

Алексей Соколов

ЗДРАВСТВУЙ, НЕБО!

Записки пилота



Книга в журнале

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Александр Панасенко. Стремительный полёт его жизни.....</i>	<i>7</i>
От автора	8
Эхо детства	8
В большой город	14
Обратно в село	17
Осуществление мечты.....	22
С высоты птичьего полёта	28
Один в небе	32
Прыжок из бездны.....	34
Во имя жизни	37
Верблюды заводят мотор.....	42
В грозу	47
Хвостом вперёд.....	48
Самолёт без пилота	50
Розы в воздухе	52
Сто тысяч под крылом.....	54
Все, как один	55
Спасибо водичке.....	59
Вымпел над родным селом	60
Первый боевой.....	62
Иду ведущим.....	64
Разведанные вовремя.....	66
Вьюжной ночью	69
В защиту телеги	71
Спасительный глоток	73
Еле выкарабкались.....	75
Жизнь продолжается.....	77
Потерянный шарик	78
Быть или не быть?	80
Маршал помог.....	81
Вот так камушек.....	82
Охота на хищников.....	84
За арбузами	86
Рука реки	89
Собачка-аварийщица	90
Трофейная техника подвела	96
Человек и медведь	98
<i>Светлана Панасенко, Леонид Соколов. Послесловие</i>	<i>100</i>

СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЁТ ЕГО ЖИЗНИ

(вместо предисловия)

Автор этой увлекательной книги — мой дед, лётчик и журналист Алексей Петрович Соколов, которому в феврале 2016 года исполнилось бы 100 лет. Его большая, многогранная и талантливая жизнь — а он прожил почти 90 лет — это стремительный «полёт» из России царской в Россию социалистическую, а затем и в демократически-капиталистическую, где он летал, писал, воспитывал детей и внуков.

Читатель вместе с ним как бы путешествует на лёгком «судёнышке» — самолёте По-2 по бурным волнам пятого океана. Встречается и с ураганами, дождём, грозой, снежными лавинами, обледенением. Не раз и не два пилота подкарауливали эти грозные явления природы, стремясь схватить в свои смертельные объятия, но рука Всевышнего, вера в свои силы и лётное мастерство помогали выходить даже из безвыходных ситуаций.

20 лет пролетал мой дед на По-2, Ан-2 и других видах малой авиации над горами, лесами и полями Башкирии, над степными просторами Казахстана, Поволжья, доставляя пассажиров, больных и врачей, а также срочные грузы в самые отдалённые районы. Довелось мирному пилоту громить гитлеровских захватчиков на грозном штурмовике Ил-2 на Воронежском фронте в 1943 году. На его счету многие тысячи часов, прожитых в небе Родины. Конец Отечественной войны застал Алексея Петровича в Уфе, где он доставлял срочные грузы авиационным заводам. После списания по состоянию здоровья на землю Алексей Петрович взял в руки перо и 30 лет проработал корреспондентом на телевидении, радио, в газетах. Был редактором многотиражки «Геолог Башкирии». Опубликовал несколько солидных очерков о Героях Советского Союза из Башкирии в коллективных сборниках: «Люди легенд», «Сыны Отчизны», «Высоты мужества», «Они ковали Победу», подарил ребятам сборник сказок «Лучик и Хмурик».

Как бесценную реликвию бережно храню нагрудный знак деда — на фоне земного шара распростёр крылья самолёт и на нём цифра — 500 тысяч километров! Для малой авиации цифра по тем временам колоссальная! Горжусь, что продолжаю его лётные традиции. В книге «Здравствуй, небо!» мой дед интересно рассказывает о необычной, неземной работе авиаторов в далёкие 40–50-е годы прошлого века.

Александр Панасенко,
пилот «Боинга-777»

ОТ АВТОРА

Учиться летать — к этой заманчивой цели я шёл с малых лет. Начиная с летающей модели, планера, и дошёл до самолёта. Как мне удалось осуществить мечту — этим я хочу поделиться в своих записках. Не сомневаюсь: многие из вас мечтают о небе, о необычной, неземной работе авиаторов. Профессия лётчика романтическая, трудная и небезопасная. Она требует отличного здоровья, мужества, смелости, дисциплины и больших знаний. Но если кто из вас её постигнет, то слюбится с небом на всю жизнь и никогда не пожалеет об этом. Необыкновенное чувство неба знакомо только авиаторам. Пусть же эти коротенькие правдивые истории — схожие происходили и с другими авиаторами — раскроют перед вами героику будничной работы тружеников неба в те далёкие незабываемые годы.



*Светлой памяти моей жены и соратницы
Татьяны посвящаю.*

ЭХО ДЕТСТВА

Далёкое-далёкое детство. Уездный городишко Инсар Пензенской губернии. Я лежу на русской печке, прижавшись к матери и сестрёнкам, и слышу через печную трубу, как заунывно воет ветер и хлещет о продрогшие стены метель. Церковный колокол доносит жалобные звуки.

— Га-а-нь! Га-а-ань!.. Га-а-а-ань!..

Это сигналы путникам, может быть, идущим или едущим на лошадях в наш, казалось, оторванный от мира всего подслеповатый, задавленный снегами городишко. Да, время, что и говорить, было суровое — 20-е годы XX века. Ни электричества, ни телефона, ни, тем более, радио в наших краях тогда не было. По крайней мере, мы, мальчишки, об этом не слышали и не ведали. Но уже начинал пробуждаться от спячки наш уездный мирок, да и вся Россия. Помню, как народ валом валил за первым фыркающим и коптящим трактором «Фордзон», пылящим по улице. Отчётливо запомнился и первый кинематограф, когда я влетел домой, как ошалелый, восклицая:

— Мама, как живые на белом полотне люди, честное слово, ходят, руками размахивают, говорят что-то и даже смеются...

Первое радио. Народ столпился в большом деревянном доме — поповском, наверное. На куполе церкви установили длинный шест — антенну. В землю закопали железные листы — громоотвод-заземление по теперешним понятиям. В ящичке-приёмнике что-то трещало, свистело, шипело. Спецы соединяли, паяли, вертели ручки, не обращая никакого внимания

на нас. Люди, не отрываясь, смотрели и напряжённо ждали. Ребятишки усе-
лись на полу. Мужики курили, женщины отмахивались от дымных завитков,
оплёвывая пол подсолнечной шелухой. Прошёл час, два, три и больше. Мно-
гие посмеивались:

— Вот и Москву слушать будем — брехня! Один писк идёт...

Но вдруг из ящичка сквозь треск и шум хрипловатый голос произнёс:

— Говорит Москва! Работает радиостанция имени Коминтерна. Добрый
вечер, товарищи радиослушатели!

Люди повскакали с мест и тесным кольцом окружили говорящий ящичек.
Некоторые пожилые крестились, произнося:

— С нами крестная сила!..

Молодые хлопали в ладоши, улыбаясь. Уже в те годы мальчишки стихий-
но собирались вместе, строились в колонну и шагали вечерами по улицам,
распевая песни.

У попа была собака,
Он её любил.
Она съела кусок мяса,
Он её убил...

Или:

...Сядут Яков, Пров, Иван,
Митрофан и Фока.
И помчит их ероплан
В край Ильи Пророка...

Это была смелая и действенная антирелигиозная пропаганда, Ведь тогда
было верующих чуть ли не сто процентов. И какая смелость у ребят была!
Наклеивали самодельные рисунки, карикатуры на попов в их неприглядном
виде прямо на дверях и стенах церкви. И в то же время мы любили такие
большие праздники, как Рождество, Пасха, Троица. Почему? Да потому, что
вдоволь можно было полазить на колокольню и позвонить в колокола.

Бывало, как раскатаешь многопудовый язык, как вдаришь по краю коло-
кола — раздастся такой звук, что в ушах перепонки завибрируют, аж больно
становится. И всё-таки не уходишь, звонишь несколько минут, пока ребята
не сменят. А после залезешь на купол и карабкаешься по краю железного
покрытия, стараясь проползти вокруг. Высоко, страшно, но хочется доказать
ребятам и себе, что не трусишка...



Как хорошо, когда рядом надёжное плечо родителей

Церкви, а их у нас было целых четыре, на Пасху расцветали убранством, как невесты. Бумажные фонари с деревянным каркасом мастерили сами любители этого дела. А какая смелость у парней была, которые тёмной ночью висели на 25–30 метровой высоте и зажигали их! А фонарей была не одна сотня. И в каждом крепилась свеча, которую надо было оживить.

Мы охотно клеили себе фонарики и дома. Уж очень хотелось пройти по тёмной улице, держа в руках живой колеблющийся огонёк. А в церкви стоишь обычно с тоненькой свечкой в руках и чуть не клюёшь носом — страсть, как спать хочется. Запомнился и такой эпизодик. Рядом усердно молится, отдаёт поклоны до земли моя тётка Клавдия. Я подаюсь вперёд, чтобы она хорошо видела, и начинаю также кланяться до самого пола. А когда приходим домой, тётя Клавдия и говорит:

— Лешенька так молился, так молился, надо ему пирожка побольше отрезать...

Самое же интересное было жечь промасленные бочки рядом с церковью. Огненные языки поднимались в поднебесье, бросая пляшущие тени на белые церковные стены. Все ждали крестного хода, когда гробница с «телом Христа» выносилась из церкви, и шествие медленно обходило церковную территорию. В это время и раздавались взрывы большой силы. Кто-то из парней специально готовил такие «игрушки». Нам было весело, а старушки испуганно крестились. После торжественной части праздника начинались игры в чушки, по-теперешнему в городки, а также мяч накатывали на кра-

шенные яйца, в козны, когда битой (кость, залитая свинцом) надо было попасть в козны поменьше. Ну, и конечно, в прятки, в лапту, в горелки. А зимой мы день-деньской не уходили с горы с ледянками, самодельными скамейками, салазками, летая быстрее ветра.

Наверное, в каждой деревне, городке, улице всегда найдётся мастер, умелец, заводила. У нас таким был Виталий Кудрявцев, по прозвищу Мотуля. Тогда все ребята, или почти все, имели прозвища. Видно, от рождения парень страдал пороком — произвольно мотал головой. Но руки он имел золотые. Воздушные змеи, ружья, лодки, даже ракеты пороховые мастерил. Вокруг него день-деньской крутились ребяташки и малые, и большие. Огромный змей, который вырывался из рук, чуть ли не поднимал над землёй своего создателя, и был, наверное, прообразом современных дельтапланов. И ещё — драки, кулачные бои, подобие соревнований. Обычно «действие» начинали малыши, крича:

— Задерё-о-ом!.. Заде-pp-ём!..

К ним подбегали мальчишки с другой улицы, и начиналась потасовка. К малышам присоединялись ребята постарше. И вот уже вступали в бой парни и мужики. И дрались, как настоящие бойцы. Улица на улицу, слобода на слободу, деревня на деревню. Даже конная милиция разгоняла. Но «бои» были хотя и стихийные, но соблюдалось неписанное правило: лежащих не бить! Случалось, подбежишь к «противнику», стукнешь кулачком и, чтоб не получить сдачи, падаешь на землю, в расчёте, что тебя не тронут... А как любили мы речушку Лапшайку — приток многоводной в то время и довольно известной Иссы. Каждый день бегали купаться на глубокое место — «кустики», прозванное так видно за то, что оба берега поросли мелкими вёслами. Помню, как мне хотелось переплыть на другой берег, а плавать не умел, да никто нас тогда и не учил. Невольно вспоминается, как братья «учили» плавать Сергея Есенина. Посадили в лодку, отплыли на середину речки, раскачали и бросили в воду. Бедняжка начал захлёбываться и что есть силы бить по воде и руками, и ногами. А братья смеются, дескать, жить захочет — выплывет. И мне больно уж хотелось по примеру старших доплыть до другого берега, а броситься в воду страшновато... Но кто-то подтолкнул сзади, и я волей-неволей захлопал изо всей мочи ручонками по-собачьи, только брызги полетели. И после большого труда оказался на противоположном берегу.

— Ура! Сам доплыл!.. Никто мне не помогал. Я умею плавать сам!

После этого уже без боязни влез в воду и поплыл обратно. Приятно сознавать: ты чего-то достиг победой над боязнью. Не раз мы под опекой мастера Виталия Кудрявцева тащили на тележном передке на речку только что сработанную просмолённую лодку и с песнями, под звуки гармошки (гармо-

нистом был Виталий) плыли по не широкой, но живописной речушке мимо огородов и садов. Высоченные вёстры порой смыкали верхушки в крепких объёмах. Лодка тихо плыла мимо небольших мосточков, на которых женщины, подоткнув юбки, полоскали бельё, и их красноватые лица раскачивались в набежавшей хляби волн. Через некоторое время Лапшайка вырывалась на свободу, оставив позади усадьбы и сливаясь с широкой и полноводной Иссой. Вот уж где был простор для песен и звонкого смеха! Причалив к берегу, мы быстро стаскивали с себя немудренную одежку и бросались в серебристую звонкую водичку навстречу бегущим волнам. Позагорав на бережку и побродив по свежему, словно первозданному лесу, подзаправлялись и отчаливали в обратный путь. Но не только играми и развлечениями запомнилось детство. Летом, а точнее, с ранней весны, когда только что на солнечных полянках проклюнется зелёная травка, а кое-где ещё лежит снежок, мы уже бегали босиком — пасли коров, овец и другую живность, так как стадо ещё не выгоняли на выпас.

Наши ступни становились красными, как у гусей, но мы бегали и не простужались особенно. А если заболело горло (о гриппе тогда и не слышали), то мама нальёт в ложку керосина (электричества тогда не было, и везде горели керосиновые лампы) и даст выпить. Противно, мягко как-то в горле



Вся семья в сборе

становится, но простуда быстро проходит. Всё лето до поздней осени бегали босиком. Ноги огрубеют, потрескаются, на них образуется твёрдая корка — цыпки болят так, что слёзы катятся из глаз. А лекарство одно: смажет мама, наши ножки кислым молоком или коровьим маслом — и помягчает, легче становится. А доктор на всю округу (уезд) был один — Виктор Васильевич Сомов с верной подружкой фельдшерницей Анной Ильиничной. Они были настоящими врачами — исцелителями всех болезней. Это были высококвалифицированные, чуткие, много знающие специалисты. Лечили буквально от всего: принимали роды, оперировали аппендицит и различные переломы, исцеляли слепых.

В мордовских сёлах в те годы особенно была распространена трахома. В общем, лечили взрослых и детей от всяческих недугов. И всё это делали четыре честные руки. Причём, больные к ним шли не только в больницу, но и на квартиру в любое время суток. И отказа никогда не было. Мы не только играли, но и всегда помогали старшим по хозяйству. Хотя на дворе было всего-навсего корова, овцы, поросёнок, но хлопот с ними было много. Родители, да и мы, просыпались рано, по-тёмному. Отец, Пётр Иванович, колот дрова, мать, Зинаида Петровна, топила печь, ставила самовар. Вскипятить его была целая проблема. Хорошо, когда под рукой сухая лучина. А если сырая? Мать, бедняжка, дует-дует, все глаза закоптит, слезятся они. Попробует и сапогом. Оденет голенище на трубу и давай вверх-вниз им двигать, раздувать. Надо спешить, отцу — на службу, нам — в школу. И надо успеть задать корм корове и овцам. Старший братишка Митя — натаскает воды вёдер 20–30. А колодец далеко и глубокий. Попробуй, покрути барабан. Особенно мы любили в летнюю пору сенокос. И стихи Л. Майкова:

Пахнет сеном над лугами...
В песне душу веселя,
Бабы с граблями рядами
Ходят, сено шевеля...

запомнились на всю жизнь. Любили ездить на большом возу пахучего сенца. А брательник Митя часто ходил в лес за «лутошками». Это ничто иное, как ободранные молодые липки. Кто-то из крестьян — мастеров плести лапти, обдирали молодые побеги, и они валялись в лесу никому не нужные. Вот их-то и таскал на горбу мой старший братишка. Он делал из них на дворе навес-сеновал и укладывал туда сено на зиму. Брат любил сельскохозяйственных животных и потому, видимо, стал впоследствии зоотехником. Он разводил уток и кроликов, но сам их никогда не ел, а когда молодняк забивали

на мясо, у него на глаза навёртывались слёзы. Утки подрастали, к осени у них вырастали солидные крылья, и они частенько улетали на речку. Сколько надо было труда, чтобы загнать их обратно! Помню, как Митя рисовал лошадок, вырезал их, расставляя на столе. А я со слезами на глазах приставал к отцу и матери с назойливой просьбой:

— Папа, купи мне жеребёночка, я его буду гладить, а потом сяду верхом и поеду...

В БОЛЬШОЙ ГОРОД

В 1926 году родители с пятью детьми и всем немудрёным скарбом выехали на подводе в губернский город Пензу (в 75 километрах от Инсара). В то время это было большое, можно сказать, огромное расстояние. Мы шли пешком. И лишь кое-где на верх воза садилась наша мама с грудной дочуркой Ниной. Ехали долго и только шагом. Две ночи провели на постоянных дворах. Спали на полу вповалку. Все так уставали, что засыпали мгновенно. А чуть посветлеет, трогаемся опять в путь. Всем, а особенно нам, детям, хотелось скорее увидеть большой город. Мы много были наслышаны о нём, вроде того, что внизу люди ходят, подводы тянутся, а наверху над ними поезда идут, стук колёс слышен. А над городом аэропланы пролетают. По улицам медведей водят, показывая разные номера. Вскоре хозяин подводы объявил:

— Как поднимемся вон на ту горку, покажется пензенский собор. Мы бегом пустились туда. Смотрели, смотрели — ничего не видно. Но, поднявшись чуть повыше, увидели сверкающую золотом колокольню. Но до самого города были ещё долгие часы ходьбы.

В первые же дни пребывания в большом городе мы с братом пошли смотреть чугунные мосты, по которым громыхали поезда. Видели и пешие переходы под железнодорожными путями. С удивлением и боязнью слышали гудки паровозов и перестук колёс. Невольно сжималось сердечко при мысли: «А вдруг провалится переход и поезд свалится на нас?!..» Но самое главное было позднее. В Инсаре мы и не слышали про электричество. А здесь вдруг светит не коптилка или керосиновая лампа, а электрическая. Меня это заинтересовало: что за лампочка, почему она светится, что её накаливает? И вот однажды я встал на табуретку, взял в руки ножницы и сунул их под патрон. Мгновенно в меня пошёл ток, и стало потряхивать. Я в восторге крикнул младшей сестрёнке:

— Варька, хватай меня за ухо!..

Та схватила,— и из меня полетели искры. Сестра в испуге отшатнулась. Эффект был ошеломляющий. Я, конечно, не знал ничего про напряжение

и силу тока. Сейчас можно заключить: меня не шарахнуло только потому, что электростанции тогда были маломощными, и ток не был смертельно опасным. Так произошло моё знакомство с электричеством. Но особенно я пришёл в неистовый восторг, когда над Пензой появился первый, в моём представлении, самолёт. Я так жадно смотрел на него, делающего приветственный круг над городом, что не мог оторвать глаз. Ещё раньше в Инсаре товарищ брата Арсенька сделал модель самолёта, и она висела в школе под потолком, разжигая интерес мальчишек. Всякий раз при виде модели аэроплана я весь трепетно замирал. Все струны моей души играли. Видно, это и было моей отправной точкой — посвятить свою жизнь небу.

Как только аэроплан (тогда так поэтично величали эти летательные аппараты) скрывался за городом, я вместе с другими мальчишками со всех ног мчался за город к месту приземления. А его не так-то просто было найти, так как никаких аэродромов или посадочных площадок тогда не было. Запомнились и такие массовые мероприятия, как демонстрация кинофильмов для всех бесплатно прямо на улице. Над кинотеатром «Смѣчка» вывешивалось белое полотно, и под восторг огромной толпы показывались различные фильмы. Осталась в памяти и такая картина: в плотном кольце народа (а мы всегда пробивались вперёд) бодрый мужичок в цветастой рубахе и синих шароварах держал за цепь бурого медведя, показывая различные номера.

— А ну, Миша, покажи, как ребятишки горох воруют...

Мишка ложился на брюхо и полз по земле, перебирая лапами, как бы обрывая стручки. Все смеялись. Или:

— А ну, Миша, покажи, как старушки Богу молятся...

Медведь вставил на задние лапы, потом опускался, доставая головой до земли и повторяя поклоны несколько раз. Показывал медведь, как жена встречала подвыпившего мужа. Мишка подходил к хозяину, брал у него толстую палку и размахивал ею, передвигаясь на задних ногах по кругу. Исполнитель заслуживал возгласы одобрения и звонкий смех. После каждого номера хозяин кидал мишке в рот конфетку, гладил, приговаривая:

— Молодец, Миша, молодчина!..

В заключение мишка вставал на задние лапы, брал картуз, обходил публику и скалил зубы против того, кто не опускал монету...

Теперешним мальчишкам небезынтересно знать, как приходилось в те годы обзаводиться спортивным инвентарём, приобщаться к физкультуре. Отец зарабатывал мало, а нас — целых пять ртов, да ещё две тётки с дочерьми и больной брат. А кормилец один. Вот и попробуй такую ораву обусть, одеть и накормить. И, конечно, мы щеголяли по губернскому городу в залатанных штанах и рубахах. И где тут иметь собственные лыжи и коньки? И мечтать не

смели. И тут на помощь шло обыкновенное полено. Обстрогаешь топором да ножом, сделаешь на конус, закруглишь носок, пробьёшь дырки для верёвок — и готово. Подвяжешь на валенки, закрутишь палочкой верёвки покрепче, и — держись горки и буераки, несёшься во весь дух по тротуару, только прохожие шарахаются в стороны. А более изобретательные ребяташки прилаживали к полозу проволоку или обивали тонкой железной полоской и неслись ещё шибче. А с лыжами было так. На углу нашей улицы Красной стояло большое многоэтажное здание — Дом обороны. В подвале размещалась лыжная база. Я часто прибежал сюда посмотреть и постепенно начал помогать парню, выдававшему лыжи напрокат, подносил и уносил их обратно. За это мне мой «начальник» подарил старенькие, уже отжившие свой век лыжи. Правда, одна из лыж и шире и длиннее другой. Но это меня нисколько не смущало. Радости не было предела. Приспособив лыжи к валенкам и вырезав из кустарника палки, я пошёл в городской лесопарк, встал на укатанную лыжню и заковылял по ней. Приходилось то и дело уступать дорогу опытным лыжникам. Но стремление следовать за ними меня не покидало, несмотря на усталость и пустой желудок. Успокаивало: по рассказам старших, впереди будет огромная гора, куда и устремлялись пензяки, а в кармане напоминал о себе кусочек чёрного хлеба, посыпанный солью. Это чудесное лакомство после трудного пути, да ещё на свежем воздухе. Долго-предолго я шмыгал лыжами, которые плохо слушались хозяина, срывались с ног, разбегаясь в разные стороны. Не раз и не два пришлось спотыкаться и кувыряться, зарываясь лицом в снег.

И вот, наконец, лес расступился, и перед моим взором открылась широкая, крутая гора с тёмным островком садово-огородного техникума внизу. И десятки, сотни тёмных фигурок, бороздящих её во всех направлениях, Чуть повыше центра горы лыжня сбегала к трамплину, с которого смельчаки взлетали прямо в воздух. Я с завистью смотрел на них и самому захотелось попробовать съехать. Было страшно, но я приказывал себе: «Не трусь, не трусь, а то какой же из тебя будет лётчик!» И поехал без всякой подготовки, да так шмякнулся — лыжи понеслись в разные стороны, шапка, а за ней и я покатались кубарем вниз. Но ничего, всё же дело сделано. Первая проба, хотя и не совсем удачно, прошла.

Подобным образом преодолевал страх и летней порой, прыгая солдатиком с верхней площадки вышки. Прыжки не всегда были удачными, и не раз приходилось испытывать железную твёрдость воды своими боками...

А вечерами мы охотно бегали на представления известного укротителя хищников Гладильщикова. Выступления проходили в парке имени Белинского, в летнем павильоне. Заблаговременно днём делали подкопы под высоким забором в нескольких местах и маскировали свои норы листьями и

сухим мусором. И как только публика занимала места, по одному проползали под забором под лавки-скамейки и устремлялись к первым рядам. Не отрываясь, смотрели, как укротитель заставлял львов и тигров прыгать через друг друга, в горящее кольцо, и самый «смертный» номер, когда укротитель прилёт на ковёр, долго ласкал и смотрел в глаза льву, а потом руками разжал ему пасть и опустил в неё голову. Даже у нас мурашки по спине побежали. Конечно, не всегда нам удавалось незаметно проскользнуть на представление. Иной раз поймает контролёр, отдерёт за уши и пинком выпроваживает из развлекательного места. Но, несмотря на неудачу, опять пробираешься на галёрку, где тебя и днём с огнём не сыскать. Особенно пензяки любили борьбу. Как сейчас в ушах звучит властный голос ведущего программы:

— Грузчик волжских пристаней Миша Боров! И неоднократный победитель турниров Феофан Лавренёв!

И начиналась схватка гигантов. Под конец гастрелей публику завлекала афиша: «Сегодня борются “Маска смерти” и русский богатырь Иван Поддубный!» И перед началом борьбы объявляли:

— «Маска смерти» не поддаётся никому до смерти...

А по положению, если кто её поборет, то маска снимается с лица побеждённого и объявляется её владелец. Это была действенная по тому времени реклама. Цирк всегда был переполнен. Помещение было временного типа. На деревянный каркас натягивалось брезентовое одеяние. Ребятам удавалось побывать на всех значительных представлениях. Прочно запал в памяти 1928 год, когда главную улицу пересекло красное полотнище с лозунгом: «Пятилетку — в четыре года!» Началась индустриализация нашей страны — первая пятилетка.

ОБРАТНО В СЕЛО

Зимой 1929 года на призыв партии и правительство к специалистам, в том числе и счётным работникам, поехать в село строить колхозы откликнулись многие тысячи. Отец, как счётный работник, ранее житель провинции, подал документы и зимой этого года мы всем семейством отправились в районный центр Мокшан, находившийся в 40 километрах от Пензы. Автомобильной дороги тогда не было, и мы ехали поездом до станции Симанщино, а там — 20 вёрст на лошадях. Сразу же нам выделен колхозом деревянный домишко. Мокшан, как и его брат Инсар, выглядел солидно. В нём проживало тысяч 10–12 жителей. В центре — красивое здание школы-девятилетки, райисполкома, народного дома, лавки. Но главным архитектурным памятником того времени были 4 церкви.

Мне уже было 13 лет, и я запросто вошёл в 6-й класс. Учащиеся вели тогда весьма активную жизнь. В школах наряду с учительским педсоветом существовало ученическое самоуправление — учком, с которым считались и учителя, и руководство школой. Учком вникал в учебный процесс и «прорабатывал» нерадивых, плохо успевающих учеников, вёл среди учащихся большую общественную работу. Передо мной — свидетельство об окончании школы-семилетки в 1931 году. В графе «Виды общественной работы» записано: борьба с неграмотностью — «Всеобуч», распространение литературы, помощь Красной Армии, сбор сельхозпродуктов (имеется в виду яиц), коллективизация, союз воинственных безбожников — СВБ, международное общество помощи борцам революции — МОПР. И это не отписка, а настоящая, горячая работа. Например, учитывалось, сколько и какой литературы распространил среди населения, сколько штук яиц собрал государству с налогоплательщиков. А в отношении МОПРа — не только членские взносы, но и чтение литературы, проведение бесед на международные темы. Особенно любили мы — Сергей Мусатов, Санёк Брагин, Володька Костычёв — ходить строем с малокалиберной винтовкой на плече пострелять в мишень. Все мальчишки мечтали тогда о комсомольской форме — костюме цвета хаки с ремнём и портупеей через плечо, с небольшим значком КИМ красного цвета на груди.

Не забывали мы и о спорте. Слетали с крутых гор и оврагов на самодельных лыжах и санках, да так быстро, что дух захватывало. Начиналось и первое подобие турпоходов. Группа мальчишек, человек шесть-семь, подалась в дальние от Мокшана леса, километров за тридцать. Расположились в удобном месте на отдых. На мне лежала обязанность сварить ужин, накормить и напоить своих товарищей. Продукты — картошку, крупу, соль, сахар — брали с собой. Быстро сбегал к журчащему ручейку. Зачерпнул ведёрко водички. Ребята уже разожгли костёр. Почистил картошку засыпал пшена и через некоторое время ели похлёбку. И вкус её после пройденных километров был чудесный. На фоне больших деревьев плясали тени. Мы с интересом поглядывали на красноватые огоньки, с аппетитом похрустывающие сухими веточками, рассказывали разные истории, тихонько пели. И, прижавшись друг к другу, быстро заснули. Это был первый в моей жизни пионерский костёр. Особо запечатлелся в детской памяти начальный период коллективизации. Мы, подростки 14–15 лет, уже готовили себя для помощи сельскому хозяйству. Почти все мальчишки 6-7-х классов ходили в организованный при Мокшанской МТС кружок по изучению трактора. Преподавателем у нас был толковый, знающий своё дело старший механик Ванин. Он многое нам дал и по теории трактора, и по практической езде. Помню, как я с боязнью

впервые сел за руль живого, дрожащего и коптящего трактора, нажал на педаль, передёрнул рычаг коробки скоростей и резко отпустил ногу. Трактор рванулся с места и чуть было не врезался в забор... К сожалению, полученные знания и навыки употребить в дело не пришлось. Машин тогда не хватало и для опытных трактористов.

