

18+

Анатолий Гринь



— Вторая жизнь — 

Анатолий Гринь

Вторая жизнь

«Издательские решения»

Гринь А. А.

Вторая жизнь / А. А. Гринь — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-593755-1

Книга не о подвигах и не о воздушных приключениях. Все события написаны почти без изменений — обыкновенная жизнь рядового летчика. Можно сказать, неудачника. После ухода с летной работы, работа в НИАТ — перестройка и смена рода деятельности. Через 12 лет приобретение легкого самолета, и по страницам идут воспоминания прошлого. Много интересного, смешного, иногда трагичного. Вы встретитесь со всеми подробностями летной работы без красок и пафоса. Автор события описывает просто и доходчиво.

ISBN 978-5-00-593755-1

© Гринь А. А.
© Издательские решения

Содержание

Полеты во сне и наяву	7
Аэродром «Горелое»	21
«Бекас»	37
Конец ознакомительного фрагмента.	57

Вторая жизнь

Анатолий Алексеевич Гринь

© Анатолий Алексеевич Гринь, 2023

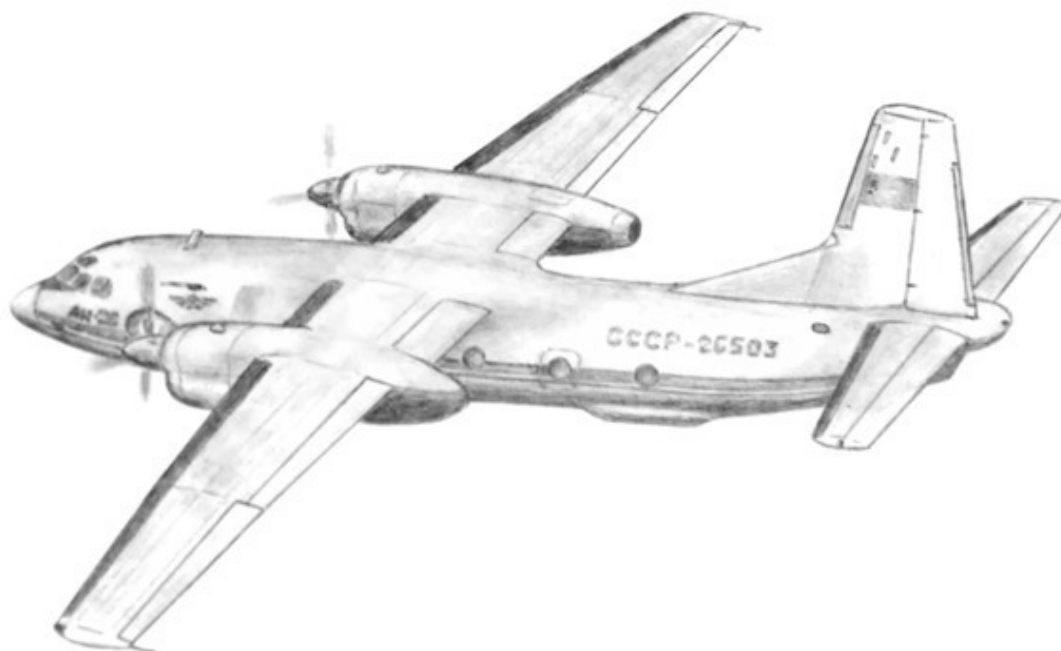
ISBN 978-5-0059-3755-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Никогда не возвращайся в прошлое, оно убивает твое настоящее. Воспоминания бессмысленны, они лишь забирают твое драгоценное время. Истории не повторяются, люди не меняются. Никогда никого не жди, не стой на месте. Кому надо догонят. Не оглядывайся. Все надежды и мечты лишь иллюзии, не давай им завладеть тобой. Помни! Никогда и ни при каких обстоятельствах не опускай руки, иди напролом не сворачивая. Только так добьешься того, чего хочешь. И всегда люби, без любви нельзя жить, но люби это настоящее, прошлого не вернуть, а будущее может не начаться.

Михаил Булгаков



Моя настоящая мечта – написать такую книгу, которая будет продаваться в ларьках в аэропорту. Но для этого, похоже, издателю нужно будет поместить на обложку голую женщину.

Стивен Хокинг

Полеты во сне и наяву

В кабине включен свет, за стеклами пилотской кабины черная ночь полярной зимы. За годы работы я привык к тому, что это нормально: сидеть в этом большом сооружении из алюминия и стали на высоте 5—6 тысяч метров и не думать о том, что вся эта конструкция, опирающаяся на воздух, может рухнуть, провалиться и просто развалиться в воздухе.

Авиация развивается стремительно. В начале двадцатого века кабина и оборудование в ней состояли из нескольких анероидно-мембранных приборов, шарика скольжения и магнитного компаса. И работа пилота заключалась в том, чтобы контролировать полет по показаниям этого небольшого набора приборов и собственных ощущений. С применением авиации в деятельности человека возникла необходимость увеличивать загрузку, дальность полета, и это требовало нового подхода к всепогодности и безопасности. На борту появились радиосредства и электроника. Появились новые материалы, и изменились элементы конструкции. Самолеты сейчас имеют новые легкие и экономичные двигатели.

Возросла потребность увеличения запаса топлива, и стали заполнять топливными баками все свободное пространство, что повлекло установку подкачивающих и перекачивающих насосов и автоматики. И, конечно, революция в самолетовождении произошла с приходом спутниковой навигации.

И мы сейчас в кабине следим за работой топливной системы и всего оборудования: насосы качают топливо, турбины вращают винты, и двигатели АИ-24 при работе создают шум, и этот плавающий вой винтов очень действует на нервы. К этому шуму невозможно привыкнуть, и через пять-семь лет работы в воздухе у летного состава возникают серьезные нарушения здоровья.

Когда возникает необходимость посмотреть, что там за бортом, свет выключается, и через минуту глаза привыкают к темноте. Через лобовое стекло на черном небе яркие звезды, застывшие в ледяной массе. Ясно, облачность отсутствует, датчики обледенения не срабатывают, но все равно мы иногда просматриваем – это как-то наглядней. При наличии облачности датчики срабатывают мгновенно, электроника ни разу не подводила, и сразу автоматически включается система обогрева винтов. Автопилот включен, стрелка вариометра замерла на отметке 7 м/сек, и мы начинаем по очереди стаскивать с себя меховые куртки, унты, обувать тапочки. Кабина наконец прогрелась, за бортом – минус пятьдесят!

Все идет по плану, скоро заданный эшелон и далее переход на связь с Березово. Смотрю в экран бортового локатора, прошу штурмана сменить масштаб. Скоро граница зоны, смена частоты связи. РСБН (Система ближней навигации) четко отслеживает километры. По азимуту мы точно на линии пути: все нормально, мы медленно ползем в пространстве. Рядом, опустив голову, сидит, отдыхает после всей суety подготовки самолета к вылету на морозе, бортмеханик Витя. Расслабился, но не спит, иногда поднимает глаза на приборы контроля работы двигателей и пульт управления топливными насосами. Все стрелки на своих местах.

Штурман передал записку. Витя глянул мельком, передает мне. Погода. Опять уткнулся носом в пульт, о чем-то думает. Мы с ним в экипаже с начала моей работы в должности командира воздушного судна. Командир и бортмеханик – это ядро экипажа, и, как правило, это надолго. Штурманы иногда меняются, вторые пилоты чаще, а вот механик у командира «свой», и командование придерживается этих правил потому, что люди сживаются, понимают друг друга – это слетанность, это безопасность. Бывают отступления от правил, но это редко, потом, как правило, механика возвращают командиру. С механиками у командиров всегда хорошие отношения, и сами механики не допускают панибратства: знания и исполнительность для них обязательны. У нас с Витей тоже: кроме служебных отношений еще и хорошая дружба, которая порождает уверенность в человеке. Неоднократно в сложных условиях приходилось действо-

вать в несоответствии с РЛЭ (Руководство по летной эксплуатации), и меня бортмеханик ни разу не подвел. И когда возникают разногласия, Витя просто открывает РЛЭ, которое всегда на борту в кабине экипажа, и показывает: вот здесь написано... Но он всегда выполнит мою команду в воздухе, разберемся потом, на земле. Командир отвечает за все, и он это все правильно воспринимает.

Второй пилот добродушный, здоровенный парень по фамилии Кирпичев, в шутку прозванный из-за своей внешности Славиком-с-кирпичом! Смотрит вперед, в темноту, тоже о чем-то думает. Он холостяк, наверное, о женщине. Штурман сзади, внизу в своем отдельном отсеке, копия актера Конкина в роли Шарапова, тоже Славик, любимец женщин. Женат семь раз, в паспорте не хватает места вписать всех жен. Просит сменить частоту. Переходим на связь с Березово. Диспетчер предупреждает:

– 26025, вам встречный, ниже, между вами 40.

Связь на эшелоне ведет штурман:

– Березово, 025. Наблюдаю по курсу, между нами 38 км.

Смотрю в индикатор, при каждом движении развертки отбивается метка точно по курсу на удалении 35 км.

Вот так и ползем в темноте, в промерзшем пространстве. Все мы летим где-то рядом, каждый со своими мыслями, при этом спокойно выполняя свою работу.

В уши врывается вой сирены. Загорается ярким, красным, слепящим светом правая «Лампа-кнопка». Все подняли головы. Быстро занимаю удобную позу, выключаю автопилот, стараюсь перекричать вой сирены.

– Правому флюгер... – и далее все команды, заученные наизусть, постоянными тренировками на тренажере.

Витя докладывает о выполнении операций. Второй пилот схватил штурвал. В таких условиях, когда один из двигателей выключен, на рулях нагрузки доходят до 40 кг и удержать самолет от крена и разворота нужны большие усилия. Тяги не хватает, падает скорость и высота.

Сквозь шум в кабине и наши крики Славик пытается доложить Березово об аварийной обстановке. Левый двигатель работает на взлетном режиме. Бортмеханик выполняет необходимые операции и четко докладывает. Сейчас все происходящее в кабине записывается на магнитофон.

– Правый во флюгере, пожарный кран закрыт...

Вой сирены резко обрывается, сразу стало очень тихо. Падает скорость. Витя переключает систему пожаротушения в режим проверки и нажимает лампу-кнопку. Опять дикий вой, опять загорается лампа-кнопка. Тушить больше нечем, разряжены обе очереди пожарных баллонов. В кабину врывается бортоператор Серега, как всегда, с удивленными глазами. Он никогда не присутствует на тренировках: ни на тренажере, ни в воздухе – и сейчас от всего происходящего очень перепуган.

– Командир, там из правого двигателя дым, огонь... – Серега пытается мне доложить и выглядит сейчас, как только что пойманная рыба.

Оглядываюсь. При открытой двери пилотской кабины вижу через иллюминатор в фюзеляже свечение пламени, вспышками освещающее грузовой салон. Второй пилот с усилием держит штурвал, глаза не отрывает от приборов. Я вместе с ним пытаюсь держать самолет с небольшим снижением на курсе, не допуская крена и неуправляемого разворота.

– Закрыть отбор левому, разгерметизировать... – удар падения давления, кратковременный шок. – Сбросить аварийный люк!

Второй пилот дергает рычаг сброса, освобождая замки люка на полу пилотской кабины. Шум воздуха.

– Штурман прыгаем!.. – кричу по СПУ, в этом шуме, не слыша своего голоса.

Славик вываливается со своего рабочего места прямо в эту дыру на полу, за ним летят карты, сборники – все штурманское снаряжение. Мелькнуло все вслед за его ногами, уже без тапочек. Витя опустил свое кресло, встал, но его потянуло назад, и он солдатиком ушел вниз, как-то уж слишком медленно. Очень смешное выражение лица с выпученными глазами.

Второй пилот хотел принять позу перед прыжком, но за что-то зацепился и упал спиной вниз. Сначала я вижу его лицо с глупым выражением, потом пятки в шерстяных носках.

Я держу штурвал, из последних сил борюсь с креном, потом все бросаю и пытаюсь нырнуть вправо назад вслед за Серегой. Он до последнего топтался не решаясь, потом посмотрел на меня, чего-то очень напугался и, сложив руки, наклонился и нырнул в эту прорубь. В последний момент я увидел его задницу в теплом комбинезоне, заметил только, что он был в унтах.

Я попал точно в проем люка, но как только оказался на свободе, почувствовал сильный удар холодного воздуха и, когда пролетал между подфюзеляжными гребнями, вспомнил о встречном. Мысль о том, что я буду пересекать встречный эшелон, пронзила меня сильнее, чем струя этого мощного ледяного потока.

На меня смотрели все, кто находился в этой беседке: курсанты немного удивленно, летчики с усмешкой.

– Алексеич, а вы что с парашютами летали?

Летчикам иногда снятся такие сны. Мне этот сон приснился уже после ухода с летной работы, наверное, это связано с тем, что в сознании много остается из той жизни. Кажется, угадывается что-то знакомое, бывшее со мной, но в реальной жизни просто невозможное. Позже, занимаясь другим ремеслом, приходилось видеть очень яркие сны, связанные с полетами в легкой авиации. Я там летал. И позже многое из таких снов я увидел в реальной жизни и даже узнавал все события и ту местность, над которой летал во сне. Но один очень яркий и красивый сон, который я видел, занимаясь тряпочным бизнесом, знаю точно, не увижу в этой жизни, но сон очень интересный, и, возможно, я когда-нибудь его расскажу.

На сегодня все. Мы с Олегом уезжаем, живем рядом. Обычно он меня возит, реже – я его: у него машина всегда возле дома. Толковый парень, заканчивал «Качу». Очень хочет восстановиться на летную работу. Летает уверенно: заметно, что у человека есть хорошие навыки. И теоретическая подготовка, когда-то полученная в высшем авиационном училище, очень заметна и за семь лет, проведенные на земле, не растеряна и не забыта. Молодец! У меня такой курсант впервые. Сейчас обучение платное, хочет продать машину. На земле просидел семь лет, бросил все силы на то, чтобы летать. Потом он будет летать в училище летчиком-инструктором. Встречались с ним в воздухе: «Даймонд» прошел выше, по нашему учебному маршруту. Иногда слышу его в эфире, а сейчас у него будет неделя выходных. Завтра я улетаю на точку.

– Орешник-Круг, 0052, взлет в Сосновке, расчетное Терешкино в шесть полсотни.

– 0052, Орешник-Круг. Давление 750, занимайте 600. Терешкино, доложить, – указание диспетчера на мой доклад.

Хорошо летом, в июне, такая зеленая чистая земля. И мысли, и настроение хорошее. Немного беспокоит темное пятно, видимо, гроза и осадки, но это очень далеко и немного в стороне от маршрута. Мне идти еще 50 км, и утром грозовое положение маловероятно. Вполне может быть, что-то осталось после ночных гроз. В полете, на перелетах появляется свободное время. И с приходом в нашу жизнь спутниковой навигации полеты все больше становятся похожими на прогулку, и мне нравится это, в полете есть возможность что-то вспомнить из своей молодой жизни, и чему-то улыбнуться, и что-то пережить еще раз! С каждым прожитым годом все ярче и красивее кажется то интересное молодое время. И кажется, так недавно все это было.

* * *

Саратов, ночь, АДП (Авиационный диспетчерский пункт). Диспетчер Люся Дымникова.
– Анатолий, поднимись на вышку, ты после взлета на Красноармейск! – подсказывает Люся. – Посмотри фронт на подходе.

Она летала на Ан-2, Ан-24 в Аэрофлоте, после работы инструктором в Тамбовском аэроклубе. Несколько раз встречались после того, 1967-го.

С диспетчером круга смотрим на большем экране локатора светлые пятна засветок. Поработавший после училища, с хорошим опытом, моего возраста, приятный молодой мужчина показывает мне метеообстановку.

– Зона свободна, после взлета можно взять правее, там очагов меньше.

Решаем, в воздухе по бортовому обстановку будет более объективна. В полете нам по бортовому локатору всегда видно гораздо лучше за счет высоты. После взлета, действительно, правее почище. Высота нижней границы в пределах тысячи метров. Местность холмистая, и мы решаем пройти опасный участок на безопасной высоте. Погода пока позволяет, болтанка отсутствует и опасных метеоявлений нет.

Через пять минут полета в лобовые стекла, с шумом, ударили первые струи дождя. Обстановка резко изменилась, сильная болтанка. Мы сразу оказались в воде, и нас начало швырять как на волнах. Видимость нулевая. Самолет пустой, и броски были такой силы, что, казалось, нас сейчас закрутит в этом вихре из воздуха и воды. Через пару минут уже стоило больших усилий удерживать штурвал. Его просто вырывало из мокрых рук. В такой обстановке считаешь минуты, проведенные в этой карусели. Ширина фронта опасного участка может быть гораздо больше увиденного на метеокартах перед вылетом.

Гроза. Облака в ней представляют собой мощные вихри в вертикальной и горизонтальной плоскостях. За счет движения масс происходит электронасыщение этих тысяч тонн воды, которые вращают разбушевавшиеся потоки. И самолет в таком сумасшедшем «миксере» – маленькая затерявшаяся мошка с экипажем в кабине.

Внизу очень близко иногда просвечивается земля. Радиовысотомер показывает непонятно что: в грозу верить ему нельзя. Показания прыгают: то ли из-за грозы, то ли все-таки он реагирует на рельеф местности. По барометрическому высота пятьсот, выше сплошные очаги. Такая высота по прибору, особенно ночью, грубое нарушение безопасной высоты, но мы работаем в Краснодаре на базировке, и не все расшифровки выполняются. Рейсов очень много. Вся транспортная авиация: Ил-76, Ан-12, все наши и Краснодарские Ан-26. Все брошены на перевозку продукции местных колхозов: клубника, помидоры, огурцы. Утром вереница грузовых автомобилей перед складом. После обеда начинается загрузка бортов, и к ночи все разлетаются на север – все побережье и восток. Нас иногда бросают на перевозку свежих яиц и новорожденных цыплят, но это в основном по побережью Черного моря до Сухуми.

Но сейчас задумываться о чем-то, не связанным с полетом, если это хаотичное перемещение в пространстве можно назвать полетом, некогда. Сколько это будет продолжаться? При нашей скорости и ширине фронта может длиться двадцать минут. Это очень много. Выдерживать этот бешенный темп тяжело. На такой высоте при болтанке можно допустить серьезную ошибку. Просто может не хватить физических сил. Уже начинает казаться, что все это давно, что других ощущений полета не бывает. Понимаешь, что надо продержаться, все закончится. Все чаще приходится подсказывать второму пилоту не отвлекаться и пилотировать по приборам. В каждом рейсе встречаешься с такими явлениями в большей или меньшей степени, но привыкнуть к этому не получается, просто приходится мириться с такой спецификой работы. Но все-таки каждый раз воспринимаешь все по-новому.

Удаление восемьдесят, связи нет, в ушах треск. За бортом появляются шумовые эффекты, когда проходим через очередную стену ливня. Вода жесткими ударами обрушива-

ется на стекла пилотской кабины. Яркие слепящие вспышки, в таких случаях в кабине включен свет: рекомендации, чтобы экипаж не ослепило при грозовых разрядах. На этом удалении мы ушли далеко вправо, а это мои родные места, хорошо мне знакомые. Прошу штурмана посмотреть на карте наше место. Синяя и Борова гора, на ней телевышка. Мне сейчас не до МПС (Магнитный пеленг самолета) и не до штурманских расчетов в уме: РСБН что-то показывает, мы очень низко.

– Славик, посмотри на карте, здесь могут быть горы.

– Нет здесь никаких гор.

Штурман передает Вите карту с отмеченной карандашом жирной точкой нашего места. Витя держит у меня ее перед глазами. Отвлекаюсь на секунду, всматриваюсь в карту. Да, действительно, мы сейчас над Жирновском. Опять на приборы, иногда перевожу взгляд влево: внизу мелькает земля, она просматривается при очередной вспышке.

Не страшно... В таких случаях никогда не бывает страшно, экипаж работает, и работает в большом напряжении, и некогда чем-то посторонним занимать мозги. Но все равно через эту круговерть на какое-то мгновение всплывает детство. Это, видимо, связано с тем, что я сейчас над своей родиной. Очень красивый уголок, как и у всех оставшееся в памяти: все далекое и такое близкое, до боли в груди родное, и брошенное...

Весенний разлив. Масса воды. Весь лес в воде, торчат макушки деревьев. Поселок на большой возвышенности, и вода в него не заходит. Нам по шестнадцать лет, мы с другом в лодке, еще четверо на берегу. Холодно. Небольшой мороз. Брызги замерзают на одежде, мы не подумали о том, что мы делаем – нас ветер относит от берега. Весел нет. У нас у каждого шест: меряем глубину. Пытаемся двигаться в сторону замерзшей воды, на льду мы хоть за что-то сможем зацепиться.

Тогда мне также не было страшно, я был уверен, нам надо было выбираться. А на берегу при таком ветре у подножья горы ребята развели костер, им тепло и весело, они что-то нам кричат и смеются над нами. Они просто не понимают, в какую ситуацию мы попали. Мы шестами бьем по тонкому льду и, как ледокол, наконец, медленно движемся к берегу. Потом греемся у костра и поджариваем на хворостине хлеб.

И сейчас в памяти все это пронеслось в одно мгновение. Медленно начинает стихать волнение. Мы еще видим яркие вспышки, но сейчас они выше, и электрических разрядов мы не видим: сквозь тьму и потоки воды яркие всполохи, где-то рядом, сверху.

