

## Валерий Хайрюзов

*Валерий Николаевич Хайрюзов – лётчик по профессии. Он нашёл себя в литературе не только благодаря недюжинному таланту, но и редкому сердечному вниманию к простым людям, на первый взгляд заурядным житейским ситуациям. Его герои – это люди крепкой закалки, на которых можно положиться и которым можно доверять. За последние годы у Хайрюзова вышли новые книги: «Юрий Гагарин – Колумб Вселенной», книга о генерале Льве Яковлевиче Рохлине, о лётчиках Дальней авиации «Воздушный меч России» и многие другие. На сценах театров поставлены пьесы: «Сербская девушка», «Мать богов», «Иннокентий», «Стюардесса». Лауреат литературной Патриаршей премии за 2023 год.*



### УДАВ ЗАГЛОТИЛ

*Рассказ*

Предложение поехать в Нижнюю Тутуру поступило от Сергея Савина, который после ухода на пенсию уехал, как он сам писал, комендантом таёжного аэродрома, куда время от времени залетают вертолёты, которые обслуживали геологов и нефтяников, да иногда садятся, выполняя срочные задания. Но было в его голосе ещё что-то такое, чего он не договаривал, и я решил, что ему нужно принять какое-то решение, о котором он не захотел говорить по телефону. Побывать на аэродроме своей молодости было моей давней мечтой. К тому же Савин предложил посмотреть свой новый самолёт и по возможности даже полетать на нём. До отъезда в Москву у меня оставалось три дня, и я решил: всё, еду в Тутуру! Хорошо сказать, еду! Это раньше: приехал в аэропорт, сел в самолёт – и через час тебя встречают северные лайки и таёжный народ, для которого прилёт самолёта всегда был событием. А сейчас надо ехать на автовокзал, узнавать, есть ли билеты, потом дожидаться вышедший вида полуразбитый автобус и почти сутки по такой же разбитой дороге тащиться в северную даль. Все мои сомнения разрешил Серёга, он перезвонил в мой гостиничный номер и сообщил, что к нему собирается ехать ещё какая-то Ксюша, он уже дал ей мой телефон, и она заедет за мной. То, что меня прихватят в качестве попутчика, мне понравилось больше всего, и так все дорожные заботы отпали сами собой.

Вскоре позвонила Ксюша и сказала, что уже подъехала и чтоб я выходил на улицу. Ласковое, почти детское имя предполагало молоденькую девочку или девушку, но её голос напомнил воспитательницу детского сада, которая за какую-то провинность решила поставить меня в угол!

«За такое время по тревоге собираются только солдаты в казармах», – мелькнуло у меня в голове. «Выходи строиться!» Тоже нашла мальчика! Но деваться было некуда, команда поступила, надо её выполнять, тем более, как говорят, голому собраться, только подпоясаться. Я скинул в дорожную сумку пасту, зубную щётку и, похлопав по нагрудному карману, чтобы убедиться, что документы на месте, закрыл дверь на ключ и поспешил к выходу. Через минуту уже с крыльца я разглядывал подъезжающие к гостинице машины и гадал, какая же из них будет за мной. И тут стоящая неподалёку «Ауди» подмигнула мне фарами. Я ещё не до конца уверенный, что подмигнули именно мне, подошёл и приоткрыл дверцу. Снизу вверх на меня большими чёрными глазами глянула японка. Я решил, что ошибся, и хотел уйти, ведь Сергей сказал, что за мной заедет женщина с нормальным русским именем! А тут на тебе! Машина – немецкая, за рулём сидит с будто вычерченным циркулем лицом восточная женщина, с гладко уложенной причёской и в импортном джинсовом комбинезоне...

– Чего стоите? Садитесь! – коротко бросила она. И слова были сказаны чисто по-русски! Конечно, я был расстроен, с какой скоростью меня выдернули из гостиничного номера, и, сам того не желая,

раздражённо и скорее для того, чтоб убедиться, что эта машина действительно приехала за мной, переспросил:

– Вы это мне?

– А кому же ещё? Вы – Дылбин?

– Нет, я Какдылбин, – с небольшой паузой поправил я.

– О-о-о! – протянула женщина. – Извините, по телефону не расслышала. Так как к вам обращаться?

– Как вам будет удобно, – и тут же членораздельно, с нажимом произнёс: – Я Вячеслав Николаевич Как-дыл-бин.

– Да-а-а! Попалась! – рассмеялась она и тут же добавила: – У нас в классе был мальчик, мы его звали Вяча-Кляча! Значит, это вы, Вячеслав Николаевич, будете моим пассажиром?

Та детская непосредственность, с которой она вспомнила про мальчика, меня совсем не задела. Ну не отвечать тем же почти незнакомому мне человеку! И эта детская кличка про Вячу-Клячу вернула меня на землю, так мог сказать человек, выросший на той же земле, где жил и я. Да и на возрастную Клячу я пока что ещё не тянул, вон, собрался за пару минут!

– Сергей сказал, что раньше вы тоже летали, – выждав паузу, произнесла она.

– Что значит, тоже?! – всё моё существо встало на дыбы, вот так походя, и главное с таким пренебрежением, меня ещё никто не загонял под одну планку со всеми летающими насекомыми! И тут какая-то джинсовая кукла решила походя посягнуть на самое святое, что с возрастом поселилось во мне, мол, и мухи тоже летают!

Но, видимо, почувствовав, что разговор приобрёл нежелательный оборот, она быстро попыталась исправиться:

– Сергей мне что-то про вас рассказал, но я вам уже говорила, что связь была плохая. Да и память у меня девичья.

«У неё, видите ли, девичья, а у меня, выходит, стариковская», – мелькнуло в голове. – Тренировать надо! – быстро, и скорее всего по привычке одной фразой ставить людей на место, буркнул я. – Вы не пробовали играть в шахматы или разгадывать кроссворды? Помогает. Надеюсь, у вас со слухом всё в порядке? Ещё раз повторю, да, я летал. И кстати, был пилотом первого класса!

Это был уже мой прокол, который подтверждал, что я всё ещё живу прошлым, и, не успев захлопнуть за собой дверцу, начал показывать, вот, мол, какой я особенный и со мной легко не прокатишься.

– Ну, приказывать вам, – здесь она сделала маленькую паузу, – первоклассному пилоту, не могу и не имею права. Поскольку я всего лишь гимназистка седьмого класса. И пью самогонку заместо кваса! Или как там на вашем лётном сленге, обыкновенная стю-ю-ра! Но, себе в утешение, скажу, не такая уж никудышная. Отлетала несколько лет, много чего повидала. – И, показав на кресло, добавила: – Садитесь рядом, там, на заднем сидении, у меня разные коробки. Даже багажник ими заполнила.

Вот про багажник она сказала зря, вначале я даже хотел съязвить, что привык ездить в багажниках, но вовремя прикусил язык. Когда тебе отведена роль пассажира, ты невольно попадаешь в зависимое положение, твоя задача – сидеть спокойно, не отвлекая водителя от дороги. Ты едешь, а состояние такое, как будто тебе сунули ведро, полное воды, и ты всеми силами стараешься не расплескать его. Что водитель скажет, то и надо делать. В конечном итоге она, а не ты несёшь ответственность. Тем более что второго спаренного штурвала, как на самолёте, на машинах пока ещё не предусмотрено. Хочешь ехать, сиди и не рыпайся, молчи! В конце концов не хлопать же дверью!

Однако после упоминания гимназисткой седьмого класса на память пришла песенка времён Гражданской войны, и я тут же её с удовольствием исполнил:

*Ах, шарабан мой,  
Оббитый кожей,  
Куда ты лезешь  
С такою рожей?!  
Солдат – российский,  
мундир – английский,  
сапог – японский,  
водитель – омский.*

Ксения выслушала мою в общем-то вызывающую арию смиренно и даже с какой-то замороженной улыбкой.

– Вы что-то легко оделись, – заметила она. – Я посмотрела прогноз, обещают дождь и понижение температуры. Сейчас осень, может выпасть и снег. Там всё-таки север. И прошу вас, пристегнитесь! А то едва тронемся, этот «немец» напомнит о себе, – Ксения кивнула на привязной ремень.

– Что ж, придётся подчиниться старшей на борту, – решил я.