Раскулачивание кровососов-кулаков, лавочников, богатеев протекало бурно. Враги бешено сопротивлялись: убивали активистов, поджигали скотные дворы, мстили и людям, и животным. Почти каждый день горели колхозные дворы и дома активистов. Гибли и люди, и скотина. Только, бывало, и слышишь тревожные крики ночного сторожа:

— Горя-а-ат, горя-а-ат, горя-а-ат!..

За короткую летнюю ночь мы успевали побывать на двух-трёх пожарах в разных частях большого Мокшана. Было по-мальчишески любопытно посмотреть и хотелось помочь пострадавшим. В одном месте быстро передавали вёдра с водой из рук в руки, в другом — всей ребячьей силёнкой налегали на ручной насос, качавший воду из колодца в брезентовый рукав.

Страшные картины всплывают перед глазами. Треск горящих брёвен, неистовый крик людей, отчаянное мычание и взбрыкивание испуганных животных, на которых горела шерсть. Эти картины не забудешь никогда.

В стране начала зарождаться тракторная промышленность. Для подшипников, а это главный узел любой машины, нужны медь и бронза. А их не хватало. И тогда пошли, я бы сказал, по лёгкому пути — стали сбрасывать колокола с церквей. Если учесть, что в 30-е годы верующих было большинство, то эта мера вызвала ропот людей старшего возраста.

Люди собирались большими толпами, многие плакали и голосили. Большой колокол не пролезал в окна колокольни, и пришлось ломать прочную кирпичную кладку. Молодёжь взялась за толстые канаты и потянула за них. Огромный колокол закачался, накренился и грохнулся оземь.

Сброшенные колокола в какой-то степени помогли зарождению нашей тракторной промышленности. Но не решили проблему полностью. Они дали пищу обрабатывающей отрасли только на раз, а нанесли неизлечимую травму памятникам архитектуры по всей стране, а главное — всем верующим.

После окончания школы-семилетки в 1931 году я поступил в школу фабрично-заводского ученичества — ФЗУ при заводе имени Фрунзе, впоследствии Пензенском велосипедном заводе. В те годы велосипед был по удельному весу, пожалуй, «потяжелее» современной «Волги». Его просто так не приобрести. Выпускались тогда специальные «VELOобязательства», по которым завод гарантировал приобретение велосипеда в течение определённого времени — года или двух. Чтобы занять такое «VELOобязательство», мой

старший брат купил на базаре целый воз зерна и сдал его государству. И в обещанное время велосипед был у него.

Что было характерным в 1931–1932 годах во время моей учёбы в ФЗУ (фабрично-заводское училище)? Заканчивалась первая пятилетка. Уже вздымались к небу первые индустриальные гиганты: Днепрогэс, Магнитка, Кузбасс. Строился и расширялся и наш завод. Росли многоэтажные жилые дома в рабочем районе города. Было закончено и трёхэтажное, красивое, просторное и светлое здание нашего ФЗУ. Но самое главное — был велик трудовой энтузиазм людей — рабочих, инженерно-технических работников, служащих, колхозников, включая и нас, подростков. Даже токарный станок назывался «ДИП-200», что означало — «догнать и перегнать Америку». В начале мастер-инструктор занимался с нами, подростками, одетыми в синие блузы-халаты, разучиванием рабочих движений по методу Центрального института труда — ЦИТа. Затем приступили к опиливанию прямолинейных поверхностей и рубке зубилом по чугуну. Глядеть на верхнюю часть зубила, по которому бьёшь, не разрешалось. Надо смотреть на конец зубила, где рубишь. И частенько удавалось вдарить по руке, да так, что искры сыпались из глаз, и ходить с опухшим, сбитым кулаком. Особенно трудно было выдержать гладкую поверхность под прямым углом и толщину по кронциркулю. Но опыт постепенно приобретался, и мы уже делали различные инструменты для завода.

Жили в общежитии за несколько километров от места работы. А транспорта тогда не было никакого. Улица Красная, где находилось общежитие, была гористой. Весь центр старой Пензы располагался на возвышенности. И вот часов в 5–6 утра — подъём. Мы вскакиваем с коек, быстро одеваемся и бегом пускаемся к заводу. Его требовательный гудок уже зовёт. По пути встречается длинная лестница — пешеходный спуск.

Летом — это нормальный спуск-лестница. Но зимой ребятишки так раскатают эти доски-ступеньки, что они превращаются в настоящие ледяшки. И мы, синеглазники-фабзайчата, скользим в кромешной тьме, слетая через 5–6 ступенек. В несколько секунд преодолеваем гору, продолжая трусить к фабрике-кухне, где нас ждёт завтрак, а потом — с радостью встаём за слесарные тиски или токарный станок.

С большим энтузиазмом и с песнями выходили на постройку узкоколейки, тянули её от города до подсобного хозяйства. Работали лопатами, носилками, тачками, в общем — вручную, и за несколько недель узкоколейная железная дорога была построена. За ударную работу поощрение — «ударный» обед из трёх блюд. После такой премии старались трудиться ещё лучше и качественней. Время было нелёгкое. Продукты питания выдавались по карточ-

кам. Бывало, получишь что-нибудь, например, кило селёдки и приберегаешь для родителей. А как только наступает выходной, едем с ребятами-земляками домой. А как едем? Просто. Выходим за город к железнодорожному полотну, к идущему на подъём составу. Поезд идёт не так быстро. Мы на ходу цепляемся за борт открытой платформы и забираемся на неё. И несёмся навстречу упругому ветру. Доезжаем до ближайшей от Мокшана станции Рамзай и с песнями топаем, встречая просыпающийся день. По пути забредаем в колхозный сад, собираем упавшие яблоки, и, похрустывая, весело шагаем по дороге домой. А идти, ни много ни мало — целых 20 вёрст. И так путешествовать приходилось почти каждую неделю. Вспоминаю, как ездили на поездах; и по-птичьи, прицепившись за узенькую ступеньку почтового вагона, вцепившись в металлическую решётку окна; и между скрипящих, ходящих взад-вперёд буферов, упёршись руками между вагонами товарного поезда; на тендере паровоза. Однажды прохладной осенью кочегар облил нас холодной водой из шланга. Но, несмотря на препятствия, мы продолжали также ездить и стали ещё закалённей...

В те годы во время учёбы в ФЗУ в городе начали организовываться планерные кружки. Я, конечно, записался одним из первых. С какой великой любовью мы собирали простейший летательный аппарат — планёр «Стандарт»! Это была несложная машина: деревянная, плоская, наподобие широкой доски основа. К ней крепилось фанерное крыло и хвостовое оперение, обтянутые крепким материалом — перкалью. Впереди, в носовой части — открытая кабина с ручкой управления рулями и ножные педали. Обычно планёр находился на земле в накрёнённом положении. Одно крыло касалось земли, опираясь на неё, так как шасси у этого летательного аппарата не было. И вот такие «белые птички» готовились к полётам. У каждой лётной группы в 8–10 человек был планёр, но инструктор был один на всех. Мы, ученики-планеристы, охотно дежурили ночами на лётной площадке, охраняя свои машины.

Как-то в весенний солнечный денёк ребята собирали и регулировали планёры и ждали солидол для смазывания трущихся частей. Инструктор Афанасьев, худощавый блондин среднего роста, стал открывать плоский ящик. Я стоял рядом и с интересом наблюдал. Открылись доски, развернулась упаковочная бумага и блеснула приятного цвета тёмно-коричневая масса.

— Хочешь повидла? — спросил инструктор.

Я утвердительно кивнул головой.

— Тащи быстрее ломоть хлеба, да побольше... — улыбнулся он.

Я мигом припёр горбушку хлеба. Афанасьев стал старательно деревянной лопаточкой намазывать толстым слоем лакомство и затем протянул мне. Я

откусил и тут же выплюнул под общий смех окружающих. И долго ещё ходил, отплёвываясь. А есть хотелось...

Полёты, скорей полёты, проводили так: курсант садился в кабину, застёгивал привязные ремни. Второй курсант держал машину за крыло в горизонтальном положении. Сзади планёр цеплялся за вбитый в землю кол или ввёрнутый железный штопор специальной защёлкой. Другие курсанты и все, кто был на старте свободен, брались за резиновый шнур. Раздавалась команда:

— Натя-а-а-гивай!..

Мы растягивали амортизатор, сколько могли.

— Пуска-а-а-ай!..

От курсанта требовалось выдержать прямую и угол планирования. А сделать это без инструктора очень даже непросто. Обычно вместо того, чтобы отдать ручку от себя, делали наоборот, и аппарат взмывал вверх, терял скорость и тыкался носом. Другие не выдерживали направление, и планёр уходил в сторону, сталкивался с другими машинами. У меня в первом полёте тоже «увело» планёр в сторону, и я слегка ткнулся носом в хвост другого, прорвав обтяжку хвостового оперения. После этого инструктор меня временно отстранил от полётов. И я больше на планёре в воздух не поднимался.

Летом 1933 года на улицах были расклеены объявления о приёме в школу пилотов и авиатехников. Я взглянул на объявление и замер от радости. Это было как раз то, чего я так долго ждал. Все мои мечты, страсти и желания выплыли в этом приглашении. Я сразу же подал документы в Балашовскую школу гражданской авиации. Всё, что требовалось для поступления, было налицо. Во-первых, возраст — 17 с половиной лет; во-вторых, двухгодичный рабочий стаж. Как раз я закончил в этом году ФЗУ и получил специальность слесаря; в-третьих, среднее образование. ФЗУ готовило питомцев в объёме средней школы. Оставался один самый важный фактор — здоровье. Никаких специальных медицинских обследований я никогда не проходил, а потому не знал, годен или нет. Этот вопрос сильно волновал меня. Ведь не куда-нибудь, а учиться летать в небе Родины!.. Ребята рассказывали неправдоподобные истории: тебе предлагают идти по длинному пустому коридору, и вдруг пол проваливается, и ты падаешь вниз. А там уже стоит человек в белом халате и начинает считать пульс на твоей руке. Но в действительности ничего подобного не было. Всё было обычно. Только сажали на специальный стул и вращали несколько раз в ту и другую сторону, а затем предлагали сделать несколько шагов, определяя, кружится голова или нет.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МЕЧТЫ

И вот пришёл долгожданный вызов — приглашение из лётной школы. Мы быстренько оформили проездные документы и отправились в путь. Поместили нас вначале в просторном безлюдном помещении. Спали на жёстких, набитых соломой матрасах, разложенных на деревянных топчанах. Это был карантин, который полагалось выдержать дней десять. Кормили неважно. Бегали на базар, покупали овощи. Прошло несколько мучительных дней, медицинская комиссия и экзамены — позади. Я и мои товарищи зачислены курсантами лётной школы. Это была победа! Теперь нужно направить все силы и энергию на отличную учёбу.

Первым делом повели в баню и одели в новое обмундирование цвета «хаки». Общежитие-казарма находилось в бывшей огромной шестиэтажной мельнице на берегу Хопра, притока Дона. Ребята, как всегда, остригли:

— Живём в шестиэтажном доме, на седьмом этаже...

Дело в том, что мест в общежитии не хватало. И нас поместили на просторном чердаке.

Первые занятия — строевая подготовка. Ходили строем, отрабатывали шаг, повороты, учились отдавать рапорт начальнику. Мне всё это было в новинку и нравилось. Ходили в наряды, охраняли склады с зерном. Бывало, ходишь-ходишь туда и обратно, есть охота — позарез. Возьмёшь несколько горстей пшеницы и жуёшь. А когда к столовой подъезжала машина со свежей капустой, мы хватали вилки и тут же ели. Вечерами ходили строем по улицам города с песнями. Было приятно шагать в такт песни.

Началась теоретическая учёба. С волнением я впервые вошёл в класс и увидел настоящий самолёт, правда, с одним крылом, так как второе не умещалось. Впечатление было необыкновенное: передо мной стоит настоящий самолёт — мечта всей моей жизни. Я могу не только всё увидеть своими глазами, но и пощупать руками... Было это так необычно, что даже не верилось. Ведь то, что я мог видеть, созерцать только в небе, стоит передо мной. Первым делом до начала урока мы, будущие учлётывы, забирались в кабину, садились на сиденье, пристёгивались ремнями и брались за управление. Вот когда мечта воплощалась в действительность!

Учёба давалась мне легко, и отметки были неплохие. Всё, что изучалось, было ново и интересно. Даже такая сугубо теоретическая дисциплина, как «теория полёта», основанная на формулах и расчётах, раскрывала интересные стороны. До сих пор в голове сохранились формулы, например, чему равна подъёмная сила самолёта: площади крыла, плотности воздуха, коэффициенту подъёмной силы и скорости в квадрате. Все эти термины представляются, как реально ощутимые.

Быстро пролетели месяцы теории. Зимой нас перевели на пригородный аэродром. Жили в 4-этажном здании-казарме. Всем выдали меховые комбинезоны или полушубки, стёганные штаны, унты или валенки, шлемы, перчатки-краги. Как только дневальный объявляет:

— Подъё-о-ом!.. Одевать лётное обмундирование!..

— Ура-а!.. Лётный день!..— раздаются радостные возгласы. Быстро вскакиваем с коек и бегом в сушилку, за обмундированием. Раздаются крики, споры. Те, кто не связал аккуратно в один узел своё хозяйство, ищут, бегают, спорят...

— Это мой валенок!

— Нет, мой! Вот, смотри, метка на носке.

Быстро строимся и идём в столовую. Там уже ждёт вкусный завтрак. Правды ради надо сказать: после теории, с переводом на аэродром, кормить стали лучше. Открываем (раздвигаем) двери ангара, подходим к небесному «коньку» зелёно-голубого цвета. Техник шутливо командует:

— Любители авиации, под хвост!..

Двое курсантов, кто поздоровее, поднимают хвост и ставят его на плечи. Остальные толкают за крылья. Самолёт легко скользит хвостом вперёд. Ставим машину в указанном для каждой лётной группы месте. На мотор надеваем ватный чехол, подсовываем снизу трубу от железной печки, в которой горели (тлели) угли. Тёплый воздух из трубы позволял за несколько десятков минут подогреть мотор и запустить его. После чего печь убиралась, мотор зачехлялся, и все ждали развода. Звучит команда:

— Для развода — станови-и-ись!..

Лётная группа с инструктором и авиатехником выстраивается у левого крыла. Командир отряда командует:

— Инструктора и командиры звеньев — ко мне, остальным стоять вольно!

После инструктажа обучающие бегут к самолётам, техники заводят моторы. Инструктор называет кого-нибудь из курсантов, и тот мигом взбирается в кабину. Обычно первый полёт был тренировочным. Выполнял его учитель. Курсант только наблюдал за его действиями. Каждый инструктор шёл в свою зону и начинал выполнять фигуры высшего пилотажа: глубокие виражи, петли, перевороты, штопор.

В школе было много по-своему талантливых ребят — и художников, и музыкантов, и даже циркачей. Например, Валентин Скворцов был участником знаменитого в те годы джаза Леонида Утёсова. И в лётной школе он сумел организовать неплохой оркестр. Виталий Царевский, плотный, загорелый, всегда с бритой лоснящейся головой борцового вида, любил цирковые номера — жонглёрство. Одновременно вращал несколько дисков, палочек, об-

ручей. Зажигал факелы, бросал и ловил их. Впечатляло, особенно в темноте. Обстановка, строгий распорядок дня были благоприятными. И я не помню, чтобы за все три года учёбы когда-нибудь болел. А выезжали мы в летние лагеря обычно после мая. Готовили же их в апреле, когда ещё было сыровато, и не спеша плелись последние ручейки. Мы расчищали площадки, вбивали колья, натягивали палатки и уже купались в Еланьке. Были и нарушители дисциплины. Была и «гауптвахта» — палатка, стоящая одиноко в стороне. Пришлось мне в жаркий день стеречь курсанта Земскова. Не знаю, за что он получил несколько суток ареста, но устроился неплохо. В палатке жарко и душно. Тогда нарушитель завернул конец палатки и загорал на топчане в своё удовольствие. Мы не только охраняли его, но и кормили, приносили еду из столовой. И поди рассуди, кому лучше, охранникам или охраняемому. Недаром Земсков придумал собственное изречение: «А на “губе” такая благодать...»

Много было в школе интересных, весёлых минут. В обычный летний день шли учебные полёты. Любое упражнение, известно, завершается посадкой — главным элементом полёта. И была поговорка: «Хорошо летаешь — не знай, как сядешь», видно, и родилась она в авиации. Летали ребята по-разному и садились тоже. Одни отлично — прямо «притирали» самолёт у посадочного знака «Т». И слова — «притёр на три точки» — воспринимались, как отлично выполненный полёт. Другие приземлялись с «недомазом» до посадочного полотнища или с «промазом» — за посадочным знаком. Третьи «козлили» — самолёт при посадке сильно ударялся колёсами о землю и прыгал, как мяч, подпрыгивая на 3–5 метров. Это квалифицировалось, как «скоростной козёл», когда скорость была достаточная, и его можно было сравнительно легко исправить. Но случался и «бесскоростной козёл», когда машина приземлялась на малой скорости, и курсант в этот момент добирал ручку на себя. Самолёт подпрыгивал несколько раз на 3–5 метров, и, не имея скорости, мог свалиться на крыло или встать на нос. Единственное спасение — это дать газ и убрать его в момент приземления. Но выполнить такой манёвр мог опытный пилот. Иногда курсант после такого «козла» давал полностью газ, придерживая ручкой управления машину в горизонтальном положении, и уходил на второй круг.

Когда рано утром мы шли строем на полёты, то захватывали с собой и стартовое имущество: полотнища посадочного знака «Т», флажки, колышки, складные столы и стулья для командного состава и постоянную газету «Стартовку», точнее, остов для неё. А газета каждый раз выпускалась прямо на старте. Как-то по пути курсанту Царевскому — нашему «циркачу» — попалась под ноги подкова. Царевский, помня про сказку: подкова приносит

счастье, привязал её на шнурок и одел на шею. И решил сделать примерный полёт. Взлетел нормально, «коробочку» построил правильно, но на посадке задал огромного «козла», подпрыгнув метров на пять-шесть. Ребята быстренько воспроизвели «счастливчика» в «Стартовке». Нарисовали его сидящим верхом на самолёте, у которого вместо мотора изображена ослиная мордочка с длинными ушами, за которые держался наш «герой». Карикатура вызвала много звонкого смеха. Улыбался и сам виновник такого оживления. Это, в свою очередь, снимало напряжение, и оценки по полётам шли в гору.

Принимал я активное участие и в школьной самодеятельности. Любил читать Маяковского, особенно поэму «Во весь голос». Читал и стишки собственного сочинения:

Нам выпала славная доля
По небу учиться летать.
В нас вложена крепкая воля,
С ней можно все крепости взять!
Товарищ инструктор, добейся
Отличников в группе своей,
Смотри и над слабым не смейся,—
Вниманьем, заботой согрей.
И техник — душа самолёта —
Не будь от всего в стороне:
Ты тоже готовишь пилота,
Шлифуй же его на земле...
На западе Гитлер-разбойник
Готовит нам море крови,
Раздавим фашизма мы гнойник,
Заря коммунизма — гори!

Подъём у нас был рано. Ещё в небе мерцали звёзды. Сразу начиналась пробежка, зарядка и следом приятная, освежающая ванна в нашей любимой речке Еланьке. После чего калорийный завтрак — и вот мы уже шагаем по бархатистой травке аэродрома. В летних лагерях находились до поздней осени, до половины октября. На рассвете холод добирался, как говорится, до костей. И мы накидывали на себя всё, что было под руками: одеяла, комбинезоны, брезент. В умывальнике вода замерзала и приходилось пробивать лёд. Но после энергичного бега и зарядки согревались. И что удивительно, за всё время учёбы никто не простужался. Вот что значит условия, приближенные к естественным!

Что особенно запомнилось за трёхлетний период учёбы? Безусловно, первый самостоятельный полёт. Прямо не верилось: ты взлетел в небо, уверенно держишь штурвал летательного аппарата, и он подчиняется малейшему твоему желанию. Этот день — день рождения лётчика — навсегда останется в памяти. Незабываем и первый прыжок с парашютом.

В нашем лётном отряде было немало отличных ребят, в дальнейшем талантливых командиров воздушного транспорта страны. Так, Гошка Филановский — небольшого роста, плотно сбитый, с пронзительными тёмными глазами и звонким голосом, будучи старшиной звена, уже показывал себя волевым, способным человеком. И, действительно, после выпуска он уехал в Сибирь. Несколько лет пролетал на трудных сибирских трассах, был командиром лётного отряда, а затем назначен начальником Восточно-Сибирского управления гражданского воздушного флота. Мишка Титлов — выше среднего роста, серьёзный, уравновешенный, с красивым лицом и умными карими глазами. После войны я встретил его портрет в «Правде». Газета писала: на фотографии — известный полярный лётчик, Герой Советского Союза Михаил Титлов после высадки станции «Северный полюс». О нём тепло отзывается заслуженный пилот СССР Пётр Михайлов в книге «Небо покоряется сильным». Наш Мишка, уроженец небольшого городка Моршанска, всегда был подтянут, опрятен, скромнен. Учился успешно. В войну он перегонял американские самолёты из Соединённых Штатов в Советский Союз. Побывал в труднейших передрягах, долго летал на Севере. Стал командиром Московской авиагруппы особого назначения — МАГОН. Петька Малышкин — белобрысый, светлоглазый, ничем особенным в то время не выделялся. А впоследствии стал заместителем начальника Западно-Сибирского управления ГВФ по лётной части. До этого был на руководящей работе в Ульяновской школе высшей лётной подготовки — ШВЛП. Невозможно, конечно, знать о судьбе всех выпускников Пятого набора. Может, ещё кто продвинулся по служебной лестнице. Но основная масса трудилась рядовыми пилотами. Мне выпала, я бы сказал, счастливая доля — бороздить небесные просторы Казахстана, Поволжья, Башкирии. Это оставило неизгладимый след.

С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЁТА

Один из февральских пасмурных дней 1934 года остался в памяти моей самым счастливым. В этот день я впервые оторвался от земли и увидел её с высоты птичьего полёта. Помню, как сопровождал самолёт до линии старта, держась за консоль крыла. Командир эскадрильи Гаспарьян жестом пригласил меня в кабину. Не чуя ног под собою, я мигом вскочил на крыло,

опустился на сиденье и даже забыл пристегнуться ремнями. А ведь кабина была открытая... Мотор взревел, машина рванулась вперёд и незаметно оторвалась от земной поверхности, быстро набирая высоту. Первое впечатление — самолёт как бы повис в безвоздушном пространстве — в пустоте. Ведь воздух бесцветный, глазу невидимый. А взору открывалась чудесная, никогда даже не снившаяся картина. Земля в белом, точно в подвенечном платье, осталась далеко внизу. Прямо под нами, словно две чёрные нитки, ясно различимые на белом фоне, далеко простирался железнодорожный путь, по которому медленно, тёмным червяком извивался поезд, отдуваясь клубами белого пара. В стороне, по тёмному кустарнику, опушившему её ледяную шубку, угадывалась любимая нами речушка Еланька. И незаметно село Установка словно наехало на нас. Каким оно сейчас кажется маленьким и аккуратным! Домики, как игрушечные, выстроились друг перед дружкой ровными шеренгами, выбросив из труб светлые хвосты дымков. Могуче и ровно пел гордую песню мотор. Самолёт словно застыл в звонком, как стекло, зимнем воздухе. Душа моя ликовала. Непередаваемое чувство радости переполнило всё моё семнадцатилетнее существо. Я топал ногами, пел, размахивая руками. И, наверное, любого человека, особенно того, кого манит небо, охватывает гордость орла, гордость человека — покорителя природы, когда он победно взирает с небес на землю. Здравствуй, небо, я достиг тебя!.. Мысли, самые радостные мысли, проносились в голове. Думал ли я, вчерашний «фабзайчонок» с чумазым лицом и руками: сегодня буду «королём воздуха»? В памяти проносились картины минувшего: слесарные тиски, напильник, молоток. Упорная работа ножом, стеклом, шкуркой над моделями самолётов. Сидишь и днём, и ночью. Пилишь, строгаешь, клеишь, соединяешь. Часы пробьют и одиннадцать, и двенадцать раз. Мама не раз скажет:

— Ложись, ложись, сынок!

А ты всё возишься, всё ковыряешься. Уж больно хочется, чтобы модель полетела. Не вытерпишь, заведёшь резиновый мотор ещё недостроенной модели, поставишь на колёса. Маленький самолётик разбежится и — бах пропеллером об стенку, и винт пополам. Обидно и досадно, конечно: труд пропал даром. Но не отступишь, завтра опять за любимое дело. Несмотря на «аварию», на душе радостно. Хоть на миг, а модель поднялась в воздух.

А ещё раньше, когда над Пензой, где я жил, появился настоящий самолёт, я, как зачарованный, смотрел на него, не отрываясь. А потом с десятками других мальчишек пулей летел за город, к месту посадки. И лётчик тогда казался нам каким-то сверхъестественным существом, настоящим божеством... Позднее, когда в городе организовалась школа гражданской авиа-



5-й основной выпуск пилотов ГВФ. Среди них и А.П. Соколов

ции, которую окончила и известная советская лётчица Валентина Гризодубова, я всегда вертелся на аэродроме. А если выдавалась счастливая минута, и какой-нибудь курсант давал тряпку, разрешая протирать самолёт, радости моей не было предела. Я знал наперечёт первых учеников-лётчиков. Вот их имена: Аристов Григорий, Курбатов Михаил, Чернецов Василий и Кадышевский Николай. Они и сейчас, через полвека, не выходят из памяти. И, конечно, невдомёк этим первым авиаторам: почти ежедневно их сопровождал жадным взором неприметный паренёк. И когда они ехали на аэродром на автомобиле, чуть ли не единственном в городе, и даже тогда, когда кто-либо из них прогуливался с девушкой.

Вспоминается и один страшный эпизод. В воскресный летний день на ипподроме за городом организовывался воздушный праздник. Было это в 1927 или 1928 году. Лётчик Носов должен был продемонстрировать фигуры высшего пилотажа. Большие афиши приглашали всех желающих на такой редкостный праздник. Мы, мальчишки, разумеется, были на ипподроме одними из первых. Билетов, конечно, не покупали. Денег на такую «роскошь»

нам не давали, и потому наш ход был один — через забор. Много зрителей собралось на зелёном пятачке ипподрома. Авиация в то время была диковинкой. Сидим, впившись глазами в небо. Медленно ползут минуты ожидания, и вдруг видим в воздухе точку. Она растёт, приближается, увеличиваясь в размерах. Ветерок доносит ни с чем не сравнимый переливчатый рокот стального сердца. Радостный крик проносится над полем. Самолёт сделал приветственный круг, покачивая крыльями, и уверенно пошёл на посадку. Все вскакивают с мест, аплодируя. Зрители бегут навстречу улыбающемуся человеку в кожаном чёрном реглане, таком же шлеме, с большими очками на лбу. Это один из первых учителей авиаторов — Носов. Вместе с ним прилетел председатель областного совета Осоавиахима Константинов. Лётчик Носов добродушно улыбался на приветствия сограждан. Прилетевшие осмотрели площадку, обнаружили небольшую канаву, которая могла помешать взлёту. Десятка два красноармейцев взмахнули лопатами — и канавы как не бывало. И вот лётчик Носов в воздухе. Он набирает высоту и начинает высший пилотаж. Самолёт разгоняется до максимальной скорости и, легко взмыв вверх, переворачивается «на спину», затем ещё и ещё. Публика от души аплодирует дух захватывающему каскаду фигур. Машина снова, как орёл, плавными кругами набирает высоту. Мотор обрывает песню. Самолёт наклоняется на нос и начинает штопором ввинчиваться вниз. Мы вместе со всеми присутствующими следим, затаив дыхание, считая витки: раз-два-три... шесть-семь-восемь-девять... Хочется крикнуть: «Довольно! Опасно! Земля близка...». Но лётчик, словно смеясь над нами, продолжает штопорить до недопустимо малой высоты.

— Одиннадцать... двенадцать... тринадцать... четыре...

Но что это? Вздых ужаса проносится над ипподромом. Самолёт скрывается в лесу... И разом толпа, как наэлектризованная, сорвалась с места и хлынула к месту падения. Прорвавшись вперёд, я увидел самолёт, стоящий вертикально, впившийся носом в землю. Он осел, стал вдвое меньше. Крылья переломаны. Но... о, чудо! Рядом стоял лётчик Носов, живой и невредимый... Только лицо у него бледное, покрылось испариной. Он, словно нашкодивший мальчишка, виновато вытирал платком пот с лица. «Вот что значит смелость и мужество, — много позже думал я. — Был человек на грани смерти и не потерял самообладания...» Сейчас, имея опыт и знания в этой области, можно предположить: самолёт, на котором лётчик Носов выполнял высший пилотаж, вошёл в плоский штопор, из которого в то время выйти было невозможно — на тех машинах. Рули попадали в область разряжённого воздуха и становились неэффективными. Лётчики говорили в этом случае, что «не хватало рулей».

