# Береговой Георгий Тимофеевич

# Три высоты

Литературная запись Сомова Г. А.

Аннотация издательства: В этой книге автор размышляет о буднях своей профессии, рассказывает о сложном пути от курсанта осоавиахимовского аэроклуба до руководителя Центра подготовки летчиков-космонавтов. Летчик-штурмовик, летчик-испытатель, летчик-космонавт - три цели, которые он в разное время поставил перед собой, три высоты, которыми овладел, совершенствуясь в избранном раз и навсегда деле, ставшем для него содержанием и смыслом всей жизни.

Содержание

Вступление

На бреющем

Набор высоты

За пределами кривизны

Вступление

Удивительны и трудно объяснимы свойства человеческой памяти. Она доносит до нас через толщу лет такие мельчайшие детали давно минувшего, что диву даешься. А иногда крупные события, которые, казалось, не могут быть забыты, фиксирует смутно или вообще не восстанавливает. Я прошел всю Великую Отечественную войну, участвовал во многих боях. Мне думалось: все, что видел и пережил за четыре года на пути к фашистской столице, затмит события первых дней войны.

Но вот сел я за эту книгу, и в памяти во всех подробностях встало воскресенье 22 июня 1941 года, день, который будто огненной чертой прошел через жизнь людей моего поколения. Я как бы вновь увидел лица моих товарищей, услышал их голоса, прочел в их глазах те же чувства и мысли, которые тогда захватили все мое существо: гнев и решимость, уверенность, что враг жестоко и скоро поплатится за свое вероломство.

Начало войны меня застало на Украине, в Днепропетровске, где я возглавлял штаб 196-й стрелковой дивизии. До мая 1941 года я служил в Риге начальником штаба 27-й отдельной легкой танковой бригады. Это соединение тогда переформировывалось в 28-ю танковую дивизию, и ее новый командир-полковник Иван Данилович Черняховский не хотел отпускать меня. Да и сам я, что называется, скрепя сердце оставил любимое дело: по специальности я танкист, в 1938 году окончил факультет моторизации и механизации Военной академии имени М. В. Фрунзе. К тому же теперь, когда бригада переформирована в дивизию и на вооружение стали поступать новые машины, работать было еще интереснее. Конечно, очень не хотелось расставаться и с Иваном Даниловичем, с которым успел подружиться. Черняховский до назначения на должность командира танковой дивизии возглавлял отдел боевой подготовки штаба Прибалтийского Особого военного округа. "Хозяйство" у него было большое, и он редко находился в штабе. Особенно часто бывал Иван Данилович у танкистов. Визиты Черняховского к "кожаным шлемам" объяснялись тем, что уже в то время он много размышлял о роли, которую предстоит сыграть танкам в будущей войне, и на учениях, к разработке замыслов которых частенько привлекал и меня, в беседах с танкистами проверял правильность своих выводов.

Бывало, на полигоне, когда мы оставались вдвоем, Черняховский неизменно возвращался к однажды начатому разговору.

- Ты понимаешь, Василий Митрофанович, - говорил он увлеченно, - какие колоссальные потенции заложены в крупных танковых соединениях! Я уверен: у нас будут и танковые корпуса, и танковые армии, и они станут решать не только тактические, но и оперативные, даже стратегические задачи. Как считаешь?

Он спрашивал и, каждый раз не дожидаясь ответа, продолжал развивать свою мысль:

- Надо лишь смелее предоставлять танкам самостоятельность, а не твердить упрямо, что без пехоты танкам каюк. Да ничего подобного! Пусть танки идут вперед не оглядываясь, выходят на оперативный простор, нарушают коммуникации противника, окружают его. Я уверен, что любой противник, даже самый опытный и искушенный, не очень-то уютно будет себя чувствовать, когда по его тылам будут гулять наши танковые соединения. Как считаешь?

Иван Данилович обычно во время такого разговора брал карандаш, чистый лист бумаги, и на нем появлялись стрелы воображаемых танковых рейдов. Черняховский был превосходным чертежником, и нельзя было не любоваться, как легко рождалась на глазах красивая и четкая схема операции.

Я наблюдал за своим собеседником и думал, откуда у деревенского парня, сына неграмотного крестьянина-батрака (Черняховский родился и вырос в селе под Киевом), такая смелость мысли, такой широкий кругозор? Только в нашей Советской стране умеют открывать истинные таланты и давать им дорогу.

Черняховский был человеком высокоэрудированным не только в военном деле. Он был начитан, любил поэзию, наизусть знал много стихов Пушкина, Гейне, Маяковского, следил за творчеством поэтической молодежи. О Викторе Гусеве говорил: "Свободно владеет стихом, И мелодичен. Главное, не в лоб пишет. Не люблю лобовую поэзию. Собственно, это и не поэзия". Восхищался Шолоховым: "Это непостижимо! Молодым, почти юношей, написать "Тихий Дон"! Какая глубина, какое знание народной жизни! Классик. То, что он пишет, надолго. На века".

Забегая вперед, скажу, что, когда Черняховский стал командующим 60-й армией, а затем возглавил 3-й Белорусский фронт, я ловил каждое сообщение о его боевых делах. Руководимые Иваном Даниловичем войска изгнали фашистов из Воронежа, отличились при форсировании Днепра и освобождении Киева, во взаимодействии с 1-м Белорусским фронтом вызволили из фашистской неволи Минск. Что говорить, дела, достойные истинного полководца!

Однако вернемся к моему рассказу. Как ни жаль было расставаться и с танкистами, и с их новым командиром и моим другом полковником И. Д. Черняховским, пришлось уезжать. Причина на то была уважительная. Врачи категорически потребовали, чтобы жена моя, Варвара Ефимовна, сменила климат. Сырая прибалтийская погода вызвала серьезное заболевание легких. А я не мог не считаться со здоровьем жены и матери моих троих детей. Украина с ее мягким и относительно сухим климатом была как раз тем местом, где силы жены могли быстро восстановиться. Командование вошло в мое положение, тем более что во вновь сформированную в Днепропетровске 196-ю стрелковую дивизию требовался начальник штаба.

Теперь, когда от войны нас отделяют многие годы, вспоминая минувшее, особенно явственно видишь: партия и правительство были уверены в неизбежности военного столкновения с фашизмом и готовили страну к этому. У западных границ, вблизи будущего театра военных действий, развертывались новые соединения Красной Армии. Одним из них и была 196-я Днепропетровская стрелковая дивизия.

В весеннем, утопающем в садах и парках Днепропетровске совсем не чувствовалось приближения войны. Люди были заняты сугубо мирными делами: варили сталь, строили дома, нянчили детей, собирались в летние отпуска - кто на море, кто в деревню или на дачу, и на мое бронзовое от загара лицо глядели не без зависти. Дело в том, что в апреле, когда вопрос о переводе на Украину был решен, в медотделе округа мне вручили путевку в санаторий имени К. Е. Ворошилова, и почти месяц я "коптился" под сочинении солнцем.

Газеты - и центральные, и местные - писали о том, чем жила страна. Они сообщали о рекордах стахановцев, о подготовке к уборочной кампании, о предстоящих школьных каникулах. Я читал газеты, вслушивался в разговоры днепропетровцев и ловил себя на мысли: "А может, и в самом деле слухи о войне, которыми была полна приграничная Рига, - выдумка?" В Прибалтике настораживала определенность и конкретность этих слухов. В них назывались даже даты германского вторжения. Дело доходило до того, что в почтовые ящики агенты фашистской "пятой колонны" подбрасывали записки такого содержания: "Скоро придут немцы, и вы будете болтаться вместо фонарей на столбах".

Впрочем, слухи слухами, но и факты, от которых отмахнуться было невозможно, свидетельствовали, что события развиваются отнюдь не в сторону мира. Незадолго до отъезда на Украину я был в Каунасе. Там мы проводили командно-штабные учения. Дорога, по которой на автомобиле возвращался в Ригу, местами проходила рядом с границей. Помню, какой тревогой меня обожгла догадка, когда я увидел на той стороне черные зигзаги на земле, слегка прикрытые ветками хвои.

- Окопы! - вслух подумал я. В бинокль хорошо просматривались артиллерийские позиции, наблюдательные пункты.

К чему бы все это? Проводить учения возле самой границы - глупо. Значит, готовятся к войне. Но как же договор о ненападении? Последнее не очень успокаивало: мы уже видели, как в Берлине умеют рвать международные соглашения.

С твердой уверенностью, что время не ждет, что надо спешить, что дорог каждый месяц и каждый день, я и приступил к исполнению обязанностей начальника штаба. Дивизия была полностью укомплектована людьми, однако процесс ее вооружения и экипировки еще не завершен: не хватало грузовых машин, артиллерии, станковых пулеметов и другой боевой техники и снаряжения. Но главная задача заключалась в том, чтобы в сжатые сроки научить людей успешно действовать в современном бою, сколотить подразделения, наладить их взаимодействие, превратить штаб в орган квалифицированного и оперативного руководства частями и подразделениями.

Разумеется, эту главную задачу понимал и ею жил не только я один, но и весь командный и политический состав дивизии. В первый же свой приезд в летние лагеря, куда к этому времени перебралась дивизия, почувствовал, что окунулся в обстановку, в которой люди дорожат каждой минутой. В частях шла четко организованная боевая учеба: проводились тактические занятия, стрельбы, по ночам звучали сигналы тревоги, совершались длительные переходы. Парад, который командование корпуса 15 мая провело в дивизии в связи с началом летнего периода обучения, показал, что выучка подразделений растет день ото дня. Но он показал также, как еще много надо работать, чтобы люди, которые совсем недавно надели красноармейские шинели, стали настоящими солдатами.

Меня сразу же окружили бесчисленные и разнообразные дела и заботы, которые бурным потоком хлынули в штаб. Я объезжал части, знакомился с командирами, с ходом боевой учебы. Сопровождал меня в этих поездках майор Михаил Иванович Карташов, начальник оперативного отделения и по штатному расписанию мой заместитель. Михаил Иванович, кадровый офицер, в дивизии с первого дня ее формирования, знал все и вся. Память у него была превосходная, характеризовал он штабных работников и командный состав частей немногословно, по всегда подмечал самое главное. Например, о начальнике артиллерии дивизии полковнике Иосифе Иосифовиче Самсоненко, который вскоре стал моим другом, он сказал: "Специалист высшего класса. Работящий. Артиллеристы в нем души не чают. Понуканий не требует. Скажешь - сделает. Можешь не проверять. Красную Звезду в мирное время не всякому дают. Самсоненко в прошлом году награжден этим орденом".

Совершенно иной была характеристика на командира 884-го стрелкового полка майора И. Г. Третьяка: "Деятелен. Но есть в его активности что-то показное, рассчитанное на эффект, на желание пустить начальству пыль в глаза. Хотя дела у него идут неплохо и он на хорошем счету, но я ему не особенно верю. Присмотритесь к нему повнимательнее. Быть может, я пристрастен и ошибаюсь". Должен сказать, что впоследствии жизнь показала, что Карташов был прав. В трудную минуту, когда на полк Третьяка под Медвином навалились танки и пехота противника, он проявил малодушие и бросил своих бойцов на произвол судьбы, покинув поле боя. Да, то, что заложено в характере человека, рано или поздно выплеснется наружу.

Других командиров частей Карташов характеризовал только с хорошей стороны, подмечая, разумеется, особенности характера каждого. О командире 893-го стрелкового полка майоре Н. К. Кузнецове он сказал: "Этот мало говорит, зато много делает". Впоследствии я убедился: сказано точно. Кузнецов производил впечатление человека, который сначала подумает, затем скажет. Он редко высказывал категорические суждения, но если однажды высказывал, то уж от них не отступал.

Личное, хотя и не продолжительное знакомство с майором М. И. Головиным, командиром 863-го стрелкового полка, командирами 25-го пушечного артполка майором С. С. Керженевским и 739-го гаубичного майором А. Д. Георгибиани убедило, что народ и вправду подобрался отличный. Подумалось, что с такими командирами можно хорошо сработаться.

По правде сказать, насторожила встреча с комдивом генерал-майором Константином Ефимовичем Куликовым. Его немного шокировало то обстоятельство, что начальником штаба полнокровной дивизии назначили всего-навсего майора, к тому же не имеющего боевого опыта. То, что я в сентябре 1939 года участвовал в освободительном походе в Западную Украину, в счет, разумеется, не шло. Этот поход прошел без сражений и боев. Куликов, не скрывая своего удивления, даже разочарования, спросил:

- Странно, не правда ли, майора назначать начштадивом? Ведь вам придется командовать и полковниками. Не растеряетесь?

Я был озадачен подобным вопросом и только ответил, что начальству вышестоящему виднее и что постараюсь наладить деловые отношения с командирами штаба и частей независимо от их званий. И думается, что мне это удалось. Во всяком случае, за все время службы в 196-й дивизии из-за моего воинского звания не было ни одного случая осложнений или обид. Когда к людям предъявляются справедливые уставные требования, когда интересы службыставятся на первый план, конфликты исключены. А именно так я и старался поступать.

...Ранним утром 22-го меня разбудил настойчивый стук в дверь маленького лагерного домика.

- Товарищ майор, вас срочно вызывает в штаб командир дивизии, - услышал я голос запыхавшегося от бега связного.

Через несколько минут я узнал о начале войны. Не ошибка ли это? Но ошибки не было. Это война, приход которой все ждали и которая все же подкралась неожиданно.

Прошли считанные секунды, и над спящим еще мгновение назад белопалаточным городком поплыли тревожные звуки трубы. Вначале люди приняли тревогу за учебную, и в шуме, который был вызван подъемом и сбором, звучали веселые нотки. Но как только в лагере узнали о нападении фашистов, все изменилось. Вмиг посуровевшие красноармейцы и командиры занимали места в строю...

В полдень мы слушали выступление по радио Народного комиссара иностранных дел В. М. Молотова, который по поручению Политбюро ЦК ВКП(б) и Советского правительства сообщил о вероломном нападении гитлеровской Германии на нашу страну. В частях после этого прошли митинги. Выступавшие бойцы и командиры говорили о том, что не пожалеют жизни за свою Родину, отдадут все силы на разгром врага. И все выступавшие просили командование как можно скорее направить дивизию на фронт.

И словно угадав паше настроение, через несколько часов командование Одесского военного округа распорядилось: части дивизии сосредоточить в Днепропетровске, приготовиться к погрузке в железнодорожные эшелоны.

Лагерь был свернут в считанные часы. По дороге, ведущей к городу, на несколько километров вытянулась колонна: люди, автомашины, тягачи, артиллерия, хозяйственные повозки. Внезапно испортилась погода, подул ветер, полил дождь. Стокилометровый переход до Днепропетровска занял чуть больше суток, люди устали, но шли мы почти без привалов, торопились скорее на помощь тем, кто уже вступил в бой с ненавистным врагом.

Город, вчера еще шумный, оживленный, принимал военный облик. Кресты из белой бумаги на оконных стеклах, посуровевшие лица прохожих. По ночам улицы погружались в темноту, строжайше соблюдалась светомаскировка. Когда мы приехали на железнодорожную станцию, там царило оживление. Почти непрерывно шли на запад эшелоны с войсками и боевой техникой, из открытых вагонных окон, из распахнутых дверей теплушек вырывались и летели вокруг любимые в те годы песни: "Дан приказ ему на запад", "Краснознаменная Дальневосточная, даешь отпор", "Выходила на берег Катюша", "По военной дороге шел в борьбе и тревоге"...

Песни, как и солдаты, шли на войну...

Началась горячая пора подготовки частей дивизии к отправке на фронт. Мы потеряли счет времени, дни и ночи слились воедино, спали урывками, забывали порой поесть.

Не простое и хлопотное это дело - сборы в дальнюю дорогу. Кажется, какое у солдата имущество: винтовка да вещевой мешок. А когда этих винтовок да мешков 17 тысяч, тогда как? И потом, солдату на войне никак не обойтись только тем, что находится в его походном ранце. Ведь надо его трижды в день накормить, обеспечить боеприпасами для боя, оказать медицинскую помощь, если он будет ранен или заболеет! Для этого же необходимо поднять с обжитого места и развернуть в полевых условиях склады, мастерские, пищеблок, медицинские учреждения и другие тыловые службы. Хотя на сей счет были рекомендации в уставах, но уставы не могли дать совет на все случаи жизни, а она, жизнь, оказалась гораздо сложнее, чем думалось. Здесь нужен большой опыт, а у нас его еще не было. Вот и приходилось действовать, как говорят, по интуиции, на ощупь.

Но, так или иначе, трудности были преодолены, дивизия со всем ее хозяйством погрузилась в эшелоны. До свидания, город на Днепре!

Нам предстояло выдвинуться в район западнее Рахны и поступить в распоряжение командующего 18-й армией генерал-лейтенанта Смирнова.

Управление дивизии отправлялось одним из первых эшелонов - для обеспечения перевозки на фронт оставшихся подразделений была создана из офицеров штаба небольшая оперативная группа. День выдался теплый и ясный, и не верилось, что где-то идет война, льется кровь и дым застилает залитую летним солнцем землю.

Подали эшелоны, и тотчас же возле вагонов образовались людские островки. Это матери, жены, дети, невесты пришли проводить своих мужей, сыновей, родителей, женихов. Последние слова, последние напутствия перед дорогой. Мы с женой Варей стояли в тени деревьев пристанционного скверика и говорили о чем-то несущественном. Я чувствовал, что жена готова разрыдаться, но всеми силами сдерживалась. "Я положила в чемодан еду, ты не забудь поесть, говорила она, и голос ее дрожал. - Ну и еще: черкни с дороги, что жив и здоров". Я обещал все это непременно сделать, понимая, что она думала о моей фронтовой судьбе. Я же мысленно представлял, как трудно будет жене с тремя маленькими детьми: Светлане - десять, Володе - семь, Саше - два года...

Но вот пронеслась команда: "По вагонам!", загудел паровозный гудок, и эшелон тронулся. Люди пошли, затем побежали вслед, плакали, что-то кричали, махали платками. Я вскочил на ступеньки вагона и неотрывно смотрел на Варю.

Впереди были четыре года разлуки...

Замелькали за вагонным окном белые хаты и свечи тополей, раскинувшиеся до горизонта поля набиравших силу хлебов, высоковольтные мачты электропередачи, шагавшие через степь. Я смотрел на знакомый мирный пейзаж и думал: "Неужели эту землю опалит война?"

Попутчиком по купе был полковник Иосиф Иосифович Самсоненко. Обычно общительный и веселый, он был сейчас сосредоточен, угрюм и молчалив. Очевидно, сильно переживал разлуку с семьей. Я понимал его состояние и не приставал с лишними разговорами.

Ночью ехали с погашенными огнями. На железную дорогу налетали фашистские самолеты. Мы об этом были предупреждены и каждое мгновение ожидали бомбежку. Но лишь через несколько часов пути на станции Пятихатки впервые узнали, что это такое.

