.

Генерала любили. И, конечно, не только молодой задор, простота и весёлый нрав были тому причиной.

Прежде всего Полозов — умный лётчик, лётчик-вожак, большой мастер. У него что ни полёт — новость, что ни день — победа.

И такое, бывает, выдумает — сто лет изобретай, в голову не придёт. За примером ходить недалеко.

Возвращается как-то Полозов с задания, ведёт домой своих бомбардировщиков и у самой линии фронта видит: на параллельном курсе «Юнкерсы» следуют. Их истребители сопровождают — звено «Фоккеров».

«Фоккеры» Полозова не трогают, у них другая забота — своих бомбардировщиков от наших истребителей прикрыть. А положовские «Пе-2», «пешки», — сами бомбардировщики, не от них беды ждать. Спокойно летят «Юнкерсы», вьются вокруг них тупорылые «Фоккеры», и ни те, ни другие на Полозова внимания не обращают.

Полозову обидно: «На наши войска «Юнкерсы» идут, а я что ж, смотри да на своих истребителей надейся? Может быть, они и извещения ещё не получили и по тревоге не поднялись!»

А время идёт, и нет на войне ничего дороже упущенной минуты... Что — минуты! Секунды, одного критического мгновения. Упустил — не воротишь. Потом хоть локти кусай — поздно. И расплата за упущенное страшная — кровь.

Щурится генерал, улыбается своим никому ещё не ведомым пока мыслям. Включает передатчик, и слышат командиры ведомых машин знакомый, простуженный на высотах голос:

— Рубанём, сынки, дружно!

— Стрелкам за «Фоккерами» смотреть!

— Сомкнись! Пошли!

Девять «пешек», девять пикировщиков, вопреки всем принятым понятиям о назначении бомбардировочных кораблей, с дерзостью истребителей идут на врага.

Побеждает воля, внезапность и инициатива — это железный закон войны.

Сближаются машины. Бьют пушки.

Самовары не пляшут вприсядку, бомбардировщики не атакуют воздушных целей — это общеизвестно, это аксиома. Противник это знает, этому его учили,

в этом он убедился в военном небе многих покорённых стран. Он даже не пытается свернуть в сторону.

Одна атака — четыре факела.

Вот он какой, гвардии генерал-майор Полозов! Самое верное ему прозвище: генерал «Внезапность», и не зря так называют своего комдива ведомые лётчики.

«Пионерская эскадрилья»

— Смирно! — скомандовал дежурный по части и начал обычный утренний рапорт. — Товарищ командир, личный состав части находится на аэродроме. В готовности номер один — эскадрилья капитана Овчинникова. За время моего дежурства случилось «чепе» — из кабинета комиссара украли скатерть.

Дежурный мог доложить мне о чём угодно: о наводнении, пожаре, коллективной пьянке, но о краже на аэродроме, в штабе авиачасти, в военное время... Нет, это казалось невыносимым. За всю мою долгую лётную службу ни о чём подобном я никогда даже не слышал.

Но красной шёлковой скатерти действительно не было, и посреди тесного кабинета комиссара стоял необычно голый стол с фиолетовыми чернильными пятнами на неровной, изрезанной неизвестно когда и кем столешнице. Поручив начальнику штаба расследовать это необычное происшествие, я уехал на аэродром.

События, о которых я здесь рассказываю, происходили во время боёв на Халхин-Голе. Наш полк считался в ту пору молодым. Он был только что сформирован из двух эскадрилий подмосковной истребительной бригады и одной забайкальской. Забайкальцами командовал капитан Овчинников.

Воспитанные московскими парадами, столичные лётчики держались в плотных строях, они открывали огонь с дистанции в тысячу метров и никогда не забывали обратного компасного курса... По-другому вели себя забайкальцы. Видно, долголетняя пограничная служба выработала у этого народа совсем иной стиль, обострила в них чувство ответственности. Забайкальцы дрались с ожесточением и упорством, смело шли на сближение, они не признавали плотных строев и дальних огневых дистанций. Даже в общем полковом строю овчинниковскую эскадрилью невозможно было спутать с любой другой.

— Они страшно недисциплинированные, — говорили о них москвичи.

Забайкальцы отмалчивались.

Накануне происшествия в штабе шло совещание. Это было обычное будничное совещание, в котором принимало участие человек десять — двенадцать.

Неожиданно поднялся командир забайкальской эскадрильи капитан Овчинников. Он был невысок ростом, подвижен, его легко можно было бы принять за подростка, когда бы не петлицы на воротнике с тёмно-красной «шпалой» на голубом поле.

— Дальше так продолжаться не может! Нам нужны шарфы. Посмотрите, что делается...

Он расстегнул ворот гимнастерки, и все увидели, что мальчишески тонкая шея капитана стёрта в кровь.

— Мы делаем по восемь вылетов в день. Чтобы драться, нужно смотреть по сторонам, головой крутить надо! Ещё неделя — и парашютные лямки к чёрту перетрут нам шеи.