А как жадно набрасывался я на любую литературу об авиации. Её в те времена было до слёз обидно мало. Зато журналисты наслаждались. Они отводили рассказам учлётов целые полосы областной газеты и, конечно, многое преувеличивали. А если случалась авария, снимок разбитого самолёта непременно помещался в газете на... почётном месте. «...И вот лётчик один на один с немим воздухом. Ему чудится, будто какой-то голос нашёптывает: «Ага, попался, вот я тебе задам сейчас...» Летать в те времена было действительно рискованно. Малейшая ошибка нередко стоила жизни. Но ничего подобного не чувствовал я. Радость, буйную радость и гордость, будто у самого выросли крылья... Правда, я не нашёл в первом полёте аэродрома, когда командир попросил показать его рукой. Я смотрел вперёд, назад, вправо и влево, но никакого «Т», ни машин, ни людей, ни стартовой площадки не видел. Тогда учитель отвернул самолёт и показал рукой вертикально вниз. Оказывается, мы пролетали над своими товарищами, Необычно стало, когда самолёт начал делать разворот. Одно крыло накренилось вниз, словно упёрлось в землю, другое полезло вверх, в небо. Но вот мотор заглох, и машина бесшумно заскользила вниз, точно салазки с горы. В ушах — свист рассекаемого стальными растяжками крыльев воздуха.

Земля быстро несётся навстречу. Растут на глазах машины, предметы, люди. Самолёт выравнивается и почти неощутимо касается лыжами снежной поверхности. Посадка совершена мягко, словно на пуховую перину. Навстречу бежит курсант. Он ловит самолёт за крыло, помогая в развороте. Самолёт, такой послушный в воздухе, беспомощен на земле, особенно в сильный ветер. Ведь тогда не было тормозных устройств. Мы снова на стартовой линии. Я нехотя вылезая из кабины, уступая место товарищу.

Прошло всего минут 10–12, а сколько увидено и перечувствовано. Минуты эти поистине можно сравнить с годами. Итак, воздушное крещение получено. В душе ещё сильнее загорелся огонёк авиатора, который не погаснет всю жизнь. Недаром кто-то из лётчиков сказал: «Если хоть раз поддержишься за ручку управления самолёта, не бросишь всю жизнь...»

Это настоящая «болезнь», но какая прекрасная «болезнь»! Вот так бы болеть в любой профессии!..

ОДИН В НЕБЕ

Быстро летело время. День за днём мы, курсанты, овладевали сложной техникой самолётовождения. И каждый этап оставлял в душе зарифмованные строчки.

...Помню первый полёт,
Когда вёл самолёт,
Робким шагом ребёнка ступая,
Когда думал, что вряд ли я буду пилот,
В бурных волнах высот утопая...

И вот трудности освоения воздушного аппарата остались позади. Скоро должен наступить самый торжественный и ответственный час в жизни каждого ученика-лётчика. Все готовились к нему с волнением. А он наступил совершенно неожиданно. Инструктор Николай Коротков, не торопясь, вылез из кабины и подчёркнуто ласково спросил:

— Как настроение?

— Отличное, товарищ инструктор! — не скрывая радости от приятного предчувствия, воскликнул я.

— Полетишь сам!..

— Есть лететь самому! — отрапортовал я, захлёбываясь от счастья.

— Не торопись, будь внимателен, — были его последние слова. Я кивнул головой в знак согласия и торопливо вырулил к линии старта. В ответ на поднятую руку стартёр взмахнул белым флагом, и машина рванулась вперёд. Вот она несколько раз подпрыгнула и, словно обрадовалась — попала в родную среду, сразу же успокоилась, яростно набирая скорость. Незаметное движение ручки управления на себя, и самолёт стал послушно набирать высоту. Трудно передать моё состояние в этот торжественный момент. Один в воздухе!.. Прямо-таки не верится: впереди никого нет. На месте инструктора лежит мешок с песком для сохранения центра тяжести. «Подумать только, я один в воздухе. Завидуйте, люди, человек — словно птица в небе!..» Я улыбаюсь, пою от полноты чувств. Вот она, осуществлённая мечта! Вот они, формулы, превращённые в реальную действительность! И, как результат достигнутого, рождаются строчки:

Как приятно смотреть на парящих орлов.
На свободу, простор в небесах.
Вековое желанье отважных умов —
Победить и пространство, и страх.
Долго шёл человек трудным, скользким путём,
Шаг за шагом вперёд продвигаясь.
Этим славным путём мы упрямо идём,
Дерзновенно в просторы вгрызаясь.
Много смелых бойцов жизнь отдали свою,

Покоряя упорство стихии.
Продолжать дело их и я смело иду,
Будут кадры пилотов лихие...

Но, к великой радости покорителя природы примешивается и великая ответственность. Впереди нет заботливой руки учителя, всё лежит на самом себе. А вдруг сдаст стальное сердце — мотор? Что тогда — вынужденная посадка? А куда сядет желторотый птенец, не растеряется ли?.. Такие мысли одолевают и инструктора, и командира.

Хочется сделать небольшое отступление и забежать на несколько лет вперёд. Было это в предвоенном 1940 году. Работал я тогда в Пензенском аэроклубе инструктором. Ученики мои дружно взлетели самостоятельно один за другим. Остался только один трудный «тугой» курсант. Сколько его ни возили и я, и командир звена, и командир отряда — ничего не получалось у него в полётах. Отчислять — жалко. Уж больно он хотел летать. Тогда командир эскадрильи решил выпустить его всё-таки самостоятельно на свой риск и страх... Для гарантии прекратили полёты других курсантов. И вот Папшин в воздухе. Все — учителя и ученики — замерли в ожидании. Перед взлётом я подбодрил парня тёплым словом:

— Делай всё, как со мной. Будь внимателен. Если возникнет сомнение в расчёте на посадку — уходи на второй круг. Всё будет в порядке...

В благополучном исходе полёта я не сомневался, но могло всякое случиться. Взлёт прошёл почти нормально. Правда, учлёт отклонился от прямой градусов на 30. Из-за чего не смог правильно построить прямоугольный маршрут, так называемую «коробочку». Мы все с волнением глядим на удаляющуюся машину. Курсант сделал далековато четвёртый разворот и под небольшим углом к линии старта шёл на посадку. Инструкторы и командиры столпились у посадочного знака «Т». Папшин наполовину вырвал машину из угла планирования и сильно ударился колёсами о землю. Самолёт дал огромного «козла», подпрыгнув на несколько метров вверх. Все присели, ожидая падения. Я что есть мочи крикнул:

— Газ!.. Дай га-аз!..

То ли ученик услышал, то ли сам догадался, только мотор вдруг резко рванул, и самолёт пошёл на второй круг. У нас немного отлегло от сердца. Ну, думаем, сейчас учтёт свою ошибку и исправит её. Но не тут-то было. Папшин зашёл на посадку поперёк старта. Это трагикомическое зрелище: люди бросились врассыпную от мчащегося на них воздушного конька. Одни стали откатывать бочки с горючим. Другие метнулись к стоящим в линию машинам, которым угрожала опасность столкновения. Курсант, видимо, все

же взглянул на землю, оценил обстановку и сумел вовремя уйти снова на третий круг. И такая кутерьма продолжалась пять или шесть раз. Мы махали руками, грозили кулаками, но помочь не могли. Учебный самолёт По-2 был нерадиофицирован. Папшин, растерявшись вконец, шёл на посадку уже против старта, прямо в лоб... В конце концов, он всё же приземлился где-то за границей аэродрома. Машина цела. А много позже он сумел отработать ошибки, был выпущен из аэроклуба вместе с товарищами и горячо благодарил меня за ученье.

У меня в первом полёте, правда, такого казуса не было. Но инструктор также стоял у «Т» и чуть ли не приседал сам, когда я выравнивал машину, сажая её на три точки. За что удостоился наивысшей оценки. Радостный, взволнованный, я подбежал к учителю и отрапортовал:

— Товарищ инструктор! Ваше задание выполнено!

Инструктор крепко пожал мне руку и довольно произнёс:

— Поздравляю! Молодец!..

Друзья подхватили и подбросили в воздух под дружное «Ура!». Так память о первом самостоятельном полёте сохранилась в моём сознании навсегда.

ПРЫЖОК ИЗ БЕЗДНЫ

Всем курсантам нашего отряда предстояло в скором времени совершить первый в жизни прыжок с парашютом. Инструктор парашютного спорта тщательно отработывал с нами материальную часть и особенно строго контролировал укладку парашюта. Оно и понятно, ведь от правильной укладки зависело своевременное раскрытие парашюта, а значит, и человеческая жизнь. Нужно было точно, не перепутав, уложить стропы в гнезда ранца. И всё это полагалось сделать каждому прыгающему самому и уметь проверить правильность укладки. Инструктор, он же начальник парашютно-десантной службы школы, был педантичен в этом ответственном деле. И это было его положительной чертой. Здесь нужно было действовать умело, быстро, но без суеты и торопливости. Школу уже тогда облетела невесёлая весть. Во время прыжка курсантка-выпускница запоздала с раскрытием парашюта. В результате, раскрытие получилось неполным вместе с приземлением. Курсантка сильно ушиблась. А наблюдавшим с земли казалось: катастрофа неминуема. Человек упал с подоблачной высоты и перед самой землёй его накрыл шёлковый купол. При тщательной проверке выяснилось: курсантка просто полностью не выдернула кольцо с вытяжным тросиком, которым запирается парашют. И только в последние доли секунды сообразила — есть

же запасной и потянула руку вниз к кольцу запасного. В это время натянувшаяся на руке резина, одевавшаяся, как предохранитель, дотянула трос — и главный парашют раскрылся. Так девушка спасла сама себя. Описываемое относится к 1935 году, когда автоматов и полуавтоматов раскрытия парашютов ещё не было.

После многих тренировок в укладке и способах выпрыгивания из самолётов было заявлено: на завтра назначаются прыжки. Учебные полёты накануне сокращены. Курсанты раньше пошли на отдых. И видимо, каждый думал о многом в эту последнюю ночь перед штурмом неба... Невольно сжималось сердце при мысли, а вдруг?... Но сразу же сознание прогоняло эту неприятную мысль. Весь организм, все его клеточки восставали перед этим ложным страхом. Будто другой уверенный голос твердил: «Что за ерунда, ничего непредвиденного быть не может. Ведь парашют укладывал сам и укладку проверял начальник парашютной службы школы, мастер, имеющий за спиной не одну сотню прыжков. Да перед полётом будет ещё одна проверка правильности укладки. А если всё же что-то случится, то в запасе есть второй парашют». Мысли постепенно гасли, сон прочно завладевал юными головами.

Ранний подъём. На небе мерцают крупные алмазы звёзд. Бодрая зарядка, приятная, освежающая ванна речки Еланьки, и все клеточки организма налились свежестью. Аппетитный завтрак, и мы, захватив парашюты, бодро шагаем по зелёному ковру аэродрома к месту старта. Солнце, умывшись росой, приветливо подмаргивает нам золотистыми ресницами, как бы говоря: «Доброе утро, орлята. Счастливых вам прыжков!..». Надев с помощью товарищей оба парашюта, я с трудом усаживаюсь в тесной кабине крылатого дружка. Инструктор, обернувшись, нетерпеливо оглядывает меня, спрашивая глазами: «Готов?» Я утвердительно киваю головой, и кричу:

— Поехали!..

Самолёт с трудом, «коробочка» за «коробочкой» набирает высоту. Минут через пятнадцать — мы на заданной. Стрелка высотомера останавливается на цифре 800 метров. До земли почти целый километр. С улыбкой вглядываюсь вниз и узнаю зелень аэродрома. Что делается там в эту минуту? Все курсанты замерли, запрокинув головы, ожидая падения. Все переживают друг за друга, ожидая раскрытия. И когда белый цветок вдруг закачается в воздухе, вздох облегчения вырвется из десятков грудей, а глаза заискрятся неопишуемой радостью. Неожиданно мотор прервал песню. Самолёт перешёл на планирование — сигнал вылезать. Я неторопливо подтянулся за края кабины, встал на сиденье и перешагнул на крыло. И странное чувство небоязни почувствовал вдруг. Все волнения, печальные думки и тревоги

остались на земле, в палатке, на койке. Полнейшее спокойствие поселилось во мне.

Позднее, в годы войны, будучи над целью, я чувствовал то же самое. Видимо, чувство страха уступает место деловому, продуманному расчёту. Спокойно вылез на крыло, держась за стойки крыльев, улыбнулся инструктору, крикнув:

— Пока!..

И, оттолкнувшись ногами, прыгнул в сиреневую бездну... В голове быстро работает мысль, считая двузначные цифры: «21, 22, 23...» И почти машинально правая рука, наверное, с силой выдёргивает кольцо. Мгновенья ожидания и реле-мозг срабатывает: «Парашют не раскрывается, нужно переносить руку на запасной...» И в этот момент словно могучая рука невидимого великана хватается меня на лету за шиворот и крепко встряхивает. Я невольно поднимаю глаза вверх и — о, радость! Буйная радость охватывает меня! Надо мной расцвёл огромный белоснежный цветок. И сразу же воцарилась необычная тишина.

Трудно передать словами, до чего же это было прекрасно: сверху — голубое небо, всё залитое яркими лучами и я, словно на сказочном одуванчике, повис в невидимом воздухе. Я пел, кричал, ликовал, удобно примостившись на лямках, предварительно привязав вытяжной тросик, и совсем забыл про нашу матушку-землю, которая не хотела отпускать дитя из могучих рук. Вспомните про теперешних космонавтов. Ведь их приходится отрывать от груди земли-кормилицы ужасной, несравнимой ни с чем силой, равной 20 миллионам лошадиных сил. А наш По-2 имел тогда мощность всего в сто лошадок... Взглянув на землю, я передёрнулся. Она быстро надвигалась на меня, словно боясь упустить из цепких рук. А снизу из рупоров друзья кричали спасительное:

— Ноги-и!.. Подогни ноги под 90 градусов... Развернись по ветру-у!..

Пока я выполнял эти команды, земля уже оказалась подо мной. Я удивительно мягко приземлился и устоял на ногах. Мне даже не пришлось падать на бок для смягчения удара. Парашют поддержала волна восходящего потока воздуха, и поэтому я смог так мягко приземлиться. А были случаи, когда зимой нашего инструктора, Зинаиду Ширяеву, после приземления ветер поволок напролом по прошлогодним сорнякам и бурьяну, ободрав всё лицо, стащил с ног валенки и никак не давал погасить (прибить к земле) парашют.

Вот так состоялось моё знакомство с парашютным спортом. И небольшой треугольный значок синего цвета с белой эмалью парашюта, появившийся на моём кителе, был дорожке, пожалуй, самой высокой награды. А носили

значки мы в ту пору, не в пример нынешнему поколению, с великой честью и гордостью. Правда, один из курсантов не получил такого значка. Случилось это так. Курсант Бакланов среднего роста, полный, белокурый, розовощёкий (по правде говоря, мы все были тогда полные, свежие, румяные) сел в кабину и поехал в небо. Мы напряжённо глядим на удаляющуюся птицу. Проходит несколько минут, и наш товарищ уже кружит над нами... Ждём. Медленно тянется время. Но вот мотор замирает. Скорее чувствуем, чем видим: машина слегка покачивается с крыла на крыло. «Значит, вылезает», — думаем про себя. Снова ждём, ждём, глядя, не переставая, вверх. Самолёт уже удалился за границу лётного поля. «Далековато», — прикидываем в уме. Самолёт уходит всё дальше и дальше. «Что произошло?» — недоумеваем мы. Машина делает новый круг, добирая потерянную высоту. Значит, прыжок всё же состоится?.. По-2 высоко стрекочет над нами. И снова повторяется то же самое. Курсанты в недоумении пожимают плечами. Что же происходит с нашим товарищем? Может запутался в педалях, или прижало ногу к борту кабины?

Иные уже сыпят прямо:

— Не иначе, как струсил дружище...

Самолёт пошёл на четвёртый круг. Картина повторилась. Наконец, По-2 пошёл на посадку. Мы бросились к месту приземления с возгласами:

— Что случилось?!..

И увидев красное, как маков цвет, лицо Балканова, поняли всё, не желая слушать его объяснений — у него в воздухе ботинок расшнуровался... И долго ещё ребята подтрунивали над ним насчёт расшнуровавшегося ботинка. И бедняга готов был провалиться сквозь землю. А командир эскадрильи, спокойный, добродушный уже немолодой Максимов успокаивал коллегу «по несчастью»:

— Я вот летаю два десятка лет, — говорил он, — ни разу не прыгал, да и вообще не собираюсь прыгать. А когда прижмёт — пожар или поломка какая случится в воздухе, тогда деваться некуда, сам хочешь — не хочешь, выпрыгнешь...

ВО ИМЯ ЖИЗНИ

Быстро, словно на экране кинематографа, пролетели три года учёбы в лётной школе. Орлята оперились, возмужали и вылетели из гнезда кто куда. От Ледовитого океана до дышащих зноем просторов Средней Азии; от болотистых лесов Белоруссии до восточных рубежей нашей родины. Многие осели и в центральных районах страны. Я с товарищами печальнозираю на красноватые пески Казахстана. Ни одного деревца, ни одного зелёного кустика на пути...

...Окончена школа, и в край незнакомый
Меня потащил паровоз.
Где ветер песчаный наносит барханы,
Где с небом сроднился всерьёз...

День за днём плавали мы в небесном океане Казахстана. Рождались новые «нехоженые» трассы. Необъятные просторы степей оглушались рокотом наших моторов. Орлы-стервятники недружелюбно окидывали нас, своих соперников, сверху, кружась и сопровождая. Перевозили пассажиров, почту, оборудование, руду, а также врачей и больных. Помогали строить железную дорогу от Джусалов вглубь степей. У-2, П-5, П-ЗЕТ, СТАЛЬ-3, К-5 и, наконец, Г-2 — огромный четырёхмоторный «летающий сарай», как в шутку прозвали его лётчики — вот наши далеко не быстроходные «птички» тех дней. Но работали мы с задором, с превеликим энтузиазмом и самозабвением. Летали «вполуслепую», больше по собственному чувству — приборов для слепого полёта и радиосредств не было. Дело доходило до курьёзных случаев. Зимним утром 1939 года мне предстоял рейс Кустанай — Амангельды-Тургай, в глубь степей, протяжённостью около шестисот километров. Конечно, сейчас такие расстояния при теперешних скоростях — пустяк. А тогда при встречном ветре нужно было лететь полный зимний день. Да представьте морозец градусов сорок, открытую кабину, в которой продувает насквозь, как в аэродинамической трубе, обледенелую маску на лице, замёрзшие стёкла очков, через которые ничего не видно. И кабину узкую-преузкую, в которой ни встать, ни повернуться, ни ног вытянуть невозможно. А лететь надо. В далёком ауле умирает человек. Синоптик же не уверен за погоду. Ему не хочется рисковать. Я настаиваю, он возражает. Тогда я принимаю решение лететь. Выруливаю на старт. Синоптик уцепился за крыло, кричит;

— Не пушу-у-у!

Я даю газ. Мотор взревел, машина рванулась вперёд. Синоптик героически висит на крыле, пытаясь ногами затормозить самолёт, и обессиленный падает в снег... Мне и смешно и в то же время жалко его. Ведь он оберегал, в конечном счёте, нашу жизнь. На борту врач спешит на помощь больной. Он с интересом взирает с небес на разряженную, как невеста, матушку-землю. Куда ни бросишь взор — всюду безмолвное холодное сиянье снегов. Все словно попряталось от стужи под полог снежного одеяла. Единственный ориентир — это магнитный компас. Но меняющийся ветер может «сдуть» с курса, отнести в сторону. Конечно, перед вылетом делаешь кое-какие расчёты, вносишь поправки на ветер. Но на высоте, с удлиняющимся всё время расстоянием, ветер может измениться несколько раз.

Через некоторое время впереди обозначился белый вал. Он быстро приближается, окутывая горизонт со всех сторон. Вот оно — одно из коварств природы. Для нашего лётного брата такое удовольствие, как говорится, ниже среднего... Проходит минута, другая — мы попадаем в настоящую кутерьму снежных бичей. Не видно даже концов крыльев. Можно совершенно потерять представление, где небо, и где земля. И тогда... Но у нас всё же была «соломинка» — прибор «Пионер», по которому хоть кое-как можно удерживать самолёт в горизонтальном положении, чтоб не сорваться в штопор. А штопор — штука самая худшая. Сейчас о нём не говорят, забыли. А в наше время штопор был бичом авиаторов. Конечно, не намеренный, учебно-тренировочный, а произвольный, когда самолёт, потеряв скорость, срывается сам и иногда штопорил до земли... Я впился глазами в приборы, снижаясь с небольшим углом. Лететь так тоже опасно. Не знаешь, что тебя подстерегают впереди, какие препятствия.

Хорошо сейчас, когда радиолокатор укажет заранее на препятствие, а радиовысотомер засвидетельствует высоту с точностью до метра. Да и с командного пункта увидят и приведут куда нужно. А тогда была надежда только на себя, на свои глаза и нервы и, безусловно, на искусство летать. Долго, мучительно долго тянутся минуты, когда, наконец, угадаешь — под тобой земля. Но попробуй угадай её точно, чтоб суметь вовремя выбрать из опасного угла, если она такая же белая, как и небо, как сама машина. Пристально, напряжённее вглядываюсь вниз. Стоп, что-то мелькнуло, ещё, ещё. Да это же соломенные вехи, обозначающие санную дорогу. Цепляюсь за неё, как за руку помощи. Спасибо, что казахстанские степи ровные, как стол. Иной раз прижмёт погодушка, обледенеешь, словно панцирем покроешься. Тянешь, тянешь до последнего, пока не плюхнешься в снег. Обобьёшь палкой или ключом лёд с крыльев, винта, лент-расчалок, поднимешься, а туман опять давит к низу, Прижмёт так, что деваться некуда. Опустись на пуховую целину и рулишь по ней, как по аэродрому, несколько километров. А как только увидишь щёлку-просвет, разбежишься и — прыг в небо.

Смотрю на часы. В полёте около четырёх часов. Скоро Амангельды: тепло, постель, пища. Осталось всего несколько минут. И вдруг... Всегда это непрошенное «вдруг». Мотор кашлянул раз, другой, третий. Будто иглы вонзились в собственное сердце, и оно стало сдавать. Кончился бензин. Высота — двадцать метров. Думать и рассуждать некогда. Доворачиваю машину точно против ветра и неслышно опускаюсь в белый пух. После оконченной моторной трели становится вроде бы тихо. Только не шалун-ветришка, а нахал-ветряга с силой наваливается на крылья, стремясь опрокинуть самолёт. Да его подружка-метель хлещет белыми жгутами со всех сторон.

— Вылезайте, Константин Сергеевич, приехали! — говорю я с усмешкой своему спутнику. В ответ в кабине что-то шевельнулось, и из-под ватного одеяла-покрывала показалась голова врача в здоровенном малахае. Он в недоумении оглянулся вокруг и, ничего не увидев, сказал:

— Ну и ну! Не приведи Бог в такую... Куда идти прикажите? Что-то я плохо ориентируюсь...

Я подвёл доктора к крылу самолёта.

— Держите за консольную часть, а то перевернёт!.. А я мигом сбегая за бензином. Тут недалеко — километров пять всего.

Константин Сергеевич кивнул в знак согласия, приналегая на конец плоскости.

Я быстро зашагал по дороге, которая угадывалась по твёрдости наста. Но, отойдя несколько сот шагов, уже не стал ощущать этой твёрдости и в беспокойстве стал брести наугад, лицом против ветра. Это был мой единственный ориентир... Пурга выла, ликовала, бесилась, бросая пригоршнями колючий снег в лицо и за шиворот. Ноги в унтах из собачьей шкуры всё глубже и глубже тонули в белом месиве и вытаскивать их становилось всё тяжелее. Через какой-нибудь час меховой комбинезон стал мокрым, хоть выжимай. Руки без тёплых краг, оставленных на сиденье, стали мёрзнуть. Снежный покров становился по пояс и больше. Каждый шаг нужно было пробивать с неимоверным трудом. Я попытался связаться голосом со спутником, но, кроме тоскливого воя ветра, разорвавшего звуки, ничего не слышно. Хотел идти обратно к самолёту, но след мой заметен. Спустились сумерки, и следом надвинулась тьма. Ветер и метель не утихали. Я выдохся до конца и обессиленный свалился в снег. Руки в мокрых лёгких перчатках обледенели. Пришлось расстегнуть «молнию» комбинезона и засунуть их под мышки. Но пурга, видимо, только этого и ждала. Она стала атаковать, обдавая взмокшее, разгорячённое тело холодным душем — крупчатым снегом. Я стал дрогнуть. Воротник и края комбинезона покрылись ледяной окантовкой. В ушах застряло противное завывание, похожее на волчье.

Рука сильнее сжала рукоять небольшого пистолета. Мысль будоражит обессиленный организм: «Смотри не усни, тогда конец...» С трудом встаю на ноги и по пробитой тропке шагаю вперёд-назад. Чтобы не потерять ориентир — ветер, пашу ногой глубокую стрелу в направлении, откуда он дует. Опять пытаюсь прилечь на огромной, холодной перине. Но через несколько минут вскакиваю и хожу, хожу, хожу на зависть взбесившейся пурги. И мысленно твержу: «Не засну! Не сдамся! Пробьюсь!..» Долго-предолго тянулась ночь. Казалось — она без конца. Но в конце концов стало вокруг постепенно сереть, светлеть, и вот уже совсем стало белёсо, как в тумане. А круг-то про-



Парад 1 мая 1947 г. Во втором ряду (вторая слева) наша мама, медсестра Татьяна Соколова

сматривался всего в радиусе 5–10 метров. Видишь в такой округе только живые, белые штрихи, которые нещадно бьют, дерут, хлещут... Лицом улавливаю ветер и, скрежеща зубами, иду навстречу ему. С трудом вытягиваю ногу, затем другую. Снова проваливаюсь по пояс и больше. Опять выкарабкиваюсь и всё же помаленькудвигаюсь вперёд. Куда иду? Может, в открытую степь, дальше от жилья? Не знаю. Знаю одно: нужно идти, нужно двигаться. Нужно спасти больного. Минут через тридцать выдыхаюсь окончательно и ничком падаю в снег. Небольшая передышка и снова ковыляю по снежному морю. Впереди, совсем рядом угадывается что-то вроде жилья. Не мираж ли это? Опять собираюсь с силами, и снова вперёд, шаг за шагом. Но мнимое жильё лопнуло, как мыльный пузырь... Сколько я шёл? Три, четыре, пять часов? Не знаю. Только последние метры буквально полз на животе... И что вы думаете? Всё же выполз к жилью доброго человека. Как ввалился в землянку, так и повалился на пол в изнеможении. Хозяин — седобородый казах — вскочил с лежанки, воскликнул:

— Ой, бо!..

И давай с меня веником сбивать лёд. Отдышавшись, я объяснил заботливому хозяину, что произошло. Через несколько минут отряд всадников

выехал в степь на помощь врачу. Прекрасные, гостеприимные люди — казахи. Никогда не оставят человека в беде. Всегда обогреют, обсушат, накормят, дадут отдохнуть. Хозяин, хозяйка и всё их семейство обступили меня, помогая, кто как может: один стаскивал с ног унты, другой комбинезон, а хозяйка развесила всё это для просушки. И вскоре я сидел за столом и с удовольствием глотал вкусные галушки, приготовленные из самодельной муки, запивая прекрасным айраном. Слушая мой рассказ, хозяин всё время качал головой.

— Ай-яй-яй!.. Зачим такой буран литай?!..

Затем без всякой просьбы с моей стороны запряг верблюда и отвёз меня на нашу площадку в Амангельды. И когда я протянул ему деньги, он даже обиделся...

К немалому удивлению, мой «конёк-горбунок» уже стоял на аэродроме. Оказывается, мои товарищи-пилоты Гурий Васильев и Сергей Андриянченко, переживавшие нелётную погоду, узнав о случившемся от приехавшего с обозом врача, отбуксировали самолёт лошадьми. И с помощью местных жителей организовали конный отряд на мои розыски. Конники несколько часов прочёсывали степь, но мои следы метель замела, а сам я в это время находился уже дома...

Товарищи рассказали, что врач сносно перенёс буранную ночь в кабине самолёта, укрывшись от ветра и холода самолётным чехлом. А утром проходящий невдалеке обоз подъехал на его крики и доставил в Амангельды.

Вскоре вернулся и Константин Сергеевич. Он выглядел приятно возбуждённым. Операция прошла успешно. Две жизни — роженицы и ребёнка — были спасены.

ВЕРБЛЮД ЗАВОДИТ МОТОР

Спит ещё, укутавшись снежным одеялом, казахстанская степь. Ничто не тревожит её покоя. Ядрёный морозец сторожит её девственную чистоту. А люди уже пробудились. В окнах вспыхнули дрожащие блики огня. Весело потрескивает, стреляя раскалёнными угольками, камыш. Сероватое небо буравят шустрые дымки. А летунам-авиаторам и подавно спать не приходится. Впереди многие километры пути. Времени в обрез. Зимний день короток, и полёт нужно готовить заранее, чтоб с рассветом идти в небо.

Главное в то время (можно сказать, на заре авиации) — это завести мотор. Средств, кроме паяльной лампы, которую приходилось возить на борту; почти никаких не было. Правда, на базовых точках, и в частности, в Амангельды, был сооружён так называемый тепляк. Это нечто вроде будки с вырезом для мотора и винта, закрывавшейся ватным чехлом. Тепляк позволял

в сравнительно благоприятной обстановке осмотреть и проверить мотор, и, самое главное, подогреть его в сильный мороз. Правда, в условиях казахских степей трудно с топливом, и тепляк большей частью не отапливался, а просто защищал от ветра и в некотором роде от стужи. Приходилось готовить машину в рейс и так: разожжёшь паяльную лампу, снимешь лобовой капот с мотора и водишь пламенем вначале по картеру, а затем по цилиндрам. Погреешь так минут 20-30, смотришь, винт уже начинает проворачиваться. Быстренько организуешь несколько человек (будь то почтальон или пассажир), выкатишь самолёт из тепляка и — в кабину.