Наконец, все стихает. Облачность поднимается, облака расползаются в стороны, и наша лодка с бортовым номером 26503 потихоньку успокаивается. Мы плавно переходим в набор высоты. Грозовых очагов впереди нет.

Болтанка прекратилась как дурной сон. Кажется, мы вылетели из глубокой темной ямы, где оказались неведомо как. И только отдельные клочья облаков на фоне звездного неба напоминают о минутах только что пережитых... Я включаю автопилот, отпускаю штурвал. Остывают мышцы рук, но пальцы еще окоченевшие. Неприятное ощущение. Наклоняюсь вперед: спина, под мышками – рубашка мокрая.

Смотрю на второго пилота: он еще держится за штурвал, боится бросить. Отвожу взгляд, переключаю внимание. Что-то сейчас сказать – это не просто обидеть, это оскорбить человека. Второму пилоту в такой ситуации всегда сложнее, он заложник – решает все командир. В общем, молодец! Все выполнял грамотно и вел себя спокойно.

Рядом Витя. Ему в такой ситуации пришлось сидеть и ждать: иногда он смотрел в индикатор локатора и так же, как и Славик, докладывал мне о наличии очагов слева и справа. Славик всегда спокоен и нравится мне потому, что он воспитывался в семье летчика. Витя – мой ровесник и летает давно – спокоен только потому, что надеется на нас, а видел он уже достаточно! Позже, когда узнал о его дальнейшей судьбе, я понял, почему он так рано ушел из жизни...

Ничего не произошло, все занимаемся своим делом: штурман должен точно знать свое место, механик следить за работой всего оборудования и контролировать все, что включается и выключается, смотреть за выработкой топлива, второй пилот включать и следить за работой ПОС (Противообледенительных средств).

Мы ушли на сто километров – появилась радиосвязь. В наборе высоты диспетчер увидел нас на своем экране. Он понервничал больше нашего и был рад, что все закончилось хорошо и мы взяли курс на Краснодар, напрямую. А у меня сейчас в голове: «Сколько воды влетело во входные тракты двигателей, и они в таких условиях прекрасно работают».

На траверзе Волгограда нам пришлось вторично попасть в грозовой фронт, но здесь было проще. Молодой второй пилот спал, я попросил Витю не будить его, он тоже понервничал. И Вите приходилось тянуться рукой и включать ПОС на пульте второго пилота.

После посадки в Краснодаре я зашел на переговорный пункт в аэропорту и позвонил жене в Жирновск. Время уже было после восьми, узнал, что у них ночью была сильная гроза: все грохотало, и какой-то самолет пролетел очень низко. Вот так! Все-таки мне удалось в свое время полетать над родными местами, о чем так долго мечтал.

В гостинице в этот день поспать сразу после рейса не получилось. Отдохнувший в полете второй пилот и выспавшийся в грозе Серега привели в номер молодых девушек – они тоже после рейса. Девочки-студентки экономического факультета на преддипломной практике: считают эффект и производительность при воздушных перевозках. И, как я понял позже в разговоре, эффект есть, и достаточно хороший. Я пробовал сам подсчитывать, в институте когда-то я делал курсовую работу, и убеждался, что воздушные перевозки – это очень даже неплохой вид хозяйственной деятельности.

Сейчас я застал в номере свой экипаж за приготовлением завтрака. С водой проблемы: ее можно застать ночью, иногда в обед, правда есть опасность остаться под душем намыленным. Но посуда уже помыта и на столе все, что можно приобрести в буфете. Коньяк был всегда. Экспедиторы, которые летали с нами и возили виноград, черешню и клубнику, всегда грузили 500 кг «своего» и за это рассчитывались коньяком. Девочки летали на Илах: там для сопровождающих комфортная кабина, но тянулись к нашим молодым ребятам. Суетливый Сережа предупредил, на ухо, меня и Витю, что чашек на всех не хватает и одну он припрятал – на все воды не хватило. Но позже мне Витя, уже за столом, тоже на ухо подсказал следить за своей, потому что чашек на столе вдруг стало хватать.

Я в Салехарде некоторое время жил в общежитии. Как-то дежурная подошла ко мне и попросила прибить отвалившийся умывальник. Здание из фанерных щитов с утеплителем из минваты.

– Анатолий, займись, прибей, отвалился, – просит меня и протягивает молоток и гвозди.

Взял у нее молоток, наметил место на уровне всех умывальников, пробил гвоздем фанеру. Несколько неудачных попаданий, и, наконец, попал в брус. Умывальник хорошо закреплен, но оказался намного ниже остальных – отдал дежурной инструмент. Через некоторое время ко мне заглядывает недовольная дежурная:

– Анатолий! Ты что натворил?

Я объяснил проблему:

– Ну что вы так переживаете? – и добавил, стараясь быть серьезным. – Подойдет умываться маленький летчик – для него отдельный умывальник!

Бедная женщина! Невозможно передать, как она рыдала от смеха. Я вместе с ней тоже тогда посмеялся от души – это была мама Сережи!

И за столом, пока Славик и второй пилот увлечены разговорами с девочками, я потихоньку все это рассказал Вите, и мы тоже посмеялись – здесь, наверное, есть что-то генетическое.

Тогда, за этим завтраком с коньяком, я сидел и восстанавливал в памяти события и анализировал свои действия в Саратовской зоне. У меня в то время было достаточно опыта при полетах в условиях грозовой деятельности, но это не исключает ошибок. Ночью на такой высоте пересечь грозовой фронт – это неправильное решение. Но все-таки была надежда на отдельные очаги, а активную грозовую обстановку, в которой мы оказались, пройти сверху вряд ли было бы возможно. И я вспомнил напутствия генерала, старого летчика, и какие могут быть последствия.

Молодые ребята. Командиру эскадрильи, капитану – 27. Самый немолодой в эскадрилье майор Баженов – ему отметили 50! Один из того послевоенного поколения летчиков, единственный провезенный на штопор. И когда выполнение штопора на тренировках запретили, он нам всем в зоне по программе подготовки показывает предштопорное поведение самолета.

Мне 22. Я летаю третий месяц. Со многими познакомился, обстановка в эскадрилье и в полку нормальная, даже дружеская! И мне, молодому пилоту, тогда впервые пришлось столкнуться с трагической стороной летной службы.

В дивизии несколько катастроф. К нам прилетел командир дивизии: Герой Советского Союза, фронтовик, в звании генерала-майора. Пересказал всей аудитории летчиков нашего полка эти случаи, особенно уделил внимание одному из них, самому трагичному.

Молодой лейтенант на Су-7Б вошел на высоте 7000 м в наковальню грозового облака. Его выбросило вверх до высоты 10 000 м, где он свалился в штопор, и в облаках его периодически бросало вниз до высоты 3000 и вверх до 7000—9000 м. Катапультироваться он не смог. При расшифровке комиссия установила, что он потерял сознание в воздухе, при перегрузках. Самолет вывалился из облака без плоскостей, один фюзеляж – перегрузки были сверхпредельные, и конструкция не выдержала.

Как оказалось, это был сын его однополчанина, ныне диспетчера аэропорта Минеральные Воды. Можно представить, какая была тяжелая встреча фронтовиков на этих похоронах. Нас, молодых ребят, старый летчик тогда очень просил: «Загорелась какая-то лампочка, красная, желтая? Пожар ли там, отказ топливных насосов – разбираться некогда: катапультируйся, потом разберемся. Здесь кругом горы – садиться некуда!»

Запомнилось мне на всю жизнь его обращение к нам. Возможно, под впечатлением шквала аварийности в дивизии, он где-то был не прав, но через несколько лет в этих горах погиб наш командир полка. Это я узнал позже, уже летая в Аэрофлоте.

Так что грозовые облака – это очень опасное явление в авиации, это очень сильное волнение, а иногда и «шторм на море!»

У Су-7 большая разрушающая перегрузка. И как его там швыряло, если он остался без крыльев, а летчик потерял сознание.

- Круг, 0052. Терешкино, 600.
- 052-й, работайте с Районом.
- Орешник-Круг, 052, с Районом, конец!
- Переключаю на радиостанции частоту.
- Орешник-Район! 0052.
- 0052, Орешник-Район. Удаление 50.
- 052, Терешкино, 600, давление 750, Князевку в 07:20.
- 052. Князевку доложить.
- Очень хорошо слышно, радиостанция прекрасно работает.
- 052, Князевку доложу.

Перерыв в летной работе девятнадцать лет. Я никогда в авиации о таком не слышал – «Дед русской авиации!»

Погода хорошая, навигатор перед глазами, смело можно не смотреть в карту, не считать и не переживать. Воздушная экскурсия, а не полет по маршруту. Но все равно, карта удобно разложена на правом кресле, поглядываешь, сравниваешь с местностью. Привычка, оставшаяся с Ан-2, еще тридцать с лишним лет назад...

* * *

Мангышлак. Шевченко, Узень, Кунград, Нукус. Все перед глазами, и с возрастом не забывается и никуда не уходит.

С собой книга Антуана де Сент-Экзюпери. Тогда впервые познакомился с ним. Приходится удивляться: как он летал в то время без второго пилота, без локатора в грозе, без контроля с земли. Удивительный человек! Сколько силы, любви, мужества настоящего – мужского! Сколько души было у этого человека, сколько людей его любило и продолжает любить! Как красиво о нем сказал Марк Галлай: «Завидую, невозможно повторить!» Перечитал уже сейчас – очень точное руководство для жизни. О любви! О любви к женщине, о любви к друзьям! Вряд ли можно так научиться жить и видеть этот мир – не всем это дано!

Ан-2! Я полюбил его позже, когда начал летать командиром. Биплан! На редкость красивый и способный на все аэроплан! Высокая тяговооруженность. А-27 намного сложнее по технике пилотирования, хотя легкий самолет и проектировался для летчиков-любителей. Хорош для прогулочных полетов и обучения и для АХР не годится. Приходится вынужденно заниматься сельхозработами. Удельная мощность, по сравнению с Ан-2, очень низкая. Ан-2, родившийся еще до ВОВ, в сороковом году, прошедший летные испытания уже после войны и ненамного старше меня. (Будущего командира лайнера!) Самолет прошлого даже для того, 1970-го. Осваивался в конце 1950-х поколением летчиков, которые в зимнее время, при непогоде в штурманской удивляли нас, молодых, своими байками о полетах на маленьких деревянных По-2. У них, переучившихся в свое время пилотов, Ан-2 вызывал восхищение своими летными характеристиками. Особенно их поражало и пугало радиосвязное и навигационное оборудование. Все, что находилось на приборных досках в кабине, пилоты того времени воспринимали так же, как мы, молодежь, новые в то время Ил-18 и Ту-124!



Позже, когда я, как летчик, достаточно хорошо с ним подружился, увидел в нем и красивые тонкие линии крыльевых расчалок, и этот капот древнего поршневого двигателя АШ-62ИР, который в тридцатые устанавливался на И-15 и И-16! (Кстати, для улыбающихся сейчас, доложу вам: он до сих пор сравним по своим характеристикам с современными поршневыми моторами!) Зависающие элероны, работающие как закрылки, и автоматические предкрылки обеспечивали отличные взлетно-посадочные характеристики! Конечно, внешний вид не сравним с современными собратьями. Но десантная часть, расположенная здесь, недалеко, именно на них летает до сих пор и, мне кажется, не собирается списывать.

Многие любители авиации знакомы с самолетами Первой мировой и авиацией того времени: «Ньюпоры», «Мораны», «Вуазены», – и находят в них красивое! Так и мне сейчас доставляет удовольствие видеть этот цельнометаллический биплан. Всякий раз, когда я слышу его в небе, поднимаю голову!

Когда-то я спешил и считал, что потерял пять лет, а сейчас рад, что не прошел мимо этого интересного небесного вездехода.

Так что А-27 – не лучшее в нынешнее время. После взлета на поле идешь практически на взлетном режиме на высоте 5—10 метров – тяги не хватает. Двигатель пытаешься беречь, с поля возвращаешься – режим прибираешь, насколько это возможно для нормального полета. Но покатайся на нем приятно! Очень напоминает «Цессну-172»!

Немного отвлекся. Смотрю сейчас на красивую, зеленеющую передо мной местность, а перед глазами серая с песчаными пятнами местность плато Устюрт. Кунград, Опорная, Тулей, мыс Песчаный, почему-то названный мысом Татьяна, на юге от Шевченко (ныне город Актау), хороший пляж, и сюда слетаются все: карагандинцы, гурьевчане, уральцы. Все! Ласты, маски, самолеты на берегу. Курорт! Все по Джеймсу Олдриджу: «Последний дюйм!».

Каждый работает на своей точке, мы на Опорной. С нее приходилось летать в Саратов, Хиву, Ташауз, по всей Азии. Еще какая-то точка под Бузулуком. В Уфе при подготовке

к вылету на Опорную дежурный штурман смотрит наши карты, проложенные маршруты, хмурится, с этим районом не знаком и вызывает дежурного командира.

– Ребята откуда-то прилетели и собираются опять куда-то...

Вместе с дежурным командиром смотрят на рулон карт: «Почему десятикилометровка, а не пяти, почему без штурмана, почему прямо, а не по трассам МВЛ, и прочее». Много вопросов, в нашем понятии каких-то странных: «Да все у нас есть! Все. Вот запись в пилотском свідетельстве, вот допуск к внетрассовым полетам, допуск на право посадок на площадки, подобранные с воздуха». Нам по 24 года – молодые. Это как-то не вяжется с обликом взрослого, серьезного летчика. Все в штурманской, кто удивленно, кто с уважением, смотрят на нас, и, наконец, мы вырываемся отсюда под улыбки готовящихся к вылету экипажей. Мы видели, как многие с завистью заглядывают в наши карты, задают вопросы. Но разве можно это сравнить с Экзюпери: «Южный почтовый», летчик Жак Бернис. Полеты на П-38 в 1944-м!

* * *

Князевка, по характерным ориентирам пытаюсь найти площадку. Сверху при подлете можно примерно определить, где она может быть. Вишневая «девятка», Димкина машина, стоит по курсу посадки. Машину принимаю за посадочное «Т», выполняю контрольный заход. Дима рукой показывает в сторону посадки, строю заход правее машины. Пробег, разворачиваюсь, подруливаю.

– Рассказывай, Дима...

Дима с очень ответственным видом что-то объясняет.

Ждем агронома, осматриваем площадку. Все как в старые добрые времена. Мне такая работа никогда не нравилась, но в прошлое время это была необходимость. Больше по душе были транспортные полеты, работа на Мангышлаке, но работа на АХР была высокооплачиваемой. И сейчас я вынужденно занимаюсь этим по той же причине.

Утром начали работать. Поля, как везде в средней полосе, небольшие и кривые – огороды. Со всех сторон лесопосадки, лес, провода. Много внимания тратишь на препятствия, на этой работе приходится все учитывать, надеяться на глазомер и свою натренированность. Работа в кабине выполняется по определенному алгоритму. На гоне постоянно смотришь за высотой, за своим треком и скоростью, давно уже в прошлом сигнальщики. Все полеты выполняются по навигатору, и к нему быстро привыкаешь, моментально все оцениваешь, и все действия отрабатываются да автоматизма.

За сто метров взлетный режим и горка на макушки деревьев, в это время выключаешь насос. Летать начинаешь от лесополосы, с каждым заходом двигаясь против ветра, чтобы не попадать в свою струю. Разворот, заход по треку с тридцатиметровым шагом, следишь за препятствиями и скоростью. Во второй половине разворота прибираешь обороты: снижение, занимаешь рабочую высоту, пуск.

После выхода из гона для очередного захода выполняется стандартный разворот – после набора высоты отворот по ветру на 60°, затем разворот в обратную сторону до выхода курс и снижение на гон. Это занимает много времени. В штиль можно выполнять проще – после выхода широкий разворот на 180° и заход на гон.

Андрей (инженер, летчик и «экспериментатор» – позже я о нем напишу!) выполняет это проще: он после выхода из гона выполняет поворот на горке с выходом на снижении с обратным курсом. Все это он продемонстрировал на день авиации в 2017-м. Но на самолете загруженном, на предельно малой высоте – это очень опасные маневры. Еще в прошлом веке на авиационном празднике в Тушино я наблюдал такое выступление на Ми-2 и для меня как летчика – зрелище это было очень пугающее. Перед зрителями, очень близко, вертолет болтался в воздухе, как маятник. У земли такие акробатические номера требуют очень хорошей летной подготовки.

Я на всю жизнь хорошо запомнил свой случай из прошлой жизни – пилотаж на малой высоте в зоне на Л-29! И позже мне никогда не нравились такие выступления в цирке: ни воздушные акробаты под куполом, ни езда на мотоцикле по кругу в громадной бочке. Все это выполняется на грани фола и особенного удовольствия не доставляет. И в авиации такие номера – это в большей степени ненужное ухарство, нежели мастерство. Вообще, полет на малой высоте – полет зрелищный и опасный. Он вынуждает пилота работать в условиях, при которых основное внимание человек уделяет высоте и боковым зрением препятствиям на поле. Время сжато до предела, рефлексy обостряются – летчик не имеет права на ошибку.

И если молодые всходы зерновых представляют собой хорошо подготовленную посадочную площадку, то полеты на дефолиации и десикации представляют серьезную опасность. Шляпки подсолнуха иногда достигают больших размеров, поэтому прозевать высоту и зацепить колесом – это очень серьезно. Когда-то при работе в зоне полигона Капустин Яр я попробовал ударить колесом макушку молодой сосны. Удар оказался такой силы, что у меня появилось сомнение: все ли нормально с колесом. После посадки мне пришлось незаметно для техника убирать ветки, застрявшие на пирамиде шасси.

Мне нравятся полеты на предельно малых высотах. Иногда позволяешь себе пролеты через прогалину в лесополосе: энергичный ввод, пролет с креном более шестидесяти градусов и резкая дача рулей на вывод. Доставляло огромное удовольствие выполнить крутой вираж вокруг группы деревьев среди ровного поля. Такие полеты позволяют видеть свои возможности и свою подготовку – это позволяет почувствовать динамику полета и свою молодость. Выброс адреналина в кровь – это желание летчика пролететь пониже, получить удовлетворение от своего мастерства. Оно подобно желанию мужчины крепче обнять любимую женщину!

Возможно кто-то, читая эти строки, скажет: «Анатолий, ты воздушный хулиган и придурок!» Возможно! Но я никогда не позволял себе такие полеты над населенными пунктами и никогда не летал над пасущимся стадом, никогда не гонял сайгаков и, тем более, никогда не охотился таким методом.

Я часто узнаю в этом своих коллег, но, в основном, все летчики правильные: признающие руководящие документы. У первой категории хорошо проявляются бойцовские качества, вторые становятся уверенными командирами кораблей.

Я не смею сказать, к какой группе отношусь сам – я мог выполнять полеты над населенным пунктом в редких случаях: при полетах по санзаданию, когда при отсутствии связи необходимо было вызвать к самолету врача.

Так, выполняешь на поле три-четыре полета по 15—20 минут. Заправка топливом, выбираешься из кабины, походишь, поприседаешь, помашешь руками – разминка, и опять на поле. Температура, ветер – заруливаешь на стоянку. При таком напряженном темпе все равно постоянно думаешь о жизни, о детях, о любви. И смотришь. Постоянно смотришь, как бы не пропустить, не просмотреть. Сбилсy с ритма, нарушился отработанный алгоритм, можно не успеть, просто может не хватить времени на исправление ошибки.

Летал на Ан-2: там на рычаге сектора газа кнопка выпуска закрылков. Столько времени прошло, а старые навыки мешают.

Сбой, перепутал операции, упустил момент. РУД вперед до упора, штурвал на себя: удар... Задержка дыхания, чем зацепил? Летит! В развороте в поведении самолета ничего не проявляется. Левое колесо хорошо видно из кабины, с ним все хорошо: видимо зацепил подфюзеляжным гребнем. Заход, посадка: нормально катится, пробег, заруливание.

Выключил двигатель, выхожу, осматриваю хвост. Ничего, никакого следа от провода не вижу. Дима обратил внимание, что-то не так. Значит, все-таки колесом зацепил. Чуть ниже – и зацепил бы как косой за корневище, оборвал бы или там на поле остался... Дима смотрит, ничего не понял, а я на него смотрю.

– Дима, переставь переключатель на штурвал! – говорю ему, и уже не первый раз.

– Летай, потом.

Я ему уже замечал, что неудобно. Мне никогда не нравилось такое поведение техника, и я уже говорю серьезно:

– Сделай сейчас, я покурю.

Дима заправил, понял, что что-то все-таки произошло, и, всегда желающий знать все, посмотрел на меня вопросительно, взял инструмент и молча полез в кабину.

С Витей хорошо было летать – поражала его исполнительность. Задание на полет подписано, на «Рафике» из АДП приехали на стоянку, заканчивается погрузка. Витя с техником сливают отстой. Подхожу к своему механику.

– Сколько на борту? Погода везде сложная! – спрашиваю. Витя обдумывает вопрос.

– Согласно задания, если не хватит, то чуть-чуть.

Хороший ответ! Витя, когда не готов, когда не может сказать точно, отделяется шуткой. Он отлично понимает, что командир просто так такие вопросы задавать не будет. Топлива на борту недостаточно, пару фраз и поднялся по трапу, открыл форточку.