Немецкие самолеты - их было до десятка - появились над Пятихатками внезапно, и началась бомбежка. Несколько бомб упало в районе станции. Наши люди впервые оказались под огнем и вначале растерялись. Но вскоре пришли в себя, высыпали из вагонов и залегли вокруг. Сделали они это вовремя, ибо, сбросив бомбы, воздушные пираты на бреющем полете поливали пулеметным огнем вагоны. Среди бойцов дивизии раненых было мало, но пострадали беженцы, которые оказались в это время на вокзале. Я впервые увидел убитых детей и матерей, потерявших их. Какое это невыносимое зрелище!

И теперь перед глазами девочка лет семи с маленьким братиком на руках. Бойцы вынесли их из-под вагона, где они укрывались от фашистских самолетов.

- Где твоя мама? - спросил я.

- Мама ушла за водой еще до налета, а мы спрятались, - ответила девочка.

Ребенок, прижавшись к сестре, молчал, а девочка плакала и испуганно смотрела на нас. Я попросил начальника станции забрать детей, помочь им разыскать мать, а нам надо было ехать дальше.

После Пятихаток до самой Рахны - места назначения - эшелон шел без остановки и не попадал под бомбежки. Правда, сигнал воздушной тревоги звучал неоднократно, но фашистские самолеты пролетали мимо, вероятно, возвращались с задания, израсходовав бомбовый запас.

Первая встреча с воздушным противником выявила пробелы в подготовке личного состава дивизии. То, что во время бомбежки бойцы суетились, не зная, что делать, объяснялось их необстрелянностью. Беда эта неизбежная и временная. Попадут бойцы еще раз-другой под бомбежку - и перестанут шарахаться от свистящей сверху бомбы. Но когда крупнокалиберные зенитные пулеметы бьют по низко летящим самолетам противника - "в белый свет, как в копеечку", - это не может не настораживать и не тревожить. На совещании штабных работников я обратил внимание на это обстоятельство и приказал майору Карташову связаться с командирами частей и проинформировать их о совещании.

Очень важно было дать понять полкам, что штаб не теряет нитей управления, внимательно следит за развитием событий. А поведение бойцов во время первой бомбежки и было поводом, чтобы напомнить об этом.

\* \* \*

В ночь на 3 июля дивизия под покровом темноты высадилась из эшелонов и сосредоточилась западнее Рахны. Вековой лес укрыл дивизию от глаз фашистских летчиков, старательно разведывавших места расположения советских войск. Тотчас же я связался с начальником штаба 18-й армии генерал-майором В. Я. Колпакчи и получил приказ утром прибыть к нему с докладом.

Командный пункт 18-й армии располагался в небольшой деревушке, километрах в десяти от штаба нашей дивизии. Владимира Яковлевича Колпакчи я видел впервые, однако был немало наслышан о нем. Знал, что он начал службу в старой армии, в составе красногвардейского отряда штурмовал Зимний дворец, активно участвовал в гражданской войне, в подавлении контрреволюционного мятежа в Кронштадте, отличился в боях с басмачами в Средней Азии. В 1936-1938 годах сражался в рядах бойцов республиканской Испании против фашистов под Мадридом и в Валенсии. Вот как много довелось пережить Владимиру Яковлевичу в свои неполные сорок два года.

Меня поразила внешность Колпакчи: черные как смоль волосы и светло-серые глаза, плотно сжатые волевые губы и тихий, приятный голос. Генерал был спокоен, не было заметно, что он подавлен или раздражен, хотя, как я узнал вскоре, в тех условиях оставаться таким было не очень-то просто.

Б начале июля обстановка на Южном фронте сложилась довольно тревожная. Наши войска вели тяжелые оборонительные бои, ценой невероятных усилий сдерживали наступление превосходящих сил противника. Фашистское командование вводило в сражения все новые и новые механизированные соединения. На участке 18-й армии противник создал двойное превосходство в пехоте и тройное в танках. Колпакчи особенно тревожился за правый (фланг армии.

Кратко обрисовав обстановку, сложившуюся на фронте и в полосе армии, Владимир Яковлевич передал приказ командарма генерал-лейтенанта А. К. Смирнова: дивизии занять оборону на рубеже Татарский, Попелюхи, Лучинки, совхоз Хреновок с задачей остановить здесь наступление противника. Вероятно, читателю мало что скажут названия этих населенных пунктов. И Татарский, и Попелюхи, и Лучинки, и Хреновок - обыкновенные украинские села. Большинство воинов дивизии до июля 41-го даже не подозревали об их существовании. Теперь же они навсегда входили в их жизнь: ведь здесь предстояло принять первый бой. От Татарского до Хреновка - пятнадцать километров. Эти пятнадцать километров мы и были обязаны превратить в непреодолимый рубеж, а для этого вгрызться в землю, создать прочную оборону на глубину до двенадцати километров. И сделать это надо было быстро: противник мог появиться в любую минуту.

Я поспешил от генерала Колпакчи в штаб дивизии. Когда вернулся туда, увидел командиров частей: они сидели у "зеленого кабинета", как мы в шутку назвали шалаш, в спешном порядке сооруженный для комдива.

Генерал-майор К. Е. Куликов ждал моего возвращения, чтобы принять окончательное решение на предстоящий бой. Собственно говоря, решение в общем-то у него созрело, оставалось лишь уточнить детали: из штаба армии я позвонил ему и доложил о полученном приказе. Голова у комдива ясная, дело он свое знал. За плечами был опыт двух войн: первой мировой и гражданской. До революции К. Е. Куликов служил в Павловском гвардейском полку, а когда победила Советская власть, сразу же встал на ее сторону, в 1918 году вступил в Коммунистическую партию в Красную Армию. Куликов отважно сражался с беляками, отличился в боях и был за это награжден орденом Красного Знамени.

Константин Ефимович был человеком, действовавшим только строго по уставу. Наверное, сказывалась служба в гвардейском полку. Обычно на служебных совещаниях он держал в руке то Устав внутренней службы, то Боевой устав пехоты, в зависимости от содержания рассматриваемого вопроса, и подкреплял свои указания ссылками на соответствующие параграфы. Вспомнив об этом обычае генерала, я подумал: "Неужели и теперь он станет заглядывать в устав? Ведь на войне неизбежно многое изменится!.) Но Константин Ефимович, когда в "зеленом кабинете" собрались командиры полков, в устав не заглянул. Надо отдать ему должное: он умел мыслить творчески, принимать решение, исходя из обстановки. И это подтвердил его первый боевой приказ, отданный 4 июля 1941 года.

На бреющем

Тяжелые, набрякшие дождем облака наплывали с запада медленно и как бы нехотя. Переднее, напоминавшее формой разодранный вдоль голенища солдатский сапог, казалось, набухло дождевой влагой больше остальных. Но вместо дождя из него тремя черными каплями выпало звено фашистских "мессеров", И сразу задымил штурмовик ведомого.

Дать ручку влево и до упора педаль оказалось делом какого-то мгновения. Машина, резко накренясь, послушно вошла в крутой разворот. Спикировавший на меня фашист промазал. Трассы из его стволов прошили лишь то место, где только что находился мой штурмовик, а сам немец, будто стремясь догнать их, проскочил мимо меня вниз.

Выйдя из разворота, я тут же взял ручку на себя и дал полный газ. "Ил" свечкой пошел в набор высоты. До спасительного "сапога", из которого несколько секунд назад выскочили вражеские истребители, было теперь рукой подать: там немцы меня быстро не обнаружат. Натужно ревя мотором, моя машина продолжала карабкаться вверх. Теперь можно было перевести дух и оглядеться. Один из "худых"-так летчики называли в те дни "Мессершмитт-109" - исчез непонятно куда. Во всяком случае, его нигде не было видно. Другой, тот, что пытался вывести из игры меня, выходил сейчас из пике где-то далеко внизу, над самой землей. Зато третий... Тот явно не желал упускать легкую добычу. Набрав предельные обороты, он быстро настигал штурмовик с намалеванной на фюзеляже семеркой - машину моего новичка-ведомого. Самолет ведомого, продолжая дымить, заметно терял скорость и шел со снижением: казалось, что ничто его теперь не спасет - "мессер" вот-вот нагонит и разрядит по нему свои стволы.

Я стиснул зубы от злости и на секунду даже зажмурил зачем-то глаза. Может быть, затем, чтобы не видеть на фюзеляже ведомого номер его машины - ту злополучную семерку, которая, казалось, навсегда врезалась в мою память... В мозгу моем с калейдоскопической быстротой пронеслись события того дня, когда погиб командир эскадрильи, в которой я воевал, - старший лейтенант Павел Кучма. На борту его сгоревшего "ила" была нарисована точно такая же белая семерка...

Произошло это на лесном участке шоссе Ржев - Белый. Девятка наших "илов", получив донесение разведки о скоплении на шоссе вражеской техники, постаралась, как всегда, подойти к цели внезапно и незаметно - крались на малой высоте. Но что-то в тот раз не сработало, и застать немцев врасплох так и не удалось.

Кустарник, что топорщился возле обочины шоссе, вдруг замигал огненным глазом. Трасса прошила воздух у меня перед носом и ушла вверх, в предутреннее белесое небо. "Еще один эрликон, - мелькнуло у меня в голове. - Ишь ведь как всполошились!"

И в этот момент я увидел "семерку" Павла Кучмы. Комэск разворачивался на второй заход. "Куда он спешит? - подумал я, закладывая вираж. - Ведь не все еще отбомбились!" Внизу под нами горели танки. Продырявленный головной танк, загородив путь остальным, пылал поперек шоссе - его поджег своими эрэсами Кучма. Теперь он собирался повторить атаку.

"Торопится!" - вновь было подумалось мне. Но тут я увидел, что машина комэска дымит. И сразу все встало на свои места. Зная характер Кучмы, я понял, что сейчас должно произойти. Комэск, скорее всего, напоролся на снаряд еще при первой атаке, когда прорывался сквозь заградительный заслон зениток. Теперь он шел на таран, спешил, пока еще мог удерживать машину в воздухе.

Эрликон в кустарнике замолчал - кто-то из наших успел заткнуть ему глотку. Но зенитная батарея, та, что начала бить первой, сыпала в небо разрывами снарядов, продолжая свою губительную работу. Завершал свой последний труд в жизни - ратный труд фронтового летчика - и старший лейтенант Кучма: ведущий из всех своих четырех стволов огонь, оставляя за собой длинный черный хвост дыма, его самолет неудержимо шел в центр танковой колонны врага. Последнее, что я успел заметить, - багровые языки взрыва на том месте шоссе, куда вслед за собственными последними залпами направил свою машину командир эскадрильи...

Подавив оставшуюся батарею зениток, мы еще долго перепахивали шоссе и налезавшие друг на друга, сталкивавшиеся в панике немецкие танки. И только когда в люках наших машин не осталось ни одной бомбы, когда из раскалившихся стволов пушек были выпущены по целям последние снаряды, взявший на себя командование группой командир звена Яшин приказал всем возвращаться на аэродром.

..."И вот теперь, - подумалось мне, - вторая на моих глазах "семерка"?.. Нет, не бывать этому!"

Перед тем как войти в облачность, я еще раз прикинул расстояние, разделявшее меня и преследовавшего моего ведомого немецкого истребителя. Прикинул и понял: успею. Какое-то время шел вслепую сквозь плотную белесую мглу. Я знал, что фашист, хотя его и нельзя сейчас разглядеть, вскоре окажется где-то подо мной. Знал, что атака для врага окажется совершенно неожиданной.

И получилось именно так, как было задумано. Выйдя из облачности, я сразу обнаружил под собой самолет противника, тотчас перевел штурмовик в пикирование. Надо отдать должное немцу - среагировал почти мгновенно, сразу заложил глубокий вираж. И все же отвернуть в сторону ему не удалось - я полоснул его огненной трассой.

"Точка! - подумалось мне. - Семь да семь нынче не четырнадцать, а все сто девять!" Но радость моя оказалась преждевременной. "Мессершмитт-109" хотя и получил свое, но отделался все же легче, чем мне показалось в первые секунды. Вражеский истребитель сумел выровняться и, дымя и снижаясь, все-таки уходил на запад. Самолет моего ведомого тоже куда-то пропал: небо, куда ни глянь, было пустынно, хоть шаром покати.

"Пора топать домой, - решил я. - Делать здесь явно больше нечего".

На аэродроме меня встретил техник Фетисов.

Когда он, осмотрев машину, обнаружил на правом крыле пару небольших свежих пробоин, я искренне изумился: выходит, зацепил меня фриц, зацепил, а я в горячке боя даже не заметил.

- С девятью прежними - всего, значит, будет одиннадцать дырок! - тяжело вздыхая, подбил итоги Фетисов. - И это за каких-то пару последних недель. А дальше как будет?

- Не тяни душу! Не молоко в бидонах возим, воюем! нетерпеливо оборвал я. Ты мне лучше скажи, "седьмой" вернулся?

- Пока не слыхать. Хотя пора бы: горючка у него, как и у вас, вся кончилась, - утешил Фетисов.

- Может, на вынужденную где сел? А, Фетисов?..

- Сами говорите: не молоко возим. А на войне как на войне, всякое может быть. Случаются, понятно, и вынужденные посадки.

- Ты мне обиды-то не строй! - обозлился было в ответ и я. - Тебя о живом человеке спрашивают, а ты мне в ответ что? Ахинею какую-то несешь.

Фетисов ничего не сказал, понуро опустил голову и отошел в сторону. Всерьез сердиться на него было бы явно несправедливо. Все знали: за каждого летчика он переживал, будто за брата родного.

О судьбе "седьмого" выяснилось уже под вечер. Без вынужденной и в самом деле не обошлось. Но вынужденная, как говорится, дело десятое. Основное - в живых остался.

- Редкая, между прочим, штука, чтобы штурмовик на равных с истребителем сцепился, - заметил позже кто-то из летчиков, когда я рассказал о том, что случилось. - Стрелок иной раз из своего ШКАСа зацепит - это бывает... А вот чтоб наш брат лично, чтоб из передних стволов!.. Такое не часто встречается. Под корень гада срубил или припугнул только, о загробном мире напомнил?

- Они загробного не боятся, их теперь куда больше этот мир настораживает, - шуткой откликнулся на замечание летчика Яшин, ставший после гибели Кучмы нашим комэском, - Жора, верно, немцу заплаты свои показал, те, что после вылетов ему Фетисов латает. Хотя зря: заплаты на фронте стоящего летчика только украшают. Подтверди, Фетисов!

Комэска, как и нас, полученные в бою пробоины никогда не смущали. Все мы искренне считали, что лучше Ила-2 во всем свете машину не сыщешь. А уж о феноменальной живучести ее и говорить не приходится. Лишь бы мотор тянул - об остальном, уверял Яшин, можно не беспокоиться.

Комэск знал, что говорил. Как-то, возвращаясь с боевого задания, Яшин внезапно обнаружил в бомболюке оставшуюся каким-то чудом не использованную во время полета пятидесятикилограммовую фугасную бомбу. Тащить ее назад, к себе на аэродром, было не в его характере. Отделившись от своих, он вернулся за линию фронта и скинул фугас точно на батарею зениток противника, замеченную им еще по пути на аэродром. Батарею разнесло в клочья. Однако за секунду до этого одно из орудий почти в упор всадило в штурмовик Яшина двадцатимиллиметровый снаряд.

Как Яшин сумел дотянуть до аэродрома, так и осталось загадкой.

- На чем же ты, друг ситный, летел? - в изумлении ахнул один из прибежавших на взлетную полосу летчиков. - У тебя же половина крыла вырвана!

- Полкрыла вырвало, полтора осталось, - спокойно объявил Яшин, оглядев покалеченную машину. А затем убежденно добавил: - Наш "горбатый", он все может!

"Горбатый", как нарекли летчики штурмовик Ил-2, мог если и не все, то очень многое. Это была действительно на редкость живучая машина. Казалось, ее без конца можно латать и штопать, а ей хоть бы что! Заправляй баки - и вновь летай на здоровье. Из каких только передряг не выручала она летчиков!..

Тимофей Лядский, с которым мне довелось воевать позже, однажды невольно продемонстрировал на своем "иле" такое, что все только руками развели.

Два звена, которые перед тем изрядно потрепали "фоккеры", заходили на посадку. Принимал их комиссар полка Сотников. Поначалу все шло как обычно. Машины, соблюдая порядок, приземлялись одна за другой. И вдруг "ил" Лядского, не обращая ни на что внимания, словно он над аэродромом один-одинешенек, пошел напролом на полосу. Сотников сперва даже онемел. Однако чувств своих высказать ему так и не пришлось. Вернее, одно сильное чувство уступило место другому, не менее сильному. Машина Лядского, пробежав по дорожке, встала и... переломилась пополам. И хвост, и носовая часть самолета задрались к небу, а середина просела па грунт.

Лядский вылез живой, невредимый, но какой-то притихший. На белом как мел лице чернели ввалившиеся, измученные глаза.

- Думал... над аэродромом... развалюсь... - растерянно сказал он, как-то странно отделяя друг от друга слова долгими паузами. - Вот и поспешил... малость...

Когда осмотрели самолет "поспешившего" Лядского, на нем обнаружили более двухсот пробоин. Это не считая искореженного стабилизатора и перебитых тросов управления рулями глубины! Дотянуть до своих и сесть на таком решете мог только тот, кто фанатично верил и в себя, и в свою машину.

- Ну, брат! - изумленно объявил Сотников. - Не знаю, что и сказать! Самолет твой надо в утиль, а тебя самого - в музей!

- Зачем в утиль? - не согласился с комиссаром вездесущий Фетисов. - Мотор цел, а дырки я со своими техниками подштопаю. Глядишь, Лядский опять на нем летать будет. Долетел же вот до аэродрома...

Все мы, летчики-штурмовики, одинаково высоко ценили замечательную машину конструктора Ильюшина. Не напрасно фашисты окрестили ее "черной смертью", а свои называли с почтительным уважением "летающим танком". Надежностью, в сравнении с другими боевыми машинами, штурмовик Ильюшина обладал поистине необыкновенной. II не только за счет бронированного фюзеляжа, но и благодаря великолепным аэродинамическим качествам. Единственными недостатками, которыми на первых порах можно было попрекнуть эту машину, являлись неважный бомбоприцел и отсутствие специально оборудованной кабины для воздушного стрелка, что было особенно неприятно, так как делало штурмовик беззащитным при нападении сзади.

С последним недостатком особенно трудно было мириться. Фашистские летчики безнаказанно заходили штурмовикам в хвост, расстреливая их с малых дистанций. Требовалось что-то срочно придумать. Не ожидая, когда конструкторы осуществят необходимую доработку машины, в полку стали искать выход из сложившегося положения. Сперва, чтобы хоть как-то защитить заднюю полусферу самолета, в люк позади кабины летчика стали сажать стрелка с пулеметом. Самодеятельно установленный ШКАС служил, конечно, кое-какой острасткой для немецких летчиков. Нарвавшись раз-другой на пулеметную очередь, они стали действовать не столь нагло. И все же снять проблему полностью не удавалось. Кустарно установленные ШКАСы не могли обеспечить штурмовикам надежную защиту.