— Контакт! — звучит команда.

— Есть контакт! Раз попробуешь, другой — и смотришь, мотор кашляет, выбросив сгустки сизоватого дыма, и винт весело закружится, несмотря на сорокаградусный мороз. Хорошо, когда на стоянке в такую рань окажется пять-шесть мужчин. Тогда дашь им в руки резиновый шнур-амортизатор, а петлю-лямку накинешь на коней винта.

— Потянули! — раздаётся команда.

— Раз, два, три. Пускай!..

Винт провернётся несколько раз, и мотор наверняка запустится. А что делать, когда на площадке нет ни души? Бьёшься, бьёшься вдвоём с комендантом. Лыжи пристыли. Взмокнешь весь, а машина — ни с места. Проклянёшь всё на свете. Остынет и мотор, загустеет и масло, главное — время, драгоценное времечко уйдёт. Вытащишь всё же машину из тепляка и начинаешь кричать «от винта» да «выключено», пока не охрипнешь и мозоли не набьёшь от ручки пускового магнето. А «бессовестный» мотор — как мёртвый. Даже ни разу не чихнёт...

Мучился, мучился я однажды таким макаром. Выбился из сил и начал вылезать из кабины, как вижу: движется к нашей площадке двугорбое существо, запряжённое в сани.

— Стоп... Не всё ещё кончено, попробуем последнее средство...

В санях дружелюбно восседал подросток-казах. Он привёз нам несколько мешков почты. Я мигом вобрался из кабины, пожал руку смуглолицему улыбающемуся пареньку и рукой показал, чтоб поставил сани поближе к самолёту. Казачонок охотно выполнил мои просьбы. В один момент оба конца амортизатора были закреплены за нижнюю перекладину саней.

— Поехали! — кричу я. Двугорбый нехотя тронулся вперёд, беспрестанно поворачивая голову то вправо, то влево, словно желая разгадать, что это они придумали. Амортизатор натянулся до предела.

— Пускай! — раздаётся вокруг. Винт провернулся несколько раз, и мотор на какой-то миг забормотал, но вскоре опять замер. Я оглянулся по сторо-

нам и с удивлением увидел верблюда, бегущего крупными скачками далеко-далеко за границей аэродрома. Комендант схватился за живот, надрываясь от смеха.

— Что случилось? — спросил я.

— Вы бы только посмотрели, — ха-ха-ха!.. Посмотрели, — хо-хо-хо... Как он дал ходу. Словно кто вытолкнул его...

Оказывается, соскочивший с винта амортизатор неожиданно больно хлестнул животное по уязвимому месту. Верблюд от страха рванул напрямки быстрее самолёта, пожалуй... Ездовой не мог, конечно, удержать и выпустил поводья. Представьте, какого труда нам стоило подвести его опять к самолёту. Животное зло огрызалось, поворачивая голову из стороны в сторону, нехотя переставляя ноги. Метрах в ста от машины оно остановилось и никакие мольбы, угрозы и побои не могли поколебать его решения... В ответ на удары кнутом двугорбый лёг и начал яростно реветь и плевать. Видя такое «заказное» упрямство, его оскорблённое самолюбие, я спросил подростка, что скотинка больше всего любит. Сахар, например, соль? Глаза паренька радостно сверкнули:

— Со-оль! — закричал он во весь голос. Я принёс полбуханки хлеба, обильно посыпанного солью. Хозяин ласково погладил притихшее животное и покормил его лакомством. Верблюд с удовольствием начал жевать и попросил ещё. Но парнишка с краюхой хлеба пошёл вперед. И верблюд волей-неволей поплёлся за ним, с неприязнью косясь на серебристую птицу.

Пока паренёк кормил двугорбого друга, мы привязали амортизатор к углу саней, чтоб не ударить животное; и через несколько минут я весело поглядывал вниз, делая круг над аэродромом, и уверенно лёг курсом на Кустанай. Хорошо, радостно на душе после всех невзгод, оставленных на земле. Внизу снежное море с морозцем в 40 градусов переливается алмазной россыпью. Здесь же, на сравнительно небольшой высоте, — прослойка тёплого воздуха. Бортовой термометр, укреплённый па стойке крыльев, показывает всего минус 2 градуса. При такой температуре не замёрзнешь, хотя и лететь четыре-пять часов. Воздух вокруг чистый, хрустальный. Видимость прекрасная — на полсотни километров вокруг. Самолёт затих, будто замер на одном месте. Не ощущаешь ни ветра, ни болтанки. И картины минувшего проносятся в голове...

Как-то, ещё в пятом классе, учительница попросила остаться кому-нибудь после уроков и на классной доске нарисовать мелком фигуры высшего пилотажа. Первым поднял руку, конечно, я. И с таким старанием исполнил задание, так задорно рассказал не только про мёртвую петлю, но и про обратную мёртвую петлю, про боевой разворот и падение листом, про имель-

ман и восходящий штопор, что учительница поставила мне пятёрку и спросила:

— Наверное, хочешь быть лётчиком?

На что я утвердительно кивнул головой.

— Но лётчику физика нужна больше, чем кому бы то ни было. Так что занимайся лучше.

И я заметно исправился, стал получать лучшие отметки. Вот что значит любовь к небу.

В районном центре Мокшан, где я жил с родителями, к старшему брату приходил товарищ — высокий, худощавый парень — Борис Волченков. Однажды я услышал из его разговора с братом, что он некоторое время учился в Пензенской авиашколе. Я замучил его расспросами. Он с завистью рассказывал о полётах и очень сожалел, что был отчислен по болезни. На память подарил мне свои тетради, где он записывал всё то, что им преподавали. Из этих записей я узнал, что «альтиметр» — это высотомер, а «тахометр» — счётчик оборотов мотора. В формулах теории полёта я, конечно, самостоятельно разобраться не мог. И ещё один момент врезался в детскую память — это военный лётчик, который приходил к нам в девятилетку. Он интересно рассказывал про полёты в Качинской военной школе лётчиков, и его форма всем очень нравилась...

Но опять мои воспоминания оборвал сбившийся с ритма мотор, сбавляя обороты. Что за чертовщина? Подаю сектор газа вперёд — обороты не прибавляются. Быстро окидываю взглядом приборы, вытягиваю рукоятку бензиномера. Горючего достаточно. Высота шестьсот метров. Даю угол планирования, чтобы за счёт высоты сохранить необходимую скорость.

Взгляд невольно цепляется за землю. Нужно садиться, а куда?.. Глаза скользят по мотору и останавливаются на болтающемся патрубке. Вот она — причина!.. Да, его из кабины не достать. Придётся садиться. Вообще сесть в степи — дело немудрёное, да ещё зимой в безветрие. Но беда в том, что жилья не видно в радиусе пятидесяти километров. Что делать одному в безлюдной степи, без тепла и пищи?.. Думай — не думай, а земля всё ближе и ближе. И вот концы лыж уже касаются твёрдого снежного наста. Несколько десятков метров пробега — и машина замирает в неподвижности. Вылезаю из кабины, и лицо обжигает страшный морозище. Впечатление такое, будто в жаркий летний день опустился в ледяную стужу глубокого колодца. Не медля ни минуты, бросаюсь закрывать лёгким чехлом мотор. Его я всегда возил с собой на всякий «пожарный» случай. Оторвал болтающийся на асбестовом шнуре патрубков. Поставить его на место в полевых условиях было невозможно. Нужна газосварка. Как быть одному в такую стужу, куда идти?

Багрово-красное светило поспешно скатывалось к горизонту. В моем распоряжении оставалось несколько десятков минут драгоценного «светлого» времени. Забравшись на крыло, я перегнулся через борт кабины и, нащупав шприц, дал несколько качков бензина. Затем прыгнул на снег и провернул несколько раз винт. Опять влез в кабину, крикнув по привычке:

— От винта!..

Вращаю ручку пускового магнето, и — о, чудо! — мотор заработал.

— Ура-а! — вырвалось из груди.— Да здравствует солнце, да скроется тьма!..

Вылезаю из кабины и потихоньку стаскиваю чехол с работающего на малых оборотах двигателя. И только успел это сделать, как мотор — бах и заглох... Вот те на! Словно посмеялся над моей преждевременной радостью. Ведь случается так, что на базовой точке при содействии людей и животного запускали мотор больше часа. Здесь же в безлюдной степи, один на один с Морозил Морозиловичем. И двигатель, будто понимая, сразу завёлся. Повторяю манипуляцию с запуском, и стальной дружок на этот раз не подводит, заводится сразу. Прибавляю обороты и иду на взлёт. Мотор ревёт, винт врезывается в воздух, крылья, наполняясь подземной силой, приподнимают аппарат. Десять, двадцать метров высоты взято, но мотор опять сбавляет обороты. Скорость падает, и машина снова на земле.

Снова разгоняюсь и устремляюсь в воздух. И через мгновение обратно плюхаюсь в снег. В голове застряло одно. Не дать, ни в коем случае не дать остановиться двигателю. Тогда труба. Ртуть опускается к цифре 50. Застынешь, окостенеешь в розовом безлюдье снегов... Шприц вывернут. Держу его наготове. Как только двигатель захандрит — даю несколько порций дополнительного пайка бензина. И винт крутится быстрее. Очень похоже на больное человеческое сердце. Если оно сдаёт — шприцем вводят камфору и тем самым усиливают его биение. Снова и снова взлёт и посадка. Солнце раскалёнными губами уже целует землю. Как это приятно наблюдать в другой ситуации и как страшно сейчас. Световой день кончается. Скоро ночь, а куда деваться? Опять двигаю сектор газа вперёд. Опять с боем вырванный у природы десяток метров. И опять снежный душ... Без устали гоняю серебрястого дружка вперёд и вперёд. Попадает что-то вроде пригорка. Разворачиваю конька-горбунка вдоль и пускаю вниз — будь что будет! Конёк шустро побежал по ровному кособору, набрал с запасом скоростенки. Подольше выдержал его у земли и пригласил вверх.

Конёк, словно сочувствуя моему безвыходному положению, решил преодолеть барьер холодного воздуха. Да и сама природа, видимо, решила помочь своему соколу — поддержала, подтолкнула восходящим потоком

выше и выше. Тридцать, пятьдесят, сто, триста, шестьсот метров! Теперь не страшно, можно идти вперёд. На земле уже сумерки сгущаются всё плотнее и плотнее. А здесь, на высоте, светило ещё не собирается на покой...

В ГРОЗУ

Вгрозу полёт самолёта опасен, и по установленным в воздушном флоте правилам, пилот обязан её обойти, сделать всё возможное, чтобы выйти из грозового фронта, а в крайнем случае — произвести посадку. Конечно, для современных скоростных лайнеров грозовой фронт можно пройти сверху в считанные минуты. Но нашему легкомоторному брату гроза была опасной всегда. Однажды я оказался в крайне трудном положении и попал, как говорится, в грозовую ловушку. Куда ни глянь — справа, слева, спереди и позади резвились молнии, гневно ругался гром. И дождь непрерывно хлестал и хлестал по крыльям и фюзеляжу. Машину постоянно бросало, кидало, сильно встряхивало. Я удерживался на сиденье только за счёт привязных ремней. Продолжать полёт в такой ситуации стало опасно. Мгновенный грозовой разряд — и самолёт или загорится, или развалится... При резких рывках двигатель покашливал, словно простуженный. Так или иначе, а садиться всё же придется. Смотрю вниз — подо мной ровное пшеничное поле, местами скошенное. Виднеются тракторы, косилки, комбайны, а также укрытия для механизаторов наподобие шалашей. Делаю круг, выбираю место приземления поближе к стану механизаторов и иду на посадку. Рискованно? Конечно. Весь вопрос в том, не раскисла ли стерня, не увязнут ли шасси и не опрокинется ли самолёт па нос? Вот такие мысли будоражат пилота.

Выбираю машину пораньше из угла планирования, стремясь совершить посадку на самой малой скорости с так называемым парашютированием, чтобы сократить пробег до минимума. Самолёт плюхается на убранную полосу с твёрдой, плотной стерней, что резко сокращает пробег, и благополучно останавливается. Меня окружают удивлённые механизаторы. Ещё бы, ведь человек с неба спустился к ним на стан. Спрашивают, что случилось, какая нужна помощь. Я показываю руками вокруг.

— Видите, какая гроза? Лететь опасно! Помогите быстрее закрепить самолёт, чтобы ветер не опрокинул.

Ребята, не медля ни секунды, подогнали трактор, подтащили кое-какие машины и помогли привязать к ним самолет. И всё это делалось по доброй воле под проливным дождём, непрекращающиеся грозовые разряды и немолкающий громовой бас. Когда все закончили, кто-то из механизаторов шутиливо сказал:

— Милости прошу к нашему шалашу!..

Все мы быстро забрались под его защиту. Здесь было и потише, и поуютней. Посредине стоял продолговатый стол, за которым механизаторы принимали пищу. Они усадили меня за стол и подали огромную кружку с молоком. Я с удовольствием отведал вкусного молочка с хлебом своей выпечки. Немного поговорили о том, о сём, и я быстро заснул на охапке пахучего сена.

Едва солнце выглянуло из-за горизонта, как я покинул гостеприимный шалаш и направился к своему небесному коньку. Мои белые парусиновые туфли сдали окончательно, пришлось перевязать их бечёвкой, чтобы не оторвались подошвы совсем. Комбайнёры помогли освободить самолёт от привязи и завести двигатель. Тепло попрощавшись со своими земными друзьями и приняв меры предосторожности, я с «полуопущенным хвостом» пошёл на взлёт и мигом оторвался от земли. Сделал прощальный круг, покачивая крыльями. Набрав безопасную высоту, я спокойно взирал вниз на умытую вчерашним ливнем землю, на привольную, как жизнь, матушку-Волгу, вдыхая насыщенный озоном воздух. Вскоре в утреннем мареве показался большой город и зеленый ковёр нашего базового аэродрома.

ХВОСТОМ ВПЕРЁД

Летом 1940 года я оторвался от Саратовского «пяточка» — небольшого аэродрома, возвышавшегося северо-восточнее города. На борту старенького Я-6, «Яшки», находились два пассажира: инженер водопроводного хозяйства и автомеханик. Плывём, не торопясь, по небесной лазури. Любуемся островками лесов, серебристыми ниточками речушек, зеркальцами озёр и прудов, прямоугольниками полей, аккуратными городками и деревушками. Сверху всё выглядит миниатюрней и сказочней. Горюшки и впадины как бы сглаживаются, и всё видно, как на листе бумаги. Вот чуть в сторонке извивается поезд, да не один. На перегоне можно насчитать несколько железнодорожных составов. А рядом, по серой нитке шоссе ползут и ползут автомобили разных форм и окраски. Вскоре запестрела белокаменными церквями и домами воспетая великим певцом малиновых рассветов и березовых выюг Рязань. Сразу же вспоминаются простые, трогающие за душу строчки:

...Не жалею, не зову, не плачу,
Всё пройдёт, как с белых яблонь дым,
Увяданья золотом охваченный,
Я не буду больше молодым.

...Все мы, все мы в этом мире тленны,
Тихо льётся с клёнов листьев медь...
Будь же ты вовек благословенно.
Что пришло процветать и умереть.

Губы напевают чувствительную мелодию, а внизу проплывают сосновые леса. Всё чаще и чаще стали попадаться небольшие аккуратные дачки. Но вот лесной массив оборвался и что-то вроде огородных полосок с островками сосен и елей «наехало» на нас. И где-то вдалеке на горизонте угадывались белые полосы аэродрома. И вдруг... Я уже неоднократно употреблял подобные восклицания, но, видно, в авиации того времени без них не обойтись. Мотор сбился с ритма и стал сдавать. Обороты то падали, то возрастали вновь. Чувствую, что до аэродрома не дотяну. Сеть — негде. Внизу маленькие островки вскопанной земли, перерезанные линиями высокого напряжения. При малейшем вздохе мотора стараюсь поднабрать высотёнки. А когда двигатель сдаёт, волей-неволей теряешь эти бесценные метры.

Через несколько минут двигатель сдал окончательно. Едва поддерживаю машину в воздухе рулями управления. Стараюсь идти на наивыгоднейшей скорости. Аэродром всё ближе. Но высота теряется быстрее, чем он приближается. Перед глазами выросли столбы ограждения лётного поля. Я рванул ручку управления на себя, задел подкосами крыльев за деревянные столбы и перевернулся вверх колесами прямо на бетон аэродрома. «Здравствуй, Москва! Мы прилетели, только хвостом вперед!..» — иронизирую своё положение. Мои пассажиры не пострадали, отделались лёгким испугом. Один из них — механик автохозяйства, ни слова не говоря, схватил свой чемоданчик и давай бог ноги... Второй понуро пошёл за мной на командный пункт. Когда доложил диспетчеру о случившемся, он не поверил, думал — я шучу.

— Брось загибать, дружище!.. Тогда я показал рукой:

— А вон, смотрите, что там на границе аэродрома темнеет?..

Диспетчер взял машину и поехал к месту моего «приземления».

— Здорово же ты, браток, притёр её! На самой границе лётного поля разложил, — покачал он головой. — Такого ещё не было в моей практике.

Потом взял трубку и позвонил в Главное управление Аэрофлота. Оттуда спросили, жив ли пилот и что за машина. Когда диспетчер доложил, что пилот и пассажиры невредимы, а марка самолёта Я-6, из Главного управления ответили, что подобную машину давно надо было списать. И авария не была зачислена на мой счёт. Позже, когда разбирали «останки» моей машины, выяснилось, что в одном из крыльевых баков имелось литров десять горючего. Его вполне хватало, чтобы рейс был закончен успешно. Но наши наземные

«спецы» поменяли баки левый на правый из-за того, что последний тёл. А трубка забора бензина оказалась с другого края выше нормального положения. И горючее не поступало в мотор до конца. Беда в том, что механики не поставили меня об этом в известность. Знай эту нехитрую премудрость, я мог бы «перекладывая» самолёт с крыла на крыло, заставить горючее пойти в мотор. И возможно, такого финиша не было бы.

САМОЛЁТ БЕЗ ПИЛОТА

Снежным февральским утром 1939 года мы с Гурием Васильевым, забрав на борт почту, оторвались от Кустанайского аэродрома и взяли курс вглубь степей на Амангельды. У моего коллеги что-то не ладилось с мотором. Перед вылетом несколько раз проверяли двигатель, вывертывали свечи, продували маслосистему. Давление колебалось, показывало то пять атмосфер, то падало ниже нормы. Наконец, после долгих вмешательств механика давление остановилось на допустимом пределе. Мы договорились, что Васильев поднимется первым и ляжет на курс, а я пойду следом за ним. В случае, если давление упадёт, он сядет в степи, и я поспешу ему на помощь.

Набрав метров восемьсот высоты, мы установили средние обороты и спокойно взирали на разодетую февральскими снегами землю, на которую из-за белизны больно было смотреть. Мой товарищ удалился на значительное расстояние и казался не больше воробушка. Всё идёт как будто хорошо. Но, через некоторое время отчётливо вижу, что мой дружок начинает терять высоту. Что такое? Неужели опять упало давление?

Смотрю, Васильев садится на ровном поле. Поблизости никаких признаков жилья. Разве же оставишь своего товарища в беде? Взвешиваю обстановку, прикидываю направление ветра и иду на посадку. Машина неслышно касается снежной поверхности, утопая в пушистом снежке.

С большим трудом, проваливаясь по пояс в снег, добираюсь до своего товарища. Отворачиваем трубки, продуваем насосом систему смазки, подворачиваем пружину регулировочного клапана. Гурий в кабине, я берусь за винт, и мотор постепенно набирает обороты. Покачивая за крыло, помогаю ему стронуться с места. Но не тут-то было. Самолёт словно засосала тряпина. Тогда я добираюсь до лыж и ударами ног, обутых в меховые унты, сбиваю лыжи с места. Затем упорно нажимаю на крыло вперёд-назад. И самолёт медленно начинает разбег и через секунду проходит над моей головой.

Я быстренько влезаю в кабину, машинально пристегиваюсь поясным ремнём и даю газ. Мотор ревёт, но самолёт... ни с места. Я стараюсь раскачать машину, попеременно нажимая то на левую, то на правую педаль. Но

аэроплану словно залили «ноги»-лыжи цементом... Как быть? В поле никаких признаков жизни. Помощи ждать не от кого. Начинаю манипулировать мотором. То прибавляю обороты до максимума, то убавляю до предела. Одновременно помогаю рулём высоты, отдавая ручку от себя. Самолёт поднимает хвост и того гляди клюнет носом. Но с места трогаться не хочет. Васильев уже далеко — превратился в чёрную точку. Что же делать? Не оставаться же здесь совсем. И я решаюсь на последний рискованный шаг. Устанавливаю большие обороты, вылезая из кабины, и, борясь со страшным ветром от винта, с трудом добираюсь до лыж. Ударами ног стараюсь стронуть их. Пробую несколько раз. Лыжи слегка шевелятся, но машина стоит на месте. Тогда я берусь за консоль крыла и начинаю раскачивать вперед— назад. И вдруг самолёт стронулся с места и побежал. В груди у меня так и ёкнуло.

— Уйдёт, взлетит один!..

И память воскресила случай, происшедший в нашей летной школе. Один инструктор, окончив полёт, обычным порядком зарулил на стоянку, но почему-то не выключил мотор. То ли он перекрыл бензиновый кран, чтоб выработать всё горючее, то ли ещё по какой причине. Техник залез на крыло и начал вытаскивать мешок с песком. Его клали на заднее сиденье, чтобы сохранить необходимый центр тяжести. И когда механик потянул мешок из кабины, то задел за сектор газа. Мотор заработал на полную мощность, и машина пошла на взлёт. Техник хотел было убрать газ, но, растерявшись, потянул не за тот рычаг. А когда увидел, что самолёт вот-вот оторвётся от земли, прыгнул вниз. Неуправляемая машина резко задрала нос, набрала метров сто высоты, потеряла скорость, закачалась, как подбитая птица, и сорвалась в штопор. И так, ввинчиваясь носом в воздух, врезалась в землю...

...Утопая в снегу, задыхаясь от тяжёлого бега, я рванулся вперёд и еле-еле успел уцепиться руками за хвостовое оперение, а затем за трос руля поворота. И, перебирая руками, дотянулся до фюзеляжа. С невероятным трудом добрался до кабины и опустился на сиденье. Хорошо, обороты мотора неполные, и самолёт не мог развить достаточную для взлёта скорость. А то бы... Немного отдышавшись, я «пришпорил» своего быстро-крылого конька полной порцией бензина и был в небе. В скором времени догнал своего товарища и уже без происшествий мы «доплыли» до конечного пункта.

РОЗЫ В ВОЗДУХЕ

Лето мирного 1938 года. Наше авиационное звено спецприменения базировалось на небольшом зелёном поле — аэродромчике захолустного по тем временам областного городка Кустаная, который выглядел тогда

невзрачным, низеньким, провинциальным. На его кое-где асфальтированных улицах стояли одноэтажные, большей частью деревянные домишки. И только на пустыре выделялось трехэтажное красное здание педагогического института, мимо которого мы частенько проходили на зелёное поле, на котором стояли гордо раскинув лёгкие крылья, наши боевые друзья — «еропланы»... По пути попадался маленький, беленький, чистенький вокзал. Народу здесь, в отличие от других подобных мест, немного: Кустанай в то время соединялся с железнодорожной магистралью отдельной веткой — «тупиком». Помню, как на центральной улице в вечернее время неумоимо пыхтел движок небольшой электростанции, посылая в воздух клубы чёрного дыма. Нередко эта копоть разливалась по улицам, забредала и в городской парк, что раскинулся напротив. В парке было много цветов. Особенно старался насытить воздух ароматом душистый табачок. В этом парке мы — летуны Пашка Крылов, Гошка Васильев, Серёжка Андриянченко — были частыми гостями. И нередко встречали рассвет, прогуливаясь с девушками. И прямо из парка направлялись на аэродром, а там — в небо. И никакой усталости не чувствовали. А ведь предстояло лететь много-много часов. Вот что значит молодость, здоровье и любовь к делу!..

В этот праздничный день мы проснулись от ласкового, доброго голоса:

— Можно вас побеспокоить, молодые люди?

Мы выглянули из деревянного сарайчика-«виллы» и с удивлением увидели благопристойного старичка в белом парусиновом костюме и широкополой соломенной шляпе на голове, с большой корзиной прекрасных роз в руке.

— Разрешите мне украсить ваши легкокрылые птички цветами.

— С большим удовольствием,— ответили мы. — А кто же вас прислал?

— Власти, как говорится, — ответил садовник.

Ребята переглянулись, улыбаясь. Значит, нас не забыли, о нас помнят... Это окрыляло и вселяло силы. Вскоре наши серебристые птички, увитые цветами, стали нарядными, праздничными. Они, казалось, так и хотели поскорее взвиться в небо. Мы быстренько побрились, приделались, можно сказать, тоже похорошели. И вот видим: к аэродрому движутся колонны трудящихся города с оркестром и песнями. Мы почувствовали себя настоящими именинниками, даже сердца учащённо стучали... Короткий митинг, крепкие рукопожатия, и вот мы уже начинаем знакомить любителей острых ощущений с воздушным океаном.

Желающих получить воздушное крещение много. Вслед за мной в ознакомительные полёты включились и мои коллеги. Совершив почётный круг над городом, самолёт плавно снижался и шёл на посадку! Вижу, в кабину

салятся две приятные, смеющиеся девушки. Они никак не могут поднять ногу, чтобы перенести её за борт, на сиденье. Ведь брюк тогда не носили. Но механик помогает и пристёгивает их поясными ремнями. Я даю полный газ, и мы уже несёмся навстречу весёлому миру. Небольшое усилие ручкой управления, и машина послушно стала набирать высоту. Земля с богатым имуществом стала отдаляться от нас всё дальше и дальше, открывая свои шири и дали. Я положил самолёт в разворот. Смотрю в зеркало — девчонки мои улыбаются: «нам де, и ни капельки не страшно...» И вот под нами город. Сверху он выглядит чистеньким, аккуратным. Оборачиваюсь назад и вижу, что мои пассажирки довольны полётом. Одна из них сняла с себя цветастую косынку, и она затрепетала на ветру, как флаг. А на стойках крыльев и лентях-расчалках трепетали, благоухая, розы. Было так приятно на душе, что хотелось летать с этими девчонками как можно дольше...

Это празднование Дня воздушного флота сохранилось в памяти навсегда. Мы были счастливы, что народ любил и лелеял своих авиаторов.

Как-то после праздника мы прогуливались по тенистым аллеям парка. Впереди шли девушки. Они вспоминали что-то весёлое. Я прислушался к их восторженному лепету. Оказывается, они вспоминали свой недавний полёт и очень расхваливали свои воздушные ощущения. Мы прибавили шаг, перекидываясь шутками. Незаметно завязался разговор, состоялось знакомство. И вскоре мы с Раисой Марининой, учительницей средней школы, становимся хорошими друзьями. И теперь, как только увидишь домишки родного города, непременно вспомнишь её — стройную, белокурую, синеглазую, и обязательно покачаешь крыльями — мол, жди, скоро приду... И на устах звучат слова авиаторской песни.

В далёкий край товарищ улетает,
Родные ветры вслед ему летят,
Любимый город в синей дымке тает,
Знакомый дом, зелёный сад, любимый взгляд.
Пройдёт товарищ все бои и войны,
Не зная сна, не зная тишины,
Любимый город может спать спокойно,
И видеть сны и зеленеть среди весны.

И жизнь наполнялась ещё большим содержанием. Хотелось быть лучше, чище, возвышенной. Любовь — это крылья человека, которые могут поднять его высоко-высоко. А потом настала разлука. Согласитесь, почти всегда так бывает. За короткими, солнечными днями, когда всё наполнено «ею» и

«им», наступает пасмурное расставание. Была весна. Март усердно слизывал остатки снега и обращал его в шумливые ручьи, весело гнал их с гор в расщелины, овраги, реки. Город наводнился огромными, как озёра, лужами. Мы сидим в уютном привокзальном ресторанчике. Шутим, обмениваемся незначительными фразами. А в груди — щемящая боль предстоящей разлуки. Надо думать, подобные ощущения испытывала и она... Мы прогуливаемся вдоль зелёных вагонов по перрону. Весело смотрит солнце с небес, где падут белоснежные облачка. Смутное предчувствие того, что встреча больше не повторится никогда, щемит сердце. А внешне всё спокойно. Глаза дарят друг другу тепло. Но вот паровоз взвизгнул, застучали колёса, и любимый образ растаял ...

СТО ТЫСЯЧ ПОД КРЫЛОМ

Каких только случаев не бывало в авиации в далёкие тридцатые — сороковые годы. Однажды я взлетел с запасной площадки, где переждал нелётную погоду, и второпях не покачал предварительно ручкой управления. А это было хотя и неписаное, но обязательное правило каждого пилота. Такими движениями рулей определялся их свободный ход. Пилот убеждался в главном — в исправности органов управления машиной. Самолёт легко оторвался от травянистой поверхности, и я как обычно перевёл его и режим набора высоты. Перед разворотом отдал ручку управления от себя для увеличения скорости и хотел отклонить её в сторону, чтоб создать необходимый крен, но не тут-то было. Ручка не подавалась ни вправо, ни влево. «Что за чертовщина?» — мелькнуло в голове, почему ручка не идёт?» И страшная догадка резанула, как бритвой. «Наверное, струбцины...»