– Командир, по приборам...

Этого явно мало, и я кричу ему снизу:

– Витя! еще тонну.

Я его вижу через открытую форточку, сидит на левом сиденье и нажимает кнопку, договаривается с недовольным диспетчером ПДСП: ТЗ только что отъехал.

Мы должны были сегодня быть в Яптик-Сале. По плану два рейса, но план поменялся и мы вылетаем на Тюмень. И если в Яптике почти минус сорок и без унтов и меховых курток туда не выпускают, то в Тюмени ночью уже минус пять.

Позже на гражданке я удивлялся, работая в НИИ: оказывается, можно ни о чем не беспокоиться, ни за что не отвечать. Тебе что-то обещают, даже если ты ничего не просишь. Обещают и не выполняют. Это очень удивляло и злило: что за люди на гражданке? Потом присмотрелся, начал вникать, нашел друзей, на которых можно было положиться. Вернулся к летной работе, начал вторую жизнь, опять встретил таких же. В одну воду дважды не войдешь. Да! Но хоть немного окунуться в жизнь, ту, интересную и насыщенную событиями. Мне здорово повезло. Вторая жизнь!

* * *

Дима переставил переключатель и с довольным видом от проделанной работы доложил:

– Готово, летай, голубь!

Посмотрел, попробовал им работать, все удобно.

– Хороший ты мужик, Дима! От винта.

Ремень. Дима помог закрыть дверь. И опять на поле. И опять в кабине думаешь в основном о любви, о женщине, которую когда-то знал, и живешь этим. Может быть, любил! Может быть! Меня ни одна не любила.

Когда-то получил ответ от женщины, как удар в лицо: «Эгоист, ты не видел, не замечал, тебя тоже любили!» Наверное, так и было: молодой, дорожил своей свободой, о другом человеке мало заботился. Все как-то пролетало, обид не было, даже тогда, когда бросали. Сейчас другое дело, какой-то сентиментальный стал, куда девался тот кремень, который воспитывал в себе с детства, всю юность, всю жизнь – готовился в летчики. Тогда для меня это было все. Потом, когда устал, уже в сорок, уходил без сожаления. Настроил себя на смену обстановки. Училище, авиационный институт, первый класс. Зачем все это? Хватит! Жена, дом, дети – мировоззрение стало меняться. Сложнее стало бороться с эмоциями. Чувства душу перепол-

няют. Обиды, горечь – все стал переживать настолько остро, до слез. Все, хватит этих слюней. Как все-таки хорошо летать, и это у некоторых до последней черты.

Вторая жизнь. Так и тянет с кем-то поделиться, поговорить – хорошо, дочери меня понимают. Но все равно с ними полностью не выскажешься, нужна подруга – ее нет. Нет, одна есть – жена чужая. А может просто я ее нарисовал: «Анатолий, я не такая уж, как вы меня видите!» Но с ней можно говорить обо всем: умная, с ней интересно, и, конечно, красивая! Всю жизнь искал и нашел. Когда? Зачем? Любви все возрасты покорны! Отговорка... На самом деле готовится одинокая безрадостная старость. Чем заниматься? Табуретки делать? Копии своих самолетов строить? Рисовать? Пытался выразить мысли на бумаге, когда-то хорошо получалось, на выставку возили! Сейчас рву и смеюсь.

Вот так и живешь. Прошное – это то, что уже ушло, будущего может не быть. Остается только летать, но летать могут больше не дать: «Ты же старый дед. Приборы хоть видишь?» Вот и приживаются клички: «Гриня», «Офицер», «Дед русской авиации!» Из ровесников почти никого. Одни в той жизни так молодыми и остались, другие сейчас не выдерживают этой нормальной гражданской жизни.

Не летная работа забирает столько здоровья, а люди. Борщ – это фамилия такая, бывший командир, нашей, второй АЭ. Подошел с просьбой единственный раз к нему:

– Владилен Петрович, двадцатое апреля, я почти всю саннорму отлетал, отпусти домой. Первое мая! Жена, дети. Третьего в Тюмени в УТО быть на курсах, туда и вернусь, сразу на занятия...

– Ну да, конечно! – ухмыляется разлюбезный Владилен Петрович. – Вот в Надым слетаешь и лети домой...

Сидит на стуле посреди кабинета. На коленях у него громадная таблица подготовки пилотов. Начальник штаба, Рудольф, стоит перед ним, придерживает деревянную раму. Владилен Петрович аккуратно выводит свою подпись с правой стороны: «Ком АЭ Борщ», перед каждой фамилией.

– Ох, не люблю я это занятие, – вздыхает с глубочайшим сожалением Владилен Петрович.

Надым рядом, пятьдесят минут лета, назад пятьдесят. Слетал тридцатого апреля. Теперь можно и домой – на пару дней. Все рядом: до Тюмени с нашими почти три часа, дальше с волгоградскими мужиками на рейсовом в Волгоград. А там шесть часов на автобусе до Жирновска и... дома!

Командира АЭ все-таки сменили, у руля отличный парень. Сейчас общаемся, переписываемся, он как командир эскадрильи в курсе всех наших. Брянский, моложе меня на три года, ушел с летной работы позже на пять лет и по его же словам, мог бы еще летать и летать – не смог. Перестройка – новые люди пришли, как везде не лучшие. И среди нашего брата таких немало. При современной связи каждую неделю перезваниваемся.

– Полетать бы?

Заметно, тоже скучает, и я приглашаю своего командира:

– Приезжай, Вячеслав! Какие проблемы? Полетаем! – но, конечно, вижу: в прошлом все.

Много хороших, настоящих мужиков было. Разумеется, не без Борщей – их везде хватает, особенно сейчас. Вот так и летаешь, где-то рядом с самолетом, и, наверняка, не один я такой. Поэтому и пытаются летать до конца, желание самому себе доказать что-то. И я случаи знаю, когда человек смог забыть, выбросить из памяти, переделать себя. Бизнесом каким-нибудь занялся, где-то пристроился, какие-то деньги кует, детей устроил. А я здесь себя тешу, копейки зарабатываю в этом возрасте, а кажется, вовремя ушел и даже успел настроиться на новую жизнь.

Летать на поле приходится через высоковольтную линию, при монотонной работе можно пропустить, не увидеть, особенно в сумерках. Верхний провод тонкий, его можно не увидеть, поэтому при первом полете фиксируешь высоту по прибору и дальше берешь за правило пере-

секать линию по высотомеру. Почти всегда мешает солнце, не один сложил голову на этих проводах. Под проводами тоже непросто, возле опор высоты достаточно, в средней части провода провисают: в азарте работы забываешься – высоты может не хватить.

– Мужики, учтите, воздушный винт намного выше. Можно винтом зацепить, – напоминаю всем, знаю – для некоторых это новость. У Вячеслава глаза расширились.

– Вот те раз! А я и не подумал...

Поэтому наши коллеги за бугром и зарабатывают больше командиров тяжелых лайнеров!

Все, заход солнца, красный закат! Когда-то в советское время посадка после захода была грубейшим нарушением. Сейчас посадка с фарой – рядовой случай. Ужинаем и спать, завтра с восходом работать.

Дима ждет до последнего. Проводит меня, убедится, что я взлетел и ушел, только тогда уезжает. Ему дальше, мне его придется после посадки ждать.

Проверяю свечи. Все в порядке, падения оборотов на одном магнето не превышает сто в минуту, закрылки для взлета. Сумка справа на полу, пристегнута ремнем к креслу – это правило, чтобы не летало в случае чего по кабине. Пока на перелет соберешься уже кучевка, может и грозы, и болтанка. Лето! На правом сидении карта, расчет по маршруту, скелетная схема: я ее всегда набрасываю с курсантских времен. На радиостанции выставлены частоты связи, на носу очки. Дима сидит в машине рядом, смотрит. Поднимаю руку, машет – взлетай, наконец!

Взлетный режим: самолет взлетает легко, свободно после полетов на постоянно перегруженном. Меня всегда на всех типах немного удивляло, что, работая в полете, редко приходилось замечать разницу в полетной массе воздушного судна, а она довольно разная для легкого самолета и тяжелого транспортного. Для пилота более существенна маневренность. Даже летая на Ан-26, я пораился поведению тяжелого Ил-76. Находясь в кабине, я наблюдал заход на посадку, и при хорошей погоде ночью мне было хорошо все видно. Понравилась свободная, не напряженная работа пилота при заходе. Командир, хорошо мне знакомый пилот, позже на мой вопрос заметил, что Ил даже проще и летать на нем намного приятней. Ранее он тоже летал на Ан-26. Истребительная авиация тоже изменилась, и полетный вес МиГ-29 в разы больше семнадцатого, но маневренность 29-го намного выше, и у летного состава понятие «легкий самолет» значение имеет не в прямом смысле. И сейчас приятно на этом легком, маневренном самолетике чувствовать, что тебя никто не держит за хвост. Убрал закрылки, курс на контрольный ориентир: через час двадцать буду на базе.

Аэродром «Горелое»

Красиво в июне. И сейчас я при той же погоде хорошо вижу перед собой зеленое поле аэродрома «Горелое» Тамбовского аэроклуба. Инструктор Рудольф Веселов, Таня Буйракова и «Яки», на которых летали.

Як-18А – первая любовь. Первые взлеты и посадки, первые петли, перевороты, бочки, первый самостоятельный вылет. Незабываемый самолетный запах в кабине, первые волнения перед полетом, первые вспышки в цилиндрах при запуске. Открыт фонарь, первая волна теплого воздуха от винта, приятный, очень красивый рокот двигателя. Закрываешь фонарь и сразу успокаиваешься. Снизу на приборной доске включены необходимые АЗСы, ожили приборы. Запрашиваешь исполнительный, выруливаешь, взлетаешь и в пилотажной зоне кувывркаешься в воздухе.

Уже нормально переносишь полет, хорошо чувствуешь самолет и кричишь во весь голос на переворотках, выводишь из пикирования с перегрузкой и всем телом чувствуешь, как крылья опираются на воздух. Рука уверенно держит ручку, ноги сами держат шарик в центре, а левая рука правильно работает сектором газа.

Местность под тобой уже знакомая, уверенно строишь маршрут захода на посадку. Посадка после зоны всегда получается хорошая, уверенно заруливаешь и правильно выключаешь двигатель. Постепенно становишься летчиком: разогретый после зоны сидишь в «квадрате» и обдумываешь свои ошибки.



Над точкой Таня Буйракова. Они с подругой Люсей из Саратова почти мои землячки. Летают уже третий год. Их понемногу привлекают возить нас в зону на отработку пилотажа. Меня возит Таня. Сейчас она пилотирует над точкой на Як-18П, отрабатывает перевернутый пилотаж. Очень красивый и серьезный самолет. Так хочется полетать на этой машине!

За радиостанцией руководитель полетами, начальник аэроклуба, в наших глазах очень древний: крестьянской внешности, лет сорока, майор Шитенков. Молча наблюдает за ней, высота небольшая, от 500 до 800 метров. Самолет звенит как гитара, особенно при выходе из вертикали на спину. И я лежу на теплой молодой траве рядом с квадратом, недалеко от радиостанции, положив под голову чей-то парашют. Смотрю вверх на кувыркающийся ЯК и наблюдаю за представлением у меня над головой.

Вдруг непонятно: отвесное пикирование, фиксированные бочки и что-то завертелся, крутанулся в штопоре.

– Правый штопор, правая нога, ручку на себя, левая нога, ручку нейтрально, выводи, тяни, тяни... – и говорит Шитенков все это в трубку очень спокойно и уверенно. – Все нормально, левым заходи на посадку.

Вывод из пикирования метрах в пятидесяти, переходит в набор высоты, занимает высоту круга не на снижении, а в наборе, влево, вправо – Шитенков подсказывает. Красивый красный Як, наконец, успокаивается и, правильно выполнив третий, заходит на посадку. Меня до сих пор поражает такое самообладание майора.

Таня заруливает, глаза у нее красивые, выразительные, а сейчас большие на бледном лице. Никак не может справиться с замком, кто-то ей помогает снять парашют, молча, руки не могут успокоиться. Шитенков спокойно с кем-то разговаривает, кому-то что-то разрешает, занять какую-то высоту. Таня подходит к нему, говорит заикаясь:

– Разрешите получить замечания?

Молчит, смотрит, как кто-то пилотирует, сейчас не помню кто, уверенно носится на минимальной высоте. На вертикали фиксированные бочки, в верхней точке ранверсман, отвесное пикирование, четкие фиксации. Все-таки это Рудольф. Красиво! Все поглядываем на Шитенкова. Он, наконец, обратил внимание на Таню, махнул рукой – садись!

Села на лавочку возле радиостанции, голову опустила, потихоньку отходит. Майор еще минут десять не обращает на нее внимания. Разговаривает с кем-то из летчиков, видимо, ждет, когда человек остынет, до конца придет в норму. Потом передает трубку кому-то, зовет Татьяну. Татьяна встает. Он ее отводит в сторону, что-то говорит, показывает руками, как надо работать рулями, спокойно, без суеты. Таня слушает, кивает, начинает отходить, тоже манипулирует руками. Майор подходит, берет свой шлемофон, надевает. Я его первый раз вижу в шлемофоне, с погонами на рубашке, синие галифе, хромачи – вид сейчас у него как у персонажа Геннадия Семенихина из 44-го! Оглянулся на Татьяну, бросил: «Поехали, девка! Полетаем!» – Люся Дымникова поморщилась.

Надевают парашюты, рассаживаются в моем Яке. Он уже готов, заправлен. Взлетают, летают над точкой.

Ну, майор! Что он творит?! Со всех фигур срывает: самолет кувыркается, сваливается в штопор. Рудольф зарулил, прыгнул с крыла, тоже смотрит, смеется.

Потом все едем домой на зеленом автобусе. Рудольф поет – сильный голос, про какого-то серого козла! Все дружно подхватывают последнюю строчку...

Как давно это было. С Люсей несколько раз встречались в Саратове, Актюбинске. Сейчас диспетчер, мне часто приходилось бывать в Саратове. Говорили, вспоминали. Татьяна до конца в Тамбове летала инструктором, Веселов ушел в Аэрофлот. Летал на Ан-2.

Вот так пролетел незаметно этот час двадцать, захожу в своей Сосновке, зарулил на стоянку. Выключаю, выхожу, собираю все в сумку. Открываю капот, смотрю, отключаю аккумулятор. Капот закрыл, жду Диму. Домой – отмыться, отстирывать, отсыпаться.

Сидим в беседке рядом со стоянкой – четверо молодых здоровых парней. Отслужили, сейчас переучиваются на диспетчеров, по специальности пилоты, штурманы. Иван штурман,

но занимается парашютным спортом и здесь на аэроклубовском аэродроме бывает часто. Сейчас он привез свою группу, всем около сорока лет. Сам он когда-то не поступил в летное, закончил штурманское, но в аэроклубе в свое время летал на Як-52. Приезжают к нам по выходным, всех сажаю на левое сиденье, но летают по-разному. Пилоты все с Ан-12 и Ту-134 и с легкой авиацией знакомиться только начинают. Из них самый активный Иван.

– Эх! самому бы полетать? – говорит, а сам глазами всех обводит и на мне взгляд остановил.

Я даже не вникал и такое желание слышу впервые, хотя он летает практически сам, и я в управление почти не вмешиваюсь. Мне всегда нравилось видеть у человека стремление, и сейчас я предлагаю ему полетать:

– Иван! какие проблемы? Поехали, посмотрим!

Вижу: я его заинтриговал. Он такого предложения не ожидал. Я замечал, что он все делает правильно, но при налете всего около десятка полетов никакой инструктор человека самостоятельно не выпустит. Замечаю: Иван загорелся, а мне стало интересно, как он отреагирует и как он сейчас поступит. Иван что-то мямлит:

– Ну, самолет уже привязан.

Мне все-таки интересно.

– Ничего, отвяжем, бензин есть, время тоже!

Смотрю на него, усмехаюсь, Иван продолжает:

– У меня денег с собой нет.

– Следующий раз привезешь.

– А если не привезу?

– Ну и черт с тобой, впечатление о себе испортишь!

Взмахивает руками.

– Эх, отвязываем. Анатолий Алексеевич!

Садимся, выкруливаем, я на рулении довожу до курсанта программу:

– Делаем два-три полета, если справишься нормально – два сам!

С недоверием посмотрел на меня.

Взлетаем, смотрю, штурвал не трогаю – пока неплохо. Заходит. Расчет правильный, пытаюсь спокойно наблюдать. Сдерживаю себя, чтобы на посадке не взяться за управление, руки на коленях. Молодец! Вовремя убрал газ, скорость нормальная, подвел правильно, досадил, плавно притормозил, стал. Я поставил на тормоза, добавил оборотов до трех тысяч, отстегиваю ремень. Смысла нет летать еще – все хорошо! Справится.

– Иван, делаешь два полета так же. Все нормально!

Удивленно смотрит. Я выхожу, закрываю дверь, показываю рукой – пошел! Демонстративно отвернулся, отошел со взлетной полосы к молодым березкам.

Это старый инструкторский прием. Слышу: дал взлетный режим, повернулся. Смотрю: взлет нормальный, полет по кругу тоже. Третий разворот на месте, снижается, четвертый на расчетной высоте, издали вижу: идет уверенно, точно по глиссаде. Подходит правильно, выравнивание, приземление, как всю жизнь на А-27 летал – все замечательно! Притормозил, остановился, смотрит. Махнул ему рукой в направлении взлета, вижу, кивнул головой: двигатель взревел, разбегается, поднял носовое колесо, отрыв. Уверенно работает. Окрылился! Слежу за ним по всему кругу. На траверзе влево, вправо, задрал нос, потом вниз. Надо будет указать: в первых полетах это лишнее ухарство. К третьему подходит спокойно: я его вполне понимаю.

При желании летать все ведут себя примерно так, независимо от возраста, когда-то и меня так же переполняли эмоции. Приземление. Бурлящее и переполняющее не мешало выполнить посадку на отлично. Мне тоже все нравится, и я сейчас испытываю примерно то же, но для приличия показываю кулак. Пилот в кабине делает вид, что огорчен моим недовольством,

машет, приглашает в кабину. Напускаю на себя серьезный вид и показываю: рули на стоянку, я прогуляюсь. Энергично кивает. Понял. Плавно порулил по рулежке.

Пока я километр шел на стоянку, самолет уже пришвартован, страсти улеглись и я пропустил главное! Со стоянки мы вырулили вдвоем, а назад он прирулил один: где-то по дороге потерял своего инструктора. Масса впечатлений. Поздравляю с первым самостоятельным вылетом!

Стал регулярно приезжать на аэродром. Летал в свое удовольствие, катал желающих, кого-то сам привозил, и я в его присутствии выполнял роль кассира. Работает в Калуге диспетчером, звонит, делимся новостями. Там тоже в свободное время летает, в гости зовет. Москва рядом, я там бываю у внуков.

Я на «МиГах» летал в Воротынске: аэродром «Орешково». Бывший 176-й полк из дивизии Кожедуба в Корее. Из книг узнал, что они после боевых действий перелетели в Калугу, на аэродром «Орешково». Позже самолеты заменили на МиГ-17 и передали в ДОСААФ, так что мне посчастливилось летать в полку с легендарным прошлым!

МиГ-17! Самолет нравился всем, и он у меня в памяти до сих пор. Самый лучший из всех, на которых мне пришлось летать. Сколько хорошего, вся молодость на крыльях! Сколько потом за это пришлось платить. За все в жизни приходится платить. За то, что недолюбил когда-то, за то, что пропустил, прозевал, растратил, обидел. Все это никак не покрывается полетами, и все-таки судьба мне очень много подарила. И сейчас я все это пытаюсь рассказать.

Дочь учил, оно с удовольствием летала, десять часов в воздухе, уже к самостоятельному вылету была готова. Все, хватит! Тебе не придется этим заниматься. «Папа, только самолет не продавай». Жизнь заставила продать. Сейчас он на Кавказе, в интернете ребята с радостью делятся на видео, какой хороший аэроплан приобрели. А у меня ностальгия, действительно хороший самолет, их было выпущено всего около пятидесяти экземпляров. Кто на нем летал, всем он очень нравился. Комфортабельный, красивый, правда, очень коварный по сравнению с Ан-2, а относительно «Бекаса» очень сложный.

Даже после продажи практически только я на нем и летал. Он еще два года здесь был, пока его не перегнали на новое место базирования. Видео, правда, осталось. Иногда смотрю, но редко: неинтересно, в прошлое все уходит, забыть хочу – не получается. Так и живешь всем этим и наедине с этим. И даже с такими же не поделишься, у них те же мысли, те же чувства, и они такие же, как и я. Но, в отличие от них, я самый старый, такие не летают. Но недавно в Жуковке командир в свои 72 Ил-38 посадил без носовой стойки. Ведущий НТВ с экрана: «Вот такие у нас мужики есть!»

Какие мужики? Все на излете, успеть бы...

– Наталья! Я очень старый? – задал как-то глупый вопрос, хотя и без того все ясно.

– Старый, Анатолий, – отвечает, не отрываясь от бумаг. Посмотрела искоса с усмешкой.

– Наталья, а родителям сколько?

– Столько же!

Вот так! Успеть бы?