Предпринимались и другие попытки. Как-то в полк прибыл из Москвы инженер-оружейник. Он привез с собой специально сконструированные кассеты, куда закладывались гранаты, снабженные особыми, небольшого размера, парашютиками. Устройство это устанавливалось в хвостовой части фюзеляжа, откуда специальный тросик соединял его с кабиной летчика. В самой кабине укрепили над приборной доской зеркало, которое обеспечило летчику обзор задней полусферы. Замысел был прост: когда "мессер" или "фоккер" сядет штурмовику на хвост, пилот с помощью тумблера освободит от кассеты гранаты на парашютиках и те повиснут заслоном на пути вражеского истребителя.

В теории это выглядело неплохо. Но гранаты, зависшие в воздухе на своих парашютиках, сперва немцев настораживали и даже изумляли, но отнюдь не мешали им осуществлять боевой маневр и вести по штурмовикам огонь.

Требовались, словом, не полумеры, а принципиальное изменение конструкции самолета. И оно, как известно, нашло свое воплощение в жизнь, когда на фронт начали поступать с заводов новые, оборудованные специальной кабиной для воздушного стрелка двухместные вилы".

Но это произошло позже. А пока приходилось рассчитывать на собственные силы. На опыт и накопленное в боевых вылетах мастерство. И если группа была хорошо слетана, если летчики действовали обдуманно, возможностей избегать потерь в воздухе в общем-то хватало. Тем более что и впоследствии, когда с заводских конвейеров стали сходить новые двухместные "илы", разница в скорости между истребителем и штурмовиком по-прежнему оставалась в пределах двухсот километров. Тут уж, как говорится, ничего не попишешь: штурмовик не истребитель, за счет скорости ему от "мессера" или "фоккера" никак не оторваться. И если воевать без выдумки, без инициативы или, проще говоря, хлопать в воздухе ушами, то никакой воздушный стрелок, пусть даже и в специально оборудованной для него второй кабине, тебя не спасет.

Нас, как уже говорилось, выручали опыт, слетанность, взаимовыручка, высокое летное мастерство. На прикрытие истребителей мы особенно не надеялись. Хорошо, конечно, когда они есть. Но чаще всего летать приходилось, рассчитывая только на себя да идущих рядом в боевом строю товарищей. Летали нередко на таких высотах, что не то чтобы вражескому истребителю дать тебе снизу в хвост зайти - ладонь между землей и штурмовиком не просунешь! Ляжешь на землю, идешь на бреющем, а под тобой - два-три метра высоты. Под диаметр винта летали. Он у "ила" двести сорок сантиметров. Значит, грубо говоря, ниже полутора метров нельзя, лопастями пропеллера грунт начнешь рубить. А до двух метров, если очень приспичит, снижались. Зато вражеским истребителям тут делать уже нечего. Им в таких случаях только материться на своем немецком языке оставалось отматерятся и отваливают восвояси.

Однажды под Грайвороном, в восьмидесяти километрах от Белгорода, когда мы, отбомбившись над целью, повернули н своему аэродрому, зажала нас пятерка "фоккеров".

Деваться некуда, легли всей группой на брюхо так, что, того и гляди, в тамошние черноземы врежешься. А под нами поля подсолнухов. Оранжевые подсолнухи, как раз в самом цвету... Идем на бреющем, а сзади нас желтый шлейф стелется - срезанные пропеллерами, сорванные воздушной струей лепестки. Немцы ослепли, не видно им, куда стрелять... Покрутились-покрутились да и плюнули. Так мы и ушли без потерь.

Но Грайворон - это было уже потом, осенью сорок третьего. А тогда, в сорок втором, был Калининский фронт, были первые боевые вылеты. И еще была учеба суровая нора становления фронтового летчика.

...Война застала меня в Луганском летном училище - на "бомберах". Казалось бы, чего лучше: собирай чемодан - и на фронт! Но моего мнения, конечно, никто не спрашивал, и я получил назначение в разведывательный полк, где на дюжину летчиков приходились одна-две машины, а право на вылет чуть ли в лотерею не разыгрывали. Н Кругом черт знает что творится: фронт растянулся почти на три тысячи километров, немцы рвутся к Москве, а мне, молодому, здоровому парню, налетавшему к тому же около сотни часов в воздухе, приходилось торчать на полупустом аэродроме, ждать очереди!

Но приказы не обсуждают. Это-то я знал и в то время. Чего, к сожалению, не мог сказать о многих других, подчас куда более важных и серьезных вещах...

Война по-настоящему коснулась меня в Орше; коснулась и сразу же хуже кипятка ошпарила душу, перетряхнула в ней все сверху донизу.

28-я авиационная дивизия, в состав которой входил полк, куда я получил назначение, стояла в Бобруйске. А приехав в Оршу, я узнал, что Бобруйск прошлой ночью взят немцами: ехать дальше, следовательно, незачем. Поначалу меня это известие в какой-то мере ошеломило. Не надо забывать, что мне тогда едва исполнилось двадцать лет и я, естественно, на первых порах растерялся. Но затем мне пришла в голову обнадеживающая мысль: раз уж дивизия внезапно оказалась в пределах активных боевых действий, значит, любой ее полк мог рассчитывать на пополнение новыми самолетами. Я почувствовал, что война дохнула мне прямо в лицо и я окажусь в центре одного из ее водоворотов.

Случилось иначе. Дивизия получила приказ снова перебазироваться в тыл. Так я и менял вместе с ней один аэродром на другой вплоть до самой Медыни, где решено было отправить часть летчиков, в том числе и меня, на летные курсы, на переучивание. Но с войной все же довелось столкнуться впервые именно в Орше, хотя явилась она мне не в грохоте и огне сражений, а как бы со спины - тихо, буднично, просто.

На вокзале, где я узнал о захвате немцами Бобруйска, ожидали очередной эшелон с запада. Было жаркое, безветренное утро, без тележек мороженщиц и сатураторов газировщиц-на перроне среди узлов и чемоданов молча толпились беженцы: война уже успела научить многому, и прежде всего терпению. Состав появился из-за станционных зданий почему-то с паровозом в хвосте. Платформы катили по рельсам тяжело, медленно: прежде на таких перевозили уголь или щебенку, сейчас же на них сидели и лежали люди - вчерашние жители Бобруйска. Многие были ранены... Па одной из платформ сидела молодая женщина в разодранной от плеча до лопаток вязаной кофте. Она сидела спиной по ходу движения поезда, прижимая обеими руками к груди окровавленного плюшевого мишку. Она не плакала, она напряженно, не мигая, смотрела назад - туда, откуда пришел состав. А платформы все так же тяжело и медленно катили по рельсам...

Через несколько секунд коротко звякнули буфера, и у обшарпанного, забитого беженцами оршанского вокзала остановился первый для меня эшелон из войны.

До этого мне казалось, что я знаю если не все, то очень многое о войне столько прочитано о ней книг, столько просмотрено фильмов. Но я забывал, что любое искусство - это всегда отбор, отбор событий, фактов, деталей. Войну же, чтобы ее понять, нужно увидеть в естественном хаосе и нагромождении составляющих ее элементов, увидеть не глазами писателя или режиссера, а непременно своими собственными. Пусть это будет не воздушный бой с вражескими истребителями, не рукопашная схватка в окопе, пусть это будет расстрелянный фашистами эшелон с мирными жителями из Бобруйска - все остальное, что называется войной, доскажет сердцу прозревшее вдруг воображение. Война потом может длиться годами, оборачиваться для тебя той или иной своей стороной, но главное - отвращение и ненависть к ней - понимаешь навсегда и сразу.

Вечером того же дня, когда я наконец разыскал передислоцировавшуюся из Бобруйска под Оршу часть, мне по-прежнему хотелось быстрее подняться в небо, чтобы бить врага. Но вместе с тем я уже понимал, что врага, навязавшего нам войну, надо бить умно, наверняка, а ради этого, если говорят - учись, значит, нужно учиться.

Учеба, к сожалению, затянулась на долгие месяцы...

Вначале я переучивался летать на бомбардировщиках ББ-22, затем на самолетах-разведчиках Пе-3, наконец пришел черед сесть за штурвал "летающего танка" - бронированного штурмовика Ил-2. Это было уже летом сорок второго...

Немцы тогда уже вышли на Волгу, вокруг Сталинграда завязывалось одно из решающих гигантских сражений. Но ни результаты, которых от него ожидали, ни тем более сам; исход его, который уже вызревал в те грозные, полные крайней напряженности дни, нам, переучивающимся в тылу летчикам, не были, конечно, известны, а тревога, которую все мы переживали, только обостряла желание побыстрее разделаться с учебно-тренировочными полетами - да в бой!

И все же тот день, когда я с группой других летчиков получил назначение на Калининский фронт, наступил для меня как-то неожиданно. А вскоре случилось то, чему поначалу я просто отказывался верить и к чему потом долгое время не мог в глубине души привыкнуть. Явившись в пункт назначения, на один из фронтовых аэродромов в районе Осташкова, я услышал сразу и вместе те имена, которые впервые соединились еще в моих мальчишеских грезах - Каманин, Громов, Байдуков... Только теперь речь шла не о мальчишеских грезах, теперь герои детства по воле случая вошли в мою реальную сиюминутную жизнь. Командующим 3-й воздушной армией был М. М. Громов, одним из ее корпусов командовал Н. П, Каманин, а дивизией, в которую входил мой полк, - Г. Ф. Байдуков. Три прославленных летчика страны, три Героя Советского Союза, получивших это почетное звание еще в мирные годы, три человека, имена которых я не уставал повторять мальчишкой, жизнь которых брал для себя за образец.

Каманин, Громов, Байдуков... Впервые я услышал о них от старшего брата Виктора, когда он работал инструктором в енакиевском осоавиахимовском аэроклубе.

Енакиево - небольшой, тихий в ту пору городок в Донбассе, где я родился и вырос. Сжатый со всех сторон крутыми отвалами терриконов, между которых лепились одноэтажные деревянные дома с палисадниками и крохотными садами, городок этот благодаря своему трудовому рабочему населению не желал отставать от времени и имел не только собственный аэроклуб, но и тщательно расчищенный, содержавшийся под надежным повседневным присмотром грунтовой аэродром, на взлетной полосе которого красовались в хорошую погоду два фанерных У-2 - мечта не только местных мальчишек, но и взрослых городских парней. Заведовал всем этим хозяйством начальник аэроклуба, давний друг нашей семьи, Василий Алексеевич Зарывалов. От них, от Виктора и Василия Алексеевича, и повелись в доме нескончаемые разговоры о бочках и иммельманах, о подъемной силе крыла, об углах планирования, о встречных воздушных потоках - обо всем, словом, что так или иначе имело отношение к заманчивым тайнам покорения пятого океана. Они и заразили меня, пятнадцатилетнего пацана, неистребимой, на всю жизнь, страстью к авиации. Часами я мог слушать их рассказы о первых русских конструкторах Сикорском, Слесареве, Юрьеве, Григоровиче, которые еще до революции, в условиях отсталой царской России, сумели создать и построить самолеты, ничуть не уступавшие лучшим образцам более развитых в техническом отношении стран Запада. Построенный, например, по проекту Сикорского в 1931 году тяжелый четырехмоторный бомбардировщик "Илья Муромец" не имел, по общему признанию специалистов, равного себе во всем мире. А "летающие лодки" Григоровича считались лучшими гидросамолетами, своего времени... Я жадно ловил имена русских летчиков - Уточкин, Ефимов, Попов, Нестеров, слава которых далеко выходила за пределы тогдашней России, впитывал, как губка, были, напоминавшие легенды, и легенды, похожие на были, связанные с их мужеством и летным мастерством.

Но оба моих наставника неплохо разбирались не только в истории авиации, не хуже они были осведомлены и о ее настоящем. Впрочем, авиацией в те годы бредили все. Над Военно-воздушными силами страны взял шефство комсомол, и одним из ведущих лозунгов того времени стал выдвинутый им призыв: "Комсомолец - на самолет!"

Что-что, а шефство это упрекнуть в формальном подходе к делу было бы трудно. Комсомольцы стали едва ли не самыми рьяными пропагандистами освоения пятого океана, а уж самыми пылкими, самыми горячими сторонниками - наверняка! Молодость всегда там, где зарождается новое. И чем значительнее, чем грандиознее само начинание, тем выше, тем мощнее волна массового энтузиазма. Открывая серию агитационных рейсов, в которых принимали участие известные летчики, представители Военно-воздушных сил " гражданской авиации, комсомольцы, работники Осоавиахима, сотрудники прессы, в небо поднимались наши отечеств венные машины. Один из таких воздушных кораблей нес на своем борту имя популярного всесоюзного журнала "Крокодил", другой представлял газету "Правда". В каждом городе их встречали цветами, многолюдными митингами: страна переживала становление отечественной авиации как всенародный праздник. Повсюду создавались аэроклубы, повсюду их пороги осаждала рвущаяся в небо молодежь...

Не отставал, разумеется, от жизни и наш енакиевский аэроклуб, и стоит ли говорить, что после рассказов брата и Зарывалова мысли мои постоянно в буквальном смысле витали в воздухе. В том самом воздухе, куда с летного поля Волынцевской горы поднимали свои У-2 члены енакиевского аэроклуба. Стать таким же, как они, было моей самой заветной мечтой. Но попасть туда удалось не сразу - не позволял возраст.

Кроме того, клуб существовал на средства шахтеров, и записывали в него лишь тех, кто уже обладал какой-то профессией, рабочим стажем. Пришлось начинать с малого - с планеризма, точнее, со школьного кружка, где я вскоре приступил к исполнению обязанностей инструктора.

А время между тем неслось вскачь, опережая самые дерзкие замыслы и мечты. Каждый день приносил с собой что-нибудь новое, нередко ошеломляющее и потрясающее воображение.

Еще не смолкли последние отголоски челюскинской эпопеи, еще не сходили со страниц газет имена летчиков А. В. Ляпидевского, Н. П. Каманина, М. В. Водопьянова, В. С. Молокова, С. А. Леваневского, М. Т. Слепнева и И. В. Доронина, которым за беспримерную героическую работу, проявленную при спасении экипажа затонувшего в арктических льдах парохода "Челюскин", было первым присвоено звание Героя Советского Союза, а мир уже пережинал новую сенсацию беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку чкаловского экипажа.

В. П. Чкалов, Г. Ф, Байдуков, А. В. Беляков, М. М. Громов, А. Б. Юмашев, С. А. Данилин, В. С. Гризодубова, М. М. Раскова, П. Д. Осипенко и многие другие прославленные авиаторы совершали героические перелеты, вписывая славные страницы в историю нашей Родины. Но дело, конечно, было не в самих рекордах. Эти полеты свидетельствовали о гораздо большем - в том, что в нашей стране создана мощная авиационная промышленность, опирающаяся на передовую научно-техническую и инженерно-конструкторскую мысль. Хотя нас, молодежь, воодушевляли, подогревали наше и без того горячее желание овладеть, покорить, завоевать небесные просторы именно результаты героических перелетов, рекорды наших летчиков.

У меня в то время помимо школьного кружка много времени занимала работа в собственной мастерской. Помог мне в этом деле отец. Железнодорожник по профессии, к авиации он особого интереса никогда не питал, но к увлечению сыновей относился по-мужски уважительно. Оборудовал для наших работ сарай, не жалел денег и на инструменты, и на материал: ни один из соседских мальчишек не мог бы похвастать таким плотнично-столярным набором, какой купил мне отец, угробив на него всю получку и часть премии. Именно здесь, в этом сарае, и были собраны сначала простенькие модели, а затем и настоящие планеры...

А вскоре состоялся тот разговор, который стал поворотной вехой в моей судьбе. Сперва я решил поговорить начистоту с братом. Учеба в школе у меня в последнее время не клеилась: не тем голова была занята. Подумал, что Виктор меня поймет.

Так и вышло. Старший брат целиком оправдал возлагаемые на него надежды. Уговаривать или переубеждать его мне не пришлось. Наоборот, он сам охотно пошел мне навстречу.

- Считаю, что выбор правильный, - внимательно выслушав меня, сказал Виктор. - Но только учти: самолет не увлечение, не личная прихоть или там склонность души. Научиться летать - нынче этого мало. Стать необходимым авиации - вот в чем вопрос. А стать ей необходимым нужно, без этого нечего и огород городить. Небо - это на всю жизнь.

- А со школой как? - нерешительно задал я самый сложный и жгучий вопрос. На то и на другое просто времени не хватит.

- Придется пока бросить, - твердо отрезал Виктор. - Кончишь десятилетку позже. Считай, что десятилетка - это твой личный долг, который обязан со временем возвратить. Без образования в авиации делать нечего.

Виктор помолчал, почесал в затылке и наконец спросил!

- С отцом мне поговорить или сам скажешь?

- Сам! - твердо сказал я.

Отец возражать не стал. Видно, давно предвидел подобный оборот дела. Спросил только:

- На завод пойдешь?

- Ясно, батя! На металлургический. - радостно кивнул я.

- Ну понятно, ваши ведь аэроклубовские почти все оттуда. А учебники школьные все же не сдавай, сбереги.

С того дня началась для меня новая жизнь. Легче не стало. На заводе бить баклуши было не принято. Пришел - вкалывай. Да я легкой жизни и не искал. Работал с азартом, на совесть, хотя и уставал на первых порах здорово - только что с ног не валился.

И вот в аэроклубе меня зачислили в самолетную группу. Теорию пришлось осваивать заново. Школьные учебники по совету отца я спрятал ненадежнее, аккуратно перевязав их ремешком, и засел за книжки со схемами авиационных двигателей, с рисунками лонжеронов, нервюр, с таблицами полетных расчетов. Научиться предстояло многому.

Прошло несколько месяцев. Работа на заводе пришлась по душе, да и па жизнь я привыкал смотреть по-иному - шире, требовательнее. Навыки, которые постепенно накапливал у себя в цехе, пришлись к месту и на Волынцевской горе. Разобрать и собрать авиационный мотор было теперь для меня плевым делом. Отвертка или гаечный ключ будто прикипали к рукам: все спорилось, каждое движение выходило ловким и точным. Давала себя знать и отцовская мастерская в сарае. Кое-кто из ребят даже начал завидовать. Правда, зависть была хорошая, такой зависти не пристало стыдиться. Я охотно показывал сверстникам все, чему успел научиться сам, делился с друзьями своими нехитрыми производственными "секретами".

Жизнь шла не легко, но зато интересно. Даже в кино сходить некогда было. Да, честно говоря, не очень и хотелось. Впечатлений и так хоть отбавляй! А когда в аэроклуб поступили наконец новые самолеты, я и вовсе готов был там ночевать. Жаль было каждой упущенной минуты. И хотя до дома от летного поля рукой подать, но я, чтобы не тратить зря времени на обеды и ужины, все чаще завертывал с собой в узелок ломоть хлеба с куском сала или печеной картошкой.