Взглянул на крылья и ужаснулся. Элероны, управляющие самолётом в поперечном направлении, были наглухо затянуты струбцинами, которые необходимо было перед полётом обязательно снять. Самолёт был неуправляем. Если налетит порыв ветра, начнётся болтанка, машину будет валить на крыло, и её из крена уже не выведешь. Я ругал себя за такую оплошность, но легче от этого не стало. Надо было как-то выкарабкиваться из угрожающего положения. Первым делом сбавил обороты и перевёл самолёт в горизонтальный полёт. Затем начал легонько нажимать левой ногой на педаль управления рулём поворота. Машина стала нехотя, «блинчиком», разворачиваться. В голове неотступно сверлила мысль: «Только бы не завалилась». Но пока разворот идёт нормально. Правда, радиус большой. И расчёт на посадку надо делать с учётом этого. Особенно ответственный последний, четвёртый разворот, выполняющийся на самой допустимо-малой высоте.

Но последний разворот вроде получился. С радостью убираю газ, перевожу машину в режим планирования и благополучно приземляюсь.

С нетерпением выпрыгиваю из кабины и бросаюсь снимать злополучные трубины. И даю зарок: больше никогда не взлечу с ними. Не заруливая на стоянку, прибавляю обороты, взлетаю и продолжаю рейс. На борту в мешках почта из далёких аулов и районов в областной центр Кустанай. Теперь уже спокойно поглядываю с небес на безлесье, красноватые казахстанские степи с белыми тарелками высохших озёр и редкими ниточками верблюжьих троп. Светило торопится на покой. За счёт оборотов двигателя увеличиваю скорость. Надо прийти на базу за 30 минут до захода солнца — так полагалось по наставлению о полётах. Вскоре показалась зелень кустанайской посадочной площадки. Быстро зарулил на стоянку и стал ждать почтового работника, но так и не дождался. Пришлось выгруженную почту оставить под самолётом. На рассвете меня разбудил взволнованный голос:

— Где мешки с почтой? Пришла телеграмма, что в одном из них — большая сумма денег!.. — выпалил представитель главпочтамта. «Вот те и на... Я же за них отвечаю головой...» Мы бегом пустились на аэродром. Подбегаем, смотрим: под крылом что-то чернеет. Слава Богу — почта. Значит, деньги целы.

ВСЕ, КАК ОДИН

Свечера ничто не предвещало грозы. Было тихо, спокойно в природе. Она словно притаилась, выжидая. Люди беззаботно засыпали после трудовой недели. Утро в здешних краях занялось, как и тысячу лет назад, обычным по-рядком: побагровели, зарумянились облака, и на горизонте заалело зарево, разгораясь всё сильнее и сильнее. И вот уже вынырнул краешек огненного диска. Это проснулся и шёл на работу величайший труженик вселенной — Солнце. Его приветствовали раскатистым хором быстрокрылые птицы, что раскинулись длинной шеренгой на зелёном ковре аэродрома. Взмах стартёра белым флагом, и одна из птиц рванулась вперёд, несколько раз подпрыгнула и, оторвавшись от земли, будто замерла, набирая высоту. Два счастливых голубых глаза под прикрытием больших очков с радостью взирали с высот на вышедший из-за горизонта золотистый диск, обросший огненной щетиной лучей. Радио у нас тогда не было, и я передал по переговорному аппарату:

— Высота 200 метров. Сделать боевой разворот, два глубоких виража с креном в 60 градусов, петлю и переворот. Снижение до 600 метров спиралью. Посадка нормального профиля у посадочного знака. Задание ясно?

Курсант в ответ кивнул головой.

— Выполняйте!

И покачал ручкой — знак брать управление в свои руки, с улыбкой наблюдая за выражением лица своего ученика по бортовому зеркалу.

Курсант набрал заданную высоту, подошёл к центру отведённой нам зоны (дом лесника) и начал выполнять задание. Приятно видеть плоды своих трудов. Орлята уже «набили» руку и выполняли сложные упражнения всё точнее. Вот машина, разогнавшись до максимальной скорости, круто взмыла вверх, перевернулась вверх колёсами. Земля и небо будто поменялись местами: земля, казалось, стала вверху, а небо внизу. И в этот ответственный момент мотор прервал песню. Самолёт перешёл на нос и камнем мчался к земле. Но курсант плавно вывел его из пикирования. Под нами расстилался сосновый лес. Воздух напоен запахом хвои и цветов. А чуть дальше, за зелёным полукружьем аэродрома, кутался в дымную шаль мой родной город Пенза, город старинный, работающий. Недаром областная газета называлась в то время «Рабочая Пенза». Я мысленно вспомнил «босое, вихрастое» детство, когда с десятками таких же босоногих мальчишек бежал, сломя голову, на это зелёное поле, завидев в небе первый самолёт. Потом ФЗУ при велозаводе, специальность слесаря, Балашовская школа гражданского воздушного флота, и вот уже сам учу летать таких же чумазных «фабзайчат», как некогда величали нас. Воспоминания оборвал сильный напор воздуха, ударивший с левого борта. Это мой учлёт поправлял расчёт на посадку скольжением. У незнающего человека создавалось впечатление, будто самолёт падал на крыло. Сбросив излишки высоты, курсант умело вывел машину из скольжения и мягко посадил на «три точки» у посадочного «Т».

— Отлично! Молодец! Делай так и впредь! — сказал я счастливому пареньку.

Таким же порядком выполняли задание и остальные ребята моей группы. Одни уверенно, другие похуже. На душе радостно. Орлята усвоили программу, и их можно было выпускать самостоятельно. Ближе к обеду небо обволокло тучами. Посерело, как в сумерки. Блеснула молния, огрызнулся гром и хлынул проливной дождь. На земле выложили знак немедленной посадки. Мы быстро приземлились и порулили на стоянку в сопровождении курсантов, поддерживающих машины за крылья. Едва я выключил мотор, как подбежал курсант Колесников и взволнованно произнёс:

— Товарищ инструктор, война!..

— Чего ты мелешь! — не поверил я своим ушам.

— Честное слово. Сейчас по радио передали...

Вижу, как к штабу бегут люди. Я проворно выбрался из кабины и направился туда же. Сразу же возник стихийный митинг. Инструкторы-летчики Жуков, Сорокин, Бакланов, Држимульский, Алексеева гневно выражали возмущение.

— Только что передали правительственное сообщение о том, что фашистская Германия, предательски нарушив договор, напала на нашу Родину. Не хватает слов, чтобы выразить гнев и возмущение всего советского народа. Но враг просчитается. Он получит по заслугам. Весь наш народ, от мала до велика, грудью встанет на защиту своего Отечества. Мы заверяем нашу родную Коммунистическую партию и советское правительство: сейчас же готовы пересечь с учебного на боевой самолёт и громить проклятого врага до полного уничтожения!

Наступили дни, полные тревог и тяжёлых переживаний. Болью обливалось сердце от неудач и потерь. Но восставала гневная душа, и из глубины сердца шли жгучие строчки:

Кровожадный фашизм сапожищем своим
Топчет нашу священную землю.
Истязает отцов, матерей и детей —
Всем готовит кровавую петлю.
Словно подлый бандит, выждав тёмную ночь,
Он напал на Отчизну святую.
Так сжимай кулаки, крикни гадине — прочь!
Прочь с земли, на которой живу я!
Слышишь грозный набат? —
Это силы идут,
Это наши резервы сливаются.
Трижды чёрную кровь вражьей банды прольют,—
Мечь, священная мечь надвигается...

Так 22 июня 1941 года кончилась мирная, счастливая жизнь советского народа, словно на голубое небо напозла грозная туча, и начался ураган, страшный, небывалый по силе и размаху. Улыбки перешли в морщины, смех — в гнев. В первые же дни войны военкоматы осаждали толпы людей всех возрастов и профессий. Кого здесь только не было! И безусые, розовощёкие на вид, совсем ещё мальчишки. И посерьёзневшие в один день юноши и девушки. И старики — ветераны войн. Народ вставал на защиту социалистического отечества. Потянулись тяжёлые дни войны. Санитарные поезда везли и везли раненых. А товарняки были забиты эвакуированными людьми

с западных районов нашей Родины. Их встречали по-братски, как родных. С ними делились и жильём, и одеждой, и куском хлеба. Каждый понимал нависшую над Родиной беду и сам шёл навстречу пострадавшим.

Однажды, переходя железнодорожные пути, мы увидели целый эшелон со сбитыми фашистскими самолётами. И когда передо мной предстал кусок исковерканного крыла с большим чёрно-белым крестом и сморщенный хвост с раскоряченной паучьей свастикой, я содрогнулся, словно прикоснулся к гадюке... Как-то раньше не задумывался, да и сознание не принимало: где-то там, на Западе, существует фашизм с этой паучьей свастикой. С омерзением мы смотрели на эти атрибуты фашизма. И в то же время думалось: «Молодцы, ребята, наддали фашистам! Погодите, гады, ещё не то увидите...»

Вскоре в аэроклуб приехали представители Военно-воздушных сил Красной армии. Они внимательно знакомились с каждым из нас, беседовали, рассказывали о воинской службе. Весь постоянный состав аэроклуба — инструкторы-летчики, авиатехники, командиры звеньев заявили о желании как можно скорее влиться в Военно-воздушные силы, чтобы внести вклад в борьбу против фашизма.

Накануне отлёта я решил съездить в районный центр Мокшан, что в сорока километрах от Пензы, проститься с родителями. Помню, я в белом кителе и в такой же фуражке с «крабом», вскарабкался в кузов случайно подвернувшейся полуторки, и помахал отцу с матерью, утиравшим слёзы.

Шофёр и «хозяин» машины никак не хотели брать, угрожали высадить в поле. Этим типам невозможно было втолковать, что завтра на рассвете мы улетаем... Но, конечно, я не слёз, несмотря на угрозы.

Утром позскадрильно мы оторвались от земли предков и взяли курс на восток, на Куйбышев и дальше — на Бугуруслан. Летим час, летим два. Под нами расстилалась равнина, перемежающаяся лесами с зажатыми в них речушками и вкраплёнными селениями и городками. Ветерок морскими волнами пробежал по пшеничным и ржаным нивам. И гордостью наполнялось сердце от сознания, что это моё, наше. И какой-то гад, фашист, хочет растоптать всю эту красоту... Нет, этому не бывать никогда. Впереди заблестела серебристая змейка реки, окружённая цепью рыжих холмов. «Это Волга, — подумал я, сличая карту с местностью. — До Куйбышева ещё с полсотни километров». Хорошо лететь, когда рядом — крыло друга. Слева — Генка Држимульский, справа — Васька Жуков. Сзади и выше идёт звено Пашки Куликова. Незаметно пролетело время. И вот под нами аэродром.

СПАСИБО ВОДИЧКЕ

Хмурым ноябрьским утром 1941 года мы с начальником штаба школы первоначального обучения полковником Ивановым собрались в обратный путь из Ульяновска в Бугуруслан на самолёте Ут-2, двухместном моноплане с открытыми кабинами и звездообразным двигателем воздушного охлаждения М-11. Самолёт этот — учебно-тренировочная машина, более скоростная и манёвренная по сравнению с известной По-2. Он требовал от лётчика больше внимания и ответственности. Вёрткий, чувствительный и подчас непослушный воздушный аппарат мог преподнести и неприятности. Наша 29 школа первоначального обучения переходила тогда на эту машину.

Неожиданный крепкий мороз создал для многих экипажей, скопившихся на аэродроме, целый ряд проблем. Проблемой №1 стал запуск двигателя. Вылетели мы сюда, в штаб Приволжского военного округа, несколько дней назад, когда на дворе стояла тёплая осенняя погода, так называемое «бабье лето». И вдруг ударил морозец за 20 градусов. Я был одет в шинель и кирзовые сапоги. Выдержать в открытой кабине, не поморозив, ноги, — вот что волновало меня. Все попытки моего заботливого начальника добыть валенки не увенчались успехом. Интенданты были неумолимы. Тогда я махнул рукой, снял сапоги и обмотал ноги газетами. Теперь нужно было завести мотор. В те времена этот вопрос был главным, особенно в холодное время. На аэродроме в то время никаких средств подогрева для легкомоторных машин не было. Я — в кабине, полковник — у винта. Но сколько мы ни «контрачили», мотор не реагировал на наше усердие, заупрямился как ишак.

Что же делать? Времецко золотое уходит, да и погода портится. И тут рискованная мысль мелькнула в голове. «А что, если подогнать водомаслогрейку и облить мотор горячей водой?» Делюсь предложением с начальником. Он возражает.

— Но и свечи, и провода будут облиты, их может замкнуть, ещё загорится.

— Риск — благородное дело, товарищ, полковник, — с улыбкой отвечаю я.

— Ну, что ж, подгоняй машину, другого выхода нет.

Шофёр недоверчиво смотрит на нашу затею и нехотя направляет струю горячей воды на бедный мотор. Странная картина предстала перед теми, кто был поблизости. Над самолётом сгустилось облако пара и мгновенно сосульки повисли под мотором. Звучит команда. Полковник дёргает винт, я кручу пусковое магнето. Мотор чихнул, словно простуженный, и пропеллер нехотя, а затем всё уверенней, закрутился.

«Слава Богу!» — пронеслось в голове. — Горячая водичка помогла...»

Мы быстренько подогрели двигатель на средних оборотах и после выполнения некоторых формальностей оторвались от ульяновского аэродрома и

легли курсом на Бугуруслан. Погода заметно испортилась. Всё чаще нас стали атаковать кучевые облака, обволакивая самолёт, словно ватой. И вскоре облака слились в сплошной тёмно-серый слой, спрятав от наших глаз землю. Холод всё больше давал о себе знать. И как я ни шевелил пальцами и ни стучал сапогами о пол кабины, ноги стали мёрзнуть всё сильнее. Я выскочил из облачности и, как выяснилось несколькими мгновеньями позже, углом шёл к земле, так как распознать её поверхность было невозможно из-за близны. И вдруг на белом фоне выросла чёрная точка. Это шёл человек. (спасибо ему!) По нему-то я смог вовремя вырвать машину из коварного угла!.. Когда мы приземлились на своём аэродроме, я не мог выбраться из кабины. Ноги мои одеревенели. Товарищи вытащили меня, перенесли в землянку и стали оттирать снегом мои помороженные ноги. Ничего, отошли. Правда, теперь они боятся холода.

ВЫМПЕЛ НАД РОДНЫМ СЕЛОМ

Водин из новогодних дней 1943 года мы стартовали из-под Куйбышева и легли курсом на Пензу, точнее, на неприятное по названию село «Мертовщина». Действительно, и надо было штурману полка так разбить маршрут перелёта, чтобы угодить в эту самую Мертовщину! Ведь полк летел на боевых ИЛх не к тёще на блины, а на фронт, в бой, где это название больше всего подходило к действительности.

Ещё на учебном аэродроме в Кряже я прикинул: из Мертовщины в Рязск маршрут пройдёт почти через моё родное село Мокшан. И не мешало бы оповестить стариков, что лечу на фронт на грозном штурмовике. Да и самому больно уж хотелось пройти бреющим полётом над родными пенатами, над теми самыми дорогами, по которым пешочком, с котомкой за плечами шагал много раз из Пензы, где учился в ФЗУ. Заранее подготовил записочку: «Кто найдёт, прошу передать Соколовым Петру Ивановичу и Зинаиде Петровне, — забегу вперёд и скажу, что вымпел с запиской был передан по указанному адресу. — Лечу на фронт, бить фашистов!» Свернул записку, привязал к палке, на конец прикрепил железку, обмотал красной ленточкой и положил в кабине самолёта. На рассвете полк поднялся с мертовщинской накатанной площадки и взял курс на Рязск.

Несколько минут полёта, и правее курса показались красная и белая колокольни мокшанских церквей, расположенных на пригорке. Я отвернул слегка в сторону, снизился до бреющего и пронёсся над выдавшей мои пятки дорогой как ураган, сделал горку, и в открытый фонарь сбросил вымпел. Быстро нагнал свою группу и как ни в чём не бывало стал в строй.

Сердце моё ликовало. Я на своей грозной машине побывал вроде как дома, поприветствовал своих родителей и показал своим землякам, какую грозную технику дала нам Родина... Много позднее, в гостях у родных, мне сельчане рассказывали, как какой-то «истребитель» молнией сверкнул над домишками, перепрыгнул через церквушки и что-то выбросил... И как ребяташки с завистью смотрели ему вслед, думая: «Вот так дядька, дал жару. Вот бы нам так...»

Когда мы приземлились и поставили машины по своим стоянкам, командир полка выстроил личный состав. Я подумал: сейчас будет зачитан приказ о предстоящем перелете в действующую армию. И вдруг не поверил своим ушам. После команды «Смирно!» командир чётко произнёс:

— Лейтенант Соколов, пять шагов вперёд!

— За выход из строя и манёвр над крупным населённым пунктом Мокшан — десять суток ареста!

— Есть, десять суток ареста! — повторил я.

— Становитесь в строй!

Я повторил приказание и чётким шагом встал в строй.

— Разойдись! — раздалась команда. — Лейтенант Соколов, подойдите сюда. Зачем ты вышел из строя и прошёл на малой высоте над крупным населённым пунктом?

— Это моё родное село, товарищ комполка. Я решил на это, чтоб попрощаться со стариками.

— Почему же ты не сказал мне об этом заранее?

— Думал, что вы не разрешите.

— Напрасно ты так думал. А за самовольство ты получил правильно. Уж извини, дружище...

После я думал, как же командир полка узрел меня? Я ведь нарочно потстал, чтоб незаметно выполнить задумку, а затем догнать группу. А комполка, оказывается, шёл поодаль за нами и всё видел. Выходит, у него глаза зорче моих молодых.

ПЕРВЫЙ БОЕВОЙ

Январь в 1943 году выдался сердитым, злым. Морозы стояли под тридцать, бушевали штормовые ветры, бураны. Войска Воронежского фронта вгрызлись в землю, стояли насмерть, не только отражая яростные атаки врага, но и переходя в наступление. Наш 826-й штурмовой авиационный полк был расквартирован на хуторе Верейском под Воронежем. Над

хатами непрерывно стоял рокот самолётных двигателей, и жители уже привыкли к дребезжанию стёкол. Это наши неутомимые помощники, работники наземных служб — авиатехники, мотористы, оружейники, заправщики — все работники батальона аэродромного обслуживания (БАО) готовили наши боевые Ил-2 к полётам. Чтобы хоть немного защититься от стужи и пронизывающего ветра, механики соорудили вокруг своих машин снежные укрытия — капониры. Им частенько приходилось не спать ночами, время от времени прогревать моторы, чтобы в любую минуту самолёты были готовы к вылету. На так называемом аэродроме, а попросту говоря, большом поле, соседствующем с хуторскими огородами, днём и ночью царило оживление. Сновали автозаправщики и машины с боеприпасами, трещали тракторы с прицепленными катками, утрамбовывая снег на взлётно-посадочной полосе.

Лётный состав размещался на некотором удалении от лётного поля в просторном деревянном доме, где раньше была школа. Настроение у ребят было бодрое. Завершалось крупнейшее сталинградское сражение, и все ждали наступления своего фронта. Чувствовали себя лётчики спокойно и уверенно. Какой резкий контраст! Ведь всего несколько часов назад многие наши ребята были на танцах, проводили время с девушками, а через несколько десятков минут они будут вести поединок со смертью. Молодую, горячую кровь не могла остудить даже война... В один из ненастных дней мне было дано задание идти в разведывательный полёт в паре с командиром эскадрильи капитаном Федотовым. Это был подвижный худощавый человек, выше среднего роста, смелый, строгий, справедливый. Перед вылетом он сказал:

— Пойдём брeющим, держись ближе и повторяй мои действия. Радиосвязи, сам знаешь, у нас пока нет. Бомбить придётся с малой высоты. Бомбы подвешены замедленного действия, так что не бойся — не догонят...

Погода с утра не изъясляла милостей к нам. Над землёй ползли, едва не задевая крыши, лохматые облака, обдавая снежной россыпью. Подхожу к машине. У левого крыла выстроился мой экипаж — авиатехник, моторист, оружейник. Техник бойко доложил:

— Товарищ лейтенант! Самолёт к боевому вылету готов! Мотор опробован, заправка горючим полная. Бомбы — четыре сотки — подвешены. Боекомплект полный.

— Приветствую вас, друзья! — запросто говорю, крепко пожимая руки. Оружейниками у нас были девушки. Они прилагали невероятные усилия, подвешивая под фюзеляж и крылья бомбы и реактивные снаряды.

— Всыпьте фашистам, товарищ лейтенант, покрепче! — напутствовали друзья.

— Всыпем, ребята, обязательно насыпем!.. Только вот погодка не даст забраться повыше, — отвечаю я, поглядывая на хмурое небо, — придётся с «брейки» бросать... Взрыватели какие поставили?

— Замедленного действия, товарищ командир, — отозвалась оружейница.

— Спасибо, Валя, молодчина!

Довольная улыбка сверкнула на лице девушки.

— Возьми, Коля, на всякий случай... — говорю механику, подавая документы. — Там адрес стариков. Чиркнешь в случае чего... Ну, пока!

— Успешного полёта, товарищ командир!

Техник помогает мне надеть парашют, усаживает в кабину и задвигает фонарь. Я ещё раз пробую мощь своих тысячи шестисот лошадок. Машина содрогается, оставляя после себя вихрь. Подаю руками знак — убрать колодки и выруливаю за капитаном. Ребята машут вслед руками. Командир поднял руку, я продублировал, и мы одновременно устремились вперёд. Через несколько минут окунулись в облачную вату. Чтобы не столкнуться, пришлось вынырнуть из неё. Ведущий снизился до земли. Я неотрывно следовал за ним справа, чтобы удобнее было следить за его действиями.

Идём низко над землёй. Под нами мельтешат, как в калейдоскопе, укрытые снегом населённые пункты, островки лесов, перелески, овраги. Чтобы не попасть на прицел зенитчиков, часто меняем курс. Вскоре под нами промелькнула железная дорога. Ведущий покачал крыльями. Значит, цель — узловая станция Касторная — близка. Слово электрический ток пробежал по телу. Я ещё ближе подошёл к комэску. От мысли, что сейчас я собственноручно угощу подлого врага, пальцы сами ложатся па кнопки...

Через несколько минут под нами выросли железнодорожные составы. Вижу, как от ведущего оторвались чёрные точки. Тотчас я нажал на пусковые кнопки, крикнув:

— Получай гостинцы, фрицы!.. — и вслед за ведущим скрылся в снежной круговерти.

Сделав крутой разворот, мы зашли с противоположной стороны. На этот раз ударили зенитки. Перекладывая машины с крыла на крыло, мы выпустили огненные трассы по вражеским эшелонам из всего бортового оружия и скрылись в снежной сетке. Даже сквозь снегопад можно было различить столбы огня и дыма. Когда легли на обратный курс на аэродром, усталость глыбой навалилась на меня. Все клеточки тела словно налились свинцом. Клонило ко сну. Но я перебарывал себя, до боли сжимая пальцы. На стоянке уже ожидал мой верный друг и помощник механик Николай. Он горячо поздравил меня с успешным вылетом, помог снять парашют. Подошёл командир эскадрильи Федотов.

— Ну, что скажешь, лейтенант? Поддали им огоньку...

— Да вроде, товарищ капитан, наши «сотки» куда-то попали...

— Не куда-то, а в цель. Видел пожары, столбы огня, и дыма? Это взрывы. Значит, бомбы легли в цель! И спасибо скажи погодке. Она нас спасла от зенитчиков и истребителей, позволила скрытно подойти к цели. Так что мотай это на ус... Держался ты хорошо... Поздравляю с боевым крещением!

Капитан крепко пожал мне руку. На душе тепло. Первый боевой прошёл успешно. Правда, выполнял я его как бы автоматически, повторял все движения за ведущим. Не хватило времени, чтобы самому всё увидеть и осмыслить. И о страхе думать было некогда...

ИДУ ВЕДУЩИМ

Лётчикам, мне думается, переносить невзгоды войны сравнительно легче, чем, скажем, пехотинцам или танкистам. Потому что над линией фронта мы находились считанные минуты, а от передовой были за десятки километров. Так что лететь до цели было недолго. Это, конечно, большое преимущество перед людьми, находящимися на передовой целые недели и месяцы. И в то же время дальним бомбардировщикам, располагавшимся в глубоком тылу, нередко приходилось совершать рейды над вражеской территорией ночью, а когда и днём по несколько часов, подвергаясь каждую минуту смертельной опасности. Память сохранила этот морозный денёк — 20 января 1943 года. Мы, лётчики, коротаем время в школе. Кто пишет письма родным, кто читает, кто просто лежит на нарах, размышляя о своём. Все одеты в меховые комбинезоны, унты, шлемофоны. Наготове и целлулоидные планшеты с полётными картами, чтобы можно было в любую секунду ринуться в бой на врага. Вокруг идёт непринуждённый разговор, раздаются шутки и смех, но все прислушиваются к шуму двигателей и ждут команды.

— А ну, Алёха, расскажи, как ты приглашал знакомую на «тот конец»... — говорит с улыбкой кто-то из ребят, обращаясь ко мне. Все смотрят, ожидая что-то необыкновенное.

— Ничего особенного не было. Просто однажды я попросил ребят познакомиться меня с какой-нибудь девчонкой. Было это в летних лагерях. Неподаляку от нашей лётной площадки находилось село Установка. Пошли как-то вечером, и приятели познакомили меня с одной полной, румяной девицей по имени Аришка.

Когда я остался наедине с ней, то не знал, о чём и говорить. И ни с того, ни с сего вдруг ляпнул:

— Пойдём на тот конец!..

— Так товарищи после и окрестили: «пойдём на тот конец...» — закончил я под общий хохот.

— Лейтенант Соколов, на КП! — крикнул дежурный.

Едва я переступил порог здания, как мне навстречу бросился ядрёный, краснощёкий денёк. «Начало хорошее», — мелькнуло в голове. Поздоровавшись, командир полка майор Болотов поставил задачу:

— Только что наши войска выбили противника из Воронежа. Враг попытается вернуть утраченные позиции и подтянуть резервы. Ваша задача — разведать обстановку западнее города и не допустить подвоза подкреплений. Задание ясно?

— Ясно, товарищ майор!

— Выполняйте!.. Возьмите себе ведомыми сержантов Пурика и Зубарева, они давно рвутся в бой...

Через несколько минут звено штурмовиков Ил-2 поднялось в воздух. Идём клином. Осматриваюсь вокруг. Почему-то обещанных истребителей прикрытия не вижу. Несколько минут полёта, и под нами раскинулся дымящийся город. Никаких признаков боевых действий на земле я не заметил. Видно, обе стороны отдыхали после кровопролитных боёв.

Снижаемся ещё. Никакого передвижения. Подходим к первой станции.

На путях ни одного состава. Она словно вымерла. Неужели возвращаться, не сбросив на врага ни одной бомбы? Нет, так не годится, пойдём вдоль полотна дальше на запад. Посмотрим, что творится на железной дороге. Обращиваюсь назад. Ведомые следуют неотступно. Это хорошо. Но прикрытия нет. Это плохо. Вскоре на горизонте показался дымок паровоза, а за ним и сам железнодорожный состав.

— Ага, вот где едут фрицы на подмогу своим битым воякам. Ну, получайте, гады, «гостинчик»...

Разворачиваю самолёт и нацеливаюсь на паровоз. Нажимаю на гашетку пушек и эресов (реактивных снарядов). То же самое делают и мои товарищи. В эти короткие мгновенья атаки вижу, как вокруг нас рвутся зенитные снаряды. Высота небольшая — метров триста. Снова разворачиваю, самолёт и, не обращая внимания на защитную лесную полосу, откуда вылетают оранжевые всполохи зенитных орудий, ловлю в прицел горящий состав и обдаю его свинцовым душем из бортового оружия. Ведомые дублируют мои действия. Хочется им крикнуть: «Молодцы, Валерка и Колька, бей гадов!..» Но, увы, радиосвязи у нас тогда ещё не было. Выйдя на горящий эшелон в третий раз, мы полностью освободились от смертоносного груза и повернули домой. Приземлившись и зарулив на стоянки, стали осматривать машины. И, к своему удивлению, насчитали несколько

десятков пробоин в крыльях, фюзеляже и хвостовом оперении. Вечером, лёжа на нарах, я воскресил в памяти все подробности первого самостоятельного боевого вылета. Боевая задача была выполнена. Это радовало. Вот и мной внесена небольшая лепта в общенародное дело разгрома врага. И далась эта победа без крови и жертв. Уничтожить эшелон с боевой техникой и живой силой — дело непростое, дело сложное и очень важное. Но так ли безобидно могло это кончиться, как получилось на самом деле? Нет, могло кончиться и печально. Нас непрерывно обстреливали вражеские зенитчики, и не просто обстреливали, а осколки их снарядов попадали в наши машины. А мы, как бесстрашные ребята, не обращали на них никакого внимания...