– Вячеслав Николаевич, вы на меня не сердитесь, это издержки профессии, – примирительно и как бы доверчиво произнесла она. – Нас учили, что во время рейса забудьте обычные для нормального человека слова: *не хочу, не могу, не буду, не знаю!* На своей работе мне приходилось быть поваром, медсестрой, нянечкой, санитаркой, уборщицей, а если придётся, то и пожарным. Ну, в общем, универсальным солдатом, – она протянула левую руку и помогла мне застегнуть привязной ремень. – А ещё нас научили правилу открытой руки. Это подавать пассажиру кофе, воду, чай так, чтобы случайно не ударить локтем.

– Спасибо! – поблагодарил я и поправил на животе ремень безопасности.

Пока что меня ничего не связывало с сидящей рядом Ксюшей, дверка была захлопнута, ждущий команды мотор тихо и почти незаметно подрагивал от нетерпения. Конечно, у меня ещё оставалась возможность выйти, но я уже знал, что, подавшись минутной слабости, сам себя и наказал, пристегнув по её просьбе ремень. Я как бы и её пристегнул к себе, вернее, наоборот – это сделала она. А дальше можешь говорить, можешь держать и вертеть в голове обрывки своих мыслей.

Когда она напомнила мне, что я когда-то тоже летал, то мимоходом засадила мне под сердце занозу, а думать о себе в прошлом времени не хотелось. Моряки не любят слово *плавать*, намекая, что плавают только дерьмо. В авиации всё, что оторвалось от земли и оказалось в воздухе, можно считать ангелами, а пастухом для них был Илья Пророк. И если ты начинал выказывать своё непослушание, он мог и прорычать, и ударить по земле огненным бичом и громовым голосом напомнить, кто в доме хозяин. А у пассажира, привязавшего себя к креслу ремнём, остаётся одно право – перекреститься перед взлётом и чуть что пожаловаться или попросить водички у стюардессы, она на борту вроде няньки, санитарки или официантки. Но и она может исполнить только то, что написано в инструкции. В полёте у неё всё расписано, каждое движение, каждый жест, а если что пойдёт не так, то должна сделать стойку и отрезать: «Вам это не положено!» Хотя в авиации самое любимое слово как раз другое: Нам – положено! Кто и когда это положил и кто отменил – неизвестно. Неожиданно я поймал себя на мысли, что плохое настроение рождает в душе злобных гномиков, и они, только дай волю, сожрут тебя с потрохами.

Мы ехали по городу и молчали. Время от времени Ксения, не доверяя проложенной между домов дороге, тыкала пальцем в экран навигатора. И мне казалось, что в этом был весь смысл её сегодняшней жизни, когда, не выходя из машины, как из командного пункта, можно было купить билеты в театр, заказать билеты на самолёт, пригласить доктора или мужа на час. У меня возникли смутные предчувствия, что замолчала она не зря, в том есть и моя вина; скрытых и молчаливых людей недолюбливают и побаиваются, и я решил, что надо не давать плохому настроению хода.

– Ксюша, можно буду так вас называть, вы мне напомнили рекламную стюардессу, летающую в Japan Airlines, которую авиакомпания размещает на рекламных щитах, – я решил смягчить нахолодившуюся тишину и зайти, как говорят картёжники, с червей. – Когда вы заговорили со мной, то я подумал, что вы человек почти военный, вам только не хватает португеи.

– От автомата я бы не отказалась! – И рассмеялась, скосив на меня свои восточные глаза. – А это, – провела пальцем вокруг лица, – мне досталось от папы. Он чистокровный бурят. Жили мы в селе Саган-Нур, что в переводе с бурятского означает Белое озеро. У нас, когда спрашивали, кто и откуда ты, то отвечали так: я не бурят, не русский, а чисто салагурский. Иногда моя внешность помогала, а иногда и мешала. Когда у нас были чартерные рейсы в Токио, многие пытались говорить со мной по-японски, а в Пекине по-китайски. – Ксения на минуту замолчала. – Внешность – это приложение, главное – работа. А вы знаете, у бортпроводниц она не сахар. Тянешь ляжку, но обязательно с улыбкой, мол, у меня всё хорошо, всё превосходно. Что-то не видела я моделей, из рейса в рейс катящих объёмные чемоданы и спящих на ходу, как лошади. За всё приходится платить, и за любовь к своей профессии тоже. Хотелось побывать в разных странах, и даже, как сегодня, с первоклассным лётчиком поехать на забытый аэродром. Девочки шли на вылет, как на праздник или как в театр. В салоне

самолёта мы, как актрисы, постоянно на виду, нас разглядывают, как одета, какая причёска, туфли и всё прочее. Если нечем себя занять, можно поглазеть на бортпроводницу, особенно когда ты одета как на обложку или ещё круче – снята на рекламу, расставленную на дорогах. Как птичка, которую не успел поймать, а чуть приоткрыл ладони – она выпорхнула и улетела.

– И сколько же мы будем ехать? – поинтересовался я.

– С навигатором, думаю, доберёмся быстро, часов за десять, если там дорогу не размыло, – и ткнула пальцем в навигатор.

– Вы с ним состоите в переписке? – кивнув на гаджет, пошутил я.

– И не только с ним, но и с вашим приятелем Савиным, – усмехнувшись, ответила Ксения. – Он уже не раз поинтересовался выехали мы или нет?

– А я в них ничего не понимаю, – признался я. – А вот в машинах кое-что смыслю. У вас «Ауди», которая, если я не ошибаюсь, означает латинский глагол повелительного наклонения. Переводится как «Слушай!». Придётся и мне во всём слушаться вас.

– Нет! Вы посмотрите, что он делает! – возмутилась Ксения, кивнув на обгоняющую нас машину. – Мне не раз говорили, что на дороге надо всегда рассчитывать на дурака. То есть контролировать не только себя, но и действия тех, кто движется с тобой в одном потоке, и ещё больше тех, кто выскакивает с боковых улиц. Гонят, перестраиваются, несутся как угорелые. А вот и он, миленький, у светофора стоит рядом!

– Нам бы где-то остановиться у магазина, – пробормотал я. – Пришлось быстро собираться, не успел ничего взять.

– А ничего и не надо, я всё взяла. Ужин в ланч-боксах мне поставили в машину.

– Кто это у вас такой заботливый?

– Да мой повар из ресторана «Читатель».

– Как же, знаю, знаю, – рассмеялся я. – Там обычно поминки заказывают.

– И такое бывает... Всё живое имеет своё начало и свой конец. Даже и те, кто торопится и норовит всех обогнать.

– Да вы ещё и философ, заметил я! – и тут же продекламировал:

*Читатель, ты будешь доволен собой,  
Жизнью своею куцей.  
И будет тебе бутерброд с колбасой –  
Так обещал нам китаец Конфуций.*

– А вы что, ещё и стихами занимаетесь? – поинтересовалась Ксения.

– Это каламбур. Привык рифмовкой после полёта подписывать отчёт бортпроводницам.

– Наверное, девчонкам было приятно?

– Да когда как. Некоторые оставляли себе на память.

Машину Ксения вела уверенно. И я, не очень-то доверяя сидящим за рулём женщинам, уже через несколько минут после её обгонов на дороге понял, что имею дело не с новичком, который выдаёт стремление держаться середины дороги, успокоился и решил, что мы без приключений доберёмся до места.

Она сообщила, что её машину ремонтировал Сергей, и с тех пор после их знакомства по объявлению она доверяет ему как самой себе. Из короткого разговора узнал, что Ксении первую машину купили родители, когда она заканчивала пединститут.

– Кстати, мы с вашим другом Савиным познакомились по объявлению, – улыбнувшись, сообщила Ксения.

– Как это, по объявлению?

– В один прекрасный момент Сергей решил скрасить своё одиночество и обратился на сайт знакомств. Все встречи он назначал у себя на даче. Дамы приезжали, он им баньку, простыни, полотенца, кому квас, а кому и пива, чтоб попривыкли, осмотрелись. За это время он их оглядит, чтоб не подсунули обманку, что приехали писанные красавицы, и, чтоб оценили его заботливость, усаживал за накрытый стол. Ну, конечно, шашлыки и всё прочее. Оказалось, что ко всему прочему он ещё хорошо поёт. За разговорами и песнями выясняют, кто есть кто и правильно ли искательницы указывают в своих анкетах рост, вес, объём груди, размер талии. Намётанный глаз лётчика разберётся лучше,

чем метр портнихи. Проще один раз увидеть, чем сто раз прочитать, кто и что о себе сообщает. Ну и конечно же, обзорная экскурсия по участку и обязательное посещение похожего на ангар гаража. Там у него был припрятан самолёт. Самое интересное, хоть он и самодельный, но летающий. Желаящим он предлагал покататься.