Опять на аэродроме готовлюсь с курсантом по учебному маршруту. Рассказываю, показываю. Хороший парень, толковый! Я не люблю эту работу. Александр – другое дело, он школу инструкторов заканчивал уже после института. Познакомился с ним, когда аэроплан приобрел, мне помогал в этом начинании. Сейчас вместе базируемся на аэродроме ДОСААФ. Конечно, методист он сильный, а мне много говорить не нравится. Я в полете больше наблюдаю, как курсант до всего доходит, ошибки исправляю, подсказываю.

Больше люблю летать сам. В ДОСААФ, в армии летать нравилось на истребителях. Один! Никто не подсматривает. Можно позволить себе от души! Потом повзрослел и стал воспринимать полеты уже по-настоящему, как летную работу со всеми ее трудностями. И грозы, и обледенения, и отказы – все было. Как-то все время везло. В жизни не везло, в любви тоже, карьера не удалась, а в полете в сложных ситуациях всегда удавалось справляться.

* * *

Полжизни на Ан-26 – самая грязная работа. Самолет, как летчики говорят, «нелетучий». Ан-24 – отличная машина, а этот еле-еле возит себя и топливо. Только срочные грузы на нем: клубнику, помидоры. Правда, есть плюсы: на ледовые аэродромы, на снег, на песок, на грязь и лужи – как трактор. А удовольствия летать на нем мало, а я на нем десять лет прокоптил, правда, знал его хорошо.

– Витя, приברי режим, убери срезку, я ПРТ выключу.

Витя плавно прибирает РУДы, следим за срезкой. Стрелки установились на ноль, выключаю ПРТ, плавно увеличиваем режим двигателям. Следим за температурой газов. Поднимаем почти до максимально допустимой, ИКМ тоже растет. Теперь хоть немного похоже на полет: медленно набираем высоту, разгоняем, сколько можно уже на эшелоне – если, конечно, это можно так назвать.

Скорость по прибору 310—320, угол атаки тоже далеко не наивыгоднейший – около $10^{\circ} \pm$ и более. По узкой стрелке скорость 410—420! Все, это предел, выключаем третий двигатель. Немного, 30—40 минут, на этом режиме идем – плывем потихоньку. Угол атаки – 8—9 градусов, прибираем режим. Включаю ПРТ, срезка не появляется – добавляем до срезки. Есть срезка – прибираем. Не летание, а так, езда на велосипеде, в цирке по канату.

– Толя! мы правильно делаем?

– Правильно, Витя, я по ТАД и по КиПАД в институте пятерки получил, верь мне, Витя. Ну, что будет? Температура газов нормальная!

– В общем, да.

– Ну вот, сиди спокойно и смотри!

Когда надо, он не спорит, парень грамотный, сам все отлично знает. Ан-24: полосы 1300 достаточно, а для Ан-26 почти 2 км, как для «Туполя». Внешне одинаковые, а по своим данным очень разные и даже по внешнему виду очень отличаются. Куцый Ан-26 заметно отличается от элегантного Ан-24. Позже расскажу, как мы с Сашей Белогорцевым в Саратове с короткой полосы взлетали на Новый Уренгой с полной взлетной массой, когда по номограммам 24 тонны никак не проходили. Вспоминаю сейчас – мороз по коже. Какой я все-таки везучий был!

Вячеслав Суругин через 30 лет мне рассказал, как мы с ним чуть не столкнулись в облаках. Я – в наборе, он – на снижении во время смены частот связи. Друг друга мы не слышали, и мы по бортовому локатору его не видели. Он меня увидел случайно, визуально: внезапно появился самолет. Кажется, очень большой, на мгновение застыл перед глазами. Пролетел над головой, как будто медленно проплыл. Отпечатался в сознании, как кадр: серое забрызганное днище и ряды заклепок на фюзеляже. А я в облаках ничего не видел, то есть мы ничего не видели и не знали потом ничего.

Славик тогда после посадки диспетчеров попугал, но шума не стал поднимать, как летчик не стал этого делать, но потом среди летного состава на разборе этот случай разобрал. А я этого хорошо не помню и пишу с его слов. Конечно, пролетело – и все забыть, нервы не портить, а случаев действительно было достаточно, и по моей вине тоже.

Много еще чего рассказать можно. Потом. Сейчас вылетать, по учебному маршруту: Сосновка – Терешкино и обратно. В воздухе один час двадцать минут. На высоте 600 метров под постоянным радиолокационным контролем и все время на связи с диспетчером.

– Добрый день! Проверьте заявку: 0052 на 08 00.

– Добрый день! Да, есть. Утверждена по учебному маршруту. Вылет по расписанию?

– Да, по расписанию. Подскажите минимальное давление.

– Минимальное 752, взлет доложить.

– Понял, до связи.

Разрешение получено. Олег пытается что-то рассчитать, какое-то подобие штурманского журнала. Карта, линейка НЛ-10, навигатор – все есть! Погода хорошая, ясно, еще не жарко. Заправили, слили отстой, рассаживаемся, запускаем двигатель, прогрев, проверка. Олег вырывает, на исполнительном: закрылки для взлета – все готово. Взлетный режим, тормоза. Поехали. Носовая стойка управляемая, выдержать направление несложно. Поднял носовое колесо, оторвались. Все просто.

Сию пассажиrom, не пытаюсь вмешиваться, пилот работает в полете даже таком простом. Полет никак не сравним с ездой на автомобиле, все-таки это не прогулка, это мне сейчас приятно сидеть и наблюдать. Если какие-то ошибки, они незначительные: курсант налетал уже двадцать часов, сразу исправляет – наблюдать приятно!

В училище он налетал сто часов на Л-39, и здесь у него никаких проблем – усваивает все с лету. Хорошо сидеть справа пассажиrom и получать удовольствие от полета. Видимость

хорошая, после набора уже угадывается мыс на заливе – поворотный пункт. И я сейчас расслабился и наслаждаюсь полетом. Дымки нет, солнце не мешает, и перед нами открывается четкая картина, достойная кисти мастера! Закрываю глаза, вслушиваюсь в негромкий, приятный голос двигателя Rotax и вспоминаю тот, шлепающий звук двигателя АШ-62...

* * *

Где-то там далеко потихоньку шлепает Ан-2. Я сижу справа, клонит в сон. Я даже не сопротивляюсь. Приятное чувство: засыпашь. Но я не усну, я знаю: организм как-то сам борется. Приборы сквозь прищуренные веки: авиагоризонт просвечивается сквозь дремоту горизонтально, прибор скорости – стрелка на 180, вариометр горизонтально, высота 500 – стрелка вертикально вниз, широкая между нулем и единичкой на ВД-10. Открываешь глаза, осматриваешься. Орлы – их много! Высота полета у них примерно такая же – 500—600 метров. Они летают каждый в своей зоне, и какой-то Ан-2 для них нарушитель воздушного пространства. Были случаи, они бросались на самолет.

Столкновение с птицей, у которой размах крыла более двух метров, опасно. Один попал в крыло, пробил топливный бак; второй случай – в остекление фонаря, улетел через пилотскую кабину в открытую дверь. Пробив двери пятнадцатого шпангоута, долетел до хвостовой стойки. Поэтому сбрасываешь с себя дремоту, осматриваешься.

Челкар, далее Есенсай, Курайлысай и Калмыково. Потом так же назад.

Саша Быков, мой командир: дремлет, глаза закрыты. У меня справа управление связной радиостанцией. Переключаюсь: покрутил ручку настройки, полазил немного в эфире, сквозь шлепки двигателя прослушивается музыка. Эдуард Хиль: «Пилот не может, не может не летать!» Хорошо запомнился этот фрагмент из той жизни. Болтанки не было, рейс утром, еще не жарко. Летали много, я с непривычки уставал.

Познакомился я с девушкой, прогуливал с ней допоздна после работы, спать некогда. К выходному уже весь выжатый, завтра октябрь, а жара под сорок. Местность перед глазами вся выжженная палящим солнцем. Саша в последний рабочий день приглашает к себе домой: – Анатолий, после рейса ко мне. Люда должна принести пива, у меня рыба есть!

Познакомился с женой командира, Людой. Сын пяти лет, хорошая квартира, прохладно. В зале на ковре эмалированное ведро пива, пивные кружки, вобла. Вобла на Урале очень крупная, правильно завяленная – очень вкусно. И пиво в Уральске было хорошее. Мы тогда за разговорами до середины ночи ведро выпили. И проснулся я утром отдохнувший и в хорошем настроении, видимо, организм влаги требовал.

С Людой потом через три года разговаривали: сидели рядом на вечере всего отряда, в честь окончания сезона авиахимработ – она была подругой моей девушки! (АХР – это очень сложный вид работ, и этого вечера все ждали с нетерпением: все-таки уставали и безаварийный год всех радовал!)

Сидели. Праздничное настроение, все танцевали. Я танцам еще в Калуге учился. У нас тогда в программу ввели, неофициально для тренировки вестибулярного аппарата и координации движения, как в тридцатые. Конечно, и с воспитательной целью – все-таки будущие офицеры! Свой оркестр, хорошая база, УЛО, спортзал – танцевали все. Наш старшина был призером бальных танцев, жена одного летчика с нами занималась.

Приходили на занятия даже некоторые летчики с женами! Постепенно все выравнились, подтянулись. Девочки-студентки на вечера к нам приезжали со своими классными – уж слишком они их опекали. Молодые ребята: здоровые, в голубых погонах с золотой окантовкой – орлы, уже почти офицеры! Вели себя все в основном скромно, лишнего себе не позволяли – некоторые ребята там женились. Любил танцевать и влюбчивый был, да и сейчас тоже.

Люда меня в разговоре спросила:

– Анатолий, ты долго над ней издеваться будешь?

Не первый раз эта тема поднимается.

– Какой из меня сейчас муж, мне переучиваться надо! – своей транспортной техники нет, только Ан-2, да еще несколько Як-12. Пытаюсь оправдаться. – Переводиться куда-то. Переезд, семья, дети!

– Жалеть будешь. Такой женщины в жизни, может быть, не встретишь!

– А если беременность, что будем делать?

– И что? Не женишься, алименты платить будешь.

– А как же она?

– А она их получать будет!

– Вот как! Так все просто?

Все-таки расстались, потерял свою любовь – встретил потом, позже, через много лет и не вовремя!

Задумался. Олег плавно вошел в разворот. Мыс в заливе под нами, меняет курс на Добринку. Заданную высоту на А-27 выдержать сложно, но у него получается плюс-минус десять метров. Шарик в центре удержать тоже непросто – самолет короткий. Вирази, ввод, вывод, мастерство нужно все в допусках выдерживать.

– Олег, а как у жены отношение ко всему этому? – спрашиваю, хотя причину отлично понимаю. – Ты же нормально зарабатывал на пластиковых окнах!

– Жена у меня молодая, я ее сам воспитывал. А потом – я же татарин. Знаете, в училище инструктор что-то говорит, указывает за что-то кому-то, а смотрит на меня: «А я при чем?» – «При том, что ты лучше всех должен быть!» – «Почему?» – «Потому, что ты татарин!»

Здесь и я свою молодость вспомнил!

До Добринки вообще просто – по железке. Можно расслабиться.

По молодости все быстро проходило, не так, конечно, просто. Ребята все хорошие были, и как-то леталось хорошо. С теми, которые в армии остались, переписывались: иногда что-то узнавал, встречались на промежуточных аэродромах, особенно с теми, которые с истребителей списывались. Стали вертолетчиками, летали в транспортной авиации. До первых смертей, потом с каждым годом плохих новостей все больше накапливалось.

Женился: жена интересная. Первая дочь, проблем сразу столько, что до сих пор разгребаю и уже никогда не разгребу. Хорошее хочу помнить, как-то так лучше, а негатива много было, но первая любовь – это надолго, это незабываемо. Жена это чувствует: женщину вообще не обманешь, но я и не пытаюсь. Хотя, что здесь особенного? У каждого это есть, любой и любая через это проходит. Можно было бы как-то потрезвей ко всему относиться – не получается, особенно когда тебе постоянно напоминают о том, что было, причем до настоящей семейной жизни. У меня не получалось совмещать работу и любовь, не хватало ни времени, ни сил.

Жена всегда любви требует. Это только в книгах жена – помощница для мужчины. Какая помощница? На ней дом, дети, семья, да еще муж где-то в небе! Со всем справляться надо и своя работа. Не все выдерживают, случается что-то серьезное, срываются, потом восстановить отношения очень сложно, до обыкновенного предательства доходят.

Не о том я как-то. Во второй рейс по этому маршруту Олег пусть сам идет, справится, нечего мне здесь мешаться. Самая хорошая школа – это самостоятельные полеты!

* * *

Олег улетел. Самостоятельные полеты по маршруту – это не аэродромные полеты. Здесь в любой момент возможна аварийная посадка. В летном обучении просто полетать не полу-

чается – это очень дорого. Давно отработаны программы и сжаты до предела, воспитывается в человеке смелость и уверенность. Курсант – это уже летчик, и в самостоятельных полетах он должен уметь принимать решения. Все может быть: погода, отказы. Одномоторный самолет, вертолет, без разницы, – полет выполняется на высоте, с которой можно произвести посадку за пределами населенного пункта на подобранную площадку. В воздухе постоянно смотришь и подбираешь площадку, которая пригодна для посадки.

Полет для летчика не просто прогулка – это работа. Вырабатываются летные качества, постепенно приобретается опыт и уверенность. Если тяжелый самолет производит вынужденную посадку на кукурузное поле без шасси, то это посадка как на газон. На обработанном поле практически нет препятствий. На легком самолете на такое поле – как на лес. Поэтому постоянно смотришь. Сейчас все засеивается и даже на созревшую пшеницу посадка может быть опасна, можно оказаться на таком поле вверх колесами, даже на самолете с носовой стойкой. Поэтому выбираются, как правило, дороги, но на дорогах знаки и транспорт.

Приходилось садиться на шоссе. Рядом ничего подходящего не было, выбрал место, зашел сел, срулил на перекрестке на проселочный съезд. Водители проезжают, некоторые даже головы не поворачивают. Мало ли что: ну, самолет, ну, дирижабль, даже пароход – сейчас трудно кого-то чем-то удивить. Каждый собой занят. Еще одна составляющая – стоимость летного обучения в разы больше, нежели обучение инженера, педагога и даже врача. Поэтому и подбирают в летный состав не так, как в другие специальности. Учить летному делу неспособного – бессмысленно!

Взял шляпу, телефон в кармане. Сел под березами, в радиостанции через шорох слушаю доклады бортов. Кто-то докладывает что-то, диспетчера не слышно, но некоторые борта прослушиваются, которые недалеко.

Сажу на складном стульчике рыбака, портативная радиостанция, на голове соломенная шляпа. Олег на связи. Докладывает: занял высоту, дал расчетное время пролета залива.

В тени хорошо, прохладно, книга не читается. Вспомнил разговор со Стасом, ровесник, летает у Сашки. У него четыре аэроплана, летает сам, Стас и Юра. Все моложе нас со Стасом, но далеко немолодые, все примерно ровесники. Юра всю жизнь на Ан-2, потом А-27, сейчас работает у Александра.

Стас, закончив школу летчиков-испытателей, облетывал после сборки на заводе МиГ-25. Мы с ним как-то ближе. Когда-то и я стремился туда, а здесь мы вместе сидели за одной партой на курсах в училище. Много говорили – мне интересна была эта работа.



Все документы были в порядке, мандатную и медицинскую комиссию прошел. Двое товарищей в этой фирме работали. Неплохо знали друг друга, рады были встрече. Видел: от души желали успехов. При беседе с начальником ЛИКа все решилось: где жить, откуда и сколько до работы добираться? Для москвичей Смоленск, Калуга – это рядом, одну остановку проехать. Семья, дети, командир ЛО сам рассоветовал: «Ты же отличный транспортник, первый класс, высшее образование, а у нас третий будешь иметь и первый уже никогда не получишь». На полпути остановился, может быть зря. Сейчас вижу – точно зря, многое в жизни изменилось и возрастной ценз тоже.

– Стас, у тебя на этой работе было что-то серьезное?

– Да нет, все как-то проходило, да и ни у кого такого серьезного ничего не было. Облеты вали после сборки, работа не очень-то! Один раз, правда, с высоты газ обоим убрал до малого, а на высоте 800—700 стал выводить при заходе – помпаж. Убираю, вывожу – опять помпаж, а высота уже 500. Опять вывожу: пошли обороты, на высоте 300, а так больше ничего такого сложного – обычная работа.

– Стас, ну ты даешь! Даже курсантов учат не убирать до малого, это же аксиома, азы, что же ты? Так из ничего можно было в ящик сыграть.

– Да, Толя, бывает, расхолаживаешься. Ошибки, так в жизни всего набираешься. Смотришь на все как на мимолетное, неважное.

– С испытательной работы ушел – понятно, а когда из авиакомпания ушел, что случилось?

– Да я их там всех на этом «Туполе» отвозил, сам стал летать командиром, потом проверил меня командир ЛО...

– И что?

– Сказал, что я не то чтобы летать, рулить правильно не умею. Обиделся, ушел.

– Стас, ты с ума сошел. Мало ли дураков на этом свете?

– Да нет, Толя, работа должна радовать, сейчас летаю – больше нравится!

– В коллективе, где на первом месте страх и самолюбие, ты создавал мир, в котором люди могли отбросить свои тревоги. И это не нравилось начальству, – я подождал ответа. – Я прав?

– Наверное, – сказал Стас, но мысли были его где-то далеко.

И все-таки замечаю: страдает, как и все, от своей гордыни.

* * *

Олега не слышно, сейчас он там, где-то, идет на Красный Яр. Позвонить диспетчеру района, узнать? Да ладно, не дергайся, нормально все, через тридцать минут появится на связи – будет Телешовку на обратном пути докладывать. Наталье позвонить. Плохо одному. Слабость? Что такое? Раскисаешь, собираться надо, забыть. Куда я ее зову? В никуда. Встречаемся иногда, между прочим. Захожу на работу, приветствую:

– Здравствуйте, Наталья! Рад видеть!

– И я рада видеть, Анатолий! – улыбается.

Беседуем... на разные темы, пытаемся обходить острые углы, и она тоже. И все вроде бы ни о чем. Но все равно все замечаешь, и она все видит. Какие-то слова, фразы, а мысли другие. Прощаешься, ни о чем конкретно не поговорив, и даже не пытаешься что-то предложить – разница в возрасте.

– Заходите, Анатолий!

– Куда, Наталья? Зачем?..

– Сюда!

– Позвоню. До свидания!

Телефон свой без проблем дала, потом позже звоню на работу:

– Наталья, это мой номер, забейте.

– Хорошо! Забью, Анатолий! – смеется, но, чувствую, занята.

И все это не первый год.

– Анатолий, я замужем.

Я просто опешил. Как так? Почему-то даже не подумал, что у человека семья, даже мысли такой не допускал. Позже немного о себе, фото. Желание больше узнать, спрашиваю:

– А как в семье?

– Анатолий, вы же знаете – всяко-разно.

Как в боксе, когда удар пропускаешь. Забыть. Время проходит. Не удержался, зашел на работу.

– Здравствуйте, Наталья!

И опять все повторяется.

– Заходите, Анатолий!

А в голове: «Куда, Наталья? Что делать?» Не в своей колее. Женщина моей мечты, но из другой жизни, ну хотя бы десять лет, не отпустил бы, все бы смог!

Среди переговоров в эфире из динамика радиостанции донеслось:

– Орешник-Район, 0052, Телешовка – 500! – Олег вышел на связь.

– 0052, работайте с кругом. Конец.

Я переключил радиостанцию на частоту «Круга».

После посадки молодой летчик, скрывая волнение, с восторгом доложил о выполнении первого самостоятельного полета по маршруту.

Все хорошо. От диспетчера МДП тоже замечаний нет.

По дороге домой опять Наталья и разговор с ней. Между прочим, с Олегом о полетах кое-что, о конкретных делах. Завтра приехать: масло надо заменить, свечи посмотреть, почистить.

Приехал один, Олег на работе. Ему семью кормить, заработать надо, за полеты надо рассчитывать. Денег много надо. Потом деньги на семью тратить, потом жену одену, потом сыну велосипед куплю – сейчас все на полеты.

На аэродроме никого. Тишина, нежарко.

Расчехлил, открыл капот, все просмотрел. Моторама. Трещин не видно, противопожарная перегородка, узлы крепления моторамы, двигателя – все в норме. Шланги, трубки топливные, масляные, радиаторы – все без подтеков, все вроде бы неплохо. Карбюраторы, фланцы резиновые в порядке.

Провернул винт, запустил, прогрел, проверил свечи, отрулил в сторону от стоянки. Замена масла, обязательно что-то на землю попадет, на стоянке пачкать не хочется.

Плоскогубцы, отвертка, хомуты, контровка. Работаешь как техник: отворачиваешь пробку, сливаешь масло в ведро прогретое, но не черное, как обычно на Ан-2.

Детство. Река Медведица: лес, быстрая – плотва, окуни! Кузнечики, велосипеды, удочки! Мысли, мечты, которые здесь наяву через столько лет. Желание скорее школу закончить, в летное училище поступить. Почему-то видел себя гражданским летчиком.