Но ведь и враг не дремал, а защищался, как мог. «Поэтому, — думал я, — в другой раз первым делом будем подавлять зенитные средства, а потом уж уничтожать главную цель». Просто в одном из первых боевых вылетов мне и моим товарищам повезло. И на душе радостно. Первый мой боевой вылет в качестве ведущего прошёл успешно. Матёрый фашистский зверь получил весомый новогодний «гостинчик».

РАЗВЕДАННЫЕ ВОВРЕМЯ

Следом за первыми боевыми вылетами я получил задание на разведку ближнего тыла противника. В задачу пары штурмовиков, которую возглавлял, входила разведка сосредоточения танков и другой техники врага, а также живой силы. Задача заключалась не только в том, чтобы найти места сосредоточения боевой техники, но и в активном её подавлении. Взлетев с базового аэродрома, я сделал круг, поджидая своего напарника Колю Зубарева. Вижу, он начал разбег и вскоре пристроился ко мне. В то же время замечаю, что мотор у него парит, как паровоз. Пилоту совершенно ничего не видно, летит, как в тумане. Если парение не прекратится, нужно обязательно садиться, что мой коллега вскоре не преминул сделать.

Вновь и вновь кружу над аэродромом, поджидая своего ведомого, но его нет и нет. Видно, с мотором случилось что-то серьёзное. Как быть? Садиться самому, не выполнив задание? Да ещё с бомбовой нагрузкой? Нет, так дело не пойдёт. Придётся идти в тыл врага одному. Конечно, состояние не из приятных, когда рядом нет плеча друга. Но иного выхода нет. Беру курс на соседний аэродром. Вхожу в круг и жду, когда поднимутся «маленькие» — истребители прикрытия. Сделав несколько кругов в ожидании, наконец вижу, как с земли взлетают два истребителя. Это прибавило сил и уверенности. А вот и Дон, настоящий Тихий Дон, опушённый тёмной растительностью.

Оглядываюсь по сторонам, ищу зенитные точки — ничего не видно. Всё бело и невинно, будто никакой войны и нет...

Линию фронта мы прошли без всякого сопротивления со стороны врага. Чтобы не демаскировать себя, я снизился до бреющего полёта. Внимательно разглядываю небесную сферу и к своему удивлению и возмущению не вижу своих истребителей. Куда же они делись? Разворачиваю самолёт, смотрю вверх, вправо, влево, но моё прикрытие словно корова языком слизала...

«Ну что ж, — вздыхаю я, — придётся идти одному...» «Маленькие» меня, наверное, потеряли. Ведь я был окрашен в белый цвет и на фоне снега меня трудно было удержать в поле зрения. Держу курс на северо-запад. Внизу на белом фоне хорошо заметны чёрные ремешки дорог, по которым движутся колонны немецких вояк в белых маскахалатах. Нацеливаю машину, беру на прицел, нажимаю на гашетки. Колонна мигом рассредоточивается, враги падают в снег. Делаю отметку на карте. Иду дальше. Через несколько десятков минут вижу какие-то сугробы. Сразу вкрадывается подозрение: «Как могли вырасти сугробы на ровном поле? Здесь что-то не так...»

Набираю высоту, делаю пологий вираж, пытаюсь рассмотреть всё подробно. Ничего не видно. Пробую ломать курс — то же самое: белая мёртвая пустыня... Снижаюсь опять до предельного минимума и виражу над самыми сугробами, и вдруг под крылом мелькнул чёрно-белый крест.

— Стоп, засёк! Это же танк. Ага, фрицы, мы вас раскусили. Маскировка вас не спасла...

Видимо, танковая колонна остановилась на время, на заправку горючим, или же готовилась к броску на наши позиции. Немецкие танкисты натянули сверху машин сетку и навалили на неё снегу. Только боковину одного танка не закрыли как следует, и ветер приоткрыл её. Прикинул по часам и карте — далековато забрёл, горючего как бы хватило на обратный путь. Но надо же «отблагодарить» фрицев. Ведь русские люди — щедрый народ... Противник, чтоб не выдать себя, не подаёт ни звука, точно и нет его в живых.

Набираю необходимый минимум высоты, чтобы не поразить себя осколками собственных бомб. Набрал нужную высоту, я подошёл к цели — снежным сугробам и уже хотел нажать на кнопки бомб сбрасывателей, но поймал себя на мысли: «Да что же я, балда, делаю. Ведь нужны разведданные, а я хочу спугнуть фрицев. Нет, надо быстренько смыться отсюда», — и лёг на обратный курс. Преждевременно загоревшаяся красная лампочка сигнализировала о том, что горючее на исходе. Думаю: «Видимо, пробит бензобак. Как-бы дотянуть до ближайшего аэродрома». Но вскоре двигатель стал сдавать, захлёбываться и заглох окончательно. Раздумывать некогда. Сажусь на живот рядом с небольшим посёлком. Снег в ту зиму был глубокий, и посадка

с выпущенным шасси могла привести к капотажу на спину. Раздался свист и удар снежных комьев о фюзеляж. Через мгновение всё смолкло. Открываю фонарь и вылезаю из кабины, держа пистолет наготове. В сознании проносятся: «Где сел? Кто в селе, свои или немцы?»

Невдалеке, у соломенной хаты стоит мальчишка. Он недоверчиво смотрит в мою сторону, тоже, видно, думая: «Кто он, друг или враг?» Я крикнул мальчишке:

— Немцы есть?

— Не, дядя, вчера выбили...

На душе сразу отлегло. «В хуторе свои... Ура-а!...» Иду к мальчишке. На встречу медленно переступают ногами люди. Здравуюсь и спрашиваю, кто в селе есть главный.

— Айда к старосте! — говорит парнишка. — Я проведу вас безопасным путём.

На улице, заваленной разбитой немецкой техникой и трупами людей и лошадей, то и дело раздавались взрывы. Оказывается, это вездесущая ребятня бросала итальянские гранаты. Шуму от них много, а вреда почти никакого. Изготавливались они из жести. Вижу: на пригорке стоит совершенно исправная немецкая пушка.

— Хотели было из пушки пострелять, но не нашли замка. Немцы его куда-то спрятали, — говорит мой спутник.

Староста, он же председатель колхоза, рассказал, что только вчера наши войска выбили немцев из деревни. Удар был неожиданным, и противник побросал свою технику и пристрелил многих тяжеловесных коней. Когда я спросил, как добраться до своих, председатель только развёл руками:

— Трудно. Железная дорога разрушена на сотни вёрст вокруг. Машин нет, да и дороги занесены. Немцы впопыхах оставили несколько мотоциклов. Идёмте, посмотрите, может сгодятся.

Мотоциклы с виду были, как новые, но все повреждены. У одного штыком пробит бак, у другого проткнуто колесо. У третьего изуродован мотор. Как же добраться до своих? Нужно немедленно передать разведанные. И тут председатель подсказал:

— Неподалёку, вон за тем лесочком, опустился маленький самолёт. У него какие-то неполадки с мотором. Лётчик целый день возился. Может, ещё не улетел.

Председатель запряг лошадку, и мы поехали в указанном направлении. Когда проезжали мимо большого деревянного дома, стоящего на отшибе, за нами увязался какой-то, как позже выяснилось, итальянский вояка. Он бежал за нами вдогонку, цепляясь за перила саней и кричал умоляющим голосом. Видно, просил взять с собой...

— Комрад, комрад! Гитлер капут!.. Гитлер капут!..

Смешно и грустно было смотреть на этого гитлеровского сателлита. Он вольно или невольно, как говорится, нутром чуял конец немецкой военной машины уже в январе 1943 года, когда она ещё работала на полную мощность. Оборванный, истеричный итальянский вояка, бежавший нам вдогонку, являл будущее гитлеровской армии, притом — в самом недалёком времени. И вместо того, чтобы его пристрелить, как чужеземного захватчика, как врага, поганившего пашу многострадальную землю, мы отгоняли его, как назойливую муху. А что он сделал бы на нашем месте?!

Действительно, за лесом стоял самолёт По-2. Рядом возился лётчик. После короткого объяснения, кто и откуда, мы продули бензосистему, запустили мотор и благополучно добрались до росошанского аэродрома, откуда меня перебросили в полк. Разведданные были доставлены вовремя.

ВЬЮЖНОЙ НОЧЬЮ

Зимой 1943 года войска Воронежского фронта вели тяжёлые бои, чередуя оборону с наступлением. В это время у нас чувствовалась нехватка техники, особенно танков и самолётов. В ненастный, снежный день команда батальона аэродромного обслуживания (БАО) буксировала тягачом самолёт Ил-2 с места вынужденной посадки. В сумерки «Илюша» уже стоял у крайних хат хутора Верейского. Транспортировать его дальше в темноте опасно. Можно покалечить машину, зацепить крыльями за избы, столбы, заборы. С разрешения командования решили оставить самолёт на ночёвку у крайней хаты. В караул был назначен молодой, неунывающий сержант, баянист и весельчак по имени Жора. Ребята звали его по-разному — Гошка, Горка, Георгий, но больше всех к нему пристало имя Жора, Жорка.

— А ну вдарь, Жора, чтоб всем жарко стало!..

И Жора охотно растягивал меха. Клавиши плясали под его пальцами. Все мы, однополчане, да и сам комполка, питали к нему особую, можно сказать, отцовскую привязанность. Ни одно мероприятие культурного характера не обходилось без Жоры. Словом, он был душою полка, нашим любимцем. И вот Жора на посту. На улице резвится метель, ни зги не видно. Самолёт можно чувствовать только на ощупь. Ветер прорывается даже сквозь полущубок, хотя парень энергично ходит взад-вперёд и бьёт рука об руку, стужа пробирается за воротник. А рядом маячит, дразнит тёплый огонёк, пробиваясь сквозь ставни. Сержант отгоняет соблазн, приказывая себе: «Не смей думать об этом. Ты же на посту!..» А другой голос как бы нашёптывает: «Ну

чего трусишь? Что сделается с твоей машиной? Какой дурак поедет в такую непогоду? Зайди, погрейся минутку-другую...»

И как ни боролся сержант с самим собой, со своей совестью, манящий огонёк победил. Хозяйка заботливо усадила молодого воина за стол, налила в кружку молока, отрезала ломоть хлеба. И только было Жора принялся за еду, как на улице послышался шум автомашины, раздался треск ломающихся частей. Георгий выбежал раздетым, с болтающимся полшубком в руках. Но было уже поздно. В снегу можно было нащупать исковерканные куски самолёта. А машины и след простыл...

Утром был выстроен весь личный состав полка. Майор Болотов сказал:

— Сейчас, когда решается судьба Родины, когда самолет для нас дороже всего, ему нет цены, сержант Никонов не выполнил приказ, самовольно покинул пост, в результате чего боевой Ил-2 вышел из строя и ремонту не подлежит. За совершённое преступление сержант Никонов приговаривается к высшей мере наказания...

Как горячий свинец, вонзились эти слова в сердца однополчан. Наш любимец, заводила, весельчак и балагур должен сейчас умереть — и не в бою с врагом, а от руки командира. Как это страшно — и в то же время необходимо... Мы все стоим, опустив головы, тяжело, прямо-таки невыносимо жутко становится каждому.

— Сержант Никонов, десять шагов вперёд! — приказал командир.

Сержант медленно идёт из строя и срывается на рыдания.

— Простите, не уб-бивайте, у меня дети-и!.. — всхлипывает он, падая на колени.

Нам, стоящим в строю, становится немогоду созерцать это страшное зрелище.

— Встаньте и умрите, как солдат! — восклицает командир полка.

И вот дуло пистолета в вытянутой руке командира смотрит в затылок сержанта. Мгновенье — и не будет здорового, цветущего парня... Командир долго целится. Нам, стоящим в строю, становится не по себе. И вдруг к нему подбегает его заместитель по политчасти и что-то говорит тихонько. Нам не слышно, но мы облегчённо вздыхаем, когда комполка с силой бросает пистолет в снег, что-то в сердцах выкрикивает, сплёвывает и быстро отходит в сторону.

* * *

Ближе к весне наш полк перебазировался на новое место. Самолётов осталось мало, и их перегоняли на полевой аэродром опытные лётчики. Мы же, молодые пилоты и весь наземный персонал, тряслись на машинах. Еха-

ли ночью с потушенными фарами, так как враг постоянно висел в небе. Но нашёлся «смельчак», на миг включивший свет, чтобы ухватиться за дорогу. Этого было достаточно, чтобы на нас обрушился бомбовый удар. Мы вместе с машиной взлетели в воздух и ударились о землю. Очнулся уже на больничной койке. Ничего не слышал, голова кружилась, всё будто ходило ходуном. Из уха сочилась кровь. Месяц пролежал в госпитале. Врачи заключили, что потерял слух навсегда, к счастью, на одно ухо. Медицинская комиссия признала ограниченно годным в легкомоторной авиации транспортного назначения. Так я попал в Министерство авиационной промышленности, а затем в Уфу, где почти десять лет обслуживал авиационные заводы. Здесь же в 1954 году и завершил свою лётную работу.

В ЗАЩИТУ ТЕЛЕГИ

Ещё шла война, машин не хватало, и на многих предприятиях трудились лошадки. В конце февраля я получил задание доставить партию деревянных колёс. Важность колеса не приходится доказывать. Без него не поедешь и не полетишь... Поэтому я «проникся ответственностью» за порученное дело.

И вот я в воздухе. Как обычно, на душе радостно, когда оторвёшься от земной поверхности и все заботы и тревоженья оставишь там, внизу.

Мотор ровно поёт свою песенку. Машина плывёт над холмами и перелесками на север Башкирии. Я спокойно поглядываю на белоснежную землю, с тёмными островками лесов. И без особого труда нахожу заданный леспромхоз. Закладываю пологую спираль, выбираю местечко для посадки. Снижаюсь до бреющего полёта. Внимательно осматриваю поле. И вот самолёт уже на земле. После недолгих оформлений документов к моему «коньку-горбунку» подвозят на подводе огромный воз деревянных колёс, груз не тяжёлый, но как его разместить в маленьком По-2?

Первым делом начинаю загружать кабину. Но туда больше четырёх-пяти колёс не вмещается. Что же делать? Как доставить необходимый груз? Раздумываю и решаюсь: начинаю поднимать колёса на крылья и привязывать их за стойки и ленты-расчалки, скрепляющие крылья. Работники леспромхоза охотно помогают: одни подают колёса, другие крепко привязывают их к несущим поверхностям, шасси и фюзеляжу — словом, везде, где можно уцепиться. Через непродолжительное время самолёт загружен до предела. Не знаю, как он выглядел со стороны, но будь свидетелем сам отец авиации Жуковский — и то, наверное, не поверил бы своим глазам... После тёплых прощаний я завёл мотор и медленно порулил на взлёт. Для безопасности взял

направление в открытое поле. Развернулся против ветра и дал полный газ. Машина нехотя стронулась с места и, не поднимая хвоста, медленной рысцой побежала. Бежит, бежит, бежит и сто, и двести, и пятьсот метров и не думает отрываться. А ей полагается для этого всего 100–120 метров. Заруливаю обратно и опять иду на взлёт. Нет, никак не хочет аэроплан идти в воздух. Начинаю подрывать его, беру рывками ручку на себя, словно подталкивая его. Самолёт подпрыгнет, подпрыгнет и опять касается лыжами снежного наста. В последний раз загнал я дружка подальше на пригорок и пустил на все «поводья». Машина поднабрала чуть побольше скоростенки и нехотя оторвалась от земли. Стараюсь подольше выдержать её над землёй, чтоб поднабрать скорость для запаса. У нас, авиаторов, лишние километры — гарантия безопасности. С большим трудом, метр за метром, точно альпинист, карабкаюсь вверх. Стрелка высотомера застряла на втором делении. Это значит, что высота всего 200 метров, что очень и очень мало. Можно не перетянуть даже небольшую горوشку. Мотор работает «на всю железку», как говаривали пилоты. Но, несмотря на это, машина не берёт ни метра высоты, хоть плачь... Если же искусственно подзадрать нос, потеряешь скорость и клонешь вниз. Лечу и думаю: «Вот она — аэродинамика: плавность обтекания, подъёмная сила и сопротивление воздуха, срыв струй и завихрения. Сразу всю науку поставил вверх дном. Ни один учёный не подсчитает, пожалуй, величину сопротивления такого необычного аппарата. Сам Жуковский наставил бы шишек за такую вольность к его родной науке — аэродинамике. Да и сама природа может за такое нарушение покарать...»

Но ничего, «Поликарпов-2» всё терпит, как старая, но верная лошадка. Вдали, окутанная дымами, показалась Уфа. Делаю пологий вираж и с запасом скорости встаю в круг. Плавный разворот с небольшим креном, второй, третий и выхожу на посадочную прямую. Ручку добирать на себя не приходится. «Чудо-конь», проваливаясь, касается лыжами снега.

— Поря-адок! Колёса доставлены!

Медленно подруливаю к стоянке. Техник и все, кто был па аэродроме, смеясь, окружают самолёт.

— Шо цэ такэ летить? — говорит кто-то с украинским акцентом. — То ли ероплан, то ли проволочное заграждение..., — заключает под общий хохот.

— А я смотрел, смотрел, — говорит другой, — что за чертовщина? Пушки, что ль, установили на По-2? Что-то большое чернеет между крыльев...

Так эксперимент с колёсами удался вполне. И резвые лошадки долго ещё бегали по городу, тарыхтя колёсами, и, наверное, благодарили меня в своей доброй душе...

СПАСИТЕЛЬНЫЙ ГЛОТОК

Военные и первые послевоенные годы заводы собственными силами и средствами заготавливали строевой и нестроевой лес для производственных нужд и отопления жилых помещений. Нашему заводу досталась делянка в районе лесного посёлка Айдос в гористой, труднодоступной местности, за многие десятки километров от Уфы. Мне на самолёте Ан-2 или «Анютке», «Аннушке», как мы её ласково звали, не раз приходилось пробираться, чуть не задевая макушки высоченных сосен, и плюхаться на небольшую лесную полянку. Доставляли мы рабочим-лесорубам и сплавщикам необходимые инструменты, спецодежду и продовольствие. К самолёту всегда сбегалось много народу из ближайших посёлков и лесхозов. Всем хотелось увидеть эту «птичку» не только в небе, но и совсем рядом, потрогать, погладить. Особенно это приятно ребятишкам, которые не отводили восхищённых глаз от машины. Однажды они здорово подшутили надо мной, незаметно привязав к хвосту самолёта лапоть. И сколько было звонкого смеха, когда их лапоть взвился в небо, плывя над головами. Мальчишки, захлёбываясь от восторга, кричали:

— Лапотник летит!.. Лапотник летит!..

Им невдомёк, конечно: в войну наши бойцы прозвали «лапотником» немецкий пикирующий бомбардировщик Ю-87 с неубирающимся шасси. Это был страшный «лапотник», сеющий смерть и разрушение... Мой же — добрый, мирный, работающий «лапотник-трудяга» Ан-2. Он до сих пор несёт службу, помогая хлеборобам в борьбе за урожай, спасая леса от пожаров, перевоза пассажиров, почту, грузы, вывозя больных из отдалённых населённых пунктов.

Однажды в пасмурный осенний день на нашу лесную полянку-площадку привезли на подводе окровавленного, стонущего человека. В двух словах мне объяснили: упавшая сосна придавила лесоруба. Его нужно немедленно доставить в городскую больницу, прямо на операционный стол. Мы с борт-механиком, не мешкая ни минуты, расстелили чехлы, и пострадавший был положен в самолёте на них, в сопровождавшие дали молоденькую девушку. В воздухе к нам в кабину вбежала она и испуганно закричала.

— Помогите!.. Он просит, чтоб его... Ему невтерпёж от боли...

— Поди погляди, успокой! — сказал я механику.

Через минуту механик возвратился с понурой головой.

— Кричит, дайте чего-нибудь... Нет сил терпеть...

«Что же ему дать, чтобы успокоить боль?» — думал я. У нас в аптечке кроме йода да порошков от головной боли, ничего не было. И тут я вспомнил, как в госпитале, где лежал с перебитой винтом рукой, одному попавшему в

аварию лётчику с поломанными рёбрами, руками и ногами, чтобы успокоить, дали несколько глотков спирта. Он тоже кричал, чтоб его быстрее кончали...

— Нужен спирт, граммов сто. Где взять? — спросил я механика.

— В антиобледенительном бачке есть, командир, — ответил он.

— Есть-то есть, но его не достать. Ты же сам знаешь не хуже меня, что из бачка можно взять только на земле, сорвав пломбу.

— Знаю, знаю, — ответил механик задумчиво.

Затем встал с сиденья, взял отвёртку, нагнулся, повернул крупно-шлицевые шурупы и снял пол.

«Что он надумал? — мелькнуло в голове. — Неужто хочёт вылезти наружу? Это же очень опасно. Малейший рывок воздушного потока — и...»

Механик со стеклянной банкой в руке скрылся в проёме пола. Даже сквозь шум двигателя доносились отчаянные крики и стоны раненого. Я прекрасно понимал благородный, несравнимый ни с чем порыв моего товарища. Он хотел облегчить страдания попавшего в беду человека, не думая, что сам подвергается страшной опасности. И перед глазами встала картина: мой механик спускается вниз головой через сплетения стальных труб и тросов к злополучному бачку. Висит он над пропастью в тысячу метров, зацепившись ногами за стальную трубу конструкции. Почти всё туловище высунулось наружу, а руки должны быть свободны, чтобы расконтрить и повернуть краник. И всё это надо сделать при огромном ветре и напоре воздушного потока от винта и скорости самолёта. Почему я не запретил ему это сделать? Что будет, если сорвётся?.. И на память пришёл кадр из кинофильма «Война и мир». Когда офицеры спорили, кто из них выпьет бутылку коньяка из горлышка, стоя на карнизе многоэтажного дома. Что это: удаля, героизм? Скорее всего лихачество. А здесь мой безымянный механик рисковал в десятки раз больше, чтобы облегчить страдания нашего советского человека. «Но как-то всё кончится?..» — напряжённо думал я, стараясь как можно спокойнее вести самолёт. С болью в сердце и неприязнью я изредка взглядывал в зияющую пустоту кабины. Скорей бы!..

Наконец послышался долгожданный голос:

— Принимай, командир!

В проёме пола показалась сначала стеклянная посуда, а затем и взлохмаченная голова моего храбрейшего механика. Глаза его счастливо улыбались.

— А ты говорил — не достану...

Пострадавший быстро успокоился. На аэродроме уже ждала «скорая помощь». Смотрю на крыло и вижу уцепившегося за его консольную часть мальчишку. Он висит уже в воздухе с лыжами на ногах. Я погрозил кулаком,

и малец бухнулся в пушистый снег. Заложив на прощанье вираж, я с удовольствием поглядел вниз, где остались мои добровольные помощники и где я оставил столько сил.

ЕЛЕ ВЫКАРАБКАЛИСЬ...

Недалеко от металлургического сердца Урала — Нижнего Тагила — раскинулся небольшой городок Верхняя Салда. Отсюда доставлял я в Уфу остроредфицитные ленты цветного металла по воздушному мосту, перекинутому через уральскую тайгу. Шли первые послевоенные годы. На вооружении некоторых промышленных предприятий помимо тяжёлых воздушных кораблей были тогда и легкокрылые самолёты По-2, на которых доставлялись небольшие партии очень нужных грузов. В осенний день мы с представителем завода вылетели в обратный рейс в Уфу. Сводок о состоянии погоды на этой площадке тогда по сути не было. Приходилось летать, прикидывая погоду на глаз, приспособляясь к местности, или, образно говоря, «вылизывая местность». В начале полёта облачность была сравнительно высокая и составляла семь-восемь баллов. Мы быстро расстались с гостеприимным городком и легли курсом на юго-запад.

Вскоре небо оделось плотным серым одеялом, и мне пришлось волей-неволей снизиться, чтобы не потерять из вида свой самый главный и надёжный ориентир — землю. Под нами уже кончились поля, горушки, перелески и расстилалась сплошная тайга. Облачность опустилась ещё ниже, и машина шла всего на высоте ста метров от земли. Внизу бежал, извиваясь, железнодорожный путь, и я за него ухватился, чтоб не потерять из вида землю. Лететь становилось всё труднее и труднее, мы чуть не касались макушек деревьев. Но даже непосвящённому в вопросы воздушной навигации ясно, что природа не подготовила нам гладких и ровных, как стол, земных поверхностей. А потому мне частенько приходилось перепрыгивать через отдельные возвышающиеся группы деревьев. И тогда самолёт попадал в серую облачную вату. Земля скрывалась из вида. На душе — беспокойно, риск был слишком велик: или врежешься в лес, или свалишься на него...

Временами облачность «отпускала» самолёт. Показывалась земля. И я снова жался к железнодорожному «компасу», выписывая в воздухе все его изгибы и повороты. Вдруг перед моим носом выросла каменная стена: железная дорога нырнула в тоннель. А мне деваться куда?..

Я сделал резкий разворот и еле-еле успел отвернуть от каменной громады. Можно представить, что творилось в голове пилота в эти мгновения, за которые можно было превратиться в мокрое место, вместе с пассажиром и

воздушным аппаратом. Снова туман окутал машину со всех сторон. Кое-как сохраняю положение в пространстве по малосовершенному прибору — «Пионеру». Стараюсь держать шарик и стрелку в центре и прилагаю все усилия, чтобы сохранить скорость в допустимых пределах.

Неожиданно на наше счастье попадаете «окно». Я мгновенно ныряю в него и цепляюсь за землю с такой же радостью, как ребёнок за руку матери. Восстанавливаю курс и снова иду на бреющем полёте. Сразу же при виде земли настроение поднимается. Оглядываюсь на своего пассажира. Он спокойно дремлет, доверяя жизнь целиком и полностью искусству пилота. Лицо его невозмутимо. Он ничего не видел и не понял, ничего не пережил. Разве он мог представить, что угроза столкновения с горой была почти стопроцентной... Может, это и лучше? Зачем переживать двоим? А у меня, наверное, за эти мгновения прибавилось несколько седых волос.

Но облачность снова стала прижимать всё ниже и ниже. Я едва успеваю отворачивать самолёт от препятствий. Вдруг по курсу засверкала красноватая сосна. В груди так и захолонуло. Не думая и не рассуждая, я рванул ручку на себя и левой рукой сунул сектор газа до отказа. И сам не знал и не чувствовал, перетяну сосну или врежусь в её вершину. Вот уж поистине, когда голова покрылась испариной. Чувствую, что машина перешла допустимый предел скорости и того и гляди рухнет вниз. Ничего не видно — ни земли, ни неба. Вокруг месиво мельчайших водяных капелек. Я весь сосредоточился на приборах, малопригодных для слепого полёта. Первым делом отдал ручку от себя и набрал нужную скорость. Затем восстановил курс по магнитному компасу, выправил положение самолёта в пространстве. И потихоньку стал карабкаться вверх.

...Триста, пятьсот, восемьсот, тысяча метров — всё выше и выше.

Уже сильнее просвечивается белая тарелка солнца. И вскоре мы совсем выпутываемся из сплошного облачного слоя. Вокруг — невинная синева, золотое солнце. Под нами — белое облачное море. Как будто попали в иной мир. Ну что ж, это гораздо лучше, чем риск ежеминутного столкновения с невидимыми препятствиями. Правда, идти над сплошными облаками, не видя земли, без радиосвязи, удовольствие не из приятных. Вскоре плотность облаков ослабла, появились «окна», а затем открылась и вся земля. Вздых облегчения вырвался из груди. Теперь будем дома. Спасибо мотору, что не подкачал.

ЖИЗНЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Был жаркий летний полдень. Маленькая воздушная птичка забралась на приличную высоту — почти на целый километр над землёй. Подо мной расстились горы, покрытые хвойными и лиственными лесами.

Сверху они походили на тёмно-зелёную, подкрашенную сиреневой дымкой шубу. Внизу, зажатая крутыми берегами, поблёскивала расплавленным оловом река Уфа. Мощные воздушные потоки швыряли легкокрылый аппарат на десятки метров то вверх, то вниз, порою так резко, что я мог бы вылететь с сиденья, но спасибо плечевым ремням — держали цепко.

Лечу уверенно, время от времени сличаю карту с местностью. Всё отлично сходится. С высоты кажется, что земля как бы превращается в карту, а карта — становится натуральной землёй. Вот он — изгиб реки с островками посередине, а вон та самая гора, обозначенная на карте цифрой её высоты. А здесь вот в реку Уфу впадает тоненькая ниточка речушки.

Смотрю на часы. Осталось минут 10–20, и будет Караидельский аэродром, а вернее, простая луговая площадка, окаймлённая лесом, с небольшим деревянным домиком сторожа-коменданта. Проверяю по прибору количество горючего в главном фюзеляжном баке. Прибор показывает всего несколько литров. Нужно переключаться на питание из добавочного центропланного бака, который находится в верхнем крыле.

Беру ручку управления в левую руку, а правой начинаю поворачивать рукоятку крана вниз. Рукоятка чуть-чуть стронулась с места и заклинилась в этом положении. Горючее стало переливаться с верхнего в нижний и, наполнив его полностью, начало выбиваться наружу, обдавая фюзеляж со всех сторон. Как я ни старался стронуть рукоятку крана с места, она не подавалась ни вправо, ни влево. Дело принимало опасный оборот. Каждое мгновение самолёт мог вспыхнуть ярким факелом и в считанные секунды сгореть. Из выхлопных патрубков мотора вылезали огненные языки. Правда, днём их почти не видно, но ночью даже страшновато от такого зрелища...