– Ну и что, вы полетали?

– Со мной другая история. Меня подруги, которых он приглашал к себе по объявлению, попросили подвезти. Я доставила их на место, хотела уже отъезжать, и тут, как назло, заглох мотор.

– Вовремя заглох? – пошутил я.

– Да вы не думайте, что я решила составить конкуренцию! Сергей тогда работал в автосервисе. Машина хоть и немецкая, но и у неё случаются поломки. Он поднял капот, нашёл причину поломки и всё отрегулировал как надо. Руки у него золотые, да и голова работает. И на прощанье сказал: «На такой машине ездить нельзя. Вы приезжайте ко мне, там у вас кое-что надо заменить». Я и сама понимала, что во мне масса недостатков, а уж в машине тем более. Женщины и машины редко дружат. А потом Сергей Петрович неожиданно перебрался в эту таёжную дыру. Какой леший его попутал – не пойму. Там на этот заброшенный аэропорт нашлась куча претендентов. Но он упёртый, один против всей этой стаи. Мы с ним перезваниваемся, иногда я выполняю его просьбы, приезжаю. Вот и сегодня загрузилась разными запчастями. Да и чего греха таить, хочу на его аэроплане полетать.

– Не боитесь?

– А чего бояться! Мне сказали, что многие, кто делают самодельные самолёты, приезжают к нему и просят облететь свои конструкции. – Подумав немного, Ксения добавила, что ездить на машине по нашим дорогам гораздо опаснее, чем летать на самолётах. И, подтверждая свою версию, привела статистику, что на дорогах людей гибнет в сто раз больше, чем в воздухе.

Я вспомнил, что Савин как-то обмолвился, что во время испытания очередной самоделки из-за неправильно рассчитанной центровки ему пришлось падать на лес. Спасли берёзки, которые смягчили падение, и всё обошлось ушибами и травмами. Но урок для него так и остался неувоенным. Посмеиваясь, Савин продолжал испытывать свою судьбу и вновь садился в крохотные кабинки не только своих, но и чужих самоделок.

Есть люди, которые раскрываются сразу же, и всё что надо и не надо выкладывают как на духу. Таких, если хочешь – принимай или пожимай плечами. Люди хоть из одного замеса, но все со своими привычками и правилами. Мы раньше с Ксенией не встречались, но не сразу, но всё же общая тема для разговора нашлась.

Как-то размышляя над тем, что такое человеческая жизнь и для чего мы появляемся на свет, я пришёл к выводу, что накопленный жизненный опыт не приближает нас к истине и не делает нас лучше, а наоборот, отдаляет. В детстве тебя любили таким, какой ты есть. В основном ребёнок – это чистый лист бумаги. Взрослый человек, как правило, прагматичный, осторожный, в нём больше приобретённого, чем истинного. Он наглухо прикрыт одеждой и посажен, как собака, на цепь, привык к приобретённым привычкам: не ходи туда, не зная куда; не берись за то, не зная что, и к чему это тебя приведёт. Сказать громче можно, но сказать умнее невозможно.

На наших дорогах просто дураков и неподготовленных людей, которые садятся за руль, гораздо больше. Ну кто в небе будет устраивать гонки, подрезать, водить и перестраиваться там, где это не положено. И тут же поймал себя за язык – в небе бывало и не такое. Однажды, перегоня Ан-2 из Львова, а летели они парой, один из пилотов, видимо, устав от однообразия и монотонного гула мотора, решил подшутить над летевшим рядом напарником. Сбавив газ, пристроился и, набрав высоту, дал мотору взлётную мощность и спикировал сверху под хвост впереди летящему самолёту, чтобы позже, вынырнув снизу, ошеломить и показать, какой он бесстрашный пилотяга. Ан-2 не истребитель, и, когда пикировщику показалось, что он проскочил под самолётом и оставил напарника далеко позади, он потянул штурвал на себя и быстро потерял скорость. Ничего не подозревающий пилот второго самолёта не успел отвернуть от вынырнувшего самолёта и винтом отрубил ухарю хвост самолёта. Говорят, дуракам закон не писан.

Были и такие, кто пытался на том же кукурузнике повторить подвиг Нестерова и сделать на Ан-2 «мёртвую петлю». Но добротный сделанный Олегом Антоновым самолёт отказался выполнять волю самоубийцы. Был также один дикий случай. Ещё до войны во время показательного полёта самого большого на тот момент самолёта «Максим Горький» сопровождающий его военный лётчик на И-16



решил крутануть «бочку» вокруг тихохода и врезался в крыло летящего гиганта. Тогда погибло много народа. Все жертвы той катастрофы покоятся на Новодевичьем кладбище в Москве.

– Я всегда думала, а как же вы заходите на посадку, когда не видно земли? – неожиданно поинтересовалась Ксения.

– Для этого есть тренажёры, а во время тренировочных полётов мы заходим на посадку под шторами. Ориентир – приводные радиостанции: дальняя и ближняя. Для этого придуман заход по схеме ОСП, – загибая пальцы, начал рассказывать я. – Ну а если говорить образно, вот, например, ты, Ксюша, приехала в село на лошади, а у тебя завязаны глаза, и ты, не видя ворот, должна заехать во двор.

– Это с чего вы взяли, что я поеду на лошади, – обиделась Ксения. – У меня есть машина. Кстати, отец мне говорил, что лошадь – умное животное. Если заблудишься в тайге, брось поводья, она тебя сама привезёт куда надо.

– Умными людьми был придуман более сложный, так называемый инструментальный, заход по СП-50. Принцип её был в том, что лётчик видит и контролирует положение самолёта при заходе на посадку по приборам. На авиагоризонте вертикальная стрелка показывает твои отклонения по курсу, а горизонтальная – по глиссаде. Я упомянул лошадь, но можно сказать, что и у лошади глаза завязаны.

– И чего это вам далась лошадь? – воскликнула Ксения. – Ведь ещё есть посадочные локаторы, диспетчера?

– Всё правильно, диспетчер, он вроде хозяина, который стоит на крыльце и подсказывает: правее чуть правее, чуть левее. И надо вовремя среагировать – поправить движение самолёта ногой или штурвалом. Твои движения должны быть миллиметровыми, например такими же, когда, допустим, ночью вы в полной темноте пытаетесь вдеть нитку в ушко иглы.

Я замолчал. Ну как в двух словах расскажешь то, что было делом всей моей жизни. Что за годы полётов кабина самолёта стала для меня тем местом, которое я не то чтобы не любил, а просто это было моим привычным рабочим местом. Ну не для того, чтоб любоваться приборной доской, штурвалом или лобовым стеклом; всё привычно, всё знакомо, что-то новое в ней отыскать трудно. Приборы выдавали положенную информацию, режим работы двигателей, высоту и скорость полёта, остаток топлива, расстояние до аэродрома. Заглядывая в себя, я начинал сравнивать своё здоровье и физическое состояние, которое мне сообщали после прохождения квартальной или годовой комиссии, записывая в медицинскую книгу артериальное давление, уровень сахара и прочие тесты после анализа крови, объём лёгких, остроту зрения и прочие необходимые для допуска к полётам параметры. Здесь же, в кабине самолёта, приборы без контроля врачей выдавали всю необходимую информацию, и если она превышала допустимые нормы, то я обязан был вмешаться. Тот детский восторг, который я испытывал, надевая лётную форму, давно прошёл. Во время полётов, уже на высоте вслушиваясь в гул моторов, я, как и каждый человек, больше думал о земном, и никто меня не мог заставить или поймать на том, что думаю о предстоящем отпуске и, поглядывая сверху на летнюю или осеннюю тайгу, ловлю себя на том, как бы сейчас присесть на ту поляну, поставить на ней палатку, развести костёр, достать удочки или пособирать грибы или ягоды.

– Технический прогресс не стоит на месте, уже всю говорят об искусственном интеллекте, – неожиданно заявила Ксения. – Думаю, что вскоре пилоты будут не нужны. Уже всю тестируют машины, которым не нужен водитель. Самолёт – та же машина, только движется по воздуху. Он сам по специально разработанной программе будет взлетать и садиться.

– А может, вообще люди будут не нужны? – рассмеялся я.

– Да, от них одни проблемы! – быстро согласилась Ксения. – У меня всегда был вопрос: а что делают остальные члены экипажа?

– Механик следит за работой двигателей, его задача – выполнить команду, ты ему говоришь: прибавь или убавь режим, или когда надо выключить движок.