Як-12, Ан-2! На местном аэродроме пропадали, на летчиков как на инопланетян, смотрели: форма в то время какая-то на них уж очень красивая была и летчики веселые, но какие-то недоступные, из другого мира. Тогда все очень возвышенно воспринималось, и люди в форме – боги! И самолеты, все такие чистенькие, удивляли своей внешностью и изяществом! Як-12А – вообще красавец: сине-бледно-голубой! После посадки подрулит к зданию аэровокзала, двигатель остывает, потрескивает. Кабина открыта, летчик в здании. Это и аэровокзал, и КДП с радиостанцией, и привод свой был, мачта антенны рядом торчала. Красивое поле с подстриженной травкой, и самолет как птица: широколапый и с распростертыми крыльями. Ну как об этом не мечтать?!

Самолеты строили, чертежи, описания в журналах находили. Кордовые модели-копии: Як-18, Ла-5, Пе-2. С самолетами хорошо знакомы были, но настоящий – это мечта. Это в четырнадцать, а позже, когда готовился в училище поступать, немного все по-другому воспринималось: медкомиссию пройти, вступительные сдать.

Курсанты строим, форма выгоревшая. Самолеты Як-18А летают – жаркое южное лето. Знойное бледно-голубое небо. В училище не поступил, домой хоть не возвращайся. От ребят, аэроклубовцев, узнал, что такое аэроклуб, что там. И как туда поступить?

В Тамбов уехал, устроился на работу, жил рядом с аэродромом Тамбовского летного училища.

На велосипеде, уже осенью, ездил за город, смотрел, как Ил-28 на посадку заходят. Каждый вечер в аэроклуб на занятия, после работы.

Рудольф Веселов, летчик-инструктор, у нас аэродинамику вел. На первом занятии переключка:

– Один лишний, кто? – я встал, еле дышу. – Почему в списке нет, комиссию прошел?

– Прошел, – отвечаю, а у самого сердце в пятках, Рудольф Николаевич вопросительно, глядя исподлобья прямо в глаза, спрашивает:

– Как фамилия? – а все на меня смотрят, пока еще никого не знаю.

Молодые, как я, и немолодые уже. Аэроклуб – мастера, кандидаты! В классе Як стоит без крыльев, полураздетый, самолетом пахнет, а здесь моя судьба решается. Пытаюсь объяснить, путаюсь.

– Ладно, записываю!

Записал, сию, отпустило немного, конспектирую под диктовку. На перерыве подхожу к нему.

– Как мне быть? Что дальше, к кому?

– Ни к кому, я тебя записал, все, ходи на занятия, учись, – у Рудольфа удивленно брови поднялись. Видит, что я весь на нервах. – Ты с кем?

– Как с кем? – никак не соображу, вопрос не понял.

– Кто-то из товарищей здесь есть?

Хороший был мужик, он меня потом возил до самостоятельного вылета.

– Да никого пока, я один приехал, специально в аэроклуб, из Волгоградской области, – отвечаю и боюсь не то сказать.

Подозвал к столу, дает голубой учебник, новенький.

– На! Не теряй, на всех не хватает.

Смотрю: «Инструкция летчику по эксплуатации и технике пилотирования самолета Як-18А». Летчику!

Занятия, пишу, мою инструкцию соседи смотрят, завидуют. Она из рук в руки передается, слежу – как бы не ушла! Помню, какой счастливый домой ехал. Так она у меня и осталась, потом позже, через несколько лет, где-то потерялась, а берег как реликвию, как подарок!

Спасибо тебе, Рудольф! Все мы хорошо помним своего первого наставника. Прошло много лет с тех пор, а я до сих пор его хорошо помню, и его слова и сейчас звучат у меня в ушах. Молодой, здоровый, рослый парень – школа летчиков-инструкторов, мастер спорта! Затянется офицерским ремнем и в кабину Як-18П, над точкой кувыркается. К соревнованиям готовились – зональные у нас в Тамбове тогда, в 1967 году проходили.

Масло залил, запустил, прогрел – давление в норме. Полетать надо, развлечься, погода хорошая, тихо. Посмотрел – подтеков нет, свечи чистые. Закрыв капот. Обошел, все посмотрел, сел, запустил.

Двигатель так хорошо, чисто работает – это всегда, когда сделаешь какие-то работы. Конечно, кажется, он и так в отличном состоянии, как технарь знаю, что двигатель всегда должен быть в идеальном виде.

Вырулил на полосу, закрылки для взлета, без связи. Диспетчер старта, круга за десять километров, и, если я буду на высоте до ста метров, по своему локатору меня он не увидит. Да если и увидит, ничего страшного, если не выходить за пределы своей зоны. Ребята знают, что мы иногда позволяем себе вольности. Почти всех знаем, приходится постоянно общаться. Один приезжает, летает, сам связь ведет, его по голосу узнают – он от этого удовольствие получает. Но летать так и не научился.

Давно сам просто так не летал. На тормозах, на взлетном режиме самолет ползет и его может развернуть. Поэтому взлетный и одновременно отпускаешь тормоза, штурвал полностью на себя: самолет практически с места поднимает нос за счет обдувки руля высоты. Этот момент нужно ухватить, зафиксировать – взлет получается необычайно красивым. Кому приходилось видеть, всем очень нравилось. После отрыва отход от земли, не меняя угол тангажа, до первого разворота.

Взлетел, убрал закрылки, между первым и вторым на траверзе, сделал пару виражей, порезвился немного, разогрелся. Прошел на высоте метр над полосой, заход по всем правилам. Приятно точно выдержать глиссаду, подойти к выравниванию с таким расчетом, чтобы закончить пробег до рулежки. Убрал обороты, зашуршали колеса, зацепились за грунт, поддержал нос, добавил оборотов и до РД с поднятой носовой стойкой. Убрал газ, опустил нос, тормоза.

Зарулил на стоянку. Удовлетворение так себе, не очень, чего-то не хватает! Простой пилотаж, а я очень бочки любил, особенно замедленные и фиксированные. В транспортной авиации этого очень не хватало. На Ан-26 любил в кучевку между облаками походить или при взлете с обратным курсом, когда необходимо проруть, разгонял до 150—160 и с поднятой носовой стойкой в конец полосы. Главное за полосу не выскочить. Вите это не нравилось,

диспетчер пугался, подсказывал курс взлета, но они многих нас знали и номера бортов тоже. Молодые были, никак не хотели быть серьезными и солидными и хулиганили иногда как дети.

* * *

С аэродрома еду, сижу за рулем, и все какие-то мысли в голове. Ну хоть кто-нибудь, пожалуйста, научите меня как быть? Пустота какая-то, самолет свой, рассчитался уже за него – живи, наслаждайся, летай! Хочу чего-то. Грусть какая-то, горечь; уже как-то очень редко радуешься. Еще чем-то заняться надо. Ну почему родственная душа женского рода не приходит? Летать не хочет? Научил, рад был бы! Женщина за штурвалом! Дочь летала – интересно было! Женщины-летчики как-то не так, как мужики. Мне кажется, они полет лучше чувствуют, больше поэзии, что ли. Даже в управление как-то не этично вмешиваться, красивей они в полете смотрятся!

Здесь мне как-то повезло: на Яках Таня Буйракова, на Мигах – Галина Олеговна Смагина. Я на Мигах первый в эскадрилье самостоятельно вылетел, но это только за счет того, что нас у нее, как у женщины, трое было, в то время, когда у всех инструкторов по четверо и пятеро курсантов.

В училище приехала на работу молодая девушка-летчик; ко мне подошла, хочет на А-27 полетать. В училище знали, что у нас есть такой аэроплан. Самолет нравился многим, даже иногда приезжали знакомые летчики-инструкторы, чтобы полетать на нем. Она инструктор из какого-то аэроклуба, муж – курсант в училище. Летала на Як-52. Показал, особенности рассказал. Как-то равнодушно прослушала. Посадил на левое сиденье, запустили двигатель, прогреваем, проверяем. Чувствую, она сразу, на ходу, к голосу двигателя прислушивается. Впечатлением коротко поделилась: «Приятно урчит!» В кабине тихо, можно без СПУ разговаривать.

Выруливает, сразу все делает правильно, РУД тоже чувствует. Взлетели нормально, над точкой виражи, с полупереворота заход к третьему без подсказок, полосу видит. Заходит, на посадке – молодец, все сразу схватывает. Зарулили, приятно было расспросить – немного поговорили. Конечно, не ровня и по летной подготовке, и по возрасту, но все равно уверенная, спокойная. Налет небольшой, что-то в районе трехсот часов. Спасибо! До свидания!

Свидание потом, в семнадцатом году, на день авиации. Я на связи был, своей очереди ждал, а она над точкой «Даймонд» пилотировала.

Показательные выступления, они из училища тоже прилетали, публики много было. А я даже не знаю, как ее зовут, позже у знакомого спросил: «Как она там, у вас?» – «Ничего, нормально, летает вместе с мужиками наравне!»

Женщины как летчики более ответственные и осторожней мужчин. В США женщин-летчиков очень много, так что пилот – это не мужская специальность. Ну, где же ты? Наталья!

Я себя знаю, и мне известны в точности мои слабые места, и сильные стороны останутся при мне. И эта временная слабость вряд ли превратит меня из обычного простого летчика, каким мне всегда нравилось быть, во что-нибудь другое.

Сижу у открытого контейнера. Олег в воздухе виражи крутит, перекладывает из левого в правый. На А-27 это непросто, а я Ричарда Баха читаю. Увлекает, особенно размышления о жизни, любви, одиночестве. На вопросы пытается ответить, которые сам себе задает. Я вместе с ним. Все в голове сложно выстроить. Почему-то там, где, казалось бы, мужчина и женщина созданы друг для друга, они не могут быть вместе.

«Почему случается обязательно так, что многие из людей должны оставаться одинокими? Почему так редко встречаем счастливую пару или прекрасных людей, которые на равных делят

между собой жизнь и любовь? Как часто мы встречаем рядом родственную душу, человека сильного, равного и разделяющего этот мир и чувства? Иногда? Изредка?»

Читаю, а у самого кровь в висках стучит, в горле пересохло. Никогда! Такие люди оказываются самыми одинокими! Но сильным людям, казалось бы, дано указать нам путь. Убедить нас, подсказать: «Здесь ищи родственную душу!» Или: «Забудь, родственников душ не бывает». Или они нас заставляют заблуждаться? Если это так, им нельзя доверять. Ответ напрашивается сам собой: «Они могут утверждать что угодно, но решение принимаю я сам». А я решил, что не собираюсь эту свою жизнь прожить в одиночестве. И мне сейчас очень интересно: согласится ли она со мной, где бы она ни была. Правы ли они, моя милая незнакомка? Что бы я сделал, если бы увидел ее на этом зеленом поле аэродрома?

Странное чувство: на меня кто-то смотрит? Я невольно оглянулся. Вокруг никого, и только урчание Rotax в небе.

Эх, Ричард! Всю жизнь кого-то ищешь, кого-то ждешь? Где можно встретить свою Лесли? Где? Когда? Если все время один, даже сейчас, когда так много свободы в этой второй жизни. Никак время не увязывается вчера, сегодня, завтра. Прошлого не вернуть, будущего может не быть... Сегодня! А сегодня тоже пролетает изо дня в день, из года в год! Дети уже выросли, внуки – можно собой заняться. В этом возрасте вроде другие заботы должны быть. Старое бы сохранить, укрепить, да нет, непросто все. Сам себе проблемы создаешь. Успокойся, живи как все! А как все живут? Новые машины покупают, деньги где-то находят. За бугор ездят. Чего-то там смотрят, чего-то там ищут? Здесь всего этого не меньше – не видят! Налетался я в этой транспортной авиации и не хочу никакой Турции и Египта, не хочу. В своей Азии насмотрелся всего этого, в Прибалтике.

Другого хочу. Родственная душа нужна. Эх, Наталья! Забыть надо, душа иногда просто разрывается. Упасть бы сейчас лицом в траву, руки за голову и завывать, пока один. Знаю – откуда, знаю – почему так. Чувствую все, не могу даже себе самому признаться. Позже как-нибудь, когда до конца в норму приду, осмелюсь – напишу. Сейчас рано еще – с мыслями надо собраться.

А может, я не такой, как все? Не зря же я не хочу в Париж, не хочу Эйфелеву башню созерцать – наша Останкинская не меньший инженерный шедевр, но почему-то рядом проезжаешь и особого восторга не испытываешь. Здесь что-то другое, не знаю пока что. Не могу понять, но кажется, вот-вот что-то произойдет, в какой-нибудь високосный год, какая-нибудь Третья мировая. Неужели этого никто не замечает? Что-то я уже слишком. Все-таки надо больше музыку слушать, фильмы хорошие смотреть, на концерты ходить.

Олег на посадку заходит. Сел, подрулил, выключил, выходит, улыбается. Вижу, с удовольствием летает. Заправляем, канистру подал, подготовка к очередному вылету. Даю указания:

– Олег, сейчас пойдешь в третью зону. Ты ее знаешь: высота 500, виражи, пикирования с разворота, крен на вводе в пикирование девяносто, угол тридцать градусов. Скорость больше двухсот не разгоняй. Над карьером вывод, минимальная высота двадцать! – говорю, в банку отстой сливаю из крыльевого бака. – Горка тридцать градусов, начало вывода на скорости сто тридцать, крен до девяносто, чтобы на выводе скорость не меньше ста. Следи за скоростью, рассчитывай на сорок минут.

Посмотрел отстой, помог Олегу закрыть дверь. Контрольная защелка изнутри, проконтролировал.

Олег запустил двигатель, порулил на исполнительный. Без остановки взлетный режим, первый разворот – ушел в зону.

Тихо стало. Сел в тени; опять с Ричардом Бахом разговор. Во многом не соглашаюсь. Менталитет разный, в разных системах воспитывались, но читать его очень интересно – много общего! Между строк свою жизнь видишь: сравниваешь, анализируешь, пытаешься оправдаться перед самим собой, ошибки свои ищешь, сделки с совестью. Не получается забыть то,

что надо бы забыть, слишком у меня память хорошая: «Эх, Ричард! Зачем с ревом проноситься над полями? Зачем выделывать невероятные трюки? Можно просто сидеть в полной безопасности за рабочим столом. В обмен на эту безопасность нужно принести всего одну лишь жертву: пожертвовать образом своей жизни! И в этой жизни не должно быть страхов, которым нужно бросать вызов, препятствий, которые нужно преодолевать, опасностей, которые поджидают тебя за забором ошибок». Наверное, так и должно быть, но это не всегда удается.

Жить здесь и сейчас. Вторая жизнь, наверное, и дана для этого. Дети, внуки. И сразу вопрос откуда-то: «А как же я?» – «А ты уже прожил», – но соглашаться с этим как-то не хочется. Не хочется соглашаться с тем, что полоса уже кончается и тормозить давно пора!

В прошлом году работали вместе на одной точке с Краснодарским Ан-2. С экипажем жили в одной гостинице, с пилотом немного пообщались. Его командир, мой когда-то однокашник, давно уже, двадцать с лишним лет, живет другой жизнью: выращивает помидоры и виноград, а я с Николаем на равных брызгаю поля. Ветер: сидим, вспоминаем, пытаемся в своей жизни разобраться. И Николай, моложе меня на двадцать лет, тоже из года в год ищет причины и сейчас делится со мной: «Давно уже каждую осень с женой решаем спокойней жить, а к весне прохожу ВЛЭК и продляю пилотское свидетельство!» – заметна и у него эта постоянная борьба.

– Николай, уйдешь, чем будешь заниматься? Чтобы на такое решиться, хороший запасной надо иметь!

– Любовью, Анатолий! Сколько веревочке не виться...

Может быть, это и правильно! В какое-то время наступает момент и каждого это беспокоит, и появляется желание как можно дальше протянуть на этом, последнем ведре керосина!

Недавно спросил краснодарских ребят:

– Николай ушел?

– Да нет, летает! Сейчас где-то в Татарстане.

«Бекас»

Летчиков объединяет одна вещь – для каждого из них полет это путь, который он выбрал, который нужен, чтобы показать свое умение управлять временем и пространством в своей жизни. Самолет не просто бесплодная мечта, это необходимая часть вашей жизни, игнорируя которую, вы, по мнению некоторых авиаторов, проигрываете в человечности.

Ричард Бах



Прошло два года. Бросил все, самолет продал, машина два года в гараже стояла. Много чего за это время в голове прокрутилось, постепенно как-то в норму приходил.

Вячеслав звонит:

– Толя, чем занимаешься? Летчик нужен поля брызгать!

Мелькнуло что-то в памяти, пронеслось... Звонили, как-то находили, предлагали. Позже, после 1995 года уже не приходилось слышать таких предложений. А работы много было, летного состава не хватало: Ан-24, Ил-76, Ан-26 – нет, все. Хватит! Конечно, не до конца остыл: это на всю жизнь, как шрам. Потом, позже, когда все перевернулось и пришлось просто работу искать, сам в училище просился и ответ получил, как приговор: «Нет, поздно уже, у нас до сорока пяти». И сейчас этот звонок как из прошлого.

Защемило что-то внутри, замелькало прошлое, как кадры, – дыхание перехватило.

– Але! Анатолий! Але-е?! Ты слышишь? Привет!

В себя прихожу.

– Здоров, Славик! Слышу. Что там у тебя?

На сколько? На день? Два! Понимаю: сам он для этой работы не готов; здесь знания, опыт нужны. Колчин летал...

Слышал, похоронили Колчина... Он и Серега в аэроклубе на Л-29 последние летали. Колчин – мастер спорта, неоднократный чемпион СССР по высшему пилотажу. Помню, как-то читал о нем в «Крыльях Родины» еще тогда, когда на Ан-26 летал. Серега из армии пришел, он тоже летчик от бога, так получилось: пришлось в свое время два летных училища закончить.

– Приезжай завтра. Полетаем, посмотришь!

А я моложе не стал. Работать надо – это не порезвиться, это не игра!

Приехал на аэродром, все вроде бы на месте, на стоянках наши – наконец-то родные! «Бекасы», СП-30... Серега уже полностью с новой работой освоился. Посмотрел аэроплан, который раньше особенно не вдохновлял. Поговорили – послушал. Особенности вроде нет, аппарат простой, аэродинамика элементарная. Вопросы устойчивости, управляемости на уровне средней школы. Но весовая отдача на высшем уровне, удельная тяга тоже высокая.

Над конструкцией конструктор хорошо поработал, как инженер вижу. Раньше как-то особенно не задумывался. Двигатель Rotax 912, толкающий трехлопастной винт, кабина учебно-тренировочного самолета, минимум пилотажно-навигационных приборов. В интернете вчера посмотрел руководство по эксплуатации и технике пилотирования: сейчас все есть, на бумаге уже и читать разучились. Все знакомо, особенных чувств не испытываю. Когда только сел в кабину, здесь что-то из той жизни.

Ремни, замок защелкнул – подогнал поясной, наплечные. Гарнитура с микрофоном удобная, высотомер кремальерой на ноль выставил. Прибор скорости, вариометр: все основное есть! Аккумулятор, генератор включил: напряжение в сети на приборе, вижу. Смотрю, как земля из кабины смотрится. Серега сзади сидит, ждет. Пожарный кран: открыт, магнето 1—2: включил. РУД с малого – чуть-чуть вперед. Все. Готов!

* * *

Запуск двигателя на любом самолете – это начало полета. Запуск происходит по-разному. На Ан-2: раскрутка инерционного стартера до определенных оборотов, до появления однородного высокого тона электромотора, который раскручивает тяжелый маховик, падение тока нагрузки на амперметре до определенной величины. Переключение с раскрутки на сцепление с коленвалом двигателя через муфту сцепления.

Визг сцепления: первые медленные движения лопастей винта, первые вспышки в цилиндрах двигателя – и, наконец, устойчивое горение топливно-воздушной смеси и устойчивая работа двигателя. Обороты, необходимые для нормальной работы, давление масла, первые волнующие моменты и, наконец, спокойное наблюдение за работающим двигателем. И приятный знакомый, родной для слуха голос, который будет сопровождать тебя весь полет. Он будет разговаривать с тобой и будет послушно отвечать тебе на любое движение руки, которая будет лежать на секторе газа.

Это очень волнующий момент для летчика – это первые аккорды, первые штрихи на полотне, первые мгновения неизвестного и удивительного. Это первые ощущения полета – это очень много всего того, что ты увидишь, почувствуешь и испытаешь.

Незнакомое человеку постороннему все это можно испытать, когда летаешь, поэтому многие и летают до конца и даже до последнего. Перед запуском волнуешься. Никогда и никто не бывает равнодушным и безразличным, каким бы сильным и опытным не был человек в кабине. Волнение и всплеск эмоций при запуске знакомо летчику с первых курсантских полетов, и это не забудешь никогда.

Палец в перчатке на кнопке запуска, рядом к тебе наклонился техник, – это уважение, это дружба, это любовь к своему летчику.

Я всегда относился к технике с уважением, даже тогда, когда техник-капитан встречал меня, молодого летчика-лейтенанта, и с юмором прикладывал руку к берету, а на соседней стоянке тоже техник и летчик улыбались этой картине. Я не обижался, здоровался, осматривал самолет перед вылетом, спрашивал о заправке. А он ходил за мной и, демонстративно делая вид, что очень озадачен моей дотошностью, с улыбкой ловил мой взгляд и молча спрашивал: «Ну, как, командир, все нормально?» Я смущался, расписывался в бортжурнале, а он очень серьезно смотрел на мою запись – «Замечаний нет», закрывал и запихивал в глубокий карман на брюках комбинезона.