Мать в конце концов пожаловалась Зарывалову.

- Ты что, герой, совсем, говорят, от дома отбился? Так у нас с тобой не пойдет! - сказал тот, - Вон ты какой тощий! Смотри, комиссия забракует.

- Какая комиссия? - удивился я.

А такая, которая в Луганскую летную школу отбирать курсантов из вашего брата будет. Ты что думал, раз Осоавиахим, значит, это так, для забавы? Походил в аэроклуб, полетал себе в удовольствие - и все, точка? Нет, брат, Осоавиахим - это главная кузница летных кадров!

- Да я же и не летал ни разу! - опешил от неожиданности я.

- Ничего, полетишь еще. Завтра и полетишь, так что готовься, - сообщил Зарывалов.-Или, считаешь, рано еще?

- Да что вы, Василий Алексеевич!.. Да я... Да у меня...

- Ну вот и договорились, - делая вид, что не замечает моей радости, дружески сказал Зарывалов. - А обедать все-таки домой ходи. Забракуют!

Я в тот раз ?так и не успел расспросить про набор в летную школу. Все заслонила мысль о предстоящем полете.

Первый полет! Кто не мечтал о нем, кто не ждал его с замиранием сердца и перехватившим от волнения дыханием! А вдруг передумают, вдруг отложат? Мало ли что может случиться. Ненастье зарядит или инструктор к чему-нибудь придерется.

Весь день ходил сам не свой. Из рук все валилось. Что делалось вокруг, не замечал, на оклики не отзывался. Лишь одна мысль стучала набатом в голове: "Завтра! Завтра полечу!"

Наконец Виктор, наблюдавший исподволь за мной, не выдержал и отвел меня в сторону:

- Ты что, будто тень загробная, ходишь? Не оробел, случаем, малость?

- Боюсь, - едва слышно признался я. - Боюсь, вдруг завтрашний полет отменят.

- А с чего бы это его отменять! - успокоил Виктор.- С теорией да и со всем прочим у тебя полный порядок. Сам не раз проверял. Вот разве что ты и к завтрашнему дню не очухаешься, живых людей, как сейчас, узнавать не будешь... Пойдем-ка лучше домой ужинать. Выспаться тебе как следует надо.

Но спалось нам обоим в ту ночь плохо. И Виктор беспокоился. А я и вовсе всю ночь проворочался с боку на бок, заснув лишь под утро. Приснилось, будто Зарывалов в последний момент передумал и запретил полет. "Нельзя тебе лететь, - говорил он. - Не понимаешь ты, парень, задач Осоавиахима. Осоавиахим - это кузница кадров! А ты что? Мать не слушаешься, дома не обедаешь... Забракует тебя комиссия!"

Проснулся я чуть свет. Сердце громко колотилось. Умывшись в сенях ледяной водой, вышел во двор и сразу успокоился. Небо было светлое, чистое - ни единого облачка. Летная погода.

- Летная! Летная! - повторил я несколько раз вслух. И не удержался прошелся по двору колесом.

За этим несолидным занятием и захватила меня мать, вышедшая во двор наколоть щепок для самовара.

- Сегодня, значит? - спросила она.

- Сегодня! - сказал я, подходя к ней и беря у нее из рук топорик.

- Ты уж не забирайся в первый раз высоко, - тихо попросила она. - Ты уж как-нибудь к земле поближе...

- Не бойся, мама! - обнял я ее за плечи, - Не бойся. Я же не один, я с инструктором.

Наскоро позавтракав и не дожидаясь Виктора, я убежал на аэродром. Там в этот ранний воскресный час еще никого не было, но я как раз на это и рассчитывал. Мне хотелось побыть возле машины одному. Старенький У-2, на котором предстояло через несколько часов сделать один-два круга над летным полем, был знаком мне вдоль и поперек, но виделся он сейчас не таким, как обычно. Что ни говори, одно дело готовить самолет для других, совсем иное лететь на нем самому!

Я с почтением оглядел обшарпанный, потрепанный фюзеляж, латаные-перелатаные перкалевые крылья, потрогал твердый, не податливый под рукой деревянный винт и полез в кабину. Здесь и застал меня появившийся вскоре Зарывалов. Едва заметив его коренастую, кряжистую фигуру, я спрыгнул на землю и, мигом очутившись возле начальника аэроклуба, с места в карьер зачастил:

- Василий Алексеевич, а когда комиссия приедет? Кого отбирать будут? Сколько часов налета нужно? Заявление кому подавать?..

- Да погоди ты тарахтеть! Оглушил совсем! - улыбнулся Зарывалов. Отца-мать прежде спроси, а уж потом заявление... Школа военных летчиков - это, брат, профессия! И серьезная. С бухты-барахты такие дела не делаются.

- Отца уговорю. Виктор поможет. Лишь бы вы против не были.

- А я и не против! С чего ты взял? - сказал Зарывалов. [- [Только не скоро еще. Успеешь и часы нужные налетать, и обдумать все как следует. К нынешнему полету готов? Не спал небось всю ночь. Глаза, как у кролика, красные.

- Спал! Еще как спал! - поспешил заверить я - Даже вас во сие видел. А глаза, это ведь от ветра...

- Да тишь же кругом, травинка не колыхнется! - расхохотался, не выдержав, Зарывалов. - Ну да ладно, все понятно. Давай-ка, товарищ Береговой, - в кабину! Вон твой инструктор идет.

Первый полет изумил меня не тем, что я увидел в небе, а тем, как выглядела оттуда земля. В небе, как мне показалось, и разглядывать было нечего беспредельная, неосязаемая пустота, только у самого горизонта паутинка перистых облаков. Зато земля... Земля меня и восхитила, и ошарашила. Я и вообразить не мог, что она такая роскошная, такая незнакомо прекрасная. Изумрудный ковер лугов заворожил своей сказочной красотой. Зелень была настолько чистой и яркой, что казалась нарисованной художником на огромном, неоглядном холсте. Город был словно сложен из детских кубиков: красные черепичные крыши, зеленые квадраты садов.

И все же главное заключалось не в этом. Главным было само ощущение высоты, ощущение полета. Именно оно, ни с чем не сравнимое чувство необыкновенной свободы и простора, заставляло восторженно замирать сердце. От него сладко щемило в душе. Тело сделалось легким, почти невесомым, словно во сне.

Но сейчас все происходило в действительности. Пальцы мои крепко охватили ручку управления, ноги лежали на педалях, и самолет послушно отзывался на каждое движение. Правда, поначалу не все ладно получалось. Но сзади сидел инструктор и незаметно подправлял мои огрехи. Делал это он, глядя куда-то в сторону, будто случайно. И от ощущения реальности "собственного" полета счастье, которое я тогда испытывал, переполняло мне душу до краев.

- Ну что, герой, может, хватит бензин жечь? - наконец сказал инструктор.

- А еще немного нельзя? - попросил я. - Один круг!

- Ладно, - усмехнулся инструктор. - Давай. Один круг можно.

И вновь все постороннее отдалилось, ушло из сознания. Вновь осталось только ощущение легкости и свободы. И простора. И наслаждения от своей власти над всем этим...

Когда же колеса коснулись травы летного поля и машина, оседая, наливаясь тяжестью, плотно прижалась к посадочной дорожке и, быстро теряя скорость, покатилась в сторону ангаров, я вдруг почувствовал, что устал. Усталость навалилась сразу, будто только и поджидала этой секунды, но была она не в тягость, и ощущать ее было даже приятно. Я отер рукавом потный лоб и полез из кабины.

К самолету уже бежали люди. Подошли вместе с другими и Зарывалов с Виктором. Виктор только молча потрепал меня по плечу и сразу отошел в сторону.

- Молодец хлопец! - сказал инструктор. - Чувствует машину.

- Вот, а ты волновался! - подбодрил меня Зарывалов.- Дали, между прочим, и лишний, сверх положенного, круг. Ну, для таких дел горючки не жалко...

Я не знал, куда отвести глаза; лицо горело - никогда еще не хвалили меня вот так, на виду у всех. А ребята уже теребили, о чем-то расспрашивали, куда-то тащили за руки. Я только смущенно улыбался в ответ, страстно желая одного - убежать куда-нибудь, чтобы побыть наедине с собой, повторить в памяти все, что только что пережил.

Потом были еще полеты. И с инструктором, и без него. И всякий раз, когда я поднимался в небо, мною вновь овладевала радость, но с каждым новым вылетом она становилась все сдержаннее и строже. Прежде я только думал, что создан, чтобы стать летчиком, теперь я это знал. И знал твердо. Те неизгладимые, не передаваемые никакими словами впечатления от первого своего полета больше уже не возвращались, но я и не жалел об этом. Я понимал, что такое случается с человеком один раз и остается с ним навсегда.

Время летело незаметно, и день, который с жадным нетерпением, а вместе с тем и затаенным страхом я ждал, наконец наступил. Из Луганска приехала обещанная Зарываловым комиссия.

Списки тех, кого в аэроклубе решили рекомендовать в качестве кандидатов в школу военлетчиков, были составлены заранее. Но я в них не попал. Сколько ни уговаривал Василия Алексеевича, сколько ни просил Виктора, не помогло. Ответ был один: "Молод".

Но при чем здесь молодость? Летал я не хуже других, а если верить инструктору - даже лучше. Это главное. Не мальчишка же в самом деле! Семнадцать лет уже стукнуло! Надо будет - к самому председателю комиссии пойду!

Председатель комиссии был занят. Меня, распаленного несправедливостью, принял старший политрук Минаев. Выслушал он меня серьезно, помолчал немного, прикидывая что-то в уме, сказал:

- В одном ты, парень, пожалуй, прав. В том, что времени даром терять не желаешь. Жизнь, чем раньше начнешь, тем больше в ней добьешься. Ладно, считай, что уговорил! Тем более и Зарывалов о тебе просит. Но учти: окончательно свою правоту в воздухе доказать придется. Тут скидок тебе никаких не будет.

Скидок я и не просил. В себя верил. А Зарывалов, оказывается, себе на уме! На словах одно, а на деле... Видно, до поры обнадеживать не хотел. Не знал, чем хлопоты его обернутся. Только бы не подвести его теперь, оправдать доверие. У меня даже дух перехватило от внезапно нахлынувшей и невысказанной пока благодарности.

Отборочные полеты начались на другой день, и с раннего утра я уже торчал на поле, переживая за ребят. Замечал наметанным глазом каждую оплошность, каждую малейшую ошибку при взлетах и посадках. Но чувство волнения за свою судьбу не проходило, как ни старался его подавить. Виктор, заметив, что происходит в моей душе, отослал меня наконец домой, пообещав зайти, когда придет очередь. Выходило, что и он тоже знал. Не иначе с Зарываловым обо всем заранее договорились.

И я вдруг как-то разом успокоился. Понял, что тревожиться, в общем-то, особенно нечего: ребята дело знают и постоять за себя сумеют. Не зря большинство из них, как и я сам, дневали и ночевали в аэроклубе. Вон и у членов комиссии выражение лиц вполне даже одобрительное: по всему видно, считают, что парни подготовлены нормально. Прав Виктор: незачем нервы трепать. Но с аэродрома я так и не ушел. В такой день дома все равно не усидишь.

Когда же наконец наступил я мой черед, мне удалось взять себя в руки. Так случалось всегда. Едва доходило до дела, все тревоги и волнения тотчас позади - будто ножом отрежет. И это мне всегда здорово помогало.

Вот и тогда уверенно и спокойно занял я свое место в кабине самолета, привычно вырулил к стартовой черте, дождался разрешения на взлет и...

Что было потом, я помнил плохо. И вовсе не из-за волнения. Хладнокровие и в последнюю минуту не изменило мне. Просто я полностью отключился от окружающего, целиком слившись с машиной. И аэродром, и члены комиссии, и товарищи, переживающие сейчас за меня, так же как только что переживал за них я, - все это куда-то отступило. Осталось лишь небо и ощущение полета в нем и еще чувство своей безраздельной власти над машиной и раскинувшимся вокруг пространством. Самолет был послушен мне, чутко отзываясь на каждое мое желание, подчиняясь каждому моему движению.

В общем, меня взяли. Взяли, несмотря па возраст, вопреки правилам. Взяли потому, как сказал тогда политрук Минаев, что мне делом удалось доказать свою правоту. А крепче доказательств, чем доказательства делом, на свете не бывает.

И вот Калининский фронт. "Теперь, - подумалось мне, когда, прибыв в полк, я лежал ночью без сна на жесткой койке, стараясь освободиться от внезапно нахлынувших воспоминаний юности, - настал мой черед по-настоящему доказать, что в выборе своем енакиевские инструкторы Осоавиахима не ошиблись".

Всего каких-то пять лет прошло с тех пор, как я впервые сел в кабину самолета. Но как много изменилось за это время! Тогда, на мирном аэродроме енакиевского аэроклуба, это был тихоходный учебно-тренировочный У-2, сейчас бронированный скоростной штурмовик; тогда такие имена, как Громов, Байдуков, Каманин, воспринимались сквозь призму недосягаемых идеалов юности, теперь это живые люди, под командованием которых завтра мне предстояло идти в бой.

"Как мало времени и как много перемен!" - на этой мысли я окончательно распрощался со ставшим вдруг бесконечно далеким прошлым и решительно натянул на голову шинель: к утру нужно было хорошенько выспаться. Ведь завтрашний день должен был стать началом моей работы, той, к которой я готовился все эти шесть лет,

...Фронтовой аэродром живет вне графиков, вне каких бы то ни было, пусть даже самых жестких, распорядков дня и режимов. Здесь каждый человек на счету, каждая минута его времени зависит от внезапно и постоянно меняющихся ситуаций. Необходимость боевого вылета может возникнуть в любую минуту суток. А работы для наших "илов", как оказалось, было более чем достаточно: штурмовки фашистских аэродромов, обработка живой силы и техники противника на марше, уничтожение артиллерийских и зенитных позиций. Но постоянной и главной целью для нас долгое время оставались железная дорога Великие Луки - Ржев и район находящегося во вражеском тылу города Белый, откуда немцы питали Ржев техникой и людьми.

Боевого опыта в те дни у меня не было никакого, и в воздухе я чувствовал себя без должной уверенности - видишь только то, что перед самым носом. А впереди носа моего "ила" чаще всего ведущий. Он да стрелки на приборной доске - вот и все, из чего складывалась тогда моя видимость в воздухе. Конечно, когда пикируешь, видишь еще и цель. Но это когда тебя на нее выведут. Ориентироваться же во время полета самостоятельно я еще не мог; глянешь вниз, па землю, - будто зашифрована она. Сосед по звену и вражескую батарею заметит, и группу танков, укрывшуюся в перелеске, разглядит, а ты вроде бы ослеп глядишь и ни черта не видишь. Дело тут, конечно, не в остроте зрения; просто война не парад, на войне технику не демонстрируют, а стремятся спрятать, укрыть как можно тщательнее от посторонних глаз. Ориентировка на местности с воздуха приходит с опытом, если, конечно, удастся успеть его накопить.

Судьба военного летчика в какой-то мере парадоксальна, во всяком случае, она плохо согласуется с законами статистики. Обычно доля риска возрастает пропорционально числу ситуаций, если человек раз от разу подвергает себя одной и той же опасности. У летчика это иначе. Чем больше на его счету боевых вылетов, тем больше шансов успешно увеличивать их число и впредь. Гибли чаще всего именно те, кто свои вылеты мог пересчитать по пальцам. Конечно, есть еще везение, взаимовыручка в бою. Есть, наконец, личные качества, врожденный талант. Но все это в конечном счете только помогает накопить боевой опыт.

Мне повезло. В полку оказалось немало опытных воздушных бойцов. Они охотно делились с нашим братом, необстрелянными новичками, навыками боевого мастерства, умением ориентироваться в сложной, постоянно меняющейся обстановке.

На учебу, понятно, времени оставалось не много. Главное на войне - сама война. Все остальное неумолимо отодвигалось на второй план, независимо от того, каким бы оно ни казалось необходимым и важным. Боевое задание на потом не отложишь...

Зато в периоды редкого на фронте затишья мы, молодые пилоты, стремились использовать каждую свободную минуту. Ни личного времени, ни сил жалеть никому и в голову не приходило. Особый упор делался на штурманской подготовке, на отработке прицельной стрельбы и бомбометания. Обычно для этого заранее выбиралось подходящее место в стороне от линии фронта, где строился специальный полигон, имитирующий ту или иную характерную цель. Делали все, разумеется, собственными силами. Техники и механики валили деревья, сколачивали щиты, раздобывали железные бочки с остатками солярки. Из щитов собирали "тапки" и "автомашины", располагали их в виде колонн с вражеской техникой. С воздуха и не различишь: макет это или подлинная цель. А бочки с соляркой взрывались и полыхали в момент штурмовки столь убедительно, что не было нужды ни в каких пиротехниках. У молодых летчиков на таких учениях возникала полная иллюзия участия в боевых действиях. А результаты "налета", включая и удачные действия летчиков, и допущенные ими ошибки, можно было потом пощупать, что называется, собственными руками.

Большое значение придавалось и ориентировке на местности. Нередко случалось, что после боевого вылета штурмовикам приходилось возвращаться к себе на аэродром в одиночку. И далеко не всякий из молодых летчиков мог в подобных условиях уверенно найти дорогу назад. Опытные бойцы брали с собой молодежь в тренировочные полеты, учили их читать местность, примечать ориентиры на ней, находить путь домой визуально и по приборам. Сесть па вынужденную только из-за того, что кончилось горючее, пока блуждал в полете, отыскивая дорогу, справедливо считалось в эскадрильях если и не позором, так непростительной оплошностью, пятнающей репутацию летчика. Да и как иначе! Одно дело - потерять машину в бою, совсем другое - покалечить, а то и вовсе угробить ее в момент вынужденной посадки из-за собственного головотяпства. Подобной беды многие из нас порой опасались куда больше, чем встречи с вражескими истребителями.

Словом, учились мы упорно. Учились каждую свободную минуту. Особенно хорошей школой для нас, молодежи, были систематические разборы боевых вылетов. На них обсуждались просчеты, допущенные ошибки, выявлялись упущенные возможности. Разборы эти проводились практически после каждого боевого вылета. Если вылет прошел успешно, разговор обычно был недолгим. В иных случаях разгорались целые дискуссии. Многое тут зависело от того, кто руководил обсуждением. Наш комэск, лейтенант Яшин, хорошо понимал, что только в откровенном обмене мнений, когда каждый говорит все, что думает, рождается истина, та живая польза делу, ради которой собрались люди. И чем жарче спор, тем довольнее бывал Яшин.

- Ну, Береговой! Что молчишь как пень? - начинал обычно комэск с кого-нибудь из нас. - Тебе что, сказать нечего?

- Жду, когда другие выскажутся.