– Ну а второй пилот? Мой бывший муж летал вторым пилотом и как-то сказал, что дело правого не мешать левому, держать ноги на педалях и ждать зарплату.

– Как его фамилия? – внимательно глянув на Ксюшу, спросил я.

– Такая же, как и у меня, – Торонов Виталий.

Я замолчал. Бывает же такое, и мог ли я, когда-то летая с Тороновым, знать, что встречу с его женой и буду её пассажиром.

Тот полёт с Тороновым я запомнил на всю жизнь. Хотя он начинался, как один из многих, которые выполняли почти каждый день. Перед вылетом, как это и положено, мы зашли к синоптикам. Они показали нам карты и спутниковые снимки. К Новосибирску, Томску и Красноярску подходил мощный циклон, точно какой-то небесный бульдозер своим широким, в несколько сот километров, скребком гнал перед собой наполненный снегом вал и засыпал землю, города, аэродромы – всю земную твердь сибирской равнины. Но я знал, что по взлётно-посадочным полосам уже всюю ползают, сметая снег на обочины, уборочные машины, что, несмотря на снег, метель и прочую небесную слякоть и пакость, люди с билетами в карманах стоят на регистрациях в аэропортах, их автобусами везут к самолётам, так было принято, и заложенный расписанием порядок работал как часы.

Ну кто из водителей-дальнобойщиков откажется ехать, если знает, что по трассе будет метель? Если ожидается сильный мороз, то, конечно же, стараются не ездить в одиночку, а двигаться колонной, чуть что, при поломке или аварии попутчики помогут, возьмут на буксир. Только в самолёте тебя никто не возьмёт на буксир, хотя для рейсовых самолётов день и ночь задействована огромная армия: синоптики, радисты, техники, водители и вся аэродромная обслуга.

Рейс был ночным, автобус в темноте подвёз нас к самолёту и, развернувшись, умчался обратно за очередным экипажем. Я принял доклад бортмеханика, осматривая, обошёл снаружи самолёт и поднялся на борт в пассажирский салон. Тонкие, обтянутые белыми чехлами сидения показались мне игрушечными, казённый их строй ждал своих временных владельцев. Меня ждал такой же казённый, обтянутый серым матерчатым чехлом от постоянных стирок пилотский топчан. Когда зимой приходилось садиться на него, он казался холодным деревянным чурбаком или куском завернутого в холстину льда. Аэродромные подогреватели нагоняли в кабину горячий воздух, но быстро сладить с вечной мерзлотой пилотского сидения было невозможно, они ещё долго прожигали своим арктическим холодом насквозь до костей.

В салоне самолёта было холодно, единственным светлым пятном было лицо бортпроводницы. Завидев меня, она вскочила и с улыбкой поспешила навстречу. Я знал, что попадались девушки, которые при виде командира надевали на лицо подобие служебной улыбки, так, на всякий случай – дураков и самодуров среди командиров в авиации было предостаточно. За мою лётную жизнь в салон самолёта входило и выходило немало людей. Это было чем-то похоже на броуновское движение: обычная посадочная суета, мельканье лиц, сумок, чемоданов. После завершения полёта они куда-то исчезали, в памяти какое-то время держались обрывки разговоров, просьб, иногда бывали и слёзы. Особенно вначале всё воспринималось как необходимость. И я, подчиняясь правилам и самим себе придуманным обязанностям, подходил и старался выслушать плачущих, если надо помочь, поскольку, попав на борт, они попадали и под мою ответственность.

После взлёта мы набрали высоту, взяли курс на Красноярск, я включил автопилот, и далее всё пошло по обычному порядку. Через полтора часа полёта мы вышли на связь с диспетчерской службой Красноярска, доложив время снижения и прибытия в аэропорт. Через некоторое время монотонный гул моторов был прерван казённым голосом красноярского диспетчера:

– Сорок шесть четыреста сорок! Сообщите свой запасной аэродром! – И, выждав секунду, дали неприятную информацию: – У нас ухудшается погода. Снег, видимость девятьсот метров.

«Ну вот, невидимый врач, сунув под мышку градусник и глянув, вдруг сообщил: “А у вас тридцать восемь и восемь!”» – подумал я. Но там, на земле, после такого сообщения тебя, скорее всего, отправят в поликлинику, а здесь вместо поликлиники, скорее всего, лететь на запасной аэродром.

Я тут же сообщил, что запасной у нас Кемерово. Через несколько минут эфир вновь ожил, диспетчер сообщил, что видимость пятьсот метров и предложил следовать на запасной.

Расстояние между Красноярском и Кемерово было чуть больше четырёхсот вёрст, всего час полёта. Но ветер на высоте был встречным, как мы иногда говорим, прямо в нух, и он съел ещё какое-то время. Теперь всё наше внимание было аэропорту Кемерово, поскольку погода портилась и там. В последней сводке синоптики сообщили, что в Кемерово снег видимостью в тысячу метров, а в расчётное время снижения диспетчер сообщил, что видимость шестьсот метров, снег и тут же поинтересовался:

– Ваше решение?

– Следую к вам!

Через пару минут диспетчер вновь запросил, какой у нас запасной аэродром.

– Какой? Ваш! Идём к вам на запасной, – сообщил я и тут же добавил: – Других вариантов у нас нет!

На вышке были опытные мужики. Они всё поняли и постарались не дёргать лишний раз неуместными вопросами.

Первый заход. В сплошном снегопаде и болтанке мы снизились до высоты принятия решения, и, не увидев полосы и необъяснимым чутьём поняв, что нас снесло правее и мы можем не вписаться в рамку посадочной полосы, я дал команду: «Взлётный режим!» – и перевёл самолёт в набор высоты, чтобы сделать повторный заход. Каким-то запоздалым чутьём я понял, что при неудавшемся заходе на посадку я не учёл ветер, и он снёс самолёт правее, поскольку, уже при уходе на второй круг, я увидел – под самолётом мелькнули слеповатые боковые огни посадочной полосы. И тут новая напасть! И, как всегда, не вовремя. Из-за встречного ветра, который съел запас топлива, предусмотренный как раз для подобных случаев, на приборной доске загорелись красные лампочки критического остатка топлива. И тут, заметив эти говорящие о том, что у нас в запасе осталось всего-то несколько минут полёта, второй пилот Торонов вдруг сбросил руки на колени и, отвернувшись, с каким-то щенячьим визгом выпалил: «Командир, заходи сам! Я-я-я-а-а тебе не помощник!»

Нет, я даже не стал что-то говорить ему и даже глядеть в его сторону, есть он там или его нет, какое это имело значение здесь и сейчас. Его состояние было понятно без слов, потом, на земле, разберёмся. У меня, как у врача, в руках был даже не штурвал, а скальпель, у ассистента «упали» руки, и если уж продолжать эту непривычную и спорную аналогию, то за моей спиной на операционном столе в этот миг оказалось более полусотни пациентов. Они спокойно ждали посадки, чтобы дальше ехать или идти по своим делам. Я старался не думать, что сейчас середина ночи и всё живое на земле видит свои тихие сны, и вообще, никому в этом мире нет дела до того, что сейчас происходит в моей душе, в кабине нашего самолёта.

Видимо, именно в такие секунды неизвестно откуда пришла эта мысль про скальпель. Передо мной, точно экран томографа, на котором билось ещё живое сердце, приборная доска самолёта, авиагоризонт и стрелки приборов показывали, что машина в полном порядке, и стрелки, как мы иногда шутили, надо было собрать в кучу, учесть ошибку первого захода и сделать то, чему меня научили, чему за эти годы я научился сам.

В подобных случаях второй пилот – это правая рука командира, чтобы вовремя подсказать, а, если надо, то и вмешаться в управление самолёта. У любого человека, даже у самого опытного, на всё внимания не хватает. И тут я выскажу одну парадоксальную мысль, да, есть придуманные умными людьми приборы и приспособления, которые могут только подсказать, но не взять управление на себя, все решения принимает человек. Хороший лётчик должен хоть на секунду быть впереди летящего самолёта, предугадывать не только его поведение, но и противостоять, предсказать поведение огромного воздушного чудовища, которое бросало самолёт, как тряпку, из стороны в сторону. В инструкциях и, как нам внушали, в самой мудрой книге для пилотов «Наставлении по производству полётов» таких советов не найдёшь.