Потом он мне помогает влезть в ремни парашюта, подает привязные ремни, смотрит, как я пристегиваю маску к бортовой системе самолета, соединяю фишку шлемофона, пристегиваю ларинги, замок привязных ремней – смотрит, контролирует. А я, в свою очередь, пытаюсь делать все спокойно, не выдавая своего волнения перед запуском. Снимает чеки с рукоятки сброса фонаря и системы катапультирования, выдергивает чеку механизма выстрела и чеку СРО. Все это на тросиках, наматывает на алюминиевую табличку с надписью: «Перед полетом снять».

Команда «Запуск»: нажимаю кнопку, слышу, как нарастают обороты двигателя. Пошла стрелка тахометра, плавно растет давление, начинаю открывать стоп-кран. МиГ-17! Все вручную, автоматики мало. Сейчас начнет подаваться топливо в камеру сгорания, заработают форсунки, включатся свечи зажигания.

Стартер автоматически переключается на следующую ступень, воспламенение топлива – звук разогреваемой паяльной лампы. На педалях чувствую, как солдат-механик качнул руль поворота, – пошло горение!

Начала расти температура газов, сначала медленно, потом резко, скачкообразно, почти до максимальной. Меняется звук горения: ощущается как взрывной, резко фыркающий. Растут обороты, температура плавно снижается. Обороты медленно выходят на режим малого газа, температура приходит в норму.

Двигатель нормально устойчиво работает, двигаю РУД, гаснет лампа «Генератор». Смотрю на техника – он кивает! Я включаю преобразователи, АГИ, АРК, РСИУ, закрываю фонарь. Справа поворачиваю кран герметизации и отбора воздуха от компрессора двигателя. Техник прижимается к закрытому фонарю, ладонью закрывается от солнца, смотрит, все ли нормально в кабине. Хлопает ладонью по фонарю, опускается, убирает стремянку, становится впереди слева в поле зрения.

Начинается проверка систем. Закрылки, тормоза, изолирующий клапан. Показывает один палец, потом сжатый кулак, разводит руки в стороны, потом сводит – все нормально! Готов к вырубанию.

Быстро пролетает все в памяти. Серега сидит сзади, ждет. Запуск, кнопка: здесь запуск скоротечный – прогретый двигатель вздрогнул и сразу стал на обороты 3000. Устойчиво работает, давление масла два с половиной. Включаю радиостанцию, по СПУ спрашиваю Сергея:

– Слышишь? Готов? Поехали!

Вырулил на исполнительный, выпустил закрывки для взлета. Носовая стойка неуправляемая, тормоза на педалях: это знакомо по Ан-24 – сложностей никаких.

Как учили когда-то, проруливаю 5–7 метров, чтобы установить носовое колесо по полосе, вывожу обороты, проверяю магнето одно, второе – все нормально. Падения оборотов нет, двигатель прогрет!

– У тебя все нормально? Взлетаем...

Взлетный режим, направление – это несложная задача. Сразу беру ручку полностью на себя, скорость растет быстро. Поднимаю носовое колесо – это тоже оказалось несложно. Успел только в начале разбега глянуть на приборы работы двигателя: давление масла, обороты.

Все нормально, если что-то не укладывается в обычные показания, уборка газа и тормоза – полосы впереди вполне достаточно. Самолет пустой, только я и Серега.

Оторвался легко. Уборка закрылков, прибрав обороты до крейсерского режима. Скорость нормальная, перевел в горизонт, высота – сто. Смотрю, как переплеты фонаря проектируются относительно горизонта, поймал вариометр – стрелка на нуле! Строю маршрут к третьему, рассчитываю все на глаз, не зная, на что способен этот «Бекас». Ничего, нормально летит! Серега мне по СПУ подсказывает:

– Толя, у тебя левый крен.

– Вижу. Пока не справляюсь.

Пытаюсь создать серьезную, деловую обстановку. Все-таки это летное обучение и уважение к инструктору. Появляется желание немного поиграть в курсанта-неумеху! Знаю: он сейчас там, сзади сидит смеется! Еще плохо получается, к любому аэроплану привыкнуть надо.

Заход: четвертый, закрылки, глиссада, обороты, скорость. Боюсь ошибиться, сзади «строгий» инструктор: посадка с высокого выравнивания.

На пробеге: закрылки для взлета – сектор газа полностью вперед. Все повторяю, ненамного лучше – это меня особенно не беспокоит. Серега поймет, он летчик! Тормоза, разворачиваюсь, подруливаю к исполнительному. Выключаю двигатель, слышу, Серега там возится. Замок привязных щелкнул, мне интересно: как мне сейчас профессиональный инструктор выговаривать будет.

– Давай сам! На посадке пониже, таких учить – только портить...

Ага – это уже хорошо. Так говорят все, когда хотят подчеркнуть, что мы с тобой все-таки на равных – коллеги! Про себя думаю: «Молодец, понял. Нечего воздух зря утюжить, надо самому полетать».

* * *

Вечером после тренировки дома анализирую и прихожу к тому, что «Бекас» мне понравился и сейчас я хочу вставить высказывания великого летчика о самолете «Стрела».

«Существовало немало летательных аппаратов, которые родившись экстраординарными, так экстраординарными и остались. С одним из таких аппаратов я познакомился, правда, лишь со стороны, вприглядку, в первый год после моего поступления в отдел летных испытаний ЦАГИ. Из ангара на летное поле вытащили какое-то странное сооружение – выкрашенное в ярко-красный цвет, овальной формы или, точнее, похожий на грушу в разрезе диск, плашмя лежащий на трех довольно субтильных ножках шасси. Спереди диска был пристроен мотор (в сущности, только это и позволяло назвать какую-то его часть «передом»). С противоположной стороны наклеен небольшой гребешок вертикального оперения. А в середине имелось экранированное прозрачным козырьком углубление – кабина пилота...

Один за другим наши летчики, начиная с корифеев и кончая доморощенной молодью, залезали в кабину этого интересного самолета, запускали мотор и носились по аэродрому. Красный, блестящий на солнце диск скользил над белым свежавывающим снегом. Это было очень красиво, но безрезультатно» (Марк Галлай).

Но «Стрела» не хотела летать, а «Бекас» летает настолько хорошо, что, кажется, это не самолет, а детская игрушка, которую сейчас покупают родители детям на зависть всем на детской площадке.

Интересный аэроплан: оригинальная схема, концепция польского «Дон-Кихота». А может быть, конструктор сам пришел к такой рациональной конструкции. Во всяком случае, когда я первый раз увидел «Бекас», он мне не понравился – мало похож на взрослый самолет. Что-то в нем угадывалось, но результат появился позже. Самолет сделан для работы, для спе-

циальной работы, на которой летчик занят от взлета до посадки, и для пилотирования времени не хватает. Очень простой и удобный, с отличным обзором. И, конечно, отличный учебно-тренировочный и вполне мог бы использоваться в аэроклубах. Он даже допущен для выполнения сложного пилотажа!

Если на А-27 на разворотах мешает крыло, то здесь обзор отличный, как на истребителе, даже лучше: не мешает прицел и рама бронестекла.

Приходилось летать на СП-30, тоже отличный аэроплан, производство серийное, на настоящем авиазаводе, но «Бекас» лучше! Если бы пришлось работать на СП, он, конечно, полюбился бы. Он хорошо продуман и тоже сделан для работы.

У «Бекаса» есть недостаток – кабина. Летчики в ней по схеме «тандем», в СП «бок о бок». При обучении или просто прокатиться на «Бекасе» нет возможности показать и сказать что-то, только по СПУ.

На Ан-2, в свое время, я пять лет отлетал и работу эту хорошо знаю. И судить имею право. А Сергей истребитель, у него техника пилотирования энергичная – для этой работы необходимая. Ему в жизни постоянно приходилось осваивать новое и переключаться с одного на другое: он быстро освоил то, чему нас серьезно учили в наше время.

Завтра нам с Сергеем предстоит пройти 400 км на «Бекасе», с его скоростью – почти четыре часа! Четыре часа в воздухе: медленно перебираясь от одного пункта к другому, до места посадки, которое мы конкретно даже не знаем.

При предварительной подготовке трудно даже представить, на что обратить внимание в первую очередь. Погода, запас топлива, карты, маршрут и даже отсутствие туалета при такой длительности полета – все учесть, кроме того, что там еще может быть? А может быть всякое, что даже невозможно предположить накануне дня вылета. Поэтому перед таким полетом желательно потребление жидкости в минимальном количестве. Вот это, наверное, и есть основной недостаток этого аэроплана. Конечно, крейсерская скорость «Бекаса» – 130 и даже 140 км в час, но с внешней подвеской, со всеми штангами и химбаком – 110 максимум.

Предварительные разговоры лететь «налегке» результатов не дали. Все установлено, отрегулировано, облетано, и устранены все неисправности и течи. Демонтировать и монтировать на точке непросто, и заниматься этим некогда: но на А-27 я поступал именно так!

В прошлом занимаясь этим ремеслом извозчика, из рейса в рейс быстро привыкаешь к такой неразмеренной жизни. В любой рейс готовишься без всякой суеты и ненужной нервозности: отправляешься, все продумав и проанализировав. Здесь волнение: полет непонятно куда! И главное: зачем тащиться в такую даль? Можно решить все проблемы предварительно и улететь сразу туда, куда нужно – на точку!

Вылет завтра. Отдых!

* * *

После взлета, на первом развороте взял курс, срезая, чтобы пристроиться к ведущему слева. Серега меня увидит и будет изредка поглядывать в мою сторону. Идем по маршруту через залив. Внутри и тревога, и непонятно куда летим, и приятное чувство – опять в воздухе! Полет – это мастерство, которому обучаются и которое поддерживается всю жизнь тренировками!

Я знаю, что сейчас мне хорошо от того, что я в знакомой, родной обстановке! Я скучаю по этой работе. Почему с возрастом желание летать не проходит? Неужели такое желание летать от того, что ничего в этой жизни не нашел, не увидел и не понял? Сейчас некогда разбираться и проводить анализ, хочу вперед, не оглядываясь, видимо, боюсь оглядываться.

Впереди слева самолет ведущего. Я в кабине. Перед глазами знакомые приборы и знакомые чувства, которые не ушли за эти годы.

На высоте 400 метров вдруг в ровной работе двигателя перебой – двигатель споткнулся. Нет, ничего не произошло, опять работает ровно. Наверное, показалось? Знаю, это не так, явно двигатель дал сбой. Что это? Зажигание или топливная система? Вчера летали, ничего подобного не проявлялось, возможно, конденсат, вода в топливе, возможно, влага в магнето. Отказ одного магнето на работу двигателя не должен влиять, посмотрим, что дальше будет. Недалеко ушли, вернуться и через полчаса можно. Через залив с таким двигателем не пойдешь, нужно будет сесть на аэродроме ДОСААФ.

Работает ровно, держусь в свободном строю, так легче и свободней, болтанки нет, хотя ветер 30 км/час, попутный. Молчу, не хочу Сергея беспокоить. Успокоился, двигатель работает, если что-то не то, надо будет развернуться с обратным курсом, чтобы посадку произвести со встречным ветром и сразу в развороте искать площадку. Лес начнется дальше, там будет сложнее. От ведущего надо будет оторваться, высоту набрать метров шестьсот. Сергея предупредить. В случае прогрессирования неустойчивой работы все-таки желательно уйти подальше от города. Закончится пригородная зона, дачи – больше подходящих площадок и свободы для маневра. Там можно будет себе больше позволить. День выходной, в эфире никого. Как будет себя вести двигатель, так и будут складываться дальнейшие события и действия. Сейчас рано что-то решать, сейчас можно только наблюдать. От меня пока ничего не зависит. Все будет хорошо, возврат в любом случае нежелателен. Причина может быть самая пустяковая, но обновиться и проверить свечи нет возможности. Срыв в работе потянет за собой и сроки, и отношение с заказчиками, и, наконец, это отразится на прибыли и моей зарплате.

Идем без заявки и без связи. В наше непростое время так проще и надежней. Помощи от службы УВД никакой, кроме лишней суеты и проблем. Только спокойно и вперед – погода позволяет, двигатель работает ровно.

Сергея сидит в пятидесяти метрах от меня, не поворачивая головы в мою сторону, уверен, что я рядом, занимается своим делом. Мне тоже надо посмотреть в карту. Она сложена так, чтобы первая половина маршрута была на одной стороне, вторая на другой. Впереди сектора газа, в картодержатель вставлена так, чтобы можно было взять левой рукой и перед глазами сразу проложенный маршрут. В полете, когда может быть свободна одна рука, вращать, разворачивать и перекладывать непросто.

В карте нового ничего не нашел, идем над давно знакомой местностью. Подсунул под левую ногу – так удобней. Ничего интересного в ней не увидел! Прошли дожди, на дорогах лужи. Нужно иметь в виду на случай вынужденной посадки.

К самолету привык. Впечатление, что всю жизнь на нем летал, уже в кабине нет ничего необычного.

Начало мая, много зелени, но много черной пашни. Что-то еще не засеяно, что-то еще не взошло. Посадку можно произвести на пашню, но лучше все-таки на дорогу вдоль поля – пашню с высоты трудно определить, проборонована она или нет. С носовым колесом и таким низким клиренсом на посадке опасного ничего не произойдет, просто увязнешь на пробеге. Немного успокоился, постепенно начинаю направлять мысли в другую сторону, можно подумывать, помечтать, хотя помечтать в таком возрасте – затея, в конечном счете, немного грустная.

Кабина начинает не нравиться – неудобная. Не тесная – нет, обзор отличный, но неудобная. Пока не пойму, в чем дело, что-то не нравится. Видимо, в длительных полетах что-то не так, а что не так – пока не пойму. Понял: ногам неудобно, левая нормально, а правая коленом ложится на замок фонаря, желание подложить что-то, чтобы не давило. Это начинает надоедать, и я начинаю искать выход. Взял карту, подложил под колено, чуть ногой шевельнул, карта упала. Как теперь ее поднять? Рукой не дотянуться – не могу согнуться, мешают плечевые привязные ремни. Открыть замок ремней, потом сложно пристегнуться, одной рукой не справишься – процедура непростая. На автомобиле проще, здесь же необходимо собрать четыре ремня в кучу. Снял ногу с педали, подвинул карту каблучком назад, кое-как дотянулся

рукой, поднял с пола. Больше таких экспериментов не надо, но сидеть приходится в напряжении – неудобно.

Знакомая мелодия, под ровный рокот двигателя слышу музыку и начинаю подпевать. В машине можно включить магнитола и наслаждаться любимыми произведениями, а здесь приходится слушать эфир и двигатель.

Сергей повернулся, показывает один палец вверх – переключись на наш канал, но выглядит это смешно, по-американски. Кивнул, переключил канал на радиостанции.

– Как слышишь?

Что-то хочет сообщить.

– Хорошо!

На авиационном жаргоне «хорошо» – это качество связи, это на борту все хорошо, это и условия полета, и работа матчасти: все это одним словом «хорошо». Но это все в определенных, узаконенных фразеологией случаях. Когда-то много было мусора в эфире и на все команды и указания было самое ходовое в ответах: «Понял». На все был один ответ. И приказом министерства запретили слепо пользоваться этим словом при ведении связи. Только в единственном случае дается квитанция «Понял» – при получении информации и разрешении занять исполнительный старт. И сейчас Сергей, как ведущий, выдает мне информацию:

– Посчитал «путевую» – 140!

Это очень радует, для такого длительного полета – это хороший знак! Все не так плохо, нажимаю кнопку «Радио»:

– Тоже неплохо, я прикидывал, по моим расчетам – 130!

Поговорили, размялись, дали друг другу знать, что мы выполняем очень важную работу и заняты очень серьезным делом. А как же! Две табакерки в воздухе – это очень серьезно!

Вообще-то, летать намного проще, чем ездить. Там постоянно смотришь на дорогу с ее выбоинами, знаками, которые можно не заметить. Сзади увидеть обгоняющего, не помешать ему. Здесь проще. Держи ведущего на удалении 30—40 метров, под углом 45°, немного РУДом приходится работать.

Как-то меня спросил знакомый водолаз: «Летать не страшно?» Что сказать: «Проще, чем на велосипеде!» Представить только, что там на глубине, подо льдом, в Сибири, при минус 40° выполнить работу: тащить от проруби до проруби лить, которым потом протянут трос с кабелем, и при этом думать, что ты можешь вмерзнуть в лед, как рыба. Рассказывает, а у меня дрожь по телу.

Любая работа связана с риском. Но как страшно? Пройти какую-то опасность по времени и расстоянию – это работа, самая обыкновенная, которую ты хорошо знаешь, а испытать чувство ужаса – это полное отсутствие профессионализма. Григорий Александрович Седов (летчик-испытатель): «Если человек, отправляясь в полет, считает, что идет на подвиг, значит он к полету... не готов!»

В воздухе уже около часа, идти еще почти три. Если через каждый час один сбой, то это пережить можно, значит еще три раза нервы пощекочет.

Можно не переживать, на земле потом разберемся с карбюраторами, свечами, топливом. Сейчас просто поразмыслить, что может быть? Отказ свечи? Не выдерживает нагрузок? Вряд ли, их две на каждый цилиндр, отказ одной не даст такого эффекта. Головоломка! Любая машина, это организм со своими особенностями. Пока на ум ничего не приходит, ничего не понятно.

Подходим к лесному массиву. Интересно, как Серега потащит меня: через лес или в обход по дороге, которая уходит вправо. Отворачиваю немного вправо, прибавляю оборотов, плавно перехожу в набор. Потихоньку полез вверх. Потихоньку, чтобы не отставать и не потерять ведущего. Погода хорошая, видимость более десяти, осадков не ожидается. Самолет ведущего сразу становится меньше, как игрушка. Красивая белая игрушка!

Наблюдаю за ведущим: его не потеряешь, погода несложная. Он тоже должен постоянно знать, где его ведомый. Когда же он обнаружит, что потерял своего ведомого? Пока не видит. Я уже выше на сто метров, ведущий хорошо виден на фоне леса. Занял шестьсот метров, пытаюсь определить, отстаю или нагоняю, – при такой незначительной разнице в скоростях увидеть сложно.

Установил режим, через лес идти минут двадцать. Потом на карте поля, овраги, местность в этом регионе довольно сложная. Постоянно необходимо смотреть, искать подходящие площадки. Вот до той еще далеко, а эту уже прошел – развернуться и сесть на нее не получится. Да, в общем, неудачная прогулка. После двухлетнего перерыва приходится напрягаться и постоянно просматривать местность.

Сергей меня ищет: стал в правый разворот, пытается увидеть. Надо успокоить, и мне, наконец, заранее необходимо было доложить. Вызываю ведущего, работаем на своей частоте связи, без каких-то особенных норм фразеологии:

– Сергей! Я на шестьсот, тебя вижу.

– А ты что туда забрался?

Ему сейчас непонятно зачем, более того без предупреждения.

– Лес, давно не летал,

Пытаюсь на ходу сочинять, делать вид, что ничего не случилось.

– Хорошо, я сейчас тоже там буду.

Вижу полез, лес остается сзади, можно подойти ближе.

* * *

Наталья! Давно не виделись, практически все эти два года. Немного не по себе – зачем эта встреча? Забыл бы потихоньку, не беспокоил бы человека, не мучил бы. Не выдержал, да как-то вроде оправдаться хотел: не забыл я ничего, по-прежнему к тебе тянет. Что за глупости, зачем все это? Но увидел: откровенно рада была, не скрывала даже.

– Улыбка у вас, Наталья, очень красивая. На работу собрался, решил зайти...

Да что это я, как на войну какую-то. Возраст, наверное, не скрываешь с ней ничего, откровенно свои чувства выражаешь. Она видит все: умная женщина, ведет себя так, как будто я ей очень близок, а ее все на «вы»! Рассказать кому – за идиота примет: ты ради чего над ней так издеваешься? А я так ее боюсь обидеть и, не дай бог, оскорбить, что не могу осмелиться решить все окончательно. В кафе с ней не сходишь, в театр тоже – жена чужая! Нельзя просто вот так женщине голову кружить, не по-мужски. Время проходит. К Наталье зайти... Зачем? Вот так и кружишься, сам себя в дурацкое положение ставишь. Она тоже так же думает, ждет чего-то. Или не ждет? Женщина всегда загадка, не только для мужчины, но и для себя тоже: со своими чувствами борется, тоже себя клянет за нерешительность. Ей давно бы на дверь показать: «Не приходи больше». Нет: «Приходите, Анатолий». Улыбается, а в глазах грусть какая-то. Наверное, мне все это кажется!

Почему-то в молодости таким не был. Нет, был, конечно, но не до такой же степени. В памяти со временем все стирается, видимо, не все, что-то сглаживается: помню такой же был. Сам себе никогда не нравился. Это замечали: «Какой-то постоянно напряженный – расслабься». Как расслабиться? Постоянно в руках себя держишь, все как-то ревностно воспринималось, чувства приходилось прятать. Сейчас многое в себе поменял, другим стал, а может быть и нет, постоянно сам с собой борешься. Встретиться, разобраться, уйти. А зачем? Так хорошо с ней, так хочется рядом родственную душу иметь. У нее, по-видимому, тоже самое, не просто так: «Анатолий, приходите». Чего хочет? О чем думает... Что у нее в душе? Сколько раз пытался пригласить, встретиться где-нибудь, к себе: «Нет, Анатолий».