Делаю последнее усилие. Зажимаю ручку управления коленками ног и обеими руками пытаюсь повернуть злополучную рукоятку бензокрана. Рукоятка гнётся в дугу, но с места не трогается. Что же делать? Сесть негде. Внизу сплошная тайга. Ни лужайки, ни полянки не видно. Бензин хлещет через верх. Лёгкий комбинезон уже пропитался им. Мгновенье — и вспыхнешь. От такой догадки спина покрывается холодной испариной. Неужели сгорю, не достигнув земли?.. Ну — берегись, Пашка! Ох, достанется тебе... И зачем только я ему пожаловался, что кран подтекает. Вот он и притёр... Видно, парень никогда не делал этого немудрёного дела. А без опыта и практики самое простое дело может выйти комом.

Бензин продолжает литься, заливая носовую часть фюзеляжа. Я намеренно сбавляю обороты и иду на наимыгоднейшей скорости. А взором устремляюсь вперёд, где за горой спряталась спасительная площадка. «Ну, ещё минутку, другую. Ну, милоч, выдержи, не загорись...» — мысленно твержу я

своему крылатому дружку. И он словно понимает, перетаскивает меня через препятствия. Я мгновенно выключаю мотор и ястребом бросаюсь вниз, на едва различимый зелёный лужок. Машина скользит на крыло, быстро сбрасывая высоту. «Как бы не промазать. Ещё врежешься в густой ряд сосен, елей и пихт, что стерегут площадку...» — проносится в голове. Перед самой землёй вырываю машину из крена и «добираю» ручку до отказа, до «пупа», как выражаются летуны. Самолёт задаёт хорошего «козла». Прыгает раз, другой, третий и останавливается уже за границей лётного поля.

— Порядок! — в восторге кричу я, выпрыгивая из кабины на землю. Жизнь продолжается... Впереди новый маршрут.

ПОТЕРЯННЫЙ ШАРИК

Произошло это одним весёлым весенним деньком. Мы с механиком Сергеем Корякиным, получив из ремонта самолёт По-2, вылетели из Свердловска в Уфу. Погода благоприятствовала полёту. На дворе стоял март. Солнце заметно старалось, пригревая наши спины. Но в горах и в лесу лежал ещё снег. Плывём себе спокойно в небесной лазури, время от времени поглядывая на приборы, на карту, на землю. Небо ясное, чистое — нет на нём ни единого облачка. Впереди темнеет Уральский хребет. Обычно зимой он бывает большей частью закрыт облачным слоем. Облака словно пасутся на его вершинах, заслоняя и небо, и землю. И пилоту на такой нерадиофицированной машине, как наша, в подобной ситуации нужно, пока не поздно, поворачивать обратно. Иначе можно врезаться в какую-нибудь горную вершину. Вот почему нам, легкомоторщикам, приходилось ждать, когда откроются уральские горы, и неделю, и больше, особенно зимой.

Но сегодня седой Урал был «чистый». Мы с коллегой с интересом наблюдали за проплывающими под нами горами, остриями скал, нагромождением огромных камней, прикрытых тёмно-зелёной хвойной растительностью, опушённой снежком. И подумалось: «Вот в чём величие моей профессии! Ты видишь, словно осязаешь то, что когда-то изучал на уроке географии — горы, реки, моря — всю свою Родину, всю землю. И вступаешь, порой один на один, в бой со стихией. За одно это можно навсегда влюбиться в небо, в свои волшебные крылья...»

Обстановка над горами на редкость была спокойной. Правда, для надёжности мы забрались на приличную высоту, где не ощущалось никакой болтанки. В таком спокойном, как бы спящем, состоянии я встречал Урал не часто. Медленно тянется время. С высоты кажется, что самолёт еле-еле ползёт над землёй. Возникает порой шутивное желание вылезти из машины

и подтолкнуть её... Но время работает на нас. Кончаются опасные высокие горы, проглядываются поменьше и покатистей. Впереди угадывается речка Аи, приток Уфимки, с селением на берегу. Мотор всё время звучал ровно, но давление, ни с того ни с сего, стало падать. Манипулирую оборотами двигателя, но давление не увеличивается. Лететь дальше нельзя. Можно вывести двигатель из строя. Нужно обязательно садиться.

Перед селом раскинулся довольно просторный с небольшим уклоном косягор. Снижаюсь и мягко опускаюсь на заснеженный участок. Вылезаем из кабины, раскрываем створки моторного капота и отворачиваем редукционный клапан маслосистемы. Механик вынимает пружину и, к нашему несчастью, небольшой металлический шарик, перекрывающий одно из отверстий маслосистемы, вылетает из своего гнезда и... падает в снег.

Сергей очень переживает за свою неосторожность. Но дело сделано. Начинаем потихоньку разгрести снег, но следа шарика не видно. Куда он запропастился? Копаемся, перебираем рыхлую серо-белую массу горстка за горсткой. Из деревни бегут люди, и, конечно, первыми ребяташки. Все интересуются, что случилось? Почему самолёт опустился рядом с их деревней? Мы рассказываем о случившемся, и народ начинает помогать нам разгрести снег. Но вместо того, чтобы найти этот «хитрый» шарик, под воздействием десятков рук и ног, он удалялся от нас всё дальше и дальше.

Чуть ли не вся деревня помогала искать. Снег был примят, а местами раскопан до самой земли. А он был глубокий — метра два и больше, но шарика так мы и не нашли. Я спросил ребяташек:

— Может, у кого есть шарикоподшипник или кусочек свинца на худой конец?

Ребята быстро бросились выполнять мою просьбу. Вскоре свинец был в наших руках. Осталось обработать его ножом и напильником до нужного размера и раскатать между дощечек. Вскоре эрзац-шарик готов и поставлен на место, а маслосистема продута. Осталось завести и опробовать мотор. Расставляю людей: кого ставлю у крыльев, кого у хвоста, чтоб не давали самолёту тронуться с места. Завожу двигатель, прибавляю обороты. Машина дрожит от напряжения, но десятки рук держат крепко. Ребяташки охотно подставляют под ураганный ветер, поднимаемый воздушным винтом.

Манометр показывает допустимое давление. Показываю руками, чтоб отпустили самолёт, и мы благополучно поднимаемся в воздух. Делаю прощальный круг над добрыми сельчанами, и, придерживаясь «на всякий пожарный» случай русла реки Аи, на которую при нужде можно сесть, добираюсь до Караидельского аэродрома. Вот так ребяташка безделушка выручила в трудную минуту.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

Если увидишь Белорецк с воздуха — не нарадуешься его местоположением. Горы-великаны обступили его со всех сторон. Густая тайга подступает к самому городу. Загорелые сосны сбегают с косогора к улицам, точно молодки — хороводы водить. Самолёт, встав в вираж, мимолётно увидел себя в водах пруда, который массивным резным зеркалом вписался в городской пейзаж. И, конечно, индустриальный облик города не мыслится без огромных дымов его металлургического сердца. Воздух в Белорецке особенный, горный: дышишь — не надышишься. Город стоит на шестисотметровой высоте над уровнем моря. Делаю над городом башкирских металлургов прощальный круг и ставлю нос По-2 на вершину горы. Внизу, среди рыже-бурой тайги, сверкает серебристая ниточка зажатой горами речушки Инзер. Справа высится вершина царицы Южного Урала — гора Яман-Тау. Взглянешь вокруг — сердце радуется. Красотища-то какая! Горизонт размывается сиреневой дымкой. Вокруг — ни пятачка, ни пролысинки: сплошные горы, камни, лес. И ещё напряжённее прислушиваешься к пению двигателя, и малейшее изменение его голоса иглами вонзается в сердце. А путь — не близкий. Над такой труднопроходимой местностью нужно пройти добрую сотню километров. Мысль так и кружится вокруг одного: где бы сесть при случае?.. Конечно, лететь над Уралом даже в хорошую погоду — не просто. Мощные воздушные потоки хватают маленькую птичку своими могучими руками и бросают на сотни метров то вниз, то вверх, как пушинку. Мотор в такие мгновенья захлёбывается, сбиваясь с ритма. В такую минуту и у пилота на сердце тревожно. Так и всматриваешься вперёд, где кончается горная гряда. «Скорей бы пройти неприступное место, скорее к равнине!..» И вот под тобой зелёные луга, поля и пашни. Сразу на душе становится веселее. Далеко на горизонте угадываются очертания родного города. Осталось всего 20-30 минут полёта. Думаешь о том, как сядешь, поставишь самолёт и поедешь к семье. Встретят тебя радостные глаза жены, горячие объятия. Сероглазая Светик спросит:

— А что ты привёз, папка?

И я достаю ей из чемоданчика заводного медвежонка.

— На, получай, дочка, сама тайга прислала!..

И жена, и дочка радуются вместе. И вдруг... В моторе что-то хрустнуло, треснуло, какие-то комочки сверкнули в воздухе, ударив по пропеллеру. Винт остановился. Сразу наступила жутковатая тишина... В такие мгновенья думать и рассуждать пилоту некогда. Нужно действовать, не медля и доли секунды. Первым делом, чтобы самолёт не упал, не клюнул носом, даю угол планирования для сохранения скорости. Высота небольшая, надо быстрее

садиться. А куда?.. Скольжу взглядом по местности. Где-то сбоку под крылом притаилась небольшая деревушка. А рядом зеленеет лужок. Бросаю машину влево на крыло. Скольжением сбрасываю последние «излишки» высоты, выбираю крен и прижимаю ручку к себе. Самолёт несколько раз подпрыгивает на неровностях луга и останавливается. «Всё в порядке. Машина цела». Торопливо вылезаю из кабины. Не терпится узнать, что же случилось? Подбегаю к мотору. В теле двигателя зияет огромная дыра, из которой торчит скрюченный, изуродованный шатун. Всё становится понятным. Оборвался шатун и разбил весь картер. Мотор ремонту не подлежит. Вот тебе и Уфа, и дом... Хорошо, что всё случилось над равнинной местностью. А если б над горами, тайгой — несколькими минутами раньше?

Народ созывать на помощь не приходится. Он всегда тут как тут. С помощью сельчан закрепляю самолёт колями и верёвками, оставляю охрану и пускаюсь пешочком в Уфу за новым двигателем. Вот так иногда доли секунды решают вопрос — быть или не быть!

МАРШАЛ ПОМОГ

Водин из обычных рабочих рейсов в районе станции Толкай Куйбышевской железной дороги у меня стал барахлить мотор. Сбился с ритма, обороты упали. Двигатель стал тарахтеть, коптить, стрелка термометра масла полезла вправо, перескочив красную черту. Все мои попытки привести мотор в рабочий режим не увенчались успехом. Делать нечего, надо садиться. Медлить нельзя, высота быстро падает. Прикидываю, угадываю, что невдалеке от посёлка — вроде бы ровное поле и иду на посадку.

На земле вновь пробую двигатель, он содрогается, но оборотов не развивает, выбрасывая из патрубков сгустки копоти. Становится ясным, что в одном из цилиндров пригорели поршневые кольца, и двигатель поэтому не развивает необходимой мощности. С помощью местных жителей подгоняю машину к стационарному посёлку и ставлю между двух домишек, привязывая крылья к воротам. К самолёту сбежалось чуть ли не все население станции. Люди в несчастье старались всегда помочь чем могли: пищей, жильём, добрым советом. С собой мы никаких запасных частей не возили, и отремонтировать мотор я, конечно, не мог. Помощи тоже ждать было не от кого, так как на заводе самолёт был в одном экземпляре, и его экипаж состоял только из пилота и авиатехника. Несколько раз я звонил на аэродром в Куйбышев, откуда вылетел, просил оказать помощь. Но прошло несколько дней, а помощи всё не было. Терпение моё лопнуло, и я отважился дать телеграмму самому начальнику Главного управления гражданского воздушного флота. До

сих пор помню её содержание: «Авиа, Москва, Аэрофлот маршалу Астахову. Нахожусь вынужденной посадке станции Толкай: Волжское управление не оказывает помощи. Прошу вашего содействия».

Рано утром следующего дня тишину разбудил рокот авиационного двигателя. Я побежал за околицу на знакомую уже площадку, встал против ветра, раскинув руки в стороны. Пилот понял этот знак и приземлился рядом. Самолет прилетел из Куйбышева с опытным специалистом и запасными частями. Авиационный механик подробно расспросил меня о поведении двигателя в воздухе. Затем подошёл к самолёту, провернул несколько раз винт и безошибочно нашёл большое место. Снял нужный цилиндр.

Мой диагноз подтвердился. На поршне этого цилиндра пригорели кольца. Они совершенно не пружинили, образуя между телом поршня и зеркалом цилиндра зазор, через который раскалённые газы прорывались в картер, вызывая горение масла. А из-за потери компрессии (сжатия рабочей смеси) упала мощность двигателя. Ремонт мотора занял каких-нибудь два часа. Опытный механик опробовал мотор на полных оборотах. Двигатель развивал необходимую мощность. Я горячо поблагодарил товарищей и жителей за бескорыстную помощь и пошёл на взлёт под дружеские взмахи десятков рук. И сознание того, что ты в родном небе, на родной земле не одинок, вдохновляло в полёте всегда. Сознание того, что тебе, рядовому труженику неба, может, в трудную минуту помочь как рядовой, так и самый высокий человек в стране — окрыляло, придавало силу и уверенность.

ВОТ ТАК КАМУШЕК

Много неожиданностей, неприятных сюрпризов готовит порой природа авиаторам. Малейший недосмотр, неточность или оплошность — и расплачиваться приходится подчас дорого. Случилось это в середине лета. Вылетел я на «коньке-горбунке» По-2 С (он и на самом деле был горбатенький, а буква «С» указывала на санитарный вариант) в один из отдалённых районов Башкирии, и не в самый райцентр, а в небольшую деревушку с представителем завода по заготовке строевого леса. Приземлились благополучно на просторном склоне, покрытом высокой травой. Я обошёл неизвестную доселе площадку по направлению взлёта и убедившись, что на пути препятствий нет, попрощался со своим пассажиром и пошёл на взлёт. Машина бежала в горку дольше обычного и в конце разбега сильно ударилась колёсами о что-то твёрдое. Я инстинктивно рванул ручку управления на себя и был в воздухе. Взглянул вниз — и сердце так и захолонуло. Шасси моей машины качались из стороны в сторону, как маятник. Стало ясно: на

разбеге я напоролся на здоровенный камень, спрятавшийся в густой траве. Деревушка раскинулась на берегу гористой речки, и на лужайках и полях в этих местах частенько подкарауливают естественные камни-валуны. Вот такого, хорошо замаскировавшегося «среднячка», я и не заметил, когда осматривал площадку. Можно представить состояние пилота на летящем аппарате, у которого шасси — «ноги» — поломаны, висят и болтаются на каких-то проволочках... «Как же садиться? — мучительно думал я. — Машина будет бита, а может быть, и хуже...»

Хорошо на борту, кроме меня, никого нет. Радиосвязи на таких машинах тогда не было и предупредить землю о случившемся было невозможно.

Много разных мыслей проносилось в голове, но уверенность в благополучном исходе не покидала меня до конца. И вот подо мной аэродром. Я намеренно прохожу бреющим полётом над служебными помещениями, покачивая крыльями — привлекаю внимание наземных служб: А кому-то, может, казалось: «Кто это чудит, брейкой ходит, удивить решил...» Несколько раз я заходил на посадку рядом с командным пунктом и опять уходил на второй круг, чтоб на земле обратили внимание и были наготове... Наконец принял окончательное решение садиться. Развернулся на посадочную прямую, убрал газ, выключил зажигание и потянул ручку на себя, выбирая из угла. Самолёт едва коснулся колёсами земли, как шасси подвернулось. Самолёт прополз на животе какое-то расстояние, ткнулся носом, пропахав несколько метров грунта, и, задрвав хвост, остановился. Послышался вой сирены «санитарки» и пожарных машин. К месту происшествия бежали люди. Доносились их взволнованные возгласы:

— Как пилот?.. Не пострадал?..

— Всё в порядке, друзья! — отвечал я радостно. — Спасибо за сочувствие и помощь!

Добрые руки вытащили меня из кабины и бережно опустили на землю. Эту заботу товарищей нельзя измерить никакими ценностями. Имя ей — дружба, товарищеская выручка. К счастью, аварии не было. Поломались узлы крепления стоек шасси, винт, некоторые деревянные перегородки фюзеляжа, лопнули троса жёсткости амортизационных ног. Но уже через несколько дней я вновь обрёл крылья. Главное, что я вынес из этого небезопасного полёта, — это спокойствие в критические минуты, когда надо было действовать быстро, но без паники. Самообладание, быстрая реакция в выборе правильного решения — качества, присущие людям нашей профессии. Хочется подтвердить эту мысль другим примером.

Вылетели мы однажды с бортмехаником Гришей Шафиевым и радистом Николаем Корсаковым из Куйбышева в Уфу на самолёте Ан-2 с грузом для

завода. Была весна, под нами бурлили потоки, разлившиеся реки и озёра. Лететь в такое время одно удовольствие. Действительно, вольно и просторно нам, как птицам. Никакое бездорожье — нипочём!.. Белоснежные облачка плывут кое-где по голубому небосводу. Солнце заигрывает с нами переливчатыми лучами. Но постепенно безобидные разрозненные облачка стали группироваться, образуя серо-лиловые тучки, а затем и тёмно-свинцовые тучи. Рельеф местности становился пересеченным, с пригорками и ложбинами. В овражках ещё лежал сероватый снежок. Пригодную площадку на случай вынужденной посадки найти было трудно. До запасного белебеевского аэродромчика оставалось километров пятьдесят. Полёт протекал успешно. Через час с небольшим будем дома. И вдруг неожиданно-негаданно мерную песнь мотора разорвал оглушительный треск, словно выстрелила пушка. Я взглянул на удивлённых ребят, на приборную доску, перенёс взгляд на крыло и увидел лопнувшую несущую ленту-расчалку. Она спиралью свисала вниз, раскачиваясь зловещей змеёй. По спине пробежал холодок. Сильный порыв ветра или воздушного потока — и крыло может вывернуться из узлов крепления. Ведь несущие ленты-расчалки держат его, придают самолёту необходимую жёсткость и прочность. Не мешкая ни секунды, я уменьшил обороты двигателя и с небольшим углом стал снижаться. Мысль работала чётко: «Ниже, ниже, чтоб в случае чего можно было бы...» Лёгким усилием рук и ног плавно повернул вправо в направлении белебеевской площадки. Вот тогда вспомнил про требование учителя обращаться с самолётом «на вы». Слева и спереди — тучи уже разрезала раскалённая добела стрела молнии. «Всё не слава Богу. Сюрпризик преподносит природка!» — бурчу недовольно про себя. Экипаж в напряжении. Лица серьёзны и сосредоточены. Взглядом буравим оставшиеся километры до спасительной площадки. С неприязнью косимся на больное крыло и мысленно твердим: «Выдержит — не выдержит?!..» С небольшим креном доворачиваю на зелёную полоску, убираю газ, выпускаю тормозные щётки. Фонтаны брызг окутывают самолёт. Он бежит, бежит и тонет, застывает в размокшем грунте. Хорошо — не клюнул носом.

— Ура-а-а! — вырвалось из наших уст. Машина цела, мы невредимы...

Закрепляем самолёт, чехлим мотор и кабину, а сами пускаемся по раскисшему оврагу на ногах и спинах к парящему в весеннем мареве Белебею.

ОХОТА НА ХИЩНИКОВ

Ввоенные годы в Башкирии расплодилось много волков. Охотники почти все ушли на фронт, остались лишь кое-где старички. Да и боеприпасов не хватало. Звери нападали на колхозные кошары, нанося чув-

ствительный урон животноводству. На помощь сельчанам пришла авиация. Пилот Иван Огнев с охотниками Кюкеном и Гареевым вылетели зимнем днём в один из отдалённых лесных районов, откуда пришёл тревожный сигнал. Найдя заданный район, они стали кружить на небольшой высоте над оврагами и перелесками, пытаясь отыскать следы зверя и моторным рокотом испугать серых хищников. Уже было сделано несколько заходов, наматывались минуты, а результата никакого. Тогда опытный командир Иван Гаврилович снизился, до возможного минимума. И вдруг сероватый ком, лежащий впереди, ожил и поскакал в сторону леса. Пилот поддал газку и настиг удиравшего. Волк быстро изменил направление на противоположное. Но разве убежишь от быстрокрылой птицы! Самолёт разом нагнал его.

Волк, изнемогая от усталости, свалился на спину и оскалил пасть. Пилот слегка отвернул машину в сторону, дав возможность охотникам бить зверя, не опасаясь повредить воздушный винт. Прогремел выстрел, за ним ещё. Волк в горячке сделал огромный прыжок-другой и ткнулся мордой в снег. Под ним алело красное пятно. Прогромыхавшие выстрелы испугали ещё несколько хищников, пустившихся скачками к лесу. Но самолёт, опередив их, развернулся навстречу и погнал обратно в лесостепную сторону. Звери бежали врассыпную, но вскоре выдохлись и вытянулись на снегу, высунув языки. Когда пилот направлял машину прямо на них, хищники из последних сил кидались на своих преследователей. Охотники без особого труда отстрелили и остальных зверей.

Набрав высоту, пилот и его спутники внимательно осмотрели весь намеченный на карте район и, не найдя больше зверей, пошли на посадку. Сесть зимой в поле на лыжах для опытного пилота не представляло большого труда. Определив ветер по струям снега, пилот уверенно приземлил самолёт и порулил к лежащему зверю. Охотники многозначительно переглянулись.

— Ого, ничего себе, с годовалого телка будет! — воскликнул Кюкен.

— Сколько овец и ягнят порезал серый разбойник! — добавил Гареев.

— А мех-то, мех-то какой! Добрый малахай будет... — усмехнулся Огнев.

— Считай, что не получится, Иван Гаврилович. Шкура сдаётся государству. А нам полагается вознаграждение, — заключил председатель общества охотников.

Мужички взяли руками за лапы и поволокли тушу к дороге. Следом подтащили туда и других. Погрузили на подъехавшую автомашину и привезли пятерых матёрых хищников в близлежащую деревеньку. В скором времени из райцентра пришло благодарственное письмо в адрес уфимских пилотов и охотников. Нападения хищников на овечьи стойбища прекратились. Но охотники с пилотами продолжали истребление волков и в других

районах Башкирии. Всего за зиму уничтожили несколько десятков серых разбойников.

ЗА АРБУЗАМИ

Было это в первую послевоенную осень. Мы с механиком Геной Бигловым, взнуздав не всем известный Ще-2, взяли курс на Соль-Илецк. Эта большая по габаритам, но слабая по мощности машина появилась в конце войны как лёгкий двухмоторный моноплан транспортного назначения. Действительно, самолёт имел внушительный вид: просторные пилотскую и пассажирскую кабины, двухкилевое хвостовое оперение, крепкие неубирающиеся шасси. Лётчики, как всегда, шутили, рассматривая новорождённого, и быстренько состригли: фюзеляж — Ли-2, шасси — Ил-2, хвост — Пе-2, моторы — По-2 и будет — самолёт Ще-2... По внушительному виду и размерам фюзеляжа казалось: в машину можно погрузить несколько тонн груза. Но в действительности — мощности едва хватало, чтобы поднять всего полтонны...

Вспомнился и такой эпизод. В знойный августовский полдень 1945 года мы стартовали с одного подмосковного аэродрома. Я отрулил на самый край лётного поля, хорошенько осмотрелся и дал полный газ. Самолёт лениво побежал, и не думая оторваться от бетонной полосы. На борту был срочный груз весом в пятьсот килограммов. Чувствую, полоса вот-вот кончится, а машина ещё не набрала необходимую скорость. Подбираю ручку на себя, стараюсь побыстрее оторвать её от земли. Голова покрылась испариной. На лбу выступили капельки холодного пота. Полоса кончилась, и самолёт бежит последние метры грунта... Впереди выросли телеграфные столбы.

Волей-неволей тяну ручку на себя, преждевременно оторвав машину от земли. Теперь главная задача — набрать немножко скоростёнки. Аппарат неустойчиво висит в воздухе, качаясь с крыла на крыло, и может в любую секунду провалиться вниз. Выдерживаю его над землёй до возможного предела, едва перемахиваю через столбы и опять на немощных крыльях приседаю к земле. Как я благодарил судьбу, что решил взлетать с небольшим попутным ветром, в открытую сторону аэродрома. Если б начал взлёт, как положено по инструкции, строго против ветра и в диаметрально противоположном направлении, то наверняка не перетянул бы многоэтажные дома, гроздившиеся недалеко от аэродрома.

...Вот под нами проплыл небольшой городок с белыми саманными хатами, одноэтажным вокзалом с несколькими нитками железнодорожных путей. Это старинный степной Соль-Илецк. Ещё несколько минут полёта — и внизу угадывается ровное поле с небольшим уклоном в сторону железной

дороги. Снижаюсь, прохожу бредущим полётом и отчётливо вижу полосатые мячи арбузов, переплетённые плетями с ажурными листьями.

Захожу со стороны железнодорожного полотна, чтобы садиться на косо-гор для предотвращения капотажа. Приземлились хорошо. Осмотрели поле. Оно было ровное, с небольшим уклоном. Не успели, как говорится, и глазом моргнуть, как, откуда ни возьмись, появился казах с арбой, запряжённой парой быков. Мы рассказали хозяину степей, что прилетели за арбузами для завода. Хозяин заулыбался и предложил:

— Кушай, сколько хочешь. Айда, выбирай любой...

И сам начал быстро накладывать в арбу спелые, сочные дары благодатной казахской земли. Мы помогали, выбирая самые крупные.

Вскоре кабина была загружена полностью. Мы рассчитались, тепло попрощались с гостеприимным хозяином степей и решили отрулить на самую высокую точку, чтобы взять разгон под гору. Я прибавил обороты, но машина даже не обратила на это никакого внимания. Тогда я двинул сектор газа до упора. Самолёт задрожал, как пойманная птичка, но с места не сдвинулся. Пришлось резко то убирать, то давать газ. Но самолёт не продвинулся ни на метр. Когда мы вылезли из кабины, то увидели: колёса слегка углубились в грунт. Решили попробовать ещё раз. Я сел в кабину, а механик встал у стабилизатора — раскачать хвост. Снова режут моторы, дрожит, содрогается самолёт, но вперёд не идёт. Тогда мы выкладываем арбузы на арбу и легко рулим на горку. Казах охотно подвозит груз вслед за нами. Опять загружаем фюзеляж дарами степей, прощаемся с погонщиком быков, даём полный газ и устремляемся вниз по косогору. Машина пробежала несколько километров, но оторваться так и не смогла.

Сердобольный старик снова приходит на помощь. Перекладываем груз на арбу и: вновь рулим на горку. Загружаемся и начинаем разбег. Я пытаюсь помочь машине освободиться от земных объятий, подбирая ручку на себя, но воздушный аппарат словно смеётся над моими усилиями. Опять кончается многокилометровый взлётный путь, и мы останавливаемся на низшей точке.

Снова просим казаха о помощи, но он уже неохотно это делает, мотает головой и говорит: больше не будет... И отдаёт нам деньги обратно. Но и в последний раз взлёт не получился. Рассерженный казах махнул рукой и уехал от нас прочь. Все наши попытки рулить на горку своими силами не увенчались успехом. Пришлось половину арбузов выгрузить на землю, а со второй половиной рулить. Оставив наверху площадки половину груза, мы поспешили за другой. Собрали всё воедино и пошли на взлёт. Картина повторилась. Самолет так и не смог разорвать земных объятий...

Повторив манипуляцию с рулёмкой, мы заняли высшую точку и, выключив моторы, пошли искать иной вариант излёта. Наискосок огромной бахчи попалась слегка наезженная дорога без колеи. Но вся беда заключалась в том, что дорога была и неширока и невелика. Она сбегала с горки и прыгала в небольшой овражек.

— Ну, как, Гена, рискнём? — спросил я своего молодого, но несколько флегматичного механика.

— Ты командир, ты и решай! — ответил он безразлично. Я походил, посмотрел, прикинул и решил: «Будь что будет. Попробуем последний вариант...» Надежда, что оторвемся, у меня всё же была. Самолёт уже уверенно бежит по слегка накатанной дороге. С каждой секундой скорость растёт, но дорога становится всё короче и короче. И вот она устремляется прямо в овражек... В тот же миг я рванул ручку на себя, и самолёт, как спортсмен, оттолкнулся колёсами от земли, перепрыгнул через овраг и ударился пневматиками на противоположном берегу. Я подбираю ручку ещё и ещё, и машина, наконец, зависает в воздухе. «Слава богу!» — проносится в голове. По полметра, по метру карабкаемся мы в неласковое осеннее небо. Сгустились сумерки. Пошёл сильный снегопад. Ни зги не видно. Ни горизонта, ни земли, ни неба, ни самих приборов. Эта машина совершенно не была приспособлена ни для слепых, ни для ночных полётов. Созрело решение: нужно немедленно садиться. Иначе потеряешь скорость и сорвёшься в штопор. Внизу мелькнули какие-то огоньки, что-то вроде небольшого селения. Убираю газ и проваливаюсь неизвестно куда... Тьма, снегопад. Машина резко ударяется колёсами о что-то твёрдое, подпрыгивает и замирает в неподвижности.

— Вроде целы! — облегчённо воскликнул я. — Посмотри, Гена, где мы и что с нами?

— Всё в порядке, командир! — кричит снизу механик. — Машина цела!