- А они тебя ждут! Не тяни резину, выкладывай, что у тебя в печенках. Я же и без бинокля вижу, как у тебя на скулах желваки ходят. Чем недоволен?

- Группу рассыпали.

- Это мы и без тебя знаем. Ты лучше скажи, почему рассыпали?

- Ведущий слишком резко вошел в разворот, вот и рассыпали.

Ведущим группы между тем был сам Яшин. И те, кто недавно пришел в эскадрилью, настороженно ждали, что вот-вот наступит разнос. Но не таков был характер у нашего комэска. За свой престиж он не опасался. Он всегда стремился добиться ясности, взаимопонимания. Именно в них видел он залог будущего успеха группы, а значит, и успеха собственного. Сила комэска - в силе каждого бойца его эскадрильи. Яшин это хорошо понимал. Поэтому, помолчав немного, вновь задавал вопрос:

- А если бы помягче войти в разворот, не рассыпали бы?

- Не рассыпали.

- Так... Не рассыпали бы... - согласно кивал головой Яшин. - А как крыльями я качнул, видел?

- Видел.

- А зенитную батарею врага за дальним пригорком тоже видел? Или только на слух, когда они нам вслед затявкали, ее месторасположение определил? Да промедли я еще чуть-чуть с разворотом, так бы и напоролись всем косяком на их заслон... И не красней ты, как невеста на свадьбе! Я и сам эту чертову батарею слишком поздно засёк. А должен был раньше.

- Выходит, вы сознательно группу рассредоточили? Чтобы зенитчикам труднее было вести огонь? - высказал кто-то свою догадку.

- Черта с два! - жестко отрезал Яшин. - Крыльями я качнул или нет?

Покачать крыльями означало подать сигнал группе: внимание! Яшин перед своим внезапным для нас крутым разворотом предупредил: внимание, делай, как я! Мы же решили, что он напоминает: подходим к цели!

- Не в том беда, что не так поняли, - заключил в тот раз Яшин. - Беда в нашей неслетанности. Ведомые должны чувствовать своего ведущего, как самих себя. Тогда бы и без сигнала в разворот все успели б войти.

Особенно ценил Яшин способность летчика самостоятельно думать, находить в сложной обстановке единственно верное решение. Эти качества он и стремился развивать в вас.

- Чужой опыт потому и чужой, что он еще твоим не стал, - любил повторять он. - И не станет, если мозгами шевелить не начнешь. Времени попросту не хватит. На войне оно большой дефицит...

Яшин, конечно, был прав. Судьбу летчика на фронте часто решала какая-нибудь секунда. Упусти ее - и винить, как говорится, некого будет. А значит, по выражению Яшина, учись шевелить мозгами, учись не просто копировать чужой опыт, а накапливать свой. Без него на войне нельзя.

Его-то, собственного опыта, как раз и не хватало. И не мне одному многим. А от этого и дыр мы привозили с боевых заданий куда больше, чем летчики бывалые, успевшие, как говорится, понюхать пороху.

Техники самолетов на нас не обижались - как можно! За каждого они отчаянно переживали, волнуясь, ждали нашего возвращения и никогда не проявляли досады, в каком бы виде после боевого вылета пилот ни посадил свою машину. Работали они, можно сказать, круглосуточно. Днем обслуживали вылеты, а по ночам занимались ремонтом. Спали урывками, ели когда придется. Но и на усталость никто не жаловался, хотя порой только что с ног не валились.

Летчики, видя все это, платили им той же монетой - дружбой и уважением. У меня особенно теплые дружеские отношения сложились с техником самолета старшиной Я. Фетисовым. Яков был постарше, но на фронте разница в возрасте сглаживалась самой обстановкой. Укрепляло нашу дружбу с Фетисовым и то, что мы давно знали друг друга - познакомились с ним еще в местечке под Куйбышевым, где я учился на "илах" летать, а Фетисов - обслуживать их и ремонтировать. И хотя с той поры а полугода не прошло, но нам казалось, что мы знаем друг друга чуть ли не сто лет. Человеком старшина был энергичным, никогда не унывающим, а специалист - ну просто мастер на все руки! Материальную часть штурмовика он знал как свои пять пальцев и про свое дело обычно говорил так:

- Для нас, фронтовых техников, ничего невозможного нет. Лишь бы "горбатый" до взлетно-посадочной полосы дотянул, а там пусть хоть весь рассыплется соберем!

И собирали. Иной раз закатывают самолет на стоянку-живого места на нем нет. Прикроют для маскировки сосновыми ветками; ну, думаешь, так и стоять ему тут под ними до самого конца войны, а там, может, как наглядная память о ней кому-нибудь пригодится. Ночь-другая проходит, глядишь: красуется "ил" как ни в чем не бывало - только следы свежей краски и напоминают о том, каким изуродованным, каким искалеченным он совсем недавно был. А техники счастливыми ходят. А как же! Еще одну боевую машину в строй вернули.

Но от каждодневного перенапряжения, накапливающейся от недели к неделе свинцовой усталости порой было недалеко до беды. Однажды такая трагедия унесла сразу три жизни.

Техники Фетисов, Бойко, Мартынов и Барков работали, как повелось, ночью. Дел было невпроворот. Летчики, как обычно, привезли после штурмовок с десяток новых дыр и пробоин. А в довершение ко всему на одной из машин понадобилось привести в порядок мотор, заменить поршневые кольца. Работали при свете карманных фонариков, прикрывая свет ладонями, чтобы не демаскировать аэродром. Часам к пяти утра, когда все уже валились от усталости с ног, с ремонтом вчерне закончили. Оставалось, правда, опробовать ремонтный, как принято говорить у техников, двигатель: самолету днем предстояли боевые вылеты. Но решили отложить до утра и передохнуть хотя бы пару часов. Спать улеглись прямо под самолетом, завернувшись в чехлы. Фетисов под самолетом спать не захотел и залез, по обыкновению, в кабину моей машины, которую обслуживал. Залез и будто в колодец провалился: спал как камень. На рассвете техники выбрались из-под чехлов и вновь взялись за дело. Фетисова будить не стали - пожалели, совсем, дескать, мужик замотался. Да и работенка оставалась несложная. Запустили мотор, опробовали сперва на малых оборотах, затем на номинале - все в норме. Но когда дала максимальный газ, раздался взрыв. Л вслед за ним еще два!..

Фетисов выскочил из кабины и увидел бегущего к нему Баркова. Позади него факелом полыхал "ил". Барков упал, обе руки у него оказались перебитыми, но на руки он не обращал внимания,

- Живот, Яша! Живот... - простонал Барков. - Погляди, что там у меня.

Фетисов разорвал гимнастерку, взглянул и сразу понял, что глядеть дальше незачем. Поднял Баркова на руки и понес... Но по аэродрому уже неслась санитарная машина. Сдав Баркова, с рук на руки санитарам, Фетисов бросился к пылавшему самолету. Там начали рваться снаряды. Неизвестно, чем бы кончилось дело, если бы мчавшегося сломя голову Фетисова не остановила пущенная кем-то вслед ему предупредительная ракета. Бежать было не к кому. Столб пламени на том месте, где стоял "ил", не оставлял никаких надежд: техники Бойко и Мартынов погибли сразу же, когда вслед за первым взрывом взорвались оба бензобака.

Фетисов стоял там, где его застала ракета, смотрел на бушующее пламя и, не скрывая слез, плакал.

- Хоть бы Барков выжил, - сказал он мне чуть позже, когда разбуженные взрывами летчики сбежались на летное поле. - Только не выжить ему...

Барков умер в тот же день.

Позже выяснилось, что по каким-то причинам взорвалась одна из бомб, подвешенных под центропланом. То ли от детонации, когда движок запустили на форсаж, то ли еще от чего... У погибших техников, один из которых допустил роковую оплошность, теперь не спросишь. Да и от самого "ила" осталась лишь груда головешек. Ясно было одно: работать на износ впредь больше нельзя. Надо что-то придумывать.

- А что здесь придумаешь? - огорченно развел руками Фетисов. - И наши стреляют, и по нашим фашисты лупят... Война, она и есть война.

- Не в одной войне дело, - возразил командир полка Ищенко. - Пикаев опять при посадке "ноги" у своего "ила" подломал. Да. и еще некоторые то и дело "козлят". Молодежь зеленая, а учить некогда.

Пикаев и его "козлы" стали для Ищенко притчей во языцах. Над целью Женя Пикаев делал все, как надо, а при посадке, когда боевое задание было уже выполнено и волноваться вроде бы не из-за чего, терялся и чуть не всякий раз "козлил".

Наконец командиру полка это надоело. Он сам решил "поставить" Пикаеву правильную посадку. Выглядело это всегда одинаково.

Пикаев приближается к посадочному "Т", а Ищенко , с микрофоном в руке дает ему необходимые указания. Не рассчитывая, видимо, на одну силу слова, он старается пособить делу еще и жестами. В ход пускается все, вплоть до мимики лица.

- Так, Пикаев... Так... Хорошо, хорошо.,. Моло...

Но последнее слово обрывается на половине. Пикаев, подойдя к "Т", ударяет машину о землю-и получается страшный "козел", Ищенко с багровым от негодования лицом трясет ему вслед кулаком и микрофоном. А Пикаев, в довершение ко всему, успел в конце посадочной полосы стянуть крылом самолета и соломенную крышу с сарая. Ищенко вновь подносит микрофон к губам - в эфир несутся несколько слов, ни одно из которых, сколько ни ищи, не найдешь в словарях. Летчики трясутся от смеха.

- Ну что тут можно придумать! - подливает масла в огонь стоящий рядом Фетисов. - Опять правую "ногу" подломал. И ходить не надо - отсюда по состоянию сарая вижу...

- Да, здесь очков не требуется, - соглашается, успокаиваясь, Ищенко. Комполка у нас незлобив и отходчив. Он понимал, что в тылу спешат помочь фронту, потому и готовят летчиков ускоренным курсом.

Пикаев, кстати, стал вскоре одним из лучших в полку летчиков. На войне можешь не можешь, а опыт, не чужой, а именно свой, собственный, как не уставал повторять нам комэск Яшин, добывать было необходимо. Причем, чем скорей, тем лучше. Прав был Яшин: опыта не заменит ничто - ни самые дельные советы, ни самые дотошные наставления, ни самые подробные инструкции.

Слова комэска как-то сразу запали мне в душу, и эту немудреную в общем-то истину я усвоил довольно скоро. Сыграл тут, как часто бывает, свою роль и случай. Точнее, один из тех нелепых, но трагических эпизодов, на которые так щедра и изобретательна война.

Летчик нашей дивизии лейтенант Панов, не дотянув после воздушного боя до аэродрома, решил совершить вынужденную посадку: продырявленная в нескольких местах машина едва держалась в воздухе. Внизу расстилался лес. Панов был грамотным летчиком - инструкции знал назубок. А они в подобных случаях предлагали рассматривать кроны деревьев как подстилающую поверхность, смягчающую за счет естественных упругих свойств удар при посадке, и садиться на них следовало, как на землю. Но вот беда: инструкции-то эти составлялись еще до войны и, следовательно, обобщали опыт, накопленный в мирное время. Во фронтовых же условиях обстановка чаще всего складывалась вовсе не так, как, допустим, на учениях.

Панов этого, судя по всему, не учел. Он совершил посадку по инструкции и погиб. Его через несколько дней случайно обнаружили в кабине самолета. Ни ранений, ни травм у лейтенанта не оказалось: он погиб оттого, что слишком долго висел на ремнях вниз головой.

Сама-то инструкция здесь была ни при чем. То, что она рекомендовала, оказалось справедливым и на этот раз. Самолет, войдя в соприкосновение с пружинящими верхушками сосен, погасил скорость и, обламывая своим весим сучья и ветви, провалился вниз почти до самой земли. Если не считать того, что машина перевернулась, никаких неприятностей не произошло: пожара не возникло, бензобаки не взорвались, летчик с помощью ремней избежал гибельного удара и даже не потерял сознания. Но дальше инструкция разошлась с жизнью. Обстоятельства сложились не так, как предполагали ее авторы. Когда самолет застрял в нескольких метрах от земли среди толстых нижних сучьев, фонарь кабины заклинило, и без чужой помощи выбраться из него было невозможно. Инструкция не учла именно этого: во фронтовых условиях вовремя оказать помощь порой бывает просто-напросто некому. Участок леса, где сел Панов, оказался за линией фронта...

О смерти на фронте говорят мало. Но солдат свыкается не со смертью вообще, а со смертью в бою. Нелепая же смерть вызывает активный протест, выбивает из колеи.

Много толков ходило и вокруг гибели лейтенанта Панова. Мужественный, волевой человек, отличный летчик - и вдруг такой несуразный конец! Я слушал и вновь утверждался в мысли: нам, летчикам, мало уметь просто хорошо летать, надо уметь хорошо летать именно в боевой обстановке.

Вскоре после этой истории война решила проверить на прочность и меня самого.

Случилось это, когда на моем счету числилось уже более десятка боевых вылетов. В воздухе к тому времени я чувствовал себя гораздо увереннее. Видел перед собой не только ведущего, но и кое-что еще. А главное, почти совсем исчезла неизбежная в первые дни скованность.

Объектом нашего внимания по-прежнему оставались вражеские эшелоны на железнодорожной магистрали Великие Луки - Ржев. Делая очередной заход на цель, я увидел состав, который хотя и продолжал двигаться вперед, но вагоны уже горели. Казалось, будто их крыши слегка припудрены мелом и ветер срывает с них этот мел длинными белыми струйками. Но это был не мел, а дым, который выбивался на ходу сквозь щели и пробоины от снарядов. Если среди грузов есть боеприпасы или горючее, то эшелону крышка. А если нет?.. Словом, чтобы наверняка поразить цель, нужно было вывести из строя паровоз.

Я сделал горку и вошел в пике. Земля стремительно рванулась навстречу; казавшиеся до того игрушечными, вагоны быстро увеличивались в размерах. Стало видно, как из некоторых повалил густой черный дым, перемежаясь с языками ярко-рыжего на его фоне пламени.

А вот и паровоз. И как раз там, где надо, точно в перекрестии прицела, пора!..

Я взял ручку на себя и, выводя машину из пике, на какую-то долю секунды успел заметить, как из тендера, из паровозного котла, даже откуда-то аз-под колес - отовсюду брызнули в разные стороны острые струи воды и пара.

Набирая высоту, я знал, что эшелон пошел под откос. Можно было возвращаться домой, на базу.

Огляделся. В небе, кроме меня, - никого. Остальные штурмовики из моей группы, видимо, обходили железнодорожный узел с другой стороны. Там, за станцией, клубилась огромная туча дыма, которая, растекаясь вправо и высоко вверх, застилала изрядный кусок горизонта гарью и копотью.

Прошло уже порядочно времени после того, как я перевел машину с набора высоты в горизонтальный полет. Вдруг самолет тряхнуло, и мотор сразу забарахлил. Взглянув на приборную доску, я сообразил, что где-то пробита система водяного охлаждения двигателя - вода ушла. Мотор тянул с каждой минутой хуже и хуже, обороты падали. В довершение всего начало падать давление масла. Машина проседала в воздухе, едва удерживаясь на курсе. Стало ясно, что вынужденной посадки не избежать.

Но садиться было некуда: подо мной, куда ни кинь, -сплошняком расстилался лес. Линию фронта, к счастью, я успел перевалить, но о том, чтобы дотянуть до ближайшего аэродрома, нечего было и мечтать. Тут-то мне и вспомнилась вынужденная посадка лейтенанта Панова. И лес тот же самый, и ситуация та же. Как быть, куда садиться?..

Повторять чужую ошибку я не хотел. "На посадку зайду с края ближайшей опушки, и не поверху, а под основание леса", - быстро созрело решение, а глаза уже отыскивали подходящую прогалину. Сверху хорошо просматривались также и те участки, где лес был помоложе: деревья не так высоки, а стволы тоньше. "Основной удар о стволы придется на крылья. А упругий подлесок погасит скорость..." -решил я, выбрал участок, где реже стволы и гуще подлесок, взял ручку на себя и...

И оказался на земле, В глазах потемнело. Когда сознание прояснилось, понял, что жив и, кажется, цел - ссадины и царапины, понятно, не в счет. Ремни выдержали, и я висел на них в кресле кабины, а кабина - это было почти все, что сохранилось от моего "ила". Крылья, хвост и все прочее остались где-то там, позади, па краю опушки. Лишь бронированный фюзеляж проскочил, как таран, между деревьев, оставляя на их стволах все то, что приняло на себя первый, основной, удар. С машиной, можно сказать, было покопчено.

Отстегнуть ремни оказалось делом нескольких секунд. Зато открыть фонарь удалось не сразу: фюзеляж здорово деформировало. Пока возился, в голове неотвязно стучала одна и та же ликующая мысль: все вышло так, как было задумано. Так, как задумано!

Возможно, это была лишь радость возвращения к жизни. А может, пробуждающееся чувство профессиональной гордости: выкарабкаться живым и невредимым из такой передряги - хоть у кого голова закружится. Но уйти от разбитой машины я смог не сразу. Долго еще сидел на каком-то замшелом пеньке, разглядывая обломки, заново переживая все случившееся.

А когда наконец волнение улеглось и мысли обрели прежнюю трезвость и ясность, мне пришло на ум, что опыт, настоящий, подлинный опыт - отнюдь не сумма механически накопленных навыков и знаний. Истинный опыт, на который только и можно полагаться, - это прежде всего то, что помогает раскрепостить в критическую минуту сознание, мозг. Высвободить всю его силу и энергию для молниеносного поиска единственно верного решения. Нет и не может быть таких рекомендаций или инструкций, которые смогли бы вобрать в себя все разнообразие и изменчивость реальной действительности. Прав Яшин! К чужому уму нужно уметь прислушиваться, но жить чужим умом нельзя. Нельзя рабски следовать ничьим наставлениям, даже если они аккумулировали в себе опыт сотен и тысяч людей, к ним необходимо относиться критически, с поправками на каждую конкретную ситуацию.

Конечно, и знания, и навыки необходимы, именно они освобождают мысль от черновой работы, переключая все второстепенное на автоматизм рефлексов. Глупо, разумеется, пренебрегать и чужим опытом - он может упростить задачу, подсказать одно из приемлемых решений, но решать всякий раз приходится самому.

В деревне, куда я к вечеру выбрался, таща на себе парашют и ту часть оборудования, которую полагалось снять с потерпевшего аварию самолета, мне сказали, что до аэродрома далеко, а найти "лесной коридор" без проводника практически невозможно. Обычных, мол, дорог туда нет, а "коридор" без чужой помощи в лесу не разыщешь,

В молодости удивить человека либо очень легко, либо, наоборот, трудно. Иной раз его способен ошарашить самый ничтожный, вздорный пустяк, а в других обстоятельствах он склонен принимать за должное любое, даже самое неожиданное известие. Мне в ту пору едва минуло двадцать, и упоминание о каком-то "лесном коридоре" не вызвало во мне особого интереса. Куда больше волновала иная проблема - как бы и где перекусить. Несколько часов блужданий по лесной глухомани, да вдобавок еще с тяжеленным грузом на спине, пробудили во мне волчий аппетит: когда молод, аппетит не пропадает ни от каких треволнений.