И я почувствовал, что мгновенно взмок, на лице выступил пот, и руки стали мокрыми. Я машинально вытер их об чехол, но они, да не только они, вся моя одежда вмиг прилипла к одежде. И те минуты, которые отсчитывали самолётные часы, показались мне вечностью.

Когда наконец-то мы, сделав повторный круг, выпустили шасси и вновь вышли на посадочную прямую, диспетчер, видимо, желая поддержать нас, начал скупно подсказывать:

– Идёте правее двадцать метров!

Я тут же сделал поправку, левой педалью загнал самолёт на осевую линию. И это всё под постоянные толчки и рывки взбешённых порывов ветра.

– Идёте точно по курсу и глиссаде! – тут же подсказал диспетчер. Про видимость, чтоб не подставлять меня и себя, они помалкивали.

«Молодцы, ребята», – подумал я, понимая, что сообщение прозвучало вовремя и было для меня как глоток воздуха!

Снежное чудовище, завалив всё, что попало ему по пути, так просто не хотело расставаться с нашим самолётом, который кружил над полосой в самом эпицентре снежного шторма. Еле заметными движениями педалей и штурвала я продолжал держать самолёт на посадочном курсе! В эти последние долгие и напряжённые секунды я сам превратился в наконечник нитки, которую мне в темноте во что бы то ни стало предстояло вдеть в игольное ушко.



И совсем внезапно, когда напряжение достигло самой высокой точки, кто-то невидимый сорвал с лобового стекла белесую, как саван, снежную штору, и прямо на меня выскочил тёмный, похожий на полыню, продолговатый, с текущей по его поверхности ледяным крошевом кусок бетонных плит! Машинально, как я это делал сотни раз, дёрнул штурвал на себя, создавая посадочное положение самолёту. В следующую секунду последовал грубоватый тычок, мне он показался даже не тычком, а сладким и долгожданным поцелуем любимой женщины! И тут же следом дошёл рёв моторов, который как бы подтвердил, что наше свидание с долгожданной землёй состоялось. Отчитываясь бухающему где-то около горла сердцу, бетонные плиты посадочной полосы показались мне в эти секунды самой приятной музыкой, а снятые винты, с упора прокричали: «Будем жить! И летать!» Что ж, Господь погрозил мне пальцем и сказал, что расслабляться не надо. В конце пробега винты зашелестели, и я почему-то не услышал работы двигателей. Только через пару секунд до меня дошло, что керосин в самолётных баках закончился...

– Заруливайте на стоянку! – подал команду диспетчер.

– Прошу выслать тягач... – выдал я из себя и почувствовал, что не могу поднять свои многопудовые руки.

Больше мы с Тороновым не летали. После возвращения домой он взял больничный, а после написал заявление и ушёл с лётной работы, посчитав, что лучше иметь синицу в руках, чем журавля в небе, который может ударить в темечко.

Из той прошлой лётной жизни запомнилось, как однажды во время послеполётного разбора начался разговор, как подобрать себе второго пилота. Почему-то то обсуждение напомнило мне рынок, так, пожалуй, выбирают себе адъютанта, посыльного, но никак не помощника, которого надо учить уму-разуму, наставлять, обучать и передавать свои навыки. Претензии разные, и лётную форму нарушает, и спит во время полёта, выполняя просьбу, не бежит, а идёт вразвалочку, и своё мнение ставит выше командирского, и ещё многое другое... Тогда мне захотелось, всем, кто выставляет свои претензии, чтобы они показали своих детей, все ли они подходят к предъявляемым стандартам. В экипаж мне Торонова отправили на перевоспитание. Что значило *отправить на перевоспитание*, или, как говорят, *подтянуть профессиональные навыки*. Одно дело инструкторская работа, когда надо дать человеку навык самостоятельности, посмотреть, как человек ведёт себя в кабине в той или иной ситуации, привык ли принимать самостоятельные решения, почувствовал ли самолёт. Но когда к тебе в экипаж суют разгильдяя, человека, который, несмотря на возраст, ходит в коротких штанишках, и тут примеры, что Гайдар в шестнадцать лед командовал полком, неуместны. В экипаже существует строгая иерархия, где все знают своё место и свои амбиции и предрассудки.

Вообще, самое неприятное, когда ты в экипаже, да и не только в нём становишься чужим и нерукопожатным человеком. В экипаже, как и в семье, все на виду. Здесь ничего не скроешь. Всем поровну, всё построено на доверии. Начнёшь проверять, доглядывать друг за другом – пиши пропало. Всё подчинено командиру и работает по его команде. Он принимает решения и в конечном итоге за всё несёт ответственность. Немедленную! Это на земле можно дело отложить, машину остановить, подумать. Самолёт не остановишь, у него нет задней скорости, он не может пятиться. Он может одно – развернуться, уйти на повторный заход или на запасной.

Я заметил, что Ксения, уверовав, что торчащий перед ней навигатор знает всё: ухабы, повороты, подъёмы, его даже научили подсказывать, когда и где расставлены засады и провести машину в заданное место. Мы ехали по дороге, которая вела нас на север, подпрыгивая на выбоинах и ухабах. Ещё не до конца разбитая, она, не жалуясь, донашивала своё прошлое. Время от времени к дороге, показывая свои столетние бока, как бы стесняясь своего возраста, выбегали всё ещё крепкие бревенчатые дома, которые за свою жизнь много чего повидали: и проезжающих купцов первой гильдии, и ссыльных вольнодумцев, и грабителей с большой дороги. Только почему с большой? Она и была большой и единственной дорогой в эту северную сторону. Конечно же, своего суждения дома не имели, да, бывало, что и в них останавливались на ночёвку путники, поскольку непрерывное движение людей, как и движение солнца над головой, имело свой отсчёт, который ни в каких календарях не учитывался, но люди придумали его для того, чтобы свою короткую жизнь отмерять по числам и датам. Все эти человеческие придумки, родившиеся в головах людей, там и оставались, а домам и деревушкам было наплевать, какого класса ты пассажир или путешественник.

– Пора бы перекусить и размять ноги, – неожиданно предложила Ксения, увидев возле дороги кафе и свернув с дороги, подкатила машину к самому крыльцу.

Когда она вышла из машины, я обратил внимание, что дорожный джинсовый комбинезон подчёркивает её ладную, и я бы сказал, спортивную фигуру, я вспомнил, с каким чувством мы оглядывали назначенных на рейс бортпроводниц. Конечно же, он был оценочным, и я бы даже сказал – рыночным. Так смотрят, когда в магазине или на рынке покупают яблоки. А всё остальное – вкус, аромат, запах, и даже полезность и профессионализм как бы прикладывались к их внешнему виду. Обычные служебные ухаживания, когда почти сразу распознаётся характер и умение девушек держать служебную дистанцию. Конечно, у каждой был собственный опыт, своя жизнь, и они поступали правильно, стараясь не нести свои привычки и предпочтения в кабину самолёта. Во всём должна быть дистанция, если пришла хорошенькая, пусть не только радуется глаз, но и делает свою работу.

На улице оказалось прохладно и сыро, окружающая нас темнота тут же напомнила, что на дворе осень и где-то недалеко уже, должно быть, выпал снег. Ксения оказалась права, надо было прихватить тёплую одежду.

Дверь в кафе оказалась заперта, пришлось постучать. Через минуту дверь приоткрылась, в щёлку выглянула бурятка и сообщила: «А мы уже закрылись!»

– Мендэ! Санбайну, – поздоровалась Ксения. – Вы нас простите, но нам бы перекусить.

– Надо было пораньше, мы уже давно закрылись.

– Простите, не знали вашего расписания, когда вы открываетесь, когда закрываетесь. У нас всё своё с собой, – объяснила Ксения.

– А у нас всё выключено. Кроме того, чужое мы не берём, санэпидстанция узнает, будут неприятности, – проворчала бурятка.

Но уже через минуту, оставив дверь приоткрытой, она ушла куда-то вглубь помещения и включила свет. Ксения сбегала к машине и принесла прозрачные контейнеры.

– Вам чай вскипятить? – спросила бурятка. – Будете ночевать или поедете дальше? Ночью будет снег. У нас есть свободная комната.

– Би садааб, – произнесла Ксения. – Конечно, если можно, и чистые стаканы. Мы перекусим и поедим дальше.

– Хайн Хун болохо бараха, хулэт болохо унаганхаа, – пробормотала бурятка.

– Аргамак виден уже в жеребёнке, хороший человек виден с детства, – перевела для меня Ксения.

И тут неожиданно я увидел в руках у неё бутылку вина.