Прихватив по огромному арбузу, мы пошли на маячившие огоньки. Постучались, зашли в хату, поздоровались. Объяснили, кто мы и как очутились здесь. Хозяйка, как и везде, пригласила ужинать. Мы, в свою очередь, угостили их сладкими арбузами.

Утром осмотрели место приземления. Самолёт сел на пашню, уже скованную морозцем. Невдалеке, прямо по курсу, красовался большой стог сена. Ещё бы несколько десятков метров, и мы бы «поцеловались» с ним. Вот уж поистине право народное изречение: бережённому Бог бережёт!.. Местные власти дали нам трактор, и мы перевезли самолёт на луг. Разогрев моторы, мы легко оторвались от твёрдого грунта и взяли курс на базу.

РУКА РЕКИ

В горах обычно погода быстро меняется. Только что светило яркое солнце, и буквально на глазах всего за несколько минут появились тучи, обволокли, закрыли верхушки гор, а потом и совсем спрятали землю.

Вылетел я из Белорецка в Уфу при ясной погоде, но вскоре меня настигла самая что ни на есть непогодушка, разыгралась настоящая снежная кутерьма. Ничего не видно ни спереди, ни сзади, ни слева, ни справа. Не видно даже концов крыльев и хвостового оперения. Выдерживаю курс по магнитному компасу, а что тебя ожидает впереди — не знаю. Что же делать? Куда деваться? Пробиваться вверх на По-2 не только небезопасно, но и категорически запрещено. Как можно идти над горами, закрытыми сплошной свинцовой облачностью, на самолёте, не имеющем радиосредств?

Казалось, попал в ловушку, из которой уже не выйти. Но нет, сдаваться на милость природы мы не привыкли. Снижаюсь ниже гор, ныряю в русло горной речушки Инзер, хватаюсь за неё, как за руку помощи. Снегопад не утихает, а кажется, наоборот — усиливается. Вся надежда на мотор. Лишь бы не сдал, дружок, лишь бы не поперхнулся снегом. «А если снег забьёт сопло карбюратора?» — вкрадывается тревожная мысль. — Что тогда?» И сам себе отвечаю: «Тогда палка — винт встанет... И мы опустимся, если удастся, на речку, вернее, на лёд». Горная, неширокая речушка то и дело петляет, делает неожиданные зигзаги, повороты. Я едва успеваю отворачивать машину от высоких гор, зажавших её со всех сторон. Снизился до бреющего полёта. Спасибо едва различимым сквозь снежную сетку каменным громадам. По ним сохраняю самолёт в горизонтальном положении. На приборную доску смотреть некогда. Мгновенье зазеваешься и врежешься в крутизну берега. На душе муторно. Все думы — о моторе. Лишь бы стальной дружок не сдал...

Долго, мучительно долго тянутся минуты. На карту взглянуть невозможно. Оторвать взгляд от едва различимого русла реки нельзя — врежешься в берег. Хорошо помнишь: горный Инзер впадает в Сим, а там и равнина недалеко. Скорей бы, скорей выйти из оков молчаливых гор. Скорей бы, скорей выбраться из этой цепкой ловушки...

Но горные великаны не хотят так легко выпускать из объятий летающего пленника, который моторным щекотанием нарушил их вечный покой. А потому науськивали они метелице проучить летуна как следует... И она охотно выполняла приказ горных хозяев. Но вот, кажется, и Сим. Он гораздо шире и прямее. Берега тоже поотложе. Снегопад не унимался. Снежные бичи непрерывно хлещут бедную птичку. Она только вздрагивает от боли. Лететь стало, вроде, полегче. Напряжение немного спало. Я урвал мгновенье и взглянул на часы. В полёте более часа. Прибавил несколько минут на изгиб

рек. Осталось лететь минут 30–40. Скоро Сим должен соединиться с рекой Белой, и она доведёт меня до Уфы. Иду уже по-над краем едва чернеющего берега. Отрываться нельзя, иначе потеряешь землю и врежешься в неё. Снегопад, как назло, не прекращается ни на минуту. Спасибо двигателю — работает исправно. А вот и заветная наша река Белая. Сим незаметно сливается с ней. По берегу Белой можно идти гораздо уверенней. В случае чего всегда есть возможность приткнуться. Правда, ближе к Уфе вроде протянуты провода высоковольтной линии с одного берега на другой. Надо быть особенно внимательным. Но вот по правому, несколько приподнятому берегу что-то зачернело, какое-то скопление домов. Можно было предположить: это искомая Уфа. Разворачиваюсь вправо и по Уфимке «ощупью» добираюсь до посадочной полосы. На аэродроме зажжены костры. По их чёрному дыму выхожу на посадочную прямую и благополучно приземляю самолёт.

СОБАЧКА-АВАРИЙЩИЦА

Много разных историй рассказывают лётчики. Много горьких, трагичных, а когда и смешных приключений случается с ними. Вот такая история произошла с одним из моих знакомых. В довоенные годы самолёт не был таким работягой, как сейчас. Он был романтиком. Его ещё не все видели рядом. И, конечно, многие мечтали полетать. Катанье пассажиров было тогда одной из форм популяризации, завоевание в ряды Общества друзей воздушного флота, позднее — в Осоавиахим новых энтузиастов. Пилот Павел Кузьмин по заданию командования вылетел в крупный населённый пункт для катания пассажиров. В райцентре проходил летний национальный праздник. Сотни людей запрудили площадку и сгрудились у самолёта. Когда пилот вылез из кабины, его подняли на руки и осторожно опустили на землю. Люди улыбались, жали руки, похлопывали по плечу. В каждом слове, в каждом жесте чувствовались уважение и любовь к этой неземной профессии.

И вот Павел в воздухе. Позади него в открытой кабине — улыбающиеся пассажиры. Они с детским любопытством взирают с высоты птичьего полёта и не узнают село и окружающие его поля, леса, холмы.

Всё видится сверху по-другому, по-сказочному. Вон речка извивается светлой змейкой. Какая она узенькая, словно тесёмочка. А лес похож на тёмно-зелёную шубу. Будто земля накинула её небрежно на себя и складки не поправила. Ну, а дом свой не ищи — не увидишь сразу. Вон церковь или пожарную каланчу можно без ошибки определить. Они выделяются своими очертаниями, приковывая взор. А какими аккуратными выглядят домишки

сверху! Да и огороды, и садики — ровные квадраты и прямоугольники. Мотор весело поёт песню. Пилот взглядывает через бортовое зеркало на своих опьянённых радостью и величием полёта пассажиров и остаётся доволен. Ведь ни одно земное удовольствие не сравнимо с этим, неземным! Самолёт ложится на крыло и делает плавный разворот. «И ни капельки не страшно!» — будут уверять «крещённые небом» ещё не летавших.

Рокот двигателя стихает, и машина скользит с невидимой небесной горы. Земля с зелёным лугом и пёстрой людской толпой несётся навстречу. Самолёт легко выравнивается и мягко приземляется. Люди бегут навстречу, помогают вылезти из кабины счастливым и подбрасывают их кверху.

— Ура-а-а!.. Ещё двое «крещённых небом» есть!.. — раздаётся вокруг.

В кабину садится следующая пара, и машина трогается в необычный путь. Уже несколько часов Павел катал желающих. Уже не один десяток любителей острых ощущений побывали в небе. День клонился к западу. Пилот заметно устал, да и горючее подходило к пределу. Он зарулил на стоянку, собираясь выключить зажигание, как к нему торопливо подошла интересная дама с собачкой.

— О, я так мечтала, так мечтала подняться в небо!.. — проговорила она, подняв широко раскрытые глаза.

— К сожалению, вы опоздали. Горючее на исходе, и на риск вы сами не пойдёте, — ответил пилот.

— Нет, я совершенно не боюсь... Хотя бы на несколько минут... Я так жажду, жажду... Ещё ни разу в жизни не испытывала чувство полёта. Я всё время мечтала, представляла. Это должно быть так заманчиво, так поэтично! — просила молодая особа вкрадчивым голосом и манящими глазками. — Пожалуйста, не откажите, поднимите меня в небо на своих лёгких крыльях, и я вас век не забуду. И в благодарность подарю вам свою Мушку, мою единственную, любимую...

— Ну что ж, полетим! — согласился Павел. — Прошу в кабину!

Незнакомка смело взобралась на крыло и уселась на сиденье, держа в руках свою Мушку. Пристегнув её ремнями, Павел осмотрелся по сторонам и, убедившись, что путь свободен, пошёл на взлёт. Уже в воздухе пилот взглянул на спутницу. Лицо её расцвело, а глаза сияли неопишуемой радостью. Чувствовалось, что она насладилась невидимыми доселе картинами природы, вобрала в себя сполна все оттенки полёта. И когда они приземлились, она в знак признательности подарила ему верного маленького дружка — собачку Мушку.

— Пусть она всегда напоминает вам о таком замечательном событии, об этом необыкновенном дне. Быть может, вы и вспомните... — проговорила Таня, опуская васильки глаз.

— Спасибо, Танечка, я всегда буду помнить вас! — весело ответил Павел, помахал рукой и прыгнул в небо.

Но собачке явно не понравилась воздушная стихия. Или она не хотела расставаться с хозяйкой, то и дело забираясь пилоту на колени и заглядывая за борт в надежде увидеть заступницу. Павлу волей-неволей пришлось слегка воздействовать на неё рукой, на что мохнатая спутница недружелюбно зарычала и оскалила мелкие зубки. Пока летели, собачка делала ещё несколько попыток перевеситься за борт кабины, и ему пришлось отшлёпать её как следует. В какой-то момент машину сильно подболтнуло. Пилот резко дал «ноги», выправляя крен энергичным движением. И, видимо, прижал бедное животное ножной педалью. И тут случилось непоправимое. Собачка то ли со страха, то ли от боли вцепилась острыми зубами в ногу, обутую в лёгкий носок. Дело приняло дрянной оборот. Все попытки пилота освободиться от разъярённого животного не увенчались успехом. Были покусаны и ноги, и руки. Продолжать полёт стало невозможным. Пилот стал кружиться над полем и пошёл на посадку. Первые минуты машина бежала по травянистому лугу, как обычно, слегка подпрыгивая. Павел уже думал посадить Мушку в рюкзак, как послышался треск — и машина встала на нос. Когда они с Мушкой выбрались из кабины, то увидели приличных размеров камень, не видный в траве. Он-то и послужил причиной поломки. Шасси было с одной стороны вывернуто, а винт, его консольная часть, был сломан.

— Что же ты наделала, Мушка? — строго спросил Павел кудрявую пассажирку.

На что она дружелюбно завияляла хвостом и беспрестанно обнюхивала поломанную машину, словно пытаясь узнать, в чём дело? Почему мы не летим?.. Вся злость и неприязнь её к пилоту сразу пропали. Видно, она чувствовала свою вину и боялась расплаты. Паша присел на травку, закурил и стал обдумывать своё незавидное положение. Затем ещё раз обошёл «большую машину» и приступил к действиям. Первым делом надо было опустить хвост. Дотянуться до него руками было невозможно. Тогда с помощью брючного ремня ему удалось накинуть петлю и с большим трудом опустить хвост. Машина, как подбитая утка, прилегла на конец нижнего крыла. При более тщательном осмотре выяснилось: узлы шасси целы. Оборвался амортизационный шнур, стягивающий стойку шасси. Сейчас эту функцию выполняет жидкое масло. И амортизация получается гораздо мягче и надёжнее. Главная трудность в том, чтобы поднять самолёт (нижнее крыло) до нормального положения. Для этого нужна была сила, и при том человеческая. Но, как всегда, выручили мальчишки, прибежавшие откуда-то из-за леса. Они всё видят. И если самолёт пошёл на посадку во-он за тем леском — значит, это неспроста...



Долгожданная встреча: дед – ветеран аэрофлота Алексей Соколов, внук – курсант летного училища Александр Панасенко, родители – мама Светлана Панасенко, журналист, и папа Василий Панасенко, кандидат философских наук, преподаватель БГУ, и надежная опора всей нашей семьи – наша мама Татьяна Николаевна Соколова

Вмиг Павел распределил обязанности. Двоим дал болт и отвёртку, чтобы вставили в отверстия амортизационной ноги, когда, по мере поднятия опущенного крыла, отверстия совместятся. Нашував собственной спиной твёрдое место (нервию) крыла, пилот с ребятами легко поднял крыло до нужной высоты, и ребяташки отлично выполнили задание. Павлу осталось только связать резиновый амортизационный шнур, что и было сделано.

Остался теперь один из главнейших элементов самолёта – воздушный винт. Конец лопасти был сломан примерно на ширину ладони. Недолго думая, пилот принялся отрезать такую же величины кусок у противоположной лопасти. Перерезать перочинным ножом твёрдую, многослойную, окаймлённую латунью древесину было непростым делом. Но, несмотря на мозоли, работа выполнена. Пилот сажает виновницу поломки в рюкзак, опускает на второе сиденье, заводит двигатель и идёт на взлёт. Машина бежит значительно дольше, но всё же отрывается. И, несмотря на то, что мотор слегка трясёт, благополучно добираются до базы. После пережитого Павел с Мушкой (и её хозяйкой!) становятся настоящими друзьями.

НОГИ НА ХВОСТЕ

Было это вскоре после войны. Ребятишки купались в речке. Им всегда весело; плавают наперегонки, ныряют, брызжут друг в дружку тёпленькой водичкой. А их вожак — Петька Рыжик (так звали его ребята за веснушки и рыжие волосы) — забрался на высокую ветлу и приготовился к прыжку вниз головой. Но прыжок почему-то не состоялся. Рыжик быстро слез с дерева, схватил в охапку бельишко и крикнул:

— За мно-о-ой!..

И припустился по зелёному лугу. Ребята кинулись следом, крича:

— Рыжик! Стой!.. Стой!..

Бегут ребята шумной гурьбой и видят: в небе самолёт кружит. Остановились, а Рыжик скомандовал:

— Ложись буквой «Т» головой против ветра!

Лежат ребятишки ни живы, ни мертвы, думают, как бы ероплан на них не сел. А Рыжик расправил рубашку, поднял кверху, и затрепетала она на ветру, как флаг. Медленно тянулись минуты ожидания. Вдруг серебристая «стрекоза» с большим красным крестом на боку подпрыгнула рядом, пробежала метров сто и остановилась. Ребята быстро окружили самолёт. Открылась дверка, и на траву выпрыгнул полный человек в белом халате, с саквояжем в руке. За ним, не торопясь, вылез среднего роста лётчик в синем комбинезоне, кожаном шлеме на голове, с большими очками на лбу. Голубые глаза пилота ласково улыбались. Лётчик обошёл вокруг, прошёлся по площадке, сопровождаемый плотным кольцом из белых, чёрных, рыжих ребячьих голов, и мягким, смеющимся голосом спросил:

— А кто этот молодец, что выложил посадочный знак из живого материала?

Ребята дружно указали на вожака — Рыжика. Лётчик подошёл к Рыжику и дружески похлопал его по плечу.

— Откуда ты знаешь, что самолёту нужно выкладывать посадочный знак на ровном месте и обязательно против ветра?

Рыжик, оправившись от минутного смущения, бойко ответил:

— Из книг и кинофильмов!

— Ну что ж, спасибо! Надо тебя отблагодарить. Вот одень шлем, краги и посиди на пилотском сиденье. Хочешь?

Глаза мальчишки загорелись неопикуемой радостью. Лётчик снял шлем, и ребята так и ахнули. Они увидели... дамскую причёску с гребёнкой...

«Баба!..» — пронеслось в сознании ребят. «Женщина-лётчица! Вот те и на...» Даже Рыжик стоял точно оглушённый, не смея взять шлем из рук лётчицы. Женщина, увидев ребячьи разинутые рты, звонко засмеялась. Следом за ней заулыбались и ребята. И вот уже, ободрённые дружеским смехом, ре-

бятишки по очереди влезают в самолёт, одевают шлем и краги, садятся на сиденье лётчика, трогая рули. И это было для них дороже самого лучшего подарка. Вскоре подъехала подвода с врачом и дояркой тётей Лукерьей. Большая опустилась на сиденье, рядом с ней сел врач. Конюх Силантий дёрнул за винт, и мотор заработал. Ребятишки столпились у хвоста. Огромной силы ветер, развеваемый пропеллером, валил с ног, но ребятам только это и надо было! Они падали и вновь поднимались навстречу урагану. Но вот мотор взревёл на предельных оборотах. Воздушная струя и поднятая пыль забила глаза, и ребята даже не увидели, как машина оторвалась от земли, и медленно задрал нос, стала подниматься. Набрал метров пятьдесят, самолёт вдруг резко опустил нос, мотор оборвал песню, и самолёт опять приземлился.

— Что случилось? — крикнули ребята и помчались к месту посадки.

Сзади самолёта что-то соскочило и понеслось в сторону леса. Следом бежала лётчица. Она что-то кричала, размахивая руками, но слов нельзя было разобрать. Когда все, кто был на лугу, подбежали к самолёту, то были поражены лицом лётчицы. Оно было бледным, а глаза разгневанными. А «заяц» утёк... Это был... кто бы вы думали? Вожак деревенской ребятни — Рыжик. Лётчица прерывистым от волнения голосом сказала:

— Ребята! Ваш товарищ сейчас чуть не погубил меня, врача, вашу большую да и самого себя. Если б самолёт пролетел ещё несколько минут, он упал бы и разбился. Ваш товарищ, сам того не понимая, совершил тяжкий проступок. Он прицепился за рулевое управление и поднялся в воздух. Если б даже машина не потеряла управления и не рухнула вниз, вашего дружка сдуло бы воздушным потоком, и он разбился бы вдребезги... Учтите это и смотрите — не повторяйте никогда!

Ребята поклялись: больше подобного не допустят ни за что на свете. И, проводив самолёт, пустились на розыски жожака. Ну и задали они ему баню! Пожалуй, до седых волос не забудет... В порке участвовали и кулаки, и прутья, и крапива. А крики полетавшего Рыжика слышала вся деревня.

ТРОФЕЙНАЯ ТЕХНИКА ПОДВЕЛА

По мере продвижения наших армий всё дальше на Запад и освобождения от фашистского порабощения Восточной Европы и Германии нам доставались большие трофеи — танки, пушки, самолёты, автомашины. Вот такие немецкие транспортные самолёты Ю-52 использовались в конце войны для перевозки грузов промышленным предприятиям. Пилот Валерий Свимпул — светлоглазый, улыбочивый, жизнерадостный — вылетел зимой из Верхней Салды в Свердловск на трёхмоторном трофейном Ю-52 с грузом

для завода. Вторым пилотом в экипаже был скромный, застенчивый Саша Иванов и бортмеханик с радистом. Погода на аэродроме вылета была в начале дня удовлетворительной. Сплошная облачность висела невысоко над землёй, видимость находилась в допустимом минимуме. Но по мере продвижения по трассе пошёл сильный снегопад. Когда самолёт подошёл к аэродрому Кольцово, командир передал диспетчеру:

— Вижу полосу, разрешите посадку!

Диспетчер, опасаясь последствий, ответил:

— Посадку запрещаю. Видимость ниже нормы, следуйте в Тюмень!..

Экипажу пришлось против воли выполнить приказ и лечь на новый курс. Снегопад усилился. Чтоб не потерять землю, пришлось снизиться до высоты бреющего полёта. Горизонтальной видимости — никакой. Только прямо под собой можно угадать темнеющий лесной массив. Снегопад не прекращался. Машина попала в снежную западню. И надежда была только на двигатели. Экипаж напряжённо всматривался в приборы, быстро реагируя на их показания. В такой чрезвычайно трудной обстановке машину вёл вслепую опытный командир, имеющий за своей спиной тысячи лётных часов. Второй пилот внимательно всматривается вперёд, вправо, влево, назад, но ничего, кроме сплошных снежных хлопьев, не видит. Лишь тёмное пятно леса просматривается вертикально внизу, позволяя удерживать самолёт в более или менее горизонтальном положении. Механик весь сосредоточился на показаниях приборов, чутко прислушивается к напряжённому рёву двигателей. Бортрадист передал в эфир:

— Идём в сплошном снегопаде. Снизились до высоты бреющего полёта, чтобы не потерять из вида лесной массив.

Лицо командира Валерия Свимпула напряжено до предела. Глаза впиллись в приборную доску. В голове проносятся неприятные мысли. «Паразит диспетчер. Побоялся за свою шкуру. Мы бы спокойно сели. А теперь вот — влезли в такую кутерьму. Надеемся на эту трофейную технику...»

Саша Иванов старается разглядеть что-нибудь впереди, справа, слева и внизу. Но, как ни крути головой, — ни зги не видно. И в этот самый сложный и ответственный момент моторы оборвали ритм и встали все три одновременно. Тяжёлая машина пролетела какое-то время по прямой, сбивая макушки деревьев. Механик успел перекрыть бензопитание и выключить зажигание.

— Держаться на местах. Пригнуться!.. — были последние слова командира.

Самолёт плюхнулся на лес. Страшный лобовой удар, треск ломающихся металлических частей и деревьев, душераздирающие крики и стоны пострадавших раздалась в лесной чаще. Огромная красноватая сосна пришла прямо по командиру, мгновенно вычеркнув его из жизни. Остальные члены экипажа получили тяжёлые переломы и травмы.

Первым пришёл в сознание Саша Иванов. Ощупав себя, попробовал шевельнуть руками. Руки повиновались. Попробовал ногами и вскрикнул от боли. Левая нога не слушалась хозяина. С ней стряслось неладное.

— Эй, ребята, живы?! Отзовитесь...

В ответ кто-то простонал. Затем послышался басовитый голос механика.

— Саша, посмотри, что с командиром. Почему-то его не слышать. Может, вылетел с сиденья?!

Саша Иванов, волоча раненную ногу, кое-как проник в свисающую часть смятой кабины, подтянулся на руках и отшатнулся. На пилотском месте сидел окровавленный командир с размозжённой головой...

— Ой-ой-ой!.. Ребята, сюда... комма-анд-и-ир...

Он не мог больше произнести ни слова. Какой же ты хрупкий, незащищённый человек перед техникой, перед стихией... Ещё несколько минут назад ты был полон сил, огня, любви к близким. И вот что случилось с тобой через какие-то мгновенья...

Когда прекратился снегопад, совсем рядом, где упал самолёт, открылась широкая просека. Если б была хоть совсем незначительная видимость, можно было посадить тяжёлую машину на безлесную полосу, и трагического конца могло и не быть. Специальная комиссия определила: двигатели отказали из-за того, что снегом забило сопла забора воздуха карбюраторов. А никакого подогрева для предупреждения этого у них не было...

ЧЕЛОВЕК И МЕДВЕДЬ

Однажды командир лётного отряда Борис Колюсин выполнял первый пробный рейс в Бурзян — труднодоступный район горной части Башкирии. Маршрут проходил вдоль высоких хребтов, временами пересекая их под разными углами. Сплошная тайга расстилалась внизу на десятки километров. Не видно было ни населённых пунктов, ни полянок, ни лужаек, годных для посадки. Надежда вся ложилась на двигатель, на его выносливость. Уже много позже, под впечатлением рейсов, выполняемых над этими уральскими чащобами, и родились строчки детских стихов:

На Урале, в горной складке,
Дед лесник седой живёт.
Ребятишек мёдом сладким
Угощает каждый год.
Слушал страж таёжных далей
И волков, и ветра вой.

Пионеры слово дали —
Лесника связать с Москвой.
...И теперь лесник Арсений
Стал в тайге не одинок:
Вся страна приходит с пенъем
К деду, в дальний уголок!

В самом Бурзяне посадочная площадка находилась в нескольких километрах от райцентра. Она была окружена лесом. В глухих бурзянских лесах водились медведи, рыси, волки и другие хищные звери. Косолапые, по словам очевидцев, иногда наведывались даже на взлётно-посадочную площадку... В честь прилёта дорогих авиаторов и открытия авиатрассы руководитель района подарил лётчикам медвежонка. И вот медведь и человек а воздухе. Они сидят в одной узкой кабине друг против друга. Пассажиром в такой необычной обстановке был штурман Михаил Рябоштан, человек бывалый, прошедший сквозь огонь войны, словом, не из робкого десятка. После штурман рассказывал: «Всё шло нормально, медвежонок спокойно перенёс взлёт, сидел на сиденье напротив меня, не выказывая никаких агрессивных признаков. Он, как и я, даже поглядывал по сторонам на проплывающую тёмно-зелёную тайгу, может, «вспоминая» свои родные места... Перед полётом медвежонка покормили. Он отведал медку и попил молочка. Но вот началась не всеми переносимая «болтанка». Восходящие потоки воздуха то энергично толкали легкокрылую машину на сотни метров вверх, то, меняясь на противоположные, тянули неудержимо вниз. И я, и мой косматый сосед едва удерживались привязными ремнями на своих местах. А иногда отрывались от сидений или с силой прижимались к ним. Вскоре к восходящим и нисходящим потокам прибавилась продольная и поперечная качка. В такие моменты мы едва не бросались друг другу «в объятия». Зверь оскаливал пасть и, конечно, было не только неприятно, но и небезопасно с ним столкнуться. Так продолжалось много раз почти до самого приземления, и моё состояние было не из приятных... Когда я пытался погладить своего спутника, чтоб успокоить, хозяин тайги отшвыривал мою руку своими когтистыми лапами. Видно, испугавшись неожиданных резких толчков, мишка начал реветь, и его мощный голос заглушал порой рокот двигателя. Нужно было его как-то успокоить. Я пошарил по карманам и нашёл несколько конфеток.

Улучив момент, бросил медвежонку несколько штук в разинутую пасть. Косматый спутник сразу же стал с удовольствием их жевать и вскоре успокоился. Наконец, полёт был завершён. Медвежонка накрыли брезентовым чехлом и извлекли из кабины. А чтобы он не сорвался с места, одели ему

ошейник из крепкой верёвки, которую потом заменили цепью.

Когда зверь почувствовал под своими лапами твёрдую землю, то первым делом энергично, как собака, несколько раз отряхнулся, словно освобождаясь от неприятностей воздушного путешествия. Принесли ему молока, и он с удовольствием выпил его. Позднее, когда «косматый авиапассажир» прижился на аэродроме, его некоторые смельчаки кормили с рук. Косолапый ловко слизывал с протянутой ладони ягоды малины и смородины.

Медвежонок полюбил своё место под деревом, к которому был привязан цепью. К нему частенько приходили на свидание и дети, и взрослые. А когда с барабанным боем шли на экскурсию на аэродром пионеры, медвежонок залезал на дерево и с любопытством глядел на шагающих ребят.

Хозяин тайги быстро рос и незаметно превратился в крупного зверя. Он стал уже небезопасным для людей, особенно для детей. И его отдали коменданту посадочной площадки в город Бирск. Медведь прожил там некоторое время, неся караульную службу. Но впоследствии начал шалить — нападать на собак и коз — и пришлось с ним расстаться...

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Эта небольшая по объёму книга с поэтическим названием «Здравствуй, небо!» для нас дороже всех других на свете. Из неё, как из чистого колодца, черпаем мы вдохновение, оптимизм и любовь к жизни, которыми была так богата натура нашего отца, Алексея Соколова — лётчика, участника Великой Отечественной войны, журналиста и писателя. Суровую правду о войне и непростой мирной жизни он оставил нам, детям и внукам, в этой книге — наизидание, как беречь и сохранять главные ценности жизни: трудолюбие, доброту, порядочность.

Алексей Петрович Соколов родился 25 февраля 1916 года в селе Инсар Инсарского района Мордовской АССР в семье служащего. В августе 1936 года он окончил Балашовскую школу Гражданского воздушного флота (ГВФ) и получил специальность пилота. Летал на По-2, Ан-2 и других самолётах малой авиации над горами, лесами и полями Башкирии, над степными просторами Казахстана, Поволжья, доставляя пассажиров, больных и врачей, срочные грузы. Порой выходила из строя техника, обрушивались ураганы, грозы, снежные лавины, наступало обледенение. Но рука Всевышнего, вера в свои силы, лётное мастерство, мамина безграничная любовь и преданность помогали выходить даже из самых безвыходных ситуаций.

Тогда, в пятидесятые годы, аэродром в Уфе представлял собой зеленое летное поле, на краю которого был деревянный теремок со взлетевшим на-



**Сегодня внук Александр Панасенко продолжает лётные традиции деда.
Он – пилот Боинга-777 , летает на международных авиалиниях**

верх «петушком». Здесь размещалась диспетчерская. На всю жизнь запомнился этот номер: 3-09-81. «Соколов прилетел? Ура!» – кричала я и бежала поскорее сообщить маме радостную весть. Трудной была мамина участь – ждать, но она самоотверженно переносила все тяготы судьбы, чтобы быть достойной женой пилота. Удивительно, но мама узнавала самолет отца даже по гулу мотора. В годы Великой Отечественной войны лейтенант Соколов громил фашистов на Воронежском фронте в составе 826-го штурмового авиационного полка. А мама трудилась медсестрой в Саратовском прифронтовом госпитале. Однажды привезли много раненых, и мама, хрупкая худенькая девушка, не задумываясь, отдала 300 граммов крови для срочной операции, а потом сама потеряла сознание... Наши родители были настоящими патриотами своей Родины. Их яркая жизнь, самоотверженное служение людям – пример для подрастающего поколения.

***Светлана Панасенко, Леонид Соколов,**
члены Союза писателей России и Республики Башкортостан*

*Снимки для публикации подготовил внук,
журналист **Евгений Соколов***