Деревня успела хлебнуть вражеской оккупации. Чуть не в каждой семье кого-нибудь недосчитывались, дома разорены и разграблены, скотина вырезана. Да что скотина! На всю деревню - ни одного петуха! А я еще чуть на обед не напросился.

- Иди-ка, парень, сюда, в избу! Тут потолкуем, - окликнул с ближнего крыльца бородатый дед. И, как бы прочтя мои мысли, насмешливо добавил: Небось соскучилось брюхо-то в лесу? Ну ничего, шпрот нет, а печеной картохой накормим.

Вскоре в пустой от вещей передней комнате большой пятистенной избы вокруг чисто выскобленного дощатого стола собралось чуть ли не полдеревни. Натащили кто чего смог: картошку, вареную свеклу, миски с квашеной капустой и даже кринку неизвестно откуда взявшегося козьего молока. А пацаны, которые сопровождали меня от самой околицы, распространяя попутно по всей деревне весть о потерпевшем аварию летчике, умудрились где-то раздобыть добрую пригоршню махорки.

Я ел и чувствовал, как у меня горят уши. Умом я не знал за собой никакой вины: приказали учиться - учился, пришло время воевать - воюю. Понимал я, разумеется, и другое - что войны без жертв и потерь не бывает, что отступление наших армий в той обстановке было неизбежно, И все же непонятный, необъяснимый стыд почему-то не отпускал меня, продолжая жечь щеки и уши.

- А ты, летун, понапрасну-то не серчай. Ты ешь-ка, ешь, - снова усмехнулся дед, второй раз угадав, что делается у меня в голове. - Немцы подбили или сам грохнулся?

- Немцы. Систему охлаждения продырявили. Еле-еле через линию фронта перетянул.

- Ну что ж, на войне это бывает... Багаж свой с собой возьмешь или здесь до поры схороним?

- Нельзя здесь. Не имею, отец, права.

- Коли так, тебе, конечно, виднее. Только вот до "лесного коридора" не рукой подать...

Я и на этот раз не догадался спросить, что за загадочный "коридор" объявился в здешних краях, заменив собой привычные человеку шоссейные или грунтовые дороги. Коридор так коридор-лишь бы побыстрее до аэродрома добраться.

Однако на аэродром я додал не скоро. Только к концу второго дня вместе с добровольными провожатыми выбрался из болотистой чащобы на дорогу, которая меня буквально ошеломила. Ее-то и именовали здесь почтительно и чуть ли не благоговейно - "лесной коридор". И, надо сказать, она того, бесспорно, заслуживала.

За последние два дня мне не раз доводилось слышать от своих спутников ходячую в здешних местах поговорку: бог, дескать, создал землю, а черт тверской край - лесную, заболоченную область. Не знаю, как насчет области, но что касается дороги, на которую мы наконец вышли, она от начала и до конца являлась делом не черта, а рук человеческих. В глухом вековом лесу была вырублена на многие десятки километров узкая просека, верхушки деревьев над ней связали проволокой и веревками, водянистую болотистую почву покрыли уложенными поперек бревнами - получилась дорога, которой сверху не разыскать ни одному вражескому самолету-разведчику. По этому укрытому от чужих глаз зеленому туннелю, не подвергаясь риску бомбежки, день и ночь шли колонны автомашин.

Распрощавшись со своими новыми знакомыми, я остановил первый попутный грузовик и, забросив в кузов парашют, снятое с самолета оборудование, залез к водителю в кабину. Несмотря на то что солнце еще не зашло, в зеленом туннеле было сумрачно, если не сказать темно. Едва грузовик тронулся, я почувствовал, будто кто-то решил вытряхнуть из меня душу: накат из бревен напоминал стиральную доску, на ребрах которой машину трясло так, словно она схватила где-то тропическую лихорадку.

Шофер, молодой парень с обсыпанным веснушками открытым лицом, покосился на меня и буркнул:

- Так вот и ездим! Да вы расслабьтесь, трясти меньше будет.

Но как я ни расслаблялся, как ни приноравливался к не прекращающейся ни на минуту чертовой тряске, через несколько часов почувствовал себя совершенно разбитым. Казалось, во мне не осталось живого места, которое бы не болело. А ведь по дороге двигались не только автоколонны с боеприпасами и военным снаряжением; часто встречались и крытые брезентовым верхом грузовики с тяжелоранеными.

И все-таки, несмотря ни на что, первоначальное чувство гордости и восхищения не покидало меня, а, наоборот, час от часу крепло, проникаясь сознанием грандиозности и значительности сделанного. Я отлично понимал, как необходима в прифронтовых условиях такая транспортная магистраль, которая бы смогла действовать бесперебойно и круглосуточно. Сколько же понадобилось терпения и тяжелого человеческого труда, чтобы проложить сквозь лесную глухомань и трясину эту дорогу-невидимку! Шофер рассказал мне, что немцы догадываются о се существовании, но найти, как ни бьются, не могут.

- И не найдут! - заверил я его. - Сам летчик: знаю.

До своего полка мне удалось добраться только на пятый, если считать с момента аварии, день. Меня уже и не ждали - думали, погиб. Один лишь штурман полка майор Гальченко не терял надежды. До него, оказывается, дошли слухи от пехотинцев с передовой, видевших, как какой-то "ил", дымя мотором, перевалил несколько дней назад через линию фронта. Точный день, однако, они назвать не смогли, но Гальченко все же воспрянул духом. И теперь не скрывал радости, что оказался прав. Хватив меня своей огромной ручищей по спине, Гальченко громогласно заявил, что лично он в моем возвращении нисколько не сомневался.

- Молодец, Жорка! Сердцем чуял: зря тебя отпевали. Вот ты и притопал. А как иначе! Раз сразу не гробанулся, значит, обязан выкарабкаться. Верно я говорю? Ну ладно, иди, сержант, отдохни малость. Заслужил!

Правда, отдохнуть в тот раз мне не удалось. Через полчаса меня разыскал все тот же Гальченко.

- Слушай, Береговой... - смущенно развел он руками. - Отдых отменяется! Только что передали из раэведотдела дивизии: возле Нелидова обнаружен состав с танками и артиллерией. Под парами стоит, как бы не ушел.,. Одним словом, надо перехватить! Так что, сержант, давай к самолетам. И чтоб не отставать, учти: я на ногу скорый,

Скорым штурман полка был не только на ноги. Не прошло и десяти минут, как звено штурмовиков уже было в воздухе. Вел группу сам Гальченко. Я оторвался от аэродрома последним и замыкал строй. Машина, на которой я летел, принадлежала летчику, отправленному накануне в полевой госпиталь - ранило осколком в плечо. "Дважды в одну воронку снаряды не падают! - мелькнуло в голове утешительное присловье пехотинцев, - Авось и меня второй раз подряд не собьют. А то жив останешься - стыда не оберешься! Машин, скажут, на тебя, сержант, не напасешься...

Утешаться, впрочем, было уже некогда: под крылом показалось Нелидово. Появились мы там, судя по всему, для немцев неожиданно, но железнодорожная станция, тем не менее, оказалась пустой. Гул наших моторов возымел привычное действие. Видно было, как в панике разбегались в разные стороны маленькие человеческие фигурки. Переведя машину в набор высоты, я заметил за поворотом успевший уйти со станции эшелон - он быстро набирал скорость. И сразу в наушниках загремел бас Гальченко: - Все за мной! Бить только по паровозу! Состав к тому времени успел набрать предельный ход и мчался на всех парах. А что ему оставалось делать? Правда, как новичок, я не успел еще привыкнуть и всякий раз не переставал удивляться: на что та же паровозная бригада может в таких случаях рассчитывать? Уйти? Об этом, как говорится, не приходится и мечтать. Скорость штурмовиков в пять-шесть раз выше той, какую в состоянии развить любой железнодорожный состав. Не стоит даже и пытаться. По моему разумению, куда логичнее остановить эшелон и, оставив его па рельсах, самим спасаться в ближайшем перелеске либо, на худой конец, спрятаться под вагонами. Казалось бы, в таких случаях разумнее поставить крест на обреченном эшелоне, чем лишиться и его, а заодно и людей вместе с ним. А может, немцы надеются, что "мессеры" подоспеют на помощь - прикроют с воздуха? Или еще на что-нибудь, шут их знает...

В общем, так ли, эдак ли, но происходило всегда то же, что и теперь: эшелон, не сбавляя хода, несся, раскачиваясь на стыках, будто и впрямь рассчитывал удрать от быстро настигающих его штурмовиков.

Гальченко сделал горку и круто ринулся па цель. Вслед за ним тотчас спикировала вторая машина. Я шел третьим, замыкая звено. И когда через несколько мгновений наступил мой черед, дело практически уже было сделано: снаряды из стволов моего "ила" ушли в густое, плотное облако белого пара туда, где секунду-другую назад крутил колесами паровоз. Вагоны сталкивались на полном ходу, вздыбливаясь и налезая друг на друга. Потом ярко полыхнуло в одном месте, тут же в другом. Последнее, что я уловил краем глаза перед тем, как ввести машину в очередной разворот, - это вереница разбросанных по обе стороны железнодорожной насыпи костров и густые клубы черного дыма...

На другой день у развернутого полкового Знамени перед строем прибывший из политуправления армии генерал вручил мне первую боевую награду - орден Красного Знамени. Были в тот день награждены и. многие другие летчики нашей части: Гальченко, Лядский, Кузин. Каждый, конечно, переживает такое по-своему. Для меня же тогда первым, заслонившим собой все остальное впечатлением стало то, что моя жизнь, моя работа на фронте, как внезапно выяснилось, не обезличилась, не растворилась в массе других человеческих судеб, а, оказывается, по-прежнему продолжала оставаться в глазах окружающих людей индивидуальной, была на виду. До этого мне казалось, что в сумятице напряженных, через край переполненных всевозможными событиями будней войны поступки и действия одного отдельно взятого человека остаются малозаметными. Приятно было разубедиться, что это не так.

Не менее приятным оказалось и неожиданное, как снег на голову, известие о том, что наш полк временно выводится из боев и направляется на отдых в тыл, под Калинин. Весной сорок третьего любой прифронтовой город, включая, разумеется, и Калинин, выглядел не ахти как приветливо и гостеприимно. Пустынные, без снующих взад-вперед трамваев и автобусов улицы, заложенные мешками с песком витрины магазинов, белые бумажные кресты на стеклах окон, редкие, если не считать военных, прохожие и непривычная для большого города тишина.

Но никто из нас не обольщался и не ждал чего-то другого. Все мы чувствовали себя приподнято, чуть ли не празднично. Заняв в одном из пригородных домов отдыха несколько небольших корпусов, которые после скудного на комфорт фронтового жилья показались нам удивительно уютными, мы быстро начали обживаться на новом месте. Всякий пустяк, всякая мелочь вроде свежих накрахмаленных простыней на кроватях, воды в кранах, репродуктора на стене, с утра до вечера неустанно транслирующего из рубки местного радиоузла пластинки с довоенными записями Лемешева и Руслановой, - все доставляло огромное удовольствие и наслаждение. Одни сразу же накинулись на книги из небольшой, но неплохо подобранной здешней библиотеки, другие без устали гоняли шары в бильярдной, третьи с утра до вечера резались в домино. Кое-кто даже умудрялся, и, судя по всему, небезуспешно, совершать вылазки в город...

Но блаженствовать нам довелось недолго. Не прошло и недели, как поступил приказ получить новые самолеты и перегнать их на наш аэродром, в Крапивню. Дело само по себе привычное, но загвоздка на этот раз заключалась в том, что необходимо было захватить с собой обслуживающий персонал. А Илы-2, как уже говорилось, выпускались одноместными. Как поступить, каким образом выполнить приказ - никто не знал.

И вдруг приходит ошеломляющее распоряжение. Нам предлагалось поместить в каждую из гондол, куда вбираются колеса, по пассажиру, а систему управления шасси отключить на всякий случай, для подстраховки: вдруг кто-нибудь да забудет и попытается их убрать - кто-то, колеса или люди, оказался бы в таком случае в положении третьего лишнего.

Приказ этот поначалу всех ошарашил, но потом, когда подумали да прикинули, пришелся по вкусу своей дерзостью и неожиданностью решения. Помимо этого, рекомендовалось еще открыть люки и, закрепив в пространстве позади бензобака подвесные ремни, принять на борт еще по два человека. Так нежданно-негаданно одноместный штурмовик превратился в пятиместный пассажирский лайнер.

Вырулили на старт. Ждем сигнала взлететь. Вдруг на аэродроме началась тихая паника: взлета не дают, кто-то бежит сломя голову к нашим "илам", кто-то, наоборот, от них. Пилот соседней от меня машины открывает фонарь, спрашивает:

- В чем дело? Снизу кричат;

- Ноги!

- Что ноги?

- Торчат. Из гондолы...

Летчик глянул вниз: действительно, из правой гондолы торчат ноги разместившегося там техника. Здоровенные такие ноги, в заляпанных глиной кирзовых сапогах сорок пятого, а то и сорок шестого размера.

- Ну и что? - хладнокровно вновь спрашивает пилот,- Я же не виноват, если рост у моего пассажира - два с чем-то метра. Ну не убираются у него ноги, что я могу сделать!

Надо сказать, что на аэродроме еще не знали о "модернизации" наших штурмовиков. Когда же недоразумение выяснилось, мы наконец получили разрешение на взлет.

Честно говоря, разгоняя по бетонной полосе машину, я чувствовал себя не слишком уверенно. Как-никак, а взлетать с живыми людьми в гондолах доводилось впервые. Но все обошлось как нельзя лучше. "Илы" один за другим оторвались от бетонки и легли на курс.

За все время перегона я так и не смог отделаться от мысли, что полет наш несколько смахивает на цирковой фокус. Расскажи кому-нибудь - не поверят. Разве что посмеются, как смеются, выслушав занятный, с неожиданной развязкой анекдот. Но мне тогда было не до смеха. А тут еще начал перегреваться мотор; вода в охлаждающей системе достигла критической температуры. Из-за добавочного лобового сопротивления, вызванного полетом с неубранным шасси, мотор и работал с перегрузкой, приходилось то и дело менять решим полета. Но в общем все сошло благополучно. Пугнула, правда, напоследок плохая видимость: посадочная площадка оказалась затянутой пеленой тумана. По счастью, к моменту посадки туман рассеялся, да и полевой аэродром в Крапивне мы знали как свои пять пальцев. Поэтому посадка всей группы прошла гладко - без сучка, без задоринки.

Но только тогда, когда были выключены моторы и остановились винты, только тогда я понял, насколько велико было вызванное чувством ответственности внутреннее напряженно: лоб под шлемом мгновенно стал мокрым от пота - и сразу же как гора с плеч. Сел. Сел!..

А со всех концов аэродрома к нам уже спешили люди. Никто еще не знал, что мы пригнали не просто новые машины, а вместе с ними доставили заодно и весь обслуживающий персонал! Уже на другой день мы могли продолжать боевую работу.

Впоследствии за все годы войны мне больше ни разу не приходилось видеть переброску людей по воздуху на одноместных штурмовиках, но впечатления, связанные с этим эпизодом, неизгладимо остались в памяти. Вскоре после этого случая наша дивизия получила приказ перебазироваться с Калининского фронта на Степной.

На белгородско-харьковском направлении назревала в те дни одна из крупнейших после Сталинграда наступательных операций. Шли последние дни июля сорок третьего года. Очередное летнее наступление немцев выдохлось, н измотанные в боях части противника перешли к обороне, торопясь поглубже зарыться в землю.

Надо сказать, что на том участке фронта, в расположении которого находился аэродром нашей дивизии, им это вполне удалось. По ту сторону передовой лежал глубоко эшелонированный, битком набитый всевозможной военной техникой, мощный укрепрайон гитлеровцев. Его-то и предстояло прорвать.

В штабе нашего авиакорпуса круглосуточно шла интенсивная, напряженная работа. Командир корпуса генерал Каманин сам вывозил нас на передовую, стремясь, чтобы каждый летчик собственными глазами ознакомился с системой немецкой обороны, присмотрелся к тем ее участкам и объектам, которые вскоре предстояло подавить.

Поначалу я чувствовал себя на передовой не очень уютно. Не отпускало ощущение того, будто ты весь на виду, будто тебя отовсюду и со всех сторон видно. Не то чтобы это был страх - опасность для летчика, сидящего в кабине штурмовика, увертывающегося от разрывов зениток, конечно, ничуть не меньше. Скорее всего, сказывалась новизна самой обстановки. Так бывает, когда человек неожиданно попадает в помещение с незнакомыми ему людьми, которые молча и с неприязнью начинают его рассматривать. Страха же, который, как электроток, сначала обжигает, а затем парализует нервы, от которого теряют голову, впадают в панику, - такого страха испытать мне пока не привелось. Для меня страх осознавался в качестве контролируемой сознанием реакции на опасность. Эмоционально это обычно сопровождалось неприятными, тягостными ощущениями, но мысль в таких случаях никогда не утрачивала ясности, а, наоборот, делалась активнее, четче, сосредоточеннее. Необходимость предотвратить опасность, одолеть внезапно возникшую угрозу уже сама по себе автоматически пробуждала к действию резервные запасы сил.

На передовой же, куда нас привезли, опасность ощущалась не в привычной для меня зримой, конкретной форме - скажем, огонь зенитных батарей или звено атакующих фашистских "мессеров", а была как бы безликой, рассеянной нигде и всюду. Как ловушка, которая поджидает неверного шага и которую не видишь до тех пор, пока она не захлопнется. К такой опасности нельзя было подготовиться, внутренне сгруппироваться, встретить ее лицом к лицу. Во всяком случае, так мне казалось на первых порах, а это, в свою очередь, вызывало гнетущее чувство неуверенности и беспомощности.

Впрочем, оно скоро прошло - я попросту привык к новой обстановке. В какой-то мере процесс этот ускорил и тот захватывающий профессиональный интерес, которым сопровождались наши поездки. Разглядывая сквозь мощную оптику перископов отдельные элементы и узлы вражеской обороны, прикидывая возможные подходы к целям, чтобы тут же занести результаты проделанных наблюдений к себе в планшетку, я остро сознавал, какую неоценимую помощь окажет вся эта предварительная черновая работа в критические минуты будущих боевых вылетов.

А до начала наступления оставались считанные дня. Это чувствовалось буквально по всему. Фронт временно затих, и само затишье говорило о том, что повсюду идут последние торопливые приготовления, что гигантская, сжатая донельзя пружина вот-вот распрямится. И тогда...