– Это итальянское из Пьемонта «Бароло», – объяснила она. – Терпкое плотное вино.

– Что, и ты будешь пить? – поинтересовался я. – А как же постовые?

– Дальше тайга, и постовых всего двое: Большая и Малая Медведицы, – засмеялась Ксения. – Мы уже четыре часа в дороге. Надо немного согреться и прийти в себя. Глоток вина не помешает. К тому же здесь надо отдать дань хозяину этих мест. Побурханить, как говорят буряты, тогда он нас примет, и всё у нас будет хорошо!

Честно говоря, я никогда не садился за руль выпившим, а в кабину самолёта тем более. Иногда после завершения рейса мы с экипажем позволяли себе немного расслабиться. Но раз здесь существует такой обычай – чего упираться.

Отстегнув автомобильный ремень безопасности, я не предполагал, что буду и дальше привязан к Тороновой, и даже в чём-то слушаться и ощущать, точно на какое-то время стала моим дорожным командиром.

Ночная хозяйка кафе принесла нам стаканы, подогретые бифштексы и прочую нашу походную закуску. Я открыл бутылку и начал разливать в стаканы.

– Мне всего лишь один глоток, – попросила Ксения. – Мне этого хватит.

И мы с ней тихо, как подпольщики, протянули друг другу навстречу кулаки с зажатыми в них стаканами.

– За знакомство, – добавила Ксения.

– Будем здоровы! – добавил я.

И мы посреди сибирской осенней ночи пригубили итальянское вино из Тосканы.

И через минуту мне стало тепло и даже уютно в этом придорожном, приспособленном под кафе с громким названием «Урезл», домике. И даже ночная хозяйка показалась мне доброй и приветливой,

она принесла нам не только чай, но ещё знаменитую, как она сказала, траву «Саган даля», после которой можно не только сидеть, но и летать по воздуху.

– Я не пойму, зачем он держится за этот раздолбанный у чёрта на куличках аэродром? – в сердцах вдруг бросила Ксения, когда в разговоре вновь мелькнула фамилия Савина. – Аэродром всё равно давно не работает, содержать его накладно, там достаточно маленькой вертолётной площадки, чтобы обслуживать геологов. А он упёрся!

– Перед кем упёрся? – поинтересовался я. – У него же есть договор с местными властями по возможности поддерживать лётную годность полосы да и само здание аэровокзала. Там Сергей и сторож, и диспетчер, и кладовщик – всё в одном лице.

– Все вы лётчики-перелётчики с прибабахом! – рассмеялась Ксения. – И Савин такой же. Он мне говорил, что летал с вами вторым пилотом.

– Да, летал, – подтвердил я. – Скажу больше, Сергей – настоящий лётчик, и у него не только золотые руки, но и толковая голова. Был у нас такой случай, когда я вводил его в строй командиром. После облёта самолёта перед посадкой он дал команду выпустить шасси. Шасси выпустились, но одна средняя лампочка, контролирующая выпуск, осталась красной. Сделали повторную попытку – результат тот же. Переднее шасси не встало на замок. Обсудив с бортмехаником ситуацию, решили вскрыть пол в кабине пилотов. Открутили шурупы, дюралевый лист на полу. И увидели, что, действительно, передняя нога шасси не встала на замок. Выходит, надо будет садиться на брюхо, а это неизвестно чем закончится. Одно ясно – при посадке нос самолёта будет смят. Может случиться всё что угодно: чего доброго, сомнётся и кабина и может случиться пожар. Тогда бортмеханик предложил отвести защёлку замка при помощи штанги или трубы для слива топлива из баков, которое используют при сливе топлива после заправки. После слива топлива штанга всегда берётся на борт. До защёлки дотянуться из кабины можно только с помощью штанги. Ею можно было отвести защёлку в исходное положение. Вновь дали команду убрать шасси, отвели трубой защёлку и вновь дали команду на выпуск. И передняя нога шасси встала на замок! Посадка прошла безукоризненно. Как мы и предполагали, это нерадивый рабочий забыл ввинтить болтик, из-за этого была нарушена цепь электропитания управления передним шасси. Ещё в училище у нас ходила шутка: даёшь команду от винта – твоя жизнь зависит от контрвочного шплинта.

– Так если бы только твоя! – всплеснула руками Ксения. – Жизни сотен пассажиров зависят от какого-то болтика!

– К Савину даже из города приезжают конструкторы самодельных аппаратов. Просьба одна – испытать и облетать их. И он никому не отказывает. Я знаю, к нему даже корреспонденты приезжали и показывали по центральному телевидению.

– Ну конечно, нашли чокнутого! – усмехнулась Ксения. – Ему бы внуков нянчить, а он лезет в эти самodelки, где нет даже этих самых контрвочных шплинтов, – и в небо. Лётчик-испытатель самodelок! Но больше всего я опасюсь, если он сам не уйдёт, его уберут. Зачем держать выгон, если на нём не пасётся скот? Списанный лётчик – отработанный материал. К сожалению, Савин этого не понимает, вернее, не хочет понять. Смеётся, говорит, у меня столько ещё планов, на две жизни хватит! Признаюсь, он мне предлагал переехать в Тутуру и жить у него. И это значит, вернуться туда, откуда я так долго выбиралась.

– Ну а в Москву бы поехали?

– Туда меня никто не зовёт, – рассмеялась Ксения и, вздохнув, добавила: – Говорят, простота хуже воровства, а я именно такая, говорю сразу, что думаю. Наверное, надо быть похитрее, а я уже раз обожглась. С лётчиком. Такое бывает. Не думала, что такое случится со мной.

– Некоторые у нас считают, что Москву надо брать как крепость, – сказал я первое, что пришло на ум. – И не все там рады понаехавшим. У меня это произошло быстро и неожиданно, даже в мечтах я не планировал переезжать жить в столицу.

– Вот я и хотела спросить, почему вы не поехали жить в Тутуру? Или почему не остались в Иркутске?

– Но, судя по всему, и вы, Ксюша, не захотели поехать в Тутуру, – сказал я.

– Да что там делать, грязь топтать? – махнула рукой Ксения. – Выйти замуж – не напасть, как бы с мужем не пропасть. Вы ещё спросите, зачем я ушла с лётной работы и занялась ресторанным бизнесом. Стюардесса – профессия молодых, время, когда хочется полетать, посмотреть мир. Вы

знаете, у нас в родне был замечательный лётчик Убоев, его вся Бурятия знала. Может, и вы с ним встречались. В последние годы он был начальником кыренского аэропорта.

– Конечно, знал, – воскликнул я, – Логин Александрович!

– Так вот, он был моим родственником. Его все уважали. После пединститута я поработала в школе учителем. Это раньше учитель был уважаемым человеком, воспитателем! А сейчас он оказывает только услуги. И я пошла на курсы бортпроводниц. И замуж вышла за лётчика. Может, знали такого, Виталия Торонова? Но у него в полёте что-то там произошло с одним из командиров. Виталий потом рассказывал, что фактически при посадке спас самолёт и пассажиров. Ну, конечно, произошёл скандал. Он психанул, написал рапорт и ушёл.

– Чем же он сейчас занимается? – поинтересовался я.

– Бизнесом. Что-то строят и продают. У него одни развороты и повороты, а скорее, вывихи. То рвал задницу за Ельцина, то за Жириновского, а потом плюнул на всех и подался в бизнес, говорит, своя рубашка ближе к телу, зачем на кого-то горбатиться, – вздохнула Ксения. – Меня его вывихи достали. В итоге он отдельно и я отдельно. Какую-то женщину он нашёл, но я ей не завидую. Он мне заявил, чтобы иметь семью, надо быть дома, а ты порхаешь туда-сюда. Сегодня я уже по-другому смотрю на тех, кто посвятил нашей профессии свою жизнь. У некоторых девочек нет полноценной семьи, зато есть по одному беспризорному и одинокому ребёнку, без тепла, без маминого догляда. Но так не должно быть!

– Так зачем же ты пошла в стюардессы?

– Зачем? Самолёты, небо – это другой мир! Мы ещё девчонками, завидев самолёт Убоева, кричали ему вслед:

*Шуур шуур дуутай шубуун  
шенги далатай дуутай  
СССРэй самолёт.*

– Это чем-то напоминало другую детскую кричалку:

*Ароплан, ароплан,  
Посади меня в карман!  
В кармане пусто,  
Выросла капуста!*

– Не раз спрашивала Сергея, ну зачем ты попёрся в эту глухомань?