Кто-то засмеялся. Это окончательно вывело Овчинникова из равновесия. Срывающимся голосом он выкрикнул:

— Кому-то смех, а кому-то слезы! Здесь не парад! Может быть, некоторые и прилетели сюда за орденами, а мы работаем. Создайте нормальные условия...

— Товарищ капитан, я вполне понимаю вашу юношескую горячность, больше того — я вам сочувствую, — спокойно произнёс майор-интендант, — но шарфики пока что не предусмотрены номенклатурным списком лётного обмундирования. Подходящих подшипников для облегчённого... э-э-э... голововращения наша промышленность пока тоже не выпускает. Видно, придётся вам как-нибудь так обходиться.

Вполне довольный собой, тучный, лысеющий майор сел.

Овчинников как-то сразу сник, махнул рукой и отвернулся к окну, так и позабыв застегнуть гимнастерку...

Обо всем этом я вспоминал по дороге на аэродром.

Лётное поле встретило меня глухим рёвом моторов. Эскадрилья Овчинникова взлетала по тревоге. Девять курносых «И-16», «ишаков», уходили в направлении Тамцака. Наперехват.

Они вернулись минут через сорок. Сдерживая радость, стараясь не выходить из рамок устава, Овчинников докладывал:

— Сбито четыре самолёта противника. Потерь в эскадрилье нет. Ранен лейтенант Казурии.

Он стоял передо мной ещё возбужденный боем, задорный, смелый капитан, и тербил концы ярко-красного шелкового шарфа.

— Это что — скатерть?

— Так точно, у комиссара со стола стащили. Порезали — всем хватило.

Командир обязан быть строгим и справедливым — так требует служба. Однако на этот раз мне не помог бы ни один устав. Подсказало сердце: «Молчи». И я смолчал.

Вскоре за подразделением капитана Овчинникова установилось неофициальное наименование: «пионерская эскадрилья».

«Пионеры» с честью несли это имя: они отлично дрались, крепко дружили и славились особенной дальностью в боевых вылетах.

На этом можно и закончить рассказ о «пионерской эскадрилье» и происшествии со скатертью. Но мне хочется сообщить вам очень краткий эпилог.

Вскоре после халхин-голских событий в интендантском списке лётного обмундирования появились шёлковые шарфы. Правда, они были не красные, а полосатые — чёрно-белые...

И ещё.

В мае 1945 года на ступенях рейхстага я встретил плотного, невысокого подполковника. Приподнимаясь на носках, он тщательно выводил на одной из колонн: «Долетел до Берлина. Сбил 17». Из-под новой кожаной курточки выглядывали концы красного шёлкового шарфа.

Это был Овчинников. Мы обнялись и расцеловались.

— Скатерть? — спросил я его, показывая на шарф.

— Она, она самая! Дожила, командир!

Тёплый фронт

День был не жаркий, очень ясный и совсем не по-осеннему молодой. Из-за рощи доносился басовитый реактивный рёв — на аэродроме пробовали двигатели.

Майор Шарапов и я сидели под тенистым каштаном, вспоминали минувшие годы. Мы давно не виделись, мне даже трудно было поверить, что седой майор — тот самый Коля Шарапов, которого я незадолго перед войной учил уму-разуму.

— Помните, Андрей Максимович, нашего Федченко? — спрашивал Шарапов.
— Академию кончает! Поди, теперь тоже полковник!

— А что с Павловым, не слыхал, Коля?

— Павлов давно уже демобилизовался, поступил в механический институт. Кончились для него бомбы-пушки. А Молчанов погиб.

Наступила пауза. Высоко в синем прозрачном небе застыли грустные белёсые волокна тонких облаков — «лисьи хвосты».

— Тёплый фронт идёт, — посмотрев на небо, озабоченно сказал Шарапов. — Эх, не кстати! У меня молодёжь сегодня ночью летает. Как бы не сорвались полёты.

— Теперь тёплый фронт — не причина, у вас радио, приводы, локаторы — сила техники!

Шарапов поморщился:

— Сила, конечно, есть, но и тёплый фронт, особенно если он с грозой придёт, — сила.

Начальник метеостанции заверил, что тёплый фронт придёт в район аэродрома не раньше четырёх — пяти часов утра. Шарапов подумал и решил начинать полёты.

Расчёт командного пункта занял свои места.

Включили радиосредства, приготовили прожекторы, опробовали неоновый мигающий глаз светомаяка, медленно завращалась антенна локатора.

— Я «Клён-9». 20.14 лёг на курс.

— Я «Клён-11». Шасси убрал, всё в порядке.

— Я «Клён-27». Высота 6. Точка 3. Разрешите выполнять задание?

— Я «Клён-4». Прошу взлёт.

— Я «Клён-12»...

Трое радистов следили за «Клёнами», два штурмана, пользуясь данными локатора, вели учёт их пути, за телефонными аппаратами дежурили связные, над бледно-голубой картой колдовал синоптик, и над всеми возвышался — да-да, именно возвышался: он сидел на высоком вращающемся стуле — майор Шарапов.