Но час этот пока еще не пришел. Как и все вокруг, наш аэродром жил напряженной, лихорадочной, но вместе с тем по-будничному привычной для глаза жизнью. Техники с утра до вечера возились возле машин: что-то латали, что-то смазывали, что-то регулировали. Оружейницы - за нашей эскадрильей было закреплено двенадцать девчат - набивали ленты для пулеметов и пушек. На каждый самолетовылет - полторы тысячи патронов и полтысячи снарядов!

Меньше всего в тот момент забот было у нас, летчиков. Если не считать вылазок на передовую да редких боевых вылетов за линию фронта, все остальное время летный состав отдыхал, набирался впрок сил перед близкой горячей работой...

По вечерам, когда аэродром затихал до утра, летчики, кто помоложе - а таких тогда было большинство, -мылили друг другу щеки, соскребали вечными, как тогда называли, бритвами отросшую за сутки щетину, вытряхивали из гимнастерок въевшуюся в них пыль, торопясь на танцы.

Танцы обычно устраивались на ближней от аэродрома лесной опушке. На пенек, сознавая свою значимость и высоко подскочивший в данной ситуации общественный вес, торжественно усаживался известный на всю дивизию виртуоз-аккордеонист девятнадцатилетний стрелок-радист Сашка Цурюпов - и, картинно склоня стриженную под "нулевку", круглую, как бильярдный шар, голову на грудь, брал первый - пробный - аккорд. А уже через несколько секунд в свежем, остро пахнущем лесной прелью ночном воздухе плыли негромкие, слегка притушенные - с учетом фронтовой обстановки - плавные, мягкие звуки вальса. Аккордеон неторопливо и задумчиво вел рассказ о том, как спадают с берез неслышные, невесомые желтые листья, как вздыхает об отцветшей мирной юности гармонь в прифронтовом лесу, о первой, невысказанной, оборванной на полуслове любви, дорога к которой теперь пролегает через кровь, пепелища и дымные пожарища войны... А рядом, па освещенном лунным светом, утоптанном пятачке, медленно и плавно кружились пары, слышался смех; девчата, сменив порыжевшие от глины кирзовые сапоги на легкие туфельки, .нарочито строгими голосами отчитывали своих партнеров, заставляя их поспешно тушить недокуренные папиросы, - те самые девушки-оружейницы, которые весь день, не разгибая спины, набивали патронами пулеметные ленты. И все кругом было именно так, как рассказывалось в вальсе: и война, и любовь, и прифронтовой лес... Разве вот только листья берез не успели еще пожелтеть и не опадали, шелестя и кружась, на землю...

На рассвете жаркого августовского дня пришел наконец приказ. Двенадцать "плов" - я в то время уже был заместителем командира эскадрильи - быстро поднялись с аэродрома, набрали высоту и легли на курс. Над землей стлалась легкая предутренняя дымка, которая, однако, не мешала видеть, что делается внизу. Намеченный командованием к прорыву участок фронта захватывал около сорока километров передовой; сама же зона активного действия авиации простиралась еще на добрый десяток километров вглубь. Сорок тысяч гектаров земли, насыщенных живой силой врага и всевозможной военной техникой, - вот с чем предстояло нам иметь дело.

Группу вел комэск Саша Кузин. Его рация молчала: он знал, что каждый из нас имеет ясное, четкое представление, кому и что делать. Небо было чистым, истребители прикрытия шли чуть правее и выше. "Неужели немцы не догадываются, что уже началось? - мелькнуло у меня в голове. - И зенитки почему-то молчат..." В этот момент впереди по курсу эскадрильи вспухли белые облачка разрывов, и сразу же - почти рядом, слева. Ведущий круто отвернул и взял вверх; набрав метров пятьдесят, снова лег на курс: для более сложного маневрирования, видимо, не было времени. И как бы в подтверждение, в наушниках прозвучал голос Кузина:

- Прямо по курсу - цель. Всем приготовиться!

Через несколько мгновений ведущий уже пикировал. Ринулись вниз и остальные машины эскадрильи. Земля, будто вспучиваясь, тяжко вздымалась навстречу, а перед глазами летело шоссе с колонной движущихся грузовиков, огороды, крыши какой-то деревеньки, еще дорога, по ней, я заметил, тянется конный обоз... Не то. Не то... Ага! Вот он, этот чертов осинник: сквозь ветви просматриваются темные прямоугольные пятна - танки!

"Огонь!" Это я командую сам себе. И облегченная от снарядов и бомб машина взмывает, оставляя внизу, над быстро расползающейся тучей дыма, горящий лес. Что-то глухо бухало, вздымая к небу все новые и новые клубы гари. С того края, где к осиннику примыкало золотистое на солнце ржаное поле, из чащобы, как ошпаренные кипятком тараканы, выползали уцелевшие танки. Последнее, что я увидел, начиная второй заход, - это несколько "илов", которые пошли на них в атаку.

...Второй и третий вылеты в тот день следовали с интервалами в двадцать тридцать минут - ровно столько, сколько требовалось, чтобы пополнить боекомплект да заправить самолет бензином. Многие пилоты, особенно из некурящих, даже не покидали кабин, ожидая, когда снующие вокруг машины технари подвесят новые эрэсы и бомбы.

Во второй половине дня мы в четвертый раз пересекли передовую. Все сорок тысяч гектаров огромного прямоугольника вражеской обороны представляли собой сплошное море бушующего огня. Дым поднимался в небо до шестисот метров - гарь проникала даже в кабины самолетов. Видимости никакой... Тут-то и пришлись как нельзя кстати наши вылазки с генералом Каманиным на передовую: если бы в планшетках каждого из нас не лежали карты с детальной разметкой каждой цели, каждого наземного ориентира, об эффективности вылета не пришлось бы и говорить. Тщательная предварительная подготовка на земле решила исход дела.

А генерал Каманин, не покидавший КП, отдавал по радио лаконичные приказы ведущим:

- Действовать по квадрату... - И все. Остальное нам было ясно: в названном квадрате, под бушующими клубами дыма, уцелела или была еще не добита какая-то вражеская цель. И группа штурмовиков пикировала на этот квадрат, заход за заходом перепахивала землю огнем из пушек, вздымала ее разрывами эрэсов и бомб.

Теперь в небе, загаженном гарью и рукавами дыма, становилось тесно. Оно буквально кишело нашей и вражеской авиацией. То тут, то там стремительно проносились вниз факелы охваченных пламенем самолетов. Горели и фашисты, и наши. Рубка шла насмерть. Схватки протекали коротко, жестко, дрались на встречных курсах, на крутых виражах, требовалось - шли на таран... Казалось, где-то высоко, незримо для глаз, работала чудовищная гигантская мясорубка, которая быстро и неотвратимо перемалывала все подряд: "юнкерсы", "мессершмитты", "фоккеры", "илы", "яки", "лавочкины"... И все же основная масса наших штурмовиков, прижимаясь к земле, ныряя в нижние пласты дыма, продолжала делать свое дело, утюжа и перепахивая вражескую оборону.

Может быть, я бы и избежал в тот раз полоснувшей по брюху моего самолета пулеметной трассы, если бы не камуфляж наших новых на том участке фронта истребителей прикрытия - "лавочкиных". Их в целях дезориентации противника раскрасили тогда как немецкие "фокке-вульфы". Не знаю, оправдалась ли в целом эта необычная маскировка, но мне она тогда сослужила плохую услугу.

Получив задание атаковать вражескую танковую колонну, мы с истребителями прикрытия снялись с аэродрома, взяв курс к линии фронта. Вести группу было приказано мне. Одним из ведомых летел прибывший с недавним пополнением Солтан Биджиев - смуглый лейтенант с ранней в свои двадцать три года сединой в иссиня-черных волосах. Когда он появился в полку, многие из нас сразу обратили на него внимание. Он был из тех, кого называют прирожденными летчиками. Несмотря на нехватку боевого опыта, Солтан на удивление быстро снискал признание у своих новых товарищей. Помимо великолепных летных данных он обладал еще одним важным для фронтового летчика качеством - мужеством и неистребимой жаждой воевать. Последнее, правда, имело и свою оборотную сторону: Биджиев в бою порой проявлял излишнюю горячность. Помимо Биджиева, помню, в группе летел и еще один новичок, его почему-то называли не по фамилии, а всегда просто Шурик. Шурик этот тоже вызывал у всех чувство неизменной симпатии. Еще перед вылетом мы с летчиками Лядским и Пряженниковым договорились присматривать за обоими, насколько это позволит нам боевая обстановка.

Небо в те дни, как я уже отмечал, представляло собой кромешный ад. Едва наша группа штурмовиков появилась над передовой, вокруг все запылало с удвоенной силой, зарябило густым сплетением огненных трасс, вспыхивающими там и тут шайками разрывов. Казалось, благополучно миновать этот бурлящий, клокочущий хаос просто невозможно: штурмовики неизбежно запутаются в широко раскинувшейся, пляшущей перед ними смертоносной сети, которую неустанно плели с земли крупнокалиберные пулеметы, батареи зениток...

Но так только казалось. Мы уже не раз прорывались сквозь такие сети. Вот и теперь, резко свалив машину на крыло и отвернув в сторону, я вышел со снижением из зоны обстрела. Ведомые уверенно повторили вслед за мной маневр, а истребители прикрытия, наоборот, круто ушли вверх. Теперь оставалось добраться до цели.

Над целью нас поджидали "мессеры". И времени немцы терять не стали. Один из "мессеров" тотчас ринулся на самолет Шурика. Второй атаковал машину Биджиева. Однако с первым наскоком у немцев ничего не вышло. Биджиев в последний момент сумел увернуться, а Шурика прикрыли своим огнем соседи. Но где же "Лавочкины", куда они, черти, смотрят? Я быстро глянул вверх: все ясно! В небе, где-то на втором этаже, как говорят летчики, ребята из нашего прикрытия связали боем еще одну группу вражеских истребителей. Ничего не попишешь, "мессеры", атаковавшие нас, не уйдут, так здесь и останутся рассчитывать придется на собственные силы.

- Приготовиться к атаке! Стрелкам отгонять истребители! - коротко командую и добавляю для своего воздушного стрелка: - Не спи, Ананьев! Не спи, дорогой Петя, сейчас начнется!..

На дороге длиннющей колонной пылят танки. Торопятся, сволочи. "Илы" вслед за мной тоже упрямо идут - к цели. До нее уже совсем близко. Слышу, как у меня за спиной заработал пулемет Ананьева. Оглядываюсь на Лядского, затем вправо на Пряженникова, Биджиева, Шурика и остальных. Их стрелки тоже лупят по "мессерам". Те отворачивают в сторону, но не отстают - крутят виражи, бросаются в новые и все новые атаки, Вижу, кто-то из наших задымил и отстал. Но вот сверху свалилась пара "лавочкиных": оттягивают на себя "мессеров", чтобы дать нам секунду-другую передышки и точнее выйти на цель. Наверное, на втором этаже немного разрядилась обстановка.

Но мне сейчас не до прогнозов: пора атаковать. Ввожу машину в пике и вдруг замечаю, что слева от меня, там, где только что был Пряженников, теперь "мессер". Хочет атаковать?.. Пусть атакует! Если зайдет в хвост - его встретит Ананьев! И уже в крутом пикировании ловлю в перекрестие прицела голову танковой колонны.

Рано... Еще чуть-чуть... Пора! Вдавливаю кнопку огня - эрэсы с воем срываются с балки, из бомболюков горохом сыплются ПТАБы - специальные двухкилограммовые противотанковые бомбы. Несколько из них, как автогеном, прожигают передний "тигр". Огромную пятидесятитрехтонную машину подбрасывает вверх, башню срывает столб багрового пламени, вырвавшийся из танка. Видно, там, внутри, взорвались снаряды...

Еще заход. Горка. Пике. Колонна танков вновь "сидит" в прицеле. Огонь! Пушки и пулеметы "ила" поливают вздыбившиеся, сталкивающиеся друг с другом танки, выбрасывающихся из люков немцев, которые скачут через обочины, пытаясь удрать в поле. А штурмовики один за другим с ревом проносятся вдоль дороги, молотят противника. И уже все горит внизу. Дым расползается на сотни метров, стекает в обочины, клубится густыми черными шапками.

Но до конца еще далеко. Часть "тигров" и "пантер" успела свернуть в поле. "Илы", бросив пылающую колонну, уже начали за ними "охоту". Вот на один из них круто пикирует самолет Пряженникова, кажется, вот-вот он врежется прямо в танк, но в последний миг "ил" круто выходит из пикирования, а там, где он только что был, вспухает гриб взрыва.

А вот и "девятка" Шурика. Вместе с двумя другими "илами" он все еще добивает колонну.

- Девятый! Как с боеприпасами? Как с горючим? - спрашиваю по рации. Я только что набрал после очередной атаки высоту и в развороте наспех оглядываю свое хозяйство.

- Порядок! Порядок, Двадцать второй! -слышен в ответ срывающийся от волнения, ликующий голос Шурика. Он сейчас весь во власти азарта боя. - Еще один танк сжег!..

В этот момент в неразбериху и хаос эфира - летчика в пылу боя не скупятся на выражение своих чувств - врывается тонкий женский голос:

- Двадцать второй! Справа к вам подходят "сто девятые"! Справа "сто девятые"!

Это радистка с командного пункта корпуса. КП выдвинули на передовую, и теперь оттуда можно непосредственно руководить ходом боя.

- Двадцать второй! Еще шесть "сто девятых" слева. Еще шесть слева...

В последний раз окидываю взглядом горящие на земле танки - дело в общих чертах сделано, два-три уцелевших "тигра" не в счет! - и отдаю приказ:

- Атаки прекратить! Всем на сбор!

Штурмовики, сохраняя дистанцию в триста - четыреста метров, замыкаются в оборонительный круг. Двух машин не хватает. Одну подбили еще в самом начале. Но где вторая? И тут вдруг я замечаю пикирующий в стороне "ил". Он пикирует на поле, куда недавно съехали с дороги, пытаясь удрать, несколько танков, но сейчас все они горят. Там уже нет никаких целей. Почему же пикирует "ил"?

Однако "ил" не пикировал - он был подбит.

- Двадцать второй! Двадцать второй! - вновь раздается в эфире. На сей раз это бас ведущего группы истребителей прикрытия. - Идите на аэродром! Справимся и без вас...

Оглядываюсь туда, где только что пикировал "ил": там никого нет, пусто только в поле ярко пылает еще один костер. Перевожу взгляд вверх, откуда минуту назад вынырнули "мессеры": там пылающим факелом прочерчивает небо сбитый немецкий истребитель, а еще выше идет бой, там "лавочкины" и "мессершмитты" носятся друг за другом - два "мессера" дымящими головешками летят вниз, рядом, беспорядочно кувыркаясь в воздухе, падает Ла-5 - у него оторвано снарядом крыло...

- Двадцать второй! - настойчиво повторяет в эфире бас. - Уходите на аэродром!

- Вас понял! - коротко отзываюсь я. - Увожу группу!

Перестроив штурмовики, вывожу их из боя. Фашисты не преследуют. Видимо, вверху у них сейчас опять хватает забот. Какое-то время идем молча.

- Кто там... ну, в поле? - спрашиваю наконец я. - Шурик?

- Он! - глухо отзывается в наушниках голос Лядского. - "Мессер" откуда-то сбоку на него выскочил. Видно, прямо в кабину, в фонарь, сволочь, угодил!..

И тут я увидел, как слева от меня блеснули на солнце два пестро размалеванных фюзеляжа. "Лавочкины" догоняют, - мысленно отметил я. - Из группы прикрытия,

Видно, окончательно разделались с немцами. Теперь порядок: доведут до линии фронта".

Вдруг на какую-то долю секунды меня кольнуло ощущение не осознанной до конца опасности, и тут же машину резко встряхнуло. Пулеметная очередь одного из "фоккеров", которых я принял за истребители прикрытия, добросовестно прошила мне фюзеляж. Машина сразу же загорелась. Отвернув резким маневром от второго "фоккера", я стал уходить в сторону. "Вот тебе и "лавочкины"! Черт бы ее побрал, эту дурацкую раскраску! - подосадовал я. - Сейчас нагонять станет, чтобы еще раз долбануть..." Но в этот момент пришел на выручку кто-то из ведомых. Подскочили и остальные машины группы: "фоккерам" теперь было не до меня.

Сам я, впрочем, уже был выбит из игры. Мотор работал с перебоями, машина теряла скорость, и вскоре я остался один, потеряв из поля зрения свою группу. Попробовал сбить пламя воздушным потоком, однако поврежденная машина слушалась плохо: по всему чувствовалось, что двигатель в любую секунду может отказать. Оставалось только перетянуть на горящей машине линию фронта.

Но кабину заволакивало дымом, в горле першило, душил кашель, из глаз катились едкие, слепящие слезы... В довершение пришлось закрыть форточки фонаря, иначе огонь мог бы перекинуться с капота внутрь кабины. Доступ свежего воздуха окончательно прекратился. Дым становился все плотнее, гуще, и сквозь него уже почти нельзя было разглядеть приборную доску. А пламя снаружи все разгоралось и разгоралось: оно уже перекинулось назад, за бронеспинку, туда, где сидел стрелок.

- Как там у тебя, Петр Михалыч?! - давясь кашлем, крикнул я. - Терпишь?

- Терплю пока! - отозвался стрелок. - Ноги вот только... ноги жжет... прямо спасу нет!

Я промолчал. У меня самого положение было не лучше. Металл обшивки накалился так, что не тронуть рукой. А в кабине, как в печке, дышать совсем нечем.

И все же главная опасность таилась в другом: огонь вот-вот мог добраться до бензобаков - и тогда машину в любой момент могло разнести в куски. Ананьев это хорошо понимал. Но что было делать? Передовую мы еще не перевалили, под крылом - немцы; выбрасываться с парашютом - значит попасть в плен.

Нет, твердо решаю я, только не это! Лучше сгореть вместе с машиной, лучше взорваться...

В наушниках слышатся стоны Ананьева, слышно даже, как он скрипит зубами...

- Как, Петр Михалыч? Терпишь? - вновь хриплю я, понимая, что мой вопрос бессмыслен, но нужно подать голос, подбодрить, хоть что-нибудь, да сказать: вдвоем всегда легче. - Терпишь, Михалыч?!

- Невмоготу больше... сапоги... Сапоги горят!

- Лес по курсу видишь?

- В-вижу...

- Там уже наши, понял?.. А внизу немцы, понял?.. Дотянем мы, обязательно дотянем, понял?..

В ответ не донеслось ни слова. Рация молчала.

До опушки леса, где начинались наши позиции, оставалось совсем немного. Но мотор захлебывался и едва тянул. Стиснув зубы, я старался выжать из него всё, что можно.

Внезапно каким-то шестым чувством осознал, что ждать больше нельзя: катастрофа произойдет с секунды на секунду. Глянул сквозь клубы дыма вниз - до разделяющей окопы широкой ничейной полосы несколько сот метров.