– Понимаю, куда ты клонишь, – перебил её я. – Нынче в народе есть мнение: уж если ехать, то только в Москву или Питер, там же всё в шоколаде!

– Я согласна, жизнь дана человеку одна, и прожить её надо в Крыму или, на худой конец, в Москве. Мои сородичи тоже смотрят в сторону больших городов. Хотя могли бы пасти скот, заниматься тем, чем занимались их предки. Не пойму, а с чем вы к нему едете? Я понимаю, ему нужна ваша поддержка.

– Ему нужна поддержка властей, – добавил я. – Не местных, а московских. Вот он и хочет узнать, можно ли сохранить аэродром. Другой такой площадки в Тутуре поблизости нет. А люди сутки тратят, чтобы добраться до города.

– Когда это всё закончится! – каким-то обречённым голосом проговорила Ксения. – Ведь это же враньё и обман людей. Вот вы говорите, что самолёт иногда сравнивают с удавом, который заглотил и обещал выпустить. Я бы назвала всех этих людей, которые остались здесь и живут по деревням и сёлам, заложниками. Они как могут выживают, некоторые продолжают держать скот, но даже молоко или масло продать не могут. Вот их-то удав и заглотил по-настоящему и, в отличие от попавших на борт пассажиров, не обещал выпустить. Как живут, топят печки, так и подохнут в своих избах, куда-то глядя в себя, в своё прошлое, хотя ещё многое могли сделать. Сидят, пьют и молча ждут своего часа...

– Ну а тех, кто в Москве, кремируют и пепел развевают по земле. Пеплу всё равно, у него нет души. А душа человека бессмертна.

– Виталик иногда бывает у меня в ресторане и, узнав, что я общаюсь с Савиным, сказал, что убирали и не таких.

– Тебе-то, Ксения, зачем это?



– Я беспокоюсь не за себя, за Сергея! Савин им поперёк горла. Они хотят отобрать землю, лётное поле. Сколько можно на нём чего понастроить и продать! А он у них путается под ногами. Затапчут и не моргнут глазом.

– Ты что к нему, значит, едешь с разговором или, как говорят, с миссией?

Ксения опустила свои огромные глаза. И у меня мелькнула мысль, что, прежде чем убедить Сергея, она решила убедить меня.

И вновь мы ехали по той дороге, которую я хорошо знал. После окончания лётного училища, когда сдавали зачёты по самолётовождению при допуске к самостоятельной работе штурману Анатолию Фатину, я по памяти нарисовал карту района полётов с рельефом местности, где нужно было указать горные хребты, самые высокие точки гор, все речушки, начертил озеро Байкал, сёла и деревни, где располагались местные аэродромы, даже показал, с какими курсами на них выложены взлётно-посадочные полосы. И где находятся монастыри и церкви. После я сотни раз пролетал над этой нарисованной местностью. И вот впервые мне довелось поехать по земле. Некоторых деревень уже не было вообще, на месте деревни Коркино торчала одна печь, а самого дома не было, его сожгли какие-то бродяги.

Таёжная деревянная Русь, которая обеспечивала весь север, всю Якутию зерном, спиртом, мукой и мануфактурой, была уничтожена, народ спивается.

Уже подъезжая к Тутуре, мы свернули по указке навигатора к аэродрому и неожиданно застряли в какой-то канаве, и сколько ни пыталась Ксения выехать на твёрдое место, колёса всё глубже уходили в грязь. Ксения тут же набрала по телефону Савина:

– Сергей Петрович! Мы тут застряли. До вашего дома недалеко. Но мы не знаем, тут много отворотов.

– Небо видно?

– Да тут полная темень, как у медведя в берлоге.

– Выходите из машины на дорогу, через полкилометра будете у меня. Я вас встречу.

– Ты сумасшедший, – рассмеялась Ксения. – Так мы как раз к медведю в берлогу и забредём!

– Хорошо, я сейчас к вам на тракторе подъеду.

Ожидая, когда на своём тракторе подъедет Савин, я глядел в холодную осеннюю темноту, размышляя, что в своей прошлой жизни как бы поднимался всё время по ступенькам вверх, где, казалось, всегда ждали, делая остановки, а потом, погостив и поглазев по сторонам, начал спуск. А впереди не только входная, но одновременно и выходная дверь, она открывается – и ты, выходя, вновь как бы сливаешься с окружающим миром. И в пространстве, и во времени...

Из темноты глазастым чудищем, тарахтя двигателем, выкатил трактор, остановился рядом, из кабины выпрыгнул Савин. Был он одет в голубую лётную с коричневым меховым воротником куртку и шерстяную вязаную шапочку, мы церемонно обнялись, и я увидел, что за те годы, что мы не виделись, он почти не изменился, те же голубые глаза и та же располагающая к себе улыбка.

– Недавно дожди прошли, эту дорогу к аэропорту я давно хочу отсыпать гравием, – начал было оправдываться он и тут же махнул рукой: – Вот в следующий раз к твоему приезду, не только отсыплю, но и положу асфальт.

Савин подвязал капроновую верёвку под «Ауди», вытащил её трактором на пригорок и, не оставиваясь, потащил машину в сторону аэропорта. Я сел к нему в кабину и с жадностью смотрел по сторонам. Места эти были для меня знакомыми, здесь после училища я совершил первую посадку вторым пилотом на Ан-2 и здесь же заключительную – уже командиром. Фары трактора выхватывали из кромешной темноты кромку аэродрома, я видел, что трава на лётном поле была выкошена, огорожена столбами, на которых была натянута колючая проволока.

– Я ведь сам из этих мест, – сказал Савин. – Когда ушёл с лётной работы, меня сюда местный глава администрации пригласил. Будешь, говорит, комендантом аэропорта. Ты же знаешь, жена моя Наталья рано умерла, осталось трое ребятишек, две девочки и сын. Некоторое время работал в автосервисе, кстати, неплохо зарабатывал. Но всё же на родину тянуло. Как говорят буряты, тепло родного края никто не заменит. Приехал, вначале в бывшей пилотской жил, потом купил эту гостиницу и оформил земельный участок. К тому времени сюда самолёты перестали летать, закончилась наша малая авиация. Ну, залетит санитарный – и всё! Мои ребята выросли, они в городе живут. А я здесь. Они иногда приезжают погостить. У них уже своя жизнь. Первое, что я сделал, поменял шифер на крыше аэровокзала. Старая уже, текла, год-другой – и всё бы сгнило.

– Тебе платят? – поинтересовался я.

– Поначалу платили, а потом, сам знаешь, даже на предприятиях перестали платить. Я сам себе плачú. У меня ещё двое парней работают. Одного из них я поймал, когда он в кладовку залез, ему железо и металлолом понадобились. Ну, я с ним провёл беседу, – Савин помахал кулаком, – и взял к себе на работу. Чем я зарабатываю? В основном ремонтирую машины. Всё, что сделано руками людей, когда-нибудь выходит из строя, ломается. Но у меня опыт, какой ни есть, был. Какие-то связи с коллегами остались. Я заказываю им детали, они мне попутным транспортом отправляют. Вон посмотри, сколько в очереди машин. Со всех деревень пригоняют. Есть старые, ещё с советских времён. Правда, с запчастями беда. Здесь в посёлке сервиса нет, а ехать в город накладно.

– Откуда у тебя трактор? – спросил я.

– Этот? Да я нашёл его брошенным в лесу. Почти всё растащили: шланги, бачки, сиделки. Хорошо ещё, что движок не сожгли. Я всё восстановил, нашёл прицеп, приладил, да ещё смастерил для него деревянную тележку. Людям дрова, цемент, песок, брёвна – всё вожу. Зимой скребком дороги пробиваю, чтоб машины прошли, снег убираю. Кое-кто просит землю вспахать. Все эти мотоблоки – ими только в носу ковыряться. А здесь залил дизельное топливо – и попёр по дороге. Просьб – отбоя нет! Ну и всякие громоздкие вещи: холодильники, диваны, комоды... По ягоды и грибы на нём ездим. Проходимость у трактора не то, что у «Ауди», везде пролезет!