Так хорошо эти десять минут пролетели; не вовремя – опять споткнулся! Пробую чуть-чуть режим поменять. Прибрал триста оборотов, пять минут иду, отстал от Сергея. Все хорошо, выхлоп ровный. Приятный рокот – удивительно: нормально, устойчиво работает! Прибавил оборотов, догнать – тоже все прекрасно, ровно, никаких перебоев. Дотянет! Такие мысли испортил, вспомнить, на чем остановился. Переключиться надо, что-нибудь хорошее вспомнить из прошлой жизни.

Помнится все яркое, интересное, а интересное – полеты. Даже работа в НИИ, где было много нового и серьезного, особенно как-то не задевала, и особенного стремления куда-то не вызывала. Летная работа чуть ли не каждый полет в памяти: все двадцать три года. Все по-новому пережить можно. Много знакомых, друзей – все растерял, почти все. Многие не знаю где затерялись, так же, как и я. Многих уже нет давно, о них как-то отдельно думаешь.

* * *

Володя Вакаров! В Тюмени ждали пилота-инспектора, в гостинице вспоминали курсантские годы. Вместе сдавали на второй класс: он со мной интересным случаем поделился из своей летной практики. Сейчас вспомнил, в голове все прокручивается вместе с этой, медленно уходящей назад картиной. Такое сразу забывать надо – нет, не уходит, сидит в голове.

Володя, помню, с какой он горечью и тоской все рассказал, все невыдуманное всегда ярко, со всеми подробностями, поэтому и запомнил.

«На «Яках» летали, в училище, самолеты старые уже были, сложный пилотаж запретили. Я в зоне, в задней кабине товарищ, курсант-однотруппник. Вирази, пологие пикирования, горки. Все. Кружусь, ввод-вывод отрабатываю, шарик в центре, скорость – шлифую технику пилотирования.

Вошел в пикирование, разогнал, вывод. Плавно потянул ручку. Сектор газа вперед, на ручке усилие небольшое, пытаюсь перегрузкой особенно не увлекаться – все-таки инструкторов готовили и, что такое аэродинамика и вертикальная перегрузка, хорошо знали. Только капот через линию горизонта прошел, удар – и все. Сразу темно стало.

Очнулся, ветер в лицо, воздух свищет. С правой стороны бортовая панель сорвана – дыра. Почему-то в нее смотрю. Крыло, правая консоль на болтах верхних развернулась, ударила по фонарю, ну и, естественно, по голове. Потом комиссия установила, парня сзади сразу убило.

Самолет немного вверх носом. Двигатель работает, правые бочки сам крутит в сторону задранной плоскости.

Земля, небо, опять земля. Пока соображал, что это такое, земля мелькнула. Смотрю – уже деревья хорошо вижу. Выбираться нужно. Отстегнулся, фонарь сдвинуть не могу. Крыло прижало фонарь, на нем лежит.

Следующая бочка – очень низко, вижу дорогу проселочную. Рассмотрел отдельные детали – все быстро пролетает. Решил выбираться через дыру в фюзеляже, в проем трубчатой фермы – согнуться не могу. На следующем витке уже траву увидел. Рванулся, руками ухватился за трубу фермы и вылетел, даже не понял, как между крылом и фюзеляжем проскочил. Оказался за бортом, кольцо нащупал, рванул. Купол моментально раскрылся. Хлопок, меня подбросило, и сразу земля, ногами на нее. Упал, поднялся. Самолет впереди на части разваливается, куски разлетаются. Двигатель сорвало с моторамы, и он дальше по земле катится.

Посмотрел я на все это. Парашют отстегнул. Подхожу. Самолет на животе лежит – запах бензина. Поднял крыло и как на дверных петлях развернул, с фонаря сбросил. Фонарь разбит, но задний колпак сдвинул.

Парень мертвый, кровь из-под шлемофона. Ремни отстегнул, вытащил его, на свежую травку положил. Принес парашют, накрыл. Сажу соображаю: нижние стыковочные болты оборвались, и всю плоскость, на верхних, потоком развернуло, и она ударила по кабине.

Что-то мокрое хлюпает в правом ботинке, правая разорванная штанина в крови. Задрал выше колена: все разорвано от ступни до колена. Забинтовать надо. Вспомнил: в задней кабине аптечка – небольшой металлический ящик на правом борту с красным крестом. К самолету подходить страшно: жара, а от него бензином тянет. Снял куртку, рубашку разорвал, перевязал кое-как.

Самолет появился, в круг стал, смотрит; снизился, прошел! Я стою, мысли в голове разные. Через полчаса Ан-2 зашел, сел. Площадка – поле, как по заказу.

Деревенских понаехало на велосипедах, мотоциклах. Кое-кто из них все видел. Вопросы задаются: как летал, что летал? Рассказать особенно нечего, ничего лишнего я не позволял. Потом следовательно все подробно описал.

Через месяц все улеглось, к полетам допустили. Училище закончил, но навсегда остались: какая-то вина за этого парня, его мать вся в черном. И шрам на ноге».

Это, наверное, на всю жизнь. Не забудешь.

Потом познакомились с пилотом-инспектором: приятный парень нашего возраста. На второй класс мы тогда без проблем сдали. Работа в транспортной авиации не позволяла часто встречаться, но уважение к Володе на всю жизнь осталась. Встречаемся: «Здравствуй, старик!..» – хорошо понимали друг друга, без лишних разговоров. Пары фраз достаточно, чтобы понять, как дела у человека! Все, кто летал, достаточно всего этого видели, поэтому и не спрашивают, поэтому и не рассказывают. Его рассказ – это эпизод, которым не с каждым поделиться можно. В жизни такое у всех может быть, на любой работе, при любой специальности. Это рубцы на душе, это шрамы, это то, что забыть бы надо, да не забывается, так и живешь с этим. Со временем отпускает, стирается в памяти, вроде даже и не с тобой было. Такие случаи в жизни обычно по молодости, по неопытности случаются.

* * *

Поля, лесопосадки, ручьи в оврагах, мелкие речушки, дороги – все медленно проплывает. Местность очень красивая, облачность сплошная, фонарем почти цепляешь облака. Нижний край ровный, скорость чувствуется, а на этой высоте относительно земли почти висишь. Идешь по снежной равнине, только вверх ногами. Слой тонкий, начинают попадаться окна, иногда видишь солнце, опять тень. Идем на запад, облачности все меньше, но солнце не мешает; точно под девяносто слева. Отдельные облака выше полета, все-таки дают впечатления полета и скорости, когда проходишь под ними, и в этот момент очень захватывающее чувство высоты.

Но все равно ползем медленно. В молодости интересно между облаками где-то походить, около шапок кучевки, между ними проскочить, пройти над ровным слоем облаков. Всегда у человека возникает желание скорость почувствовать. Захватывающее чувство на скорости 500—600 км/час, когда проносится все, несется навстречу, главное знаешь, что это безопасно, при ошибке не будет никакого удара. Особенно, когда идешь ведомым и видишь рядом ведущего: самолет, скользящий на сумасшедшей скорости, блестящий, сверкающий на фоне ослепительно белых облаков.

Самостоятельный полет по учебному маршруту. Лето, середина дня. В задней кабине курсант-однотупник. Развивается кучевая облачность. После первого поворотного пункта разворот на заданный курс. Инструктор подходит ближе, пристроился справа. Явно ждет моих действий. Впереди нагромождение кучевых облаков. Увеличиваю режим до максимального, перехожу в набор – нос на вершину облака. Заданная высота три тысячи.

Скорость полета не снижается, мощности двигателя вполне хватает перетянуть через облака. Инструктор строго держится справа. Мне необходимо доложить руководителю полетов о смене высоты и о погоде. Я молчу. Молчит инструктор.

На высоте четыре пятьсот перевожу в горизонтальный полет, и мы парой проходим рядом, очень близко с клубами мощного кучевого облака. Сзади во весь голос кричит Саша – в прошлом задира и хулиган, воспитанный улицей, из дворовой шпаны, но сейчас отличник, спортсмен.

– Толя. Смотри! Я такого никогда не видел, – слышу восторги в наушниках своего шлемофона. – Опусть очки!

Дыхание перехватило – я опускаю на глаза темные очки. И даже через очки очень яркая картина, которую я никогда не видел с земли: блестящий самолет инструктора на фоне белоснежных облаков. Надо работать, мы на удалении сто с лишним километров от аэродрома. Слежу за временем, выставляю курс на УГР-1. Стрелка АРК совмещается с указателем УГР-1: под нами поворотный пункт, но я его не вижу – внизу облака. Инструктор качнул в мою сторону крылом, дает знать: под нами поворотный пункт. Выполняю левый разворот, докладываю пролет, умалчиваю высоту. Курс на аэродром.

После посадки инструктор, молодой парень-белорус, спрашивает меня, улыбается:

– Ты почему не доложил РП об облачности, о смене высоты? – он тоже сейчас под впечатлением от увиденного.

– Я надеялся на тебя. Нам бы РП дал курс на точку, и мы ничего не увидели.

Даже в иллюминатор, будучи пассажиром, при всех необычных красках заката на фоне бескрайней равнины, никогда не увидишь того, что видит человек из кабины.

Мне нравятся картины летчика-космонавта Леонова, человека-художника, который смог передать те краски и тот мир, который увидеть можно только в полете. Картины и неповторимые моменты этой прекрасной, необычной жизни в небе остаются в памяти человека навсегда и преследуют до конца!

Очень красиво!

Что такое скорость? Это относительно. На самолете скорость – это угловое перемещение: чем ниже, тем быстрее относительно тебя проворачивается земля. Конечно, летать это прекрасно, неужели этого другие не хотят? Не хотят! Редко, кто в восторге от этого. Приезжают на аэродром группами: шашлыки, музыка, мяч с детьми гоняют. Летают, смотрят с удовольствием в основном женщины и дети – им интересно!

Авиация – это особый мир! Громадная территория и города, бесконечный простор; перелеты и много нового, что приходится увидеть и с чем познакомиться!

Мой знакомый привез на аэродром компанию взрослых мужчин. Прибывшая из Москвы к ним на завод комиссия из какого-то главка. Все моего возраста. Все с неподдельным интересом и удовольствием полетали, посмотрели. Вопросы, впечатления. Все с техническим образованием, с ними и мне интересно было.

Приятно пообщались, они впервые в моем лице увидели «деда русской авиации». Удивились, не думали, что такие летчики бывают.

– А как же Якубович? Мясников? Федоров?

Ну да, конечно, это отдельный случай! Серьезные люди, непростые! А здесь все живьем. После всей рутины; такое в командировке, во взрослом возрасте – неподдельные впечатления!

Много интересных людей за штурвалы садятся, все больше – это грамотные, всесторонне развитые люди. Многие полет воспринимают как искусство. Самолет – это очень совершенное и красивое, это почти живое и умное, с ним хочется дружить и общаться. Это то, что обязательно надо любить. И очень многие живут этим!

«Это всегда интересно. Внизу движется земля, наверху движутся звезды, погода меняется, и иногда очень резко, одна из десяти тысяч частей, составляющих тело самолета, перестает нормально работать. Полет для летчика никогда не представляет опасности, ведь человек либо должен быть немного сумасшедшим, либо на него должен давить долг, иначе он не будет оставаться в положении, которое действительно опасно. Иногда самолеты разбиваются, летчики иногда погибают, но летать не опасно, летать интересно» (Ричард Бах).

Летчик – это человек на необитаемом острове. Ему необходимо выбраться из этого одиночества, ему надо в свою среду. Здесь его не знают, здесь он чужой, здесь он один со своими мыслями. Невозможно что-то передать, рассказать, поделиться чем-то с человеком, который не из этой среды. Один врач сказал в своей статье: «Я тридцать лет в авиационном госпитале, много видел летчиков, разных, но в основном это, больше половины, люди одаренные и талантливые, интересующиеся и много знающие. Мне всегда с ними было интересно!»

Три часа в воздухе, облачность приподнялась, сейчас это редкие разорванно-слоистые облака. Погода по-прежнему радует – устойчивая воздушная масса... Осталось идти девяносто километров. На этой скорости, плюс пять минут для захода на посадку, – сорок пять минут. Начинаем медленно терять высоту, Сергей тоже видимо устал, для истребителя такие длительные перелеты – редкое занятие.

Теряем высоту по одному метру в секунду, скорость выросла на 10 км в час, все-таки чуть-чуть быстрее. Я весь уже искрутился на сидении, то одну ногу с педали снимешь, поработаешь, то другую. Позвоночник тоже пытаешься влево, вправо, но все равно не встанешь, не разомнешься. В молодости при нормальной обстановке встанешь с кресла, поприседаешь, гимнастические упражнения обязательно. Как-то мяч в экипаже появился, самолет пустой, Серега в хвосте у рампы на воротах. Так и в футбол поиграли, развлеклись! Ну, это один такой случай в памяти остался. Я вообще не люблю долго сидеть. При длительных перелетах часто выходил, разминался. Не я один, все так делали. Рекомендации были по этому случаю: гимнастика, упражнения Кегеля.

* * *

Заняли сто метров. Двигатель работает ровно, без сбоев. Местность под нами равнинная, полей много, справа шоссе. Вдоль него идем, машины на трассе свободно обходим, все-таки у нас сейчас сто сорок – редко кто на дороге такую скорость держит. На такой высоте, разумеется, интересней идти – здесь мы не одни. Чувствуем свое превосходство относительно тех, кто за рулем. Водители в ограниченной зоне, шоссе, как правило, лесопосадками закрывают взор, а мы видим все в этом пространстве и выгодно отличаемся от водителей. Нет у них той свободы, которую чувствуем мы.

Подошел поближе, на малой высоте в строю интересней держаться. Вдруг ведущий резко заложил левый крен, решил похулиганить – оторваться хочет. Нет. Вижу: на удалении всего километр под девяносто к нам бетонная полоса. Я за Сергеем пытаюсь удержаться. Вышли из разворота, Сергей повернулся, показывает в сторону полосы. Мы идем к торцу, аэродром у нас уже справа. Три рулежки, магистральная РД, централизованная заправка, стоянки с бетонным покрытием. Построек почти нет. Все чистенько. Построили аэродром, поняли его ненужность – бросили. Хороший, ухоженный, бетонка около двух километров, и никого, как на картинке – при отступлении врагу оставили! Прошли, посмотрели и опять взяли курс по треку, до пункта посадки пятьдесят, лету почти полчаса. Уже каждую минуту отсчитываешь, хотел предложить подсесть на этом аэродроме, передохнуть. Плохо летать без туалета.

Идем низко. Очень много луж, почти все залито после дождей. Эх, Серега! Куда садиться будем? Нас должны встречать. Перед вылетом созванивались, дали расчетное время прибытия.

Сергея! Надо быть очень могучим авиатором, чтобы где-то на дороге примоститься между луж. Прямо такое чувство, что купаться придется: очень не хотелось бы за четыреста километров от дома в грязи повалиться. Грунтовые дороги черного цвета, мокрые, блестят, как смазанные маслом. С высоты сто метров хорошо видно, что это чернозем. Это то, на чем стоять нельзя: ноги расплзаются и на подошве комья, которые невозможно счистить. Иметь в виду, что так примерно и будет на пробеге.

Ну вот, опять не вовремя, движок брызнул какой-то дрянью прямо в душу, как плевок. Внутри что-то екнуло. Через пять минут на посадку: смутно представляю, как это наяву будет выглядеть. Сергей! Куда ты меня тащишь? Где можно сесть при такой грязи.

Облачности уже нет. Ясно. Видно, что ветер тоже стих – это плохо. При коротком участке, да еще при таком покрытии – это очень плохо. Сергей! Ты сейчас думаешь о пробеге после приземления?

Он летал на всем, что на дорогу не посадишь. А я все-таки на Ан-2 летал и знаю, что такое посадка с подбором площадки с воздуха. Но на Ан-2 проще, чем на этой блохе с ее маленькими колесами, да еще с грязезащитными щитками. По навигатору вижу: подходим, осталось пять километров. Переключаю масштаб, присматриваюсь: где это за пять километров может быть площадка? Высота уже пятьдесят. Видимость отличная, Сергей уже куда-то целится. Явно так же, как и я, пытается угадать, где же нас могут ждать? Я немного оттянулся, дистанцию занял, чтобы не мешать ему маневрировать. Вовремя – рванул куда-то вправо. Пересекает мне курс: резко вниз с полупереворота. Угу! Вот так истребители летают!

Разворачиваюсь за ним. Он с ходу, с правым креном разворачивается вниз на дорогу под нами. Ничего не говоря, молча, видимо, садиться решил. Строит заход. Сейчас пройдет, посмотрит.

Вопреки всем правилам сел на дорогу. Удивительно, она вроде бы сухая, без луж. Выполняя третий, строю коробочку, закрылки, режим, скорость – иду правильно. Четвертый, еще закрылки, прибираю режим. Скорость нормально держится. Самолет впереди пробежал, срулил с дороги, освободил мне место.

Заход строю с недолетом, в расчете на то, что полоса будет занята. Конечно, с моим аэрофлотовским воспитанием желание выполнить контрольный заход, посмотреть: куда это мы лезем? Полоса свободна, решил садиться уже перед выравниванием. Газ прибираю, слежу за землей. Расчет в голове моментальный: ведущий нормально сел, значит, полоса нормальная. Ногами направление: левая, правая, касание, впереди хороший участок дороги. Тормоза, сруливаю, хотя меня никто не подгоняет, выключаюсь. Замок, сбрасываю ремни, открываю фонарь, выскакиваю из кабины.

Впереди самолет ведущего, к нему направляется группа. Сергей машет руками и скрывается за хвостом «Бекаса»!

На Ан-2 таких проблем не было, даже на новых «Сухих» сзади за креслами летчиков все «удобства».

* * *

Через пару дней нам разлетаться, а пока посидели, с мужиками из других районов познакомиться. Немного водки было. Особенно никто не увлекался – все на работе! И все равно все уже будто знакомы, кто-то вспоминает имена, находятся общие знакомые: авиация – мир тесный. Сельскохозяйственная корпорация: собрали всех, кого смогли, двое были тамбовских. Один получил в аэроклубе летное образование вместе с юридическим, авиационным спортом занимался, летать любит. В голодное время обработкой полей зарабатывает на жизнь. Таню Буйракову, Рудольфа знает. Моложе меня лет на десять.

Жизнь такая интересная наступила. Кто бы мог подумать, что так все с ног на голову станет, все зарабатывают как могут. Специальности новые появились, которых раньше не было, ценности поменялись. Ты осматриваешься вокруг и видишь, что хорошо приспособленцам, наглецам и эгоистам, которые несут над собой свой лозунг «Я – все!». Поиски гармонии и счастья напоминают хождение по канату: неверный шаг и свалишься в депрессию, поймаешь баланс – будешь жить. Вокруг тебя те, кто восхищается тобой, и те, кто только и шепчет в спину: «Упади!» Интересно, что дальше будет, должно же это чем-то закончиться.

Наутро снег, но погода солнечная, тихо. Прогревает, наконец получаем «добро» и готовимся к вылету. Сергей – на точку в Саранскую губернию, я – в Пензенскую. Надежды, что где-то рядом будем, растворились, придется в незнакомом районе ковыряться одному.

Водители наши приехали, получили деньги на бензин, а мы бланки договоров, номера телефонов. Я всегда к этому равнодушно относился, по принципу: война план покажет.

С двигателем разобрались, вместе с Сергеем нашли одну отказавшую свечу, но, по моему, это не причина. На каждый цилиндр две свечи, два магнето – все по-авиационному. Дефект где-то прячется. Он меня потом весь год за штаны тянул. Обнаружили позже, зимой, когда двигатель в ремонт сдали.

А пока мне двести километров, в район Лопатино. Знакомые места. Я на машине двадцать лет по этому маршруту на родину ездил, уже будучи вне летной работы, полностью смирившись с гражданской жизнью. Никогда не мог подумать, что придется вернуться на эту работу уже в этой жизни.

Попрощавшись с теми, с кем свела судьба накоротке, дал водителю координаты, куда необходимо прибыть, и разлетелись в разные стороны. Серега пошел на север, ему рядом, сто километров, а мне на юго-восток. Взлетели парой, разошлись, уже в воздухе пожелали друг другу удачи. Встретились позже, осенью, на общем вечере в честь окончания рабочего сезона.

Поплыл я к себе на работу – это почти два часа в воздухе. А пока после взлета слушаю двигатель и надеюсь, как на хорошего товарища – не подведи! Давай вместе долетим, а там уже будет проще, длинных перелетов не будет. На юго-восток через трассу Пенза – Саратов, пересечение не пропустишь, автомобильную трассу трудно не заметить.

Мешает солнце, практически прямо в лоб, и облачность отсутствует. Местность красиво смотрится только под девяното. После пересечения трассы необходимо повернуть влево, на восток: будет проще и солнце через час немного сдвинется вправо, не так будет мешать.

В полете никогда не бывает желания находиться сейчас где-то в более комфортном месте: на берегу, в тени с удочкой или где-то в баре. Сейчас ты на работе. И ждешь приятного вознаграждения за то, что сейчас здесь, в кабине и занят контролем пути, наблюдением за воздухом, за приборами, слушаешь двигатель, который тянет тебя по этой воздушной дороге. Летают сейчас мало, но где гарантия, что сейчас точно так кто-то без связи, с разинутым ртом, может тебя не увидеть.