Смутное, скуластое лицо Шарапова освещалось неярким светом заэкранированной лампочки. В полумраке командного пункта отчётливо белела седая голова майора. Не спеша наклонился он к микрофону и очень ровным, негромким голосом говорил с «Клёнами».

— «Клён-9», я «Клён». Следите за погодой. Вас вижу.

— «Клён-11», я «Клён». Не спешите с первым разворотом, впереди машина.

— «Клён-27», я «Клён». Работай.

— «Клён-4», я «Клён». Почему опаздываете? Две минуты за вами. Следующий раз не выпущу. Взлёт.

— «Клён-12», я «Клён»...

...Тихо отсчитывали точнейшие штурманские часы время. Взлетали и садились машины, порой в наушники шлемофонов вместе со словами команды врывались развесёлые танцевальные мелодии — это заблудившаяся волна нарушала радиодисциплину. Словом, шли обычные тренировочные полёты.

Шёл в это время и тёплый фронт. Где-то начали уже сползать вниз перья барографов, где-то подозрительно сменил направление ветер, где-то далеко-далеко нанёс синоптик на карту хитрый значок грозы, напоминающий латинскую букву «R», тревожно застучали ключи морзистов...

Но раньше чем что-нибудь изменилось на аэродроме, командный пункт принял радиограмму:

«Клён», я «Клён-9». Квадрат 40–64 погода резко ухудшилась. Эшелон 4. Дождь. Восточнее — гроза».

Шарапов подозвал синоптика. Молодой лейтенант торопливо развернул перед ним карту и стал что-то говорить горячо и быстро.

— Короче, — приказал Шарапов.

Лейтенант замолчал и растерянно развел руками. Шарапов взялся за микрофон.

— «Клёны», «Клёны», заканчивайте работу! Даю очередность посадки: четвёртый, двенадцатый, двадцать седьмой...

Не отрывая взгляда от посадочной полосы, светившейся в ночи четким бело-красным пунктиром, Шарапов приказал:

— Локатору следить за двенадцатым! Следить всё время.

Медленно исчезли звёзды. Казалось, кто-то огромный стирает их с неба мокрой тряпкой. Zamоросил дождь, где-то в стороне гроыхнуло.

Один за другим «Клены» врывались в голубоватый, низко опущенный над посадочной полосой прожекторный луч. Чуть приподняв нос, машины касались бетона и быстро катились в самый конец аэродрома.

Один из дежурных штурманов поминутно докладывал:

— Четвёртый — посадка...

— Двадцать седьмой — посадка...

— Одиннадцатый — посадка...

«Клён-12» задерживался. Машину пилотировал самый молодой лётчик в полку, это не могло не беспокоить Шарапова. Обстановка складывалась тяжёлая.

— Локатор, координаты двенадцатого? — сказал Шарапов.

— Сорок километров северо-восточнее аэродрома, высота 4500. Кружит на месте.

Шарапов несколько раз вызывал двенадцатого. Но с приближением фронта в эфире поднялась такая какофония, что ответа лётчика разобрать никак не удавалось.

Тем временем облачность сгущалась. Резко ухудшалась видимость и, главное, уходило время. А «Клён-12» всё кружил и кружил в стороне от аэродрома. Это видел локатор.

Наверно, если бы такую ночь задумали показать в кино, режиссер заставил бы артистов тревожно перешёптываться, нервно прижимать к ушам наушники, поминутно курить, напряжённо вглядываться из-под ладони в чёрное, слепое небо, щурить глаза.

На командном пункте было тихо. Шарапов не изменял своей неудобной позы на высоком, нескладном стуле, он только чуть-чуть подался вперёд — ближе к

динамику. Расчёт работал, как обычно, быстро и слаженно. Только штурманы чаще поглядывали на часы.

— Штурман, горючее? — спросил Шарапов.

— Осталось ещё на двадцать восемь минут.

Шарапов приказал своему заместителю, высокому русому капитану, занять командирское место, снял с крючка шлемофон и вышел с командного пункта.

Через пять минут, разбрызгивая лужи, Шарапов оторвался от бетонированной полосы, и почти тотчас исчезли в ночной мгле навигационные огни его машины.

Локаторщики заработали линейками. Штурман по радио руководил перехватом. Прошло ещё двенадцать минут, и машины встретились.

Шарапов завёл молодого лётчика на посадку, сделал ещё один круг над аэродромом и приземлился сам.

И сразу, как по команде, утих дождь. Начало светлеть.

С аэродрома я уезжал утром. Было свежо и тихо. Укрытые брезентовыми чехлами, дремали на своих стоянках истребители. Личный состав ещё отдыхал после ночных полётов.

Только четыре машины стояли на границе аэродрома, готовые к взлёту. Лётчики сидели в кабинах. Это бодрствовало дежурное звено.

Шарапова на аэродроме не было. Попрощаться с майором не удалось.

Очень мне хотелось поговорить с ним, да не пришлось. Но я уверен — мы ещё увидимся.

До новой встречи, Коля!