– Потом отремонтировал одну машину, другую. И тут началось! Сервиса здесь нет, а тех, кто бы работал с иномарками, и подавно. Денег я принципиально не беру. Ну, привезут, кто рыбку, кто кусок сохагины, кто орех, кто что – натуральный обмен. Но не всем это оказалось по душе. Мне прямо сказали, что я занимаюсь незаконной предпринимательской деятельностью. Ну, я пошёл в администрацию, мне всё оформили честь по чести. А потом меня избрали местным депутатом. Так просто за горло меня теперь не возьмёшь. Я и сам кому угодно рот заткну! Работаю и получаю за свою работу, но уже на законном основании. Не успел домой доехать, мне звонок, мол, мы готовы предоставить крышу. Я спросил, кто это – вы?

– Доброжелатели! Да видал я в гробу этих доброжелателей! Потом строители, пожарники приехали – все ли нормы соблюдены. Ну, естественно, просьбы и поборы, мол, посмотри мою машину, привези кирпич, песок, цемент. А когда я впервые на аэродроме сделал на своём самолёте несколько полётов, то начали приезжать друзья со своими самоделками. «Посмотри, облетай, научи летать». В понедельник ко мне должен подъехать ещё один. Но и здесь начались проблемы, подмётные письма, мол, нарушаю закон. Построить самолёт можно, но летать на нём на законных основаниях практически невозможно. Одно получение пилотского свидетельства связано с огромными затратами времени и финансов. Нужен ежегодный техосмотр, оплата налога, не говоря уже о том, что своё детище надо где-то содержать и откуда-то взлетать. Здесь уже мне начали угрожать по-настоящему. Особенно не давало покоя лёгное поле. Мол, использую его в личных целях. И что по закону я не имею права поднимать аппарат тяжелее воздуха от земли. А мы завтра возьмём и поднимемся. Ты готов?

– Посмотрим, – неопределённо ответил я.

– Надо же опробовать новую леталку, – улыбнулся Савин. – Дай бог нам хорошей погоды! Тут нашёлся один умник, из наших бывших. У него в областной администрации свой человек нашёлся. Ты его должен знать.

– Торонов? – спросил я.

– Точно, он! Откуда ты догадался? Неужели Ксюха сказала?

– Я с ним летал.

– Да-а-а! – удивленно протянул Савин. – Редкий, я скажу тебе, экземпляр! А вот мы и приехали! – сказал он, заехав в огороженный высоким забором из хороших досок двор. – Давайте будем разгружаться.

Ксенину «Ауди» он попросил загнать под широкий навес, где под брезентом стоял, как он сам сказал, его новый летательный аппарат.

– Хочешь взглянуть? – предложил Савин и сдёрнул брезентовый чехол.

На меня глядел серебристый, почти игрушечный самолётик, сделанный из тонких титановых листов, которые, как он сказал, привезли ему прямо с авиационного завода.

– Всё остальное, – он провёл рукой по гладкому крылу, – я кроил, склеил, сшил по чертежам сам. Двухместный. Всё есть, приборная доска, можно управлять с переднего и заднего сидения. Я хочу

предложить его для полётов на поиски лесных пожаров. Каждый год тайга горит, летают Ил-76-е. Кто посчитал, во сколько это обходится государству?! Но я точно знаю, что стоимость часа полёта на вертолёте обходится в двадцать раз дороже, чем на Ан-2.

– Красивая игрушка, – сказала Ксения, выглянув откуда-то из-за спины. Похожа на хищную летучую мышь. И ты хочешь меня на ней прокатить? Ни за что!

– Ничего! Днём увидишь и сама попросишься, – засмеялся Савин.

– В знакомой мне бывшей пилотской гостинице было тепло и сухо, топились печь, и что-то, булькающая, варилось в кастрюлях. По всему, Сергей ждал нас, на столе в огромной вазе для Ксении стоял огромный букет астр. Ксения занесла свои сухо потрескивающие пластмассовые коробки с едой.

– Да у меня всё есть, – прогудел Савин. – Это всё равно, что в Тулу ехать со своим самоваром. Всё, что здесь есть, всё из тайги, реки и моего маленького огорода. Самогонка чистенькая, тройного перегона, с кедровыми орешками.

Ксения принялась помогать накрывать Савину на стол. Через несколько минут стол был накрыт. Было тихо, и где-то под окном дал о себе знать сверчок.

– Ну что? Выпьём за встречу! Но пить без тоста – это уже пьянка. А мы здесь собрались в полном составе экипажа, чтобы провести послеполётный разбор, подвести некоторые итоги. Есть командир, второй пилот. И что особенно приятно, с нами настоящая стюардесса! Для меня это большая честь видеть вас здесь, почти на краю ойкумены. Вот я ей предлагаю переехать ко мне. Посмотри: холодильник «Атлант», туалет тёплый, электрическая плита, душ, баня, даже отдельный, персональный самолёт.

– Да уж больно далеко до работы ехать, у нас на дорогу ушло полдня.

– Буду возить на самолёте, – пошутил Савин.

– Ну, если ещё построишь здесь Большой театр, – улыбнулась Ксения.

– Большой здесь не нужен, и даже Малый, – решил Савин. – Я здесь построю церковь! И назову её в честь Ильи Пророка. Пусть попробуют сунуться, Илья их всех разгонит. Помнишь, в сорок первом герои-панфиловцы говорили: «За Москвой для нас земли нет!» А ведь за ними был Урал, наша Сибирь и Дальний Восток. Вот ты, Ксения, зовёшь меня в Москву. Но для меня там земли и неба нет. Ни взлететь, ни сесть: всё затоптано, всё застроено! Я же там через месяц содхну!

– Но другие-то живут! И живут там, как люди!

– Пусть живут. Москва заглотила их, как огромный удав. И сюда уже всю посматривает. Где знаменитый в своё время аэродром в Тушино, Быково? Тю-тю, застроили!

– Да и наши аэродромы, вспомни, одни названия чего стоили! – я решил поддержать Савина. – О каждом песню можно сложить: Тунгуска, Тальники, Новостройка, Черемхово, Зима, Нижнеудинск, Еланцы, Усть-Орда, Балаганск. И так далее, по всей стране закрыты сотни аэродромов. Всё перепаханно и застроено.

Неожиданно Ксения захлопала в ладоши:

– Уважаемые командиры, товарищи пилоты. Не будем о плохом. Я поеду в Москву и попрошу Путина, пусть он их откроет. А сейчас, Серёжа, ты мне обещал, что, когда приеду, ты споёшь мне свою новую песню.

– А это мы могём, – засмеялся Савин. – Только кочевник, степь и небо я не потяну. – Он достал из шкафа гармонь, попробовал что-то и, глядя Ксении прямо в глаза, запел:

*Из-за вас, моя черешня,  
Ссорюсь я с приятелем.  
До чего же климат здешний  
На любовь влиятелен...*

– Нет, нет, куплеты Курочкина мы споём потом. Ты обещал спеть про бабочку!

– Про бабочку? Хорошо! Песня на слова Константина Скворцова!

*На горячем ветру,  
У земли на краю  
Села бабочка вдруг  
На ладонь, на мою...*

*И сидит, не дыша,  
Мир собой заслоня, –  
Это чья-то душа  
Отыскала меня.*

*Торопись, мотылёк!  
Скоро дождь, скоро снег.  
Этот тёплый денёк –  
Твой единственный век.  
Не вершится ничто  
На миру просто так.  
Это, видно, Господь  
Посылает мне знак...*

*...Вот и падает снег  
На поля, не спеша...  
Пусть недолог наш век,  
Но бессмертна душа...*

Полетать нам не довелось. К утру пошёл снег, тихий пушистый, точно кто-то невидимый решил укрыть уже готовую к зиме землю и начал терebить из нависших над тайгой облаков невесомый пух. Савин всё же уговорил нас сходить к нему в баню, всё у него было сделано добротнo, из осиновых досок, с полотенцами, фетровыми шляпами и шапками, махровыми халатами и даже белыми гостиничными тапочками. И конечно же, с заготовленными впрок берёзовыми вениками. Сидели, говорили, даже пытались петь и смотрели на падающий снег. Затем снова шли в парную, он от души хлестал нас вениками, и вновь пили квас из заготовленного ещё летом берёзового сока. А Ксению Савин угощал брусничным соком, и она, улыбаясь, говорила, что ещё никогда не пила такого вкусного и сладкого кваса. А на другой день ранним утром по скользкой и заснеженной дороге мы с ней тронулись в обратный путь.

Через неделю, вернувшись в Москву, из сообщений по телевизору я узнал, что в Тутуре разбился самодельный самолёт. Оба пилота погибли. Через какое-то время позвонила Ксения и со слезами в голосе сообщила, что на инструкторском месте был Савин.

Удав заглoтил, но на этот раз не выпустил его.