Наблюдал картину прошлым летом в Жирновске: услышал мощный, глуховатый рокот двигателей Аи-24. Успел выбежать из дома на крыльцо и увидел: на высоте пятидесяти метров, прямо через город, окрашенный в какой-то темно-синий цвет – Ан-26! Что это? Какие-то смелые ребята решили похулиганить? Явно негражданские и явно не было у них такого задания. Так что, даже в наше время и на такой малой высоте, кроме птиц, можно еще кого-то встретить в воздухе.

Чтобы быть где-то там, сейчас мне необходимо быть здесь, наблюдать за ориентирами и постоянно через два на третий направлять нос «Бекаса». Постоянно ручкой и педалями устранять отклонения по курсу, крену и тангажу, плавно подруливая, как водитель сейчас на дороге, сидя и глядя на эту ленту из асфальта и выбоин, постоянно подруливая баранкой и акселератором. Бедняга, за шумом он не слышит моего двигателя и даже не может предположить, что сейчас перед его носом я пересекаю ему дорогу.

Он меня не видит, он занят своими мыслями, он слушает музыку, и на заправке он никому не скажет обо мне. Все это знаю я. Я могу все это наблюдать. Одно есть у нас общее: ему на трассе, так же, как и мне, приходится следить за погодой. Ему больше, чем мне, необходимо следить за встречными, постоянно смотреть в зеркала и наблюдать попутных.

В воздухе все-таки свободней: не заходи в зону гражданского аэродрома, в зону военного сектора, подальше обходи запретные зоны. На карте они отмечены. Я смотрю вперед, бросаю взгляд по сторонам. У меня нет необходимости смотреть на дорогу и постоянно заглядывать в зеркала – здесь я свободен. И я не волнуюсь так, как может волноваться человек посторонний, вдруг оказавшийся на моем месте. Я совершил много полетов на разных самолетах и до сих пор не потерял желания летать. Я более свободен здесь! На дороге часто бывает тесно. Я знал все это еще в детстве, и мне нравилось это всю жизнь, и поэтому летать не страшно. Летать – это смотреть и видеть. Это интересно!

Местность подо мной постепенно меняется. Справа Саратовская область, а это уже меньше лесных массивов, больше полей. Вдоль полей всегда грунтовые накатанные дороги. Чувствуешь себя уверенней – в любом месте можно произвести посадку. За время работы в авиации привык проще на все смотреть: не ждать случайных отказов. В воздухе работать, не переживать и вести себя спокойно. Свои эмоции тоже научился держать под контролем и не кидаться в крайности при каких-то незначительных изменениях от стандартных условий. Смотри за погодой в полете, за показаниями приборов: внезапных отказов не бывает. Любой отказ, как правило, не бывает неожиданным. Есть какие-то предвестники. Поэтому спокойно следи за работой матчасти и наслаждайся полетом!

В общем, на «Бекасе» летать приятно, он хорошо чувствуется в полете, устойчив и легко управляется. Не хватает шторок от солнца: еще один недостаток, кроме отсутствия туалета.

Мне приходится бояться солнца, то есть ультрафиолетового излучения. Через каждые два-три года удалять новообразования на лице, которые не влияют на общее здоровье, практически не оставляют шрамов и не портят физиономию, но отравляют жизнь. Шрамы затягиваются быстро, и я давно это воспринимаю как небольшой дискомфорт. Это, я думаю, с лихвой покрывается работой, которой сейчас занимаюсь.

Летают многие и воспринимают полет таким, какой он есть на самом деле. Но многие видят в этом больше, чем работу. В этой работе что-то отличное от любой другой деятельности человека. Мне жалко тех пилотов, которые не испытывают чувства, делающее человека свободным. А свобода и полет – это почти одно и то же. Летать – это внизу земля и оставшаяся там тень от тебя, а вверху небо и звезды – это ворота в бесконечность. В бесконечность того пространства над тобой, в бесконечность мыслей, которые сопровождают тебя всю жизнь. Любому органу нужен отдых, даже сердце отдыхает между сокращениями. Мозг работает постоянно, мысли присутствуют в нем всю жизнь, даже во сне.

Перед олимпиадой во сне решал задачу по геометрии: очень все ярко и правдоподобно настолько, что утром было желание воспроизвести все на бумаге. Не хватило времени, спешил на занятия. Постепенно все стерлось в памяти, и я лишился этой возможности в своей жизни и до сих пор жалею об этом.

Здесь я один и мне хорошо: я ни от кого не завишу. Даже диспетчерский пункт управления прохожу пятьдесят километров южнее, и диспетчер меня не видит на зеленоватом экране своего локатора. Я с ним связь не веду, и он мне не подсказывает место, и расчетное время пролета КПМ я ему не докладываю. При таких условиях полета мы не нужны друг другу. Мне не нужно заходить в облаках на посадку и мне не нужен ни «прямой», ни «обратный». Извини, что сейчас я так без тебя, в другое время ты был очень мне нужен, и я тебя просил и доверял тебе, и от тебя многое зависело. Сейчас другое время и другие правила в наших отношениях. Сейчас пилоты полностью во власти спутниковой навигации.

Скоро Лопатино, за ним дальше Русский Камешкир. Мне нужна точка между ними. Как она выглядит? При телефонном разговоре перед вылетом обещали, что площадка подготовлена: все ровно, сухо, достаточной длины и подходы нормальные. Бывает иногда: все так, все сходится, только линия электропередачи поперек площадки. А что, разве самолет под ней не пройдет?

* * *

После пересечения автострады повернул влево, взял курс на точку. Солнце переместилось назад и практически уже не мешает, но быть одной стороной лица на солнце почти два часа небезопасно. Стекло защищает кожу от ожогов, а оргстекло нет. Перед вылетом обрабатываешь лицо специальным кремом против ожогов, но все равно неприятно.

А двигатель хорошо работает, ни одного сбоя. Действительно, наверное, вся проблема была в свече.

До конечного пункта прибытия осталось двадцать километров. Точка рядом с автострадой Кузнецк – Саратов. Переключил масштаб. На карте в пяти километрах от шоссе в лесу, но рядом с населенным пунктом пустырь. На пятикилометровке он отмечен. Должно быть это и есть площадка, на которую мне нужно будет прибыть. Левее отмечена красным цветом запретная зона, поля на противоположной стороне от селения. Рядом с площадкой пруд. Конечно, на карте не все так точно, но общая картина есть и по предварительным переговорам все сходится. А пока иду по краю лесного массива. Слева на удалении трех километров граница запретной зоны. Потом узнаю, что это не ракетная точка, а заповедник, и в любом случае здесь полеты запрещены.

Удаление десять. Уже угадывается населенный пункт и просматривается что-то высокое, при полете вижу мечеть. Деревня татарская. На краю деревни машинный двор, справа круглой формы пруд, окруженный зеленью. На берегу бревенчатое здание – очень красивый деревянный дворец! Еще правее зеленый луг. С этой высоты все очень красиво!

С машинного двора по песчаной дороге в сторону луга отъехала санитарка серого цвета. Строю заход в сторону луга, вдоль этой дороги. Захожу через пруд. На прямой прохожу рядом с теремом, окруженным деревьями. Очень привлекательная картина! На воде по ряби сразу видно направление ветра.

«Уазик» остановился на дороге в начале луга. Вышли двое, один машет руками в направлении посадки. Все правильно, против ветра на этот луг. Желательно посадку произвести на дорогу, но на ней санитарка. Прохожу левее, осматриваю место посадки. Никаких препятствий и темных пятен, по которым можно определить еще непросохший грунт. Ухожу на второй круг, расчет, приземляюсь рядом с машиной. Пробег, разворот, проруливаю по своим следам. Площадка – готовый хороший аэродром! Погода хорошая: солнце, слабый ветерок. Красивая деревня: какой-то дворец-сказка!

Выключил двигатель, открыл фонарь, отстегнулся, выхожу, разминаюсь. Подходят. Сразу появляется «Лексус». Поздоровались. Директор агрофирмы представил управляющего, сел в машину.

– Через полчаса в конторе буду, – посмотрел на часы, дал указание управляющему: – Обед... В столовую подъеду. В курс дела введите.

Я понял, что прилетел в отдельную страну на границе Саратовской и Пензенской областей. Управляющий из машины уже обращаясь ко мне:

– Самолет никто не тронет и без разрешения не подойдет. У нас чужих нет – им здесь делать нечего. В прошлом году у нас Ан-2 краснодарский работал с этой площадки, на ночь прожектор направим на ваш самолет. Если даже и подойдет кто – просто посмотреть, не переживайте!

Наконец заметил выжженное пятно от химикатов рядом, причем отметил: очень аккуратно работали, территорию пытались не испортить.

Вошли в контору-столовую. Прохладно, светлые шторы на окнах. Четыре изящных столика: салфетки, черный и белый хлеб, аккуратно нарезанный, и не одной мухи. Помыл руки: чистое полотенце. Женщина накрывает стол. Сидим с управляющим, обсуждаем.

– Водитель приедет, пообедает, поедем к самолету располагаться.

Обедаем. Делаю вид, что меня ничего не удивляет: все как надо, все как обычно!

Бревенчатый дворец – это и есть гостиница. Жить будем здесь. То, что я увидел, подлежит отдельному описанию. Потом попробую рассказать, а сейчас принять душ и можно два часа ничего не делать.

– Вот одна спальня, на втором этаже – вторая, кухня, – экскурсия с управляющим по дворцу, редко можно увидеть где-то такое. – Холл, телевизор, компьютер, интернет. Все подключено, все есть! Отдыхай, водителя мы встретим.

Принял душ, переоделся, бросил свое тело на огромную кровать, пахнущую свежестью. Не часто приходится на точках сталкиваться с таким комфортом – дом отдыха! Вспомнил забытую богом деревню в несколько домов десять лет назад.

Нам подготовили заброшенный дом: примерно такие же условия! Мышей выгнали, правда, потом они вернулись!

Магазин один на всю деревню в жилом доме. Над калиткой вывеска, корявый почерк: «Магазин». Мы с Димой, техником (летчик-инженер, семь лет назад закончил ВАУ в Балашове!), заходим, открываем дверь дома. Интересно: перед нами еще двери – пойдешь налево... Пойдешь направо!.. Но направо такая же табличка: «Магазин». Дима пожимает плечами – деревня небольшая, в ней это единственный магазин.

Открываем дверь – нас встречает приятная женщина. Смотрим: «А что-то водки у вас нет?» – «А у нас ее никто не покупает!» – «Самогон гонят?» – «Да нет! Пьяницы все вымерли, остальные трезвый образ жизни ведут! А вы кто такие?» – «Летчики!» – «Какие вы летчики? – женщина усмехается. – Вот помню в молодости: летчики прилетали – вся деревня гудела!» – «Так это мы были – постарели немного!»

Утром прохладно, даже очень, но после завтрака и горячего чая чувствую себя вполне хорошо.

Расчехлил аэроплан, провернул винт и проверил уровень масла. Разогрелся как после хорошей зарядки. Водитель Андрей, заодно и руководитель бригады из двух человек, приготовил раствор и, пока я прогревал двигатель, полностью подготовил все к работе. Как только я подрулил – заправочный пистолет в горловину бака и заработала мотопомпа. Я думал, будут какие-то проблемы с организацией, но оказалось, Андрей хорошо знает свою работу. У меня сразу появилось желание заниматься только своим делом и не отвлекаться.

Дозировка была выставлена перед вылетом, и мне после первых полетов необходимо будет подкорректировать расход рабочей жидкости. Из кабины хорошо видно, как идет заправка: молодой парень держит пистолет в горловине и следит, как идет наполнение бака, а Андрей возле помпы наблюдает, как у него уходит раствор из заправочной емкости. Если все посчитано точно, то при полном расходе у меня будет полный бак. Такова технология нашей работы.

Полет выполняется за двадцать минут, заправка пять. Три полета: заправка топливом и химжидкостью одновременно. Здесь мне можно выйти, размяться, осмотреть аэроплан, помочь заправить топливом, слить отстой и опять в кабину.

После трех полетов немного подкорректировал расход жидкости: за один полет обрабатывается тридцать гектаров; поле двести девяносто – это десять полетов. Если ветер с подъемом солнца не усилится, можно сделать двадцать полетов – это максимум. В час три полета, значит двадцать – семь часов работы; начали в четыре – закончим в одиннадцать.

Летать уже втянулся. Поле недалеко, немного препятствий с двух сторон: с одной стороны лес, с другой лесополоса. Работаем против вредителей, «по блохе». Лес не подпалишь, и пчел в этом районе нет. Работать ничего не мешает. При обработке зерновых культур на поле ходишь так, как его засевали: по рядкам. Так проще летать, особой чистоты не требуется, так что не ошибешься.

Солнце не мешает, погода хорошая. «Бекас» – молодец, работает без сбоев. Все просто, как в идеальном случае. Второе поле будет обрабатываться против солнца, но пока я до него доберусь, солнце будет уже высоко. Давно взял за правило против солнца не летать, в наше время это считалось грубейшим нарушением, и обработка ведется только односторонними заходами. Это действительно опасно. Такая работа не стоит риска, при которой на высоте три метра необходимо идти вслепую – на автомобиле никто не догадается ехать по трассе с закрытыми глазами.

На самом деле так оно и есть: на автомобиле до этого трудно додуматься, если, естественно, человек трезвый, а на нашей работе иногда такое встречается. В свое время на Ан-2 постоянно делался акцент на безопасность: «Нельзя выполнять полеты вне видимости земли, нельзя отвлекаться и оглядываться нельзя!» – это недопустимо. На этих правилах вырабатывалась привычка, позволяющая быть в полной уверенности в работе. На самолетах были установлены зеркала, которые позволяли наблюдать за выпуском жидкости, не отвлекаясь от пилотирования. Своим коллегам я постоянно напоминаю: «Нельзя летать против солнца, нельзя отрывать взгляд от земли, нельзя оглядываться!» Нынешнее поколение этого не знает, препятствия в виде отдельных деревьев, иногда стога прошлогодней соломы могут принести большие неприятности, и поэтому необходимо все предварительно учитывать при работе на поле.

Сливаю отстой, смотрю в полулитровой банке. Интересно, осталась ли полулитровая банка в авиации до сих пор или ее заменили чем-то более совершенным?

После заправки на стоянке техник с ведром и полулитровой банкой ходит под крылом и специальной «штангой» – дюралевой трубой нажимает снизу на клапан и сливает из каждого бака в банку отстой. Так что полулитровая банка у техника, выпускающего самолет, это тоже самое, что плоскогубцы, отвертка и контрольная проволока.

Сажусь, закрываю фонарь. Привязные ремни, гарнитура на голову, заодно проверяю закрылки – гарнитура всегда вешается на рычаг выпуска закрылков; они выпущены в положение «Для взлета». Через открытую форточку команда: «От винта!» Андрей повернул голову, удивленно посмотрел: простой водитель, не техник – что с него взять... С такими правилами еще не знаком. Позже он привыкнет к командам и будет к ним относиться правильно.

Ответственный момент. Многие этого не знают, и человеку постороннему это кажется игрой, но такие команды в авиации обязывают всех, работающих рядом, принимать эти правила и относиться к ним серьезно. Вращающийся винт – опасная игрушка! В работе человек может забыться, не увидеть и пропустить в своем сознании, а в истории авиации много голов порубила эта «гильотина».

Аккумулятор, кнопка запуска: двигатель фыркнул, и сразу оживают все приборы. Генератор, радио, химворудование, закрываю форточку, немного отруливаю от заправки для взлета с таким расчетом, чтобы не мешать товарищам на рабочей площадке.

Везде и всегда выруливающий пилот заботится о том, чтобы струей двигателя не помешать работающим на площадке, не пылить. Струя от винта, реактивного двигателя бывает такой силы, что летают колодки, чехлы и все, что может находиться на стоянке. Поэтому, когда выруливаешь, приходится заботиться и правильно делать развороты, правильно работать РУДом.

Проверены показания приборов. Включено все необходимое. Взлетный режим, и с началом разбега берешь ручку полностью на себя. Усилие на ручке при полностью заправленном

химбаке достаточно большое, центровка предельно передняя, и отрывается носовое колесо во второй половине разбега. Отрыв, немного повисел в воздухе на минимальной скорости, через пару секунд на ручке чувствуешь уверенное поведение, взгляд на прибор скорости и на высоте пять метров плавный отворот в сторону поля. Доворот небольшой – 30—40° градусов. Уборка закрылков, прибирается режим работы двигателя до номинального – достаточного для нормальной скорости.

Маршрут строится так, чтобы на поле прийти к точке входа на гон. Постоянно необходимо запоминать ориентиры – навигатор запаздывает. Ориентиров достаточно. Строишь следующий заход, отступив на ширину захвата. При заходе на гон через намеченный ориентир стремишься выйти рядом со своим треком и обеспечить ширину полосы.

Если при занятии рабочей высоты допущена ошибка на заходе, корректируешь ширину захвата, передвинувшись на несколько рядков в нужную сторону. Примерно так, как тракторист выдерживает необходимую ширину по маркеру. Правда, все это уже давно ушло в прошлое, и они точно так же работают по спутникам.

Поле выше относительно нашей площадки, и после взлета на поле идешь вверх через низину ядовито-зеленого цвета, медленно набирая высоту, и следишь за высотой и скоростью, борясь за каждый метр высоты и каждый километр скорости. Двигатель работает на предельном режиме. Лучше бы, конечно, наоборот: на поле «под горку», а назад с поля с пустым баком можно и «в гору». Сезон только начался, и мне с этим двигателем работать до глубокой осени. В конце низины сейчас подо мной большущий глубокий овраг, заполненный водой и заросший какой-то болотной растительностью.

С высоты примерно тридцать метров заметны желтые и белые кувшинки и лилии. По обе стороны этого громадного оврага в несколько рядов деревья разных пород. Хорошо вижу даже отдельные ивы, нависающие над водой. Туннель из деревьев: присматриваюсь, есть ли препятствия в этом туннеле? Появляется желание увидеть все поближе – с этой высоты ничего опасного не просматривается – нет линии электропередачи и каких-то отдельных препятствий, которые можно не увидеть. При таком солнце в нем достаточно темно. Плотная стена деревьев не пропускает утренние лучи, и кажется, что там сыро и холодно.

Сразу за этим оврагом, слева по маршруту полета, большой холм, поросший отдельными деревьями, а внизу у подножья ручей, впадающий в этот овраг. Живописная картина – красивая зона отдыха! Но кроме стада в низине не видно ни одной живой души. Монотонная работа подталкивает к воздушному хулиганству, появляется желание немного развлечься и покуражиться. На обратном пути надо будет пройти со стороны солнца и просмотреть все в деталях, а заход на посадку выполнить с обратным курсом: ветер позволяет и солнце в затылок. Работа на поле больших проблем не вызывает, кроме выхода из гона на лес, и необходим запас по скорости для маневра. Это всегда непросто, особенно с прогревом воздуха над лесом, в большинстве случаев, нисходящие потоки. Гон длинный – четыре ходки. Время на полет всего пятнадцать минут. На обратном пути появляется желание уделить внимание красоте!

Скорость девяносто, до стены леса сто метров, режим взлетный: растет давление на ручку, вверх на макушки деревьев, выключение и в разворот над лесом.

Интересно в развороте смотреть сверху вертикально в лес: очень хорошо все просматривается. Быстро все проносится, и времени разглядеть нет. Но все равно иногда замечаешь грибников. Пересекаешь в развороте петляющую в лесу речушку. Мелькнула внизу парочка в байдарке, синхронно взмахивающая веслами! И кажется, что ты их приветствуешь – поднимают головы на шум двигателя. Мгновение – уже все пронеслось. Ты целишься через знакомую вершину ели на гон.

В свое время в отпуске любил проводить время с женой и детьми на реке Медведице! Река с красивыми берегами, иногда широкая и спокойная, иногда с бурлящими перекатами, до того угрожающими, что приходилось высаживать попутчиков из байдарки и проходить

самостоятельно опасный участок. Здесь же ширина реки примерно равна длине лодки! При следующем заходе я их уже не увидел. За две минуты полета они ушли далеко и потерялись где-то в лесу за извилинами реки.

Скорости хватает; прибираю режим двигателя и строю над макушками деревьев заход вниз. Угол пикирования достаточно крутой, растет скорость – РУД на малый: шум винта при раскрутке напоминает шум несущего винта вертолета. Вывод из угла с запасом по высоте, прибавляю режим – ошибка недопустима, поэтому заставляешь себя выполнять все элементы аккуратно и с опережением.

Средняя полоса, много леса, искусственных препятствий, поля небольшие и кривые. К этим условиям работы привыкаешь, больше проблем с проводами электропередачи: пропустить, не увидеть провод вероятнее, чем дерево, – его вполне можно не заметить. Работа очень напоминает полеты на дефолиации хлопчатника в Азии. Такая работа требует внимания и со стороны кажется веселой игрой, а пилоту постоянно приходится оценивать ситуацию и принимать решения. Все происходит быстро и автоматически в результате профессиональных навыков и личных способностей в технике пилотирования и никак не может сравниться с опасным обгоном на дороге: человек в кабине постоянно живет ограничениями каких-то необдуманных действий в виде экспромта.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.