Скомандовал:

- Приготовиться к прыжку! - И стал отсчитывать вслух: - Раз... Два....Три... Четыре... Прыгай!

Ананьев перевалился за борт.

Еще секунда - чтобы отбросить назад форточки, поставить фонарь на защелки, отстегнуть ремни... Все!

Вырвав кольцо парашюта, успел краем глаза заметить, что окопы немцев уже позади.

Приземлился я в неглубоком овражке, как раз посередине нейтральной полосы. И сразу со стороны немцев заухали минометы. Наши тоже не заставили себя ждать. Одни стремились накрыть экипаж взорвавшегося самолета, другие - этому помешать, подавить батареи противника. Дуэль из-за двух человек разгорелась не на шутку.

Огляделся. За кустарником послышалась какая-то возня. Вытащив из кобуры пистолет, пополз навстречу подозрительным звукам. Там оказался-Ананьев. Он, чертыхаясь, срезал ножом с ног обугленные сапоги.

- Взгляните, товарищ лейтенант! - мотнул он головой в сторону. - Вон там, за бугром!

Я посмотрел: от немецких окопов ползли несколько серо-зеленых фигур.

- Живыми хотят взять! А, Петр Михалыч?

- Как же! Возьмут! - буркнул Ананьев, сдирая остатки сапога. - В небе не сумели взять, а уж на земле-то мы как-нибудь...

- Резонно говоришь, Михалыч! - усмехнулся я, взвешивая на ладони ТТ. Один в стволе да еще семь в обойме. Ты почему перед прыжком не откликался?

- Я откликался, - возразил Ананьев, осторожно щупая багровые, вздувшиеся ступни. - Очень даже громко я откликался! Да рацию, видно, тоже подпалило: вас слышу, а вы меня нет.

- Стой, Михалыч! Смотри сюда! - перебил я его.

Со стороны наших позиций выскочил обшарпанный, заляпанный глиной "виллис". Увертываясь от разрывов мин, петляя между воронками, машина на полном газу неслась по рытвинам и ухабам. За баранкой сидел здоровенный детина в вылинявшем комбинезоне танкиста. Лихо затормозив и не открывая дверцы, он одним ловким движением перемахнул прямо через борт, сгреб своими могучими ручищами босого Ананьева в охапку, вскинул вверх и бережно опустил на заднее сиденье. Затем столь же молниеносно помог мне забросить в машину оба парашюта, все так же игнорируя дверцы, легко перекинул свое огромное тело на водительское место и дал полный газ.

Через несколько минут мы были уже в расположении наших частей. Вездеход со спасенными летчиками тесно обступили пехотинцы. Большинство их оказались очевидцами разыгравшейся в воздухе драмы, и потому радостным возгласам и объятиям не было конца. Только гвардии старшина Рыцин, как называли солдаты водителя-ловкача, попытался скромно стушеваться за чужими спинами. А когда его по моей просьбе отыскали и вытолкнули на середину, здоровяк танкист окончательно смутился и, глядя себе под ноги, пробасил:

- Да при чем тут я! На то он и вездеход, чтобы по буеракам прыгать, у него ж все четыре колеса ведущие.

- Спасибо, друг! - рассмеялся вместе со всеми я. - Ты тут только одно забыл: по буеракам этим не один твой "виллис" прыгал, а и мины фашистские!

Подошел санитар, и Ананьева на той же машине увезли в госпиталь. А я, распрощавшись с пехотинцами и еще раз поблагодарив танкиста за выручку, отправился к себе в часть.

Помочь попавшему в беду, помочь, не спрашивая ни имени, ни фамилии, помочь, рискуя ради чужой жизни своей, - дело само по себе на фронте обычное. Без этого солдат не солдат. Война делается не в одиночку. И каждый хорошо понимает, что иначе нельзя. Сегодня - ты, завтра - я. Да и не только в логике или здравом смысле тут дело, даже не в естественной человеческой потребности оказать помощь ближнему. Война, как это ни странно, сделала людей добрее друг к другу. Повысила она и ценность человеческой жизни. Не своей - соседа. И хотя и та и другая постоянно висела на волоске, хотя в любой миг она могла оборваться - и обрывалась! - но до тех пор, пока не стряслась беда, пока не случилось непоправимое, жизнь эта обретала особый вес и значимость. Именно оттого, что сохранить ее никто не был волен. Она, как малый ребенок, оставшийся без присмотра и неспособный сам, в одиночку, позаботиться о себе, становилась предметом заботы многих. И чем меньше от человека зависела его собственная жизнь, тем щедрее он дарил ее другим. Потому-то все мы - и я, и Ананьев, и танкист Рыцин, и артиллеристы и пехотинцы, которые прикрывали нас своим огнем, - все мы были заодно, и хотя не знали до того друг друга, каждый готов был прийти на помощь, рискнуть, если понадобится, собственной головой.

А через несколько дней произошло еще одно очень важное и радостное для меня событие. Может быть, самое важное в моей жизни.

Еще перед началом наступательной операции я подал заявление с просьбой принять меня в партию. И вот теперь, в самый разгар тяжелых, полных нечеловеческого напряжения боев, когда, казалось, не только люди, но даже и техника работала на пределе, под вечер прямо на летном поле нашего фронтового аэродрома состоялось партийное собрание.

Я только что вернулся с очередного, последнего в тот день, боевого вылета и направился было на КП, когда меня окликнули:

- Береговой! Живо на пятачок! Все уже в сборе.

На пятачке - так мы по привычке называли место, где происходили торжественные события вроде вручения орденов награжденным, - собрались уже все коммунисты полка. Ни стола под красным сукном, ни стульев или скамеек - ничего этого, разумеется, не было, каждый примостился как смог. Протокол партсобрания, пристроив планшетку на радиаторе ближайшего бензозаправщика, вел один из летчиков соседней эскадрильи.

Секретарь полковой парторганизации коротко, буквально в нескольких словах, обрисовал сложившуюся на нашем участке фронта обстановку, перечислил ближайшие задачи и намечающиеся перспективы, а затем, переходя ко второму пункту повестки, достал из папки несколько заявлений с просьбой о приеме в партию.

Мое было зачитано третьим.

- Кто хочет высказаться? - спросил он, тряхнув над головой исписанным листком, который я неделю назад аккуратно выдернул из блокнота.

Несколько коротких секунд молчания, в течение которых я отчетливо ощутил, как зачастило в бешеной спешке сердце, потом не помню, кто громко, слишком громко, как мне тогда показалось, сказал:

- А что тут высказываться - ясное ж дело! Воюет Береговой не первый день, воюет как коммунист. Фрицев бы, покойничков, порасспросить - те бы, думаю, подтвердили. Предлагаю: принять без испытательного срока!

- Кто "за"? - улыбнулся секретарь. И, оглядев всех, сказал, как отрубил: Принят единогласно!

А через несколько дней парткомиссия дивизии утвердила решение коммунистов полка, и мне вручили партийный билет.

Так я стал коммунистом.

Тот день был одним из дней третьего года войны, шел мне двадцать второй год.

Солтан Биджиев был старше. Ненамного, но все же старше. Однако зрелость на войне измеряется не по метрикам. И вот выпала мне как-то неприятная обязанность - прочесть Солтану нотацию.

С утра, помню, боевых вылетов не было. Небо еще с ночи затянула сплошная, от горизонта до горизонта, низкая облачность да вдобавок туман. Пользуясь случаем, кое-кто из летчиков решил привести себя в порядок. Особой необходимости в этом не наблюдалось: народ в нашей эскадрилье подобрался вообще аккуратный, подтянутый. На боевой вылет каждый собирался при всех орденах, не говоря уж о таких пустяках, как свежий подворотничок или надраенные до блеска сапоги. Словом, истинная причина лежала глубже: вместе с полком воевали молодые девушки-оружейницы, и летчики, особенно из холостых, никогда не упускали повода лишний раз наведаться в их хозяйство, переброситься шуткой. Для этого иголка или катушка ниток - предлог, удачнее которого и не придумать. Жизнь всюду жизнь, на войне тоже.

Работали оружейницы поблизости от летного поля - набивали ленты для пулеметов и пушек. Легкой их работу не назовешь. В иной день на каждый самолет приходилось по полторы-две тысячи снарядов, не считая пулеметных лент. И все же девушки умудрялись находить время, чтобы следить за собой, - как-то получалось, что оказывали облагораживающее влияние и на летчиков. На танцах, например, которые устраивались по вечерам либо в офицерской столовой, либо, если позволяла погода, прямо под открытым небом, давно уже перевелись небритые лица, нарочитая неряшливость в одежде, залихватские, ухарские манеры. Девушки научили уважать себя, и отношения, которые установились между нами, мало чем отличались от тех, как если бы они складывались в обычных условиях мирной, довоенной жизни. Единственное, что заметно изменило их и добавилось к ним, это сознание общего боевого товарищества с вытекающим из него чувством равенства перед неизбежными тяготами войны, ее опасностями. И когда кто-нибудь из бойцов забывался, пытаясь проявить в адрес девчат заботу с позиций, так сказать, мужского превосходства, девчата встречали такие поползновения в штыки. Единственной сферой, в рамках которой они охотно принимали любую помощь или услугу, было снабжение их хозяйства предметами, касающимися чисто женского обихода.

Вот и тогда группа летчиков наседала на лейтенанта из БАО - батальона аэродромного обслуживания, - стараясь добыть с его помощью ящик хозяйственного мыла для стирки и утюг.

- Может, вам и швейная машинка требуется? И пылесос? И палехские шкатулки? - отбивался тот. - Ну где я вам этот чертов утюг возьму? Где?

- БАО - все может, - гудел у него над ухом Пряженников, стараясь подольститься. - БАО - это вам не шуточки, БАО, можно сказать, бог быта!

- Ну ладно! - сдался наконец лейтенант. - Мыло я выпишу, а утюг...

- А утюг тоже выпишешь, - перебил его Лядский. - Нужен утюг.

- Так нет же их ни на одном складе! Мы же в конце концов не Мосторг, мы аэродром обслуживаем! Понимаете, а-э-ро-дром! - окончательно впал в отчаяние лейтенант. - Нет у меня утюгов!

- А ты в деревне на махорку сменяй, - ласково предложил Пряженников. - Или на спички. А?

- Нет, верно говорит комполка: начнешь с иголки, кончишь обозом! - махнул в изнеможении рукой лейтенант, отходя от летчиков. - Черт с вами, будет вам утюг!

Посмеявшись вместе со всеми, я предложил, пока есть время, сходить в столовую похлебать горяченького.

После обеда, как и рассчитывали, туман стал рассеиваться.

За четверть часа до вылета я, помня о недавней гибели Шурика, собрал эскадрилью и, к молчаливому удивлению своих друзей, провел такой подробный инструктаж, какого им давненько не приходилось слыхивать.

- А если кто по не зависящим от него обстоятельствам отстанет от группы, пускай жмется к земле и на бреющем топает домой! - закончил я под изумленные взгляды товарищей свои небывало тщательные, дотошные наставления,- Всем ясно?

Летчики дружно промолчали. Один Биджиев, ради которого я и лез вон из кожи, с едва приметной в голосе хитринкой спросил:

- А что это - не зависящие от меня обстоятельства?

- Ну, если заплутает кто... В смысле потеряет ориентировку, - уточнил я и, почесав в сердцах подбородок, нарочито грубовато закончил: - Словом, независящие обстоятельства - это те обстоятельства, которые, лейтенант, от нас с вами не зависят! Теперь ясно?

- Теперь ясно! - заключил необычный инструктаж Пряженников.

Остальные тоже наконец поняли, из-за чего сыр-бор, и, добродушно посмеиваясь, разошлись по машинам.

- Пойдете у меня ведомым слева! - сказал я Биджиеву напоследок, решив, что раз уж взялся опекать новичка, то дело нужно доводить до конца.

На цель вышли скоро и точно.

Заметив вереницу вражеских грузовиков, я с ходу со снижением пошел в атаку. И тут же испуганный голос Биджиева:

- Командир! Твоя машина горит!

"Что за черт! Неужели проморгал? - мелькнуло у меня в голове. - Нет, не может такого быть!"

И снова Биджиев, на этот раз уже не испуганно, а смущенно:

- Виноват, командир! Это у тебя от эрэсов под хвостом пламя...

- А ты что, свои назад домой решил привезти? - поинтересовался в сердцах я, жмя на гашетки.

Грузовики горят. Цель накрыта с одного захода. Больше здесь делать нечего.

- Работе конец. Возвращаемся на аэродром!

- Как возвращаемся? Я и трети боекомплекта не израсходовал! - подал снова голос Биджиев, нацеливаясь на грузовик, удирающий к окраине железнодорожной станции.

Деться немцу некуда. "Ил" с ревом настигает его, и вот грузовик уже пылает в обочине с перевернутыми вверх колесами.

Выходя из пикирования, Биджиев, как он позже рассказывал, заметил за станционными зданиями раздувающий пары паровоз. Не набирая высоты, на бреющем он врывается на станцию. Есть! Паровоз расстрелян в упор. А там что, связка товарных вагонов? Прекрасно! Через минуту вагоны тоже горят!..

Биджиеву в те мгновения казалось, что все, и я, и товарищи, восхищенно наблюдают за ним, радуются его удачным, неотразимым атакам, что по возвращении в полк его ожидают немногословные, скупые, но оттого еще более весомые похвалы со стороны новых друзей, а может - чем черт не шутит! - даже и благодарность в приказе. Разве, мол, ради этого не стоит потрудиться, рискнуть?!

Но пока рисковать ему, как он вскоре и сам понял, особенно не приходится: вражеских истребителей в небе не видно, зенитки почему-то тоже молчат - может, их тут и нет вовсе. Тем лучше! Но тут Биджиев наконец спохватился-в небе нет не только "мессеров" или "фокке-вульфов", в нем вообще пусто, а он давно уже в одиночку крутится здесь над вымершей, обезлюдевшей станцией.

...На аэродроме царила тревога. Я то и дело поглядывал на часы: горючее у Биджиева на исходе. Если не появится в ближайшие десять - пятнадцать минут, тогда... Кляну себя, что не вернулся сразу же, едва обнаружил отсутствие новичка. Но, с другой стороны, что мы могли сделать? Не успели отойти от станции, как на нас сразу же навалилась четверка "мессеров"-сами еле ушли. И все же на сердце было нехорошо, давило чувство какой-то неосознанной вины...

- Да не терзай ты себя! - тронул меня за плечо Лядский. Он, как и Пряженников и другие, тоже не уходил с полосы. - Обойдется все! Заплутал он, наверно, ну и сел где-нибудь на вынужденную... Места здешние незнакомы, первый на этом участке вылет!

- Вот именно первый! - поморщился я. - А если, как для Шурика, и последний?

- Никто из нас не застрахован, - вмешался в разговор Пряженников и, кивнув в сторону Лядского, продолжил: - Если бы не Тимофей, топать бы мне нынче домой пешком. Конечно, если бы осталось на чем топать...

- Да бросьте вы его раньше времени хоронить! - крикнул вдруг кто-то из стоящей поодаль группы летчиков. - Вон он, ваш Биджиев, летит!

Все оглянулись. Из-за леса действительно вынырнул какой-то "ил". Быстро приближаясь, он шел к аэродрому на бреющем. У всех сразу отлегло от души.

Сперва я даже не стал отчитывать Биджиева, когда тот докладывал, что самовольно задержался над целью. На радостях решил простить новичку грубое нарушение дисциплины и только спросил:

- Независящие обстоятельства... Вам по-прежнему, лейтенант, неясно, что это такое?

- Теперь ясно, товарищ командир! Азарт и увлечение боем, которые помешали мне уйти вместе с группой, независящими обстоятельствами считаться не могут! лихо отрапортовал Биджиев. И вдруг покраснел, опустил голову и тихо сказал: Но у меня же неизрасходованные снаряды оставались...

Однако сочувствие сочувствием, а дело делом. Пришлось поговорить все же с Биджиевым всерьез.

Отвели мы его вместе с Лядским и Пряженниковым в сторонку,

- Ты свой "ил" где получал, на заводе? - спросил я его. - Видел, кто там за станками вкалывает - пацаны тринадцати-четырнадцати лет! Порожние ящики себе под ноги приспосабливают, чтобы до суппорта дотянуться...

- Он думает, что он один такой злой! Что только он благородной ненавистью к врагу пылает! - вмешался Лядский.

- Ни черта он не думает! Нечем ему думать! - рубанул Пряженников. - Он от собственного геройства без ума, а на остальное ему начхать.

- О каком геройстве речь? - опять подхватил Лядский. - Везет ему пока вот и все геройство. Не велика храбрость - одиночные грузовики крошить,

- Слушай, а если тебя завтра "мессеры" на обратной дороге прихватят, что будешь делать? "Караул" кричать? Так никто не услышит, - не отставал Пряженников. - Ты

что, в одиночку да с пустыми стволами, одной своей злостью собираешься их отогнать?

Биджиев ошеломленно вертел головой, переводя с одного на другого растерянный взгляд. Так вот, оказывается, как выглядит в глазах окружающих то, что он делает! Жалким мальчишеским ухарством, вызывающим не уважение, а жалость и пренебрежительный гнев! А он-то еще тешил себя, будто отчитывали его просто так, ради проформы, а на самом деле...

- У меня четыре брата на войне воюют. Убили недавно одного... - начал он было в свое оправдание. Но вдруг сорвался: - Убили, понимаете? Убили! Кто отомстит?

- И тебя, дурака, на тот свет отправят! - безжалостно отрезал Пряженников. - Если за ум не возьмешься. Война - это тебе не детский сад. Фашисты младенцев в воздухе ох как любят!

- Не изменишь своего отношения - спишут из летчиков! - жестко заключил я, изо всех сил пытаясь не сорваться и не обнаружить истинных своих чувств, что сразу бы свело на нет всю эту тщательно продуманную "артподготовку" по самолюбию новичка. - Все! Можете идти, лейтенант Биджиев!

- Хороший парень! - сказал Пряженников, когда Биджиев уже ушел. - Добрый из него летчик будет. Да и товарищ что надо, друга в бою не подведет...

- Почему будет? - возразил я. - Он уже и сейчас летчик! Как думаешь, Тимофей?

- Думаю, что ему сейчас белый свет не мил! - улыбнулся в ответ тот. - Ну да ничего, перебьется. Грех было бы такого хлопца зазря потерять.

- Чудно! - подвел итоги Пряженников. - Отец и деды хлопкоробы, самолет только в небе и видели, а вот, поди ж, Солтан свет-Биджиевич - летчик божьей милостью!

Вообще говоря, процесс становления летчика границ во времени не имеет. Сколько ни летай, всегда найдется чему поучиться: секреты летной профессии, как, видимо, и всякой другой, неисчерпаемы. В том-то и была сила лучших бойцов полка, таких, как Пряженников, Кумсков, Лядский, Кузин, и многих других, что они, если так можно выразиться, никогда не теряли остроты профессионального зрения, умели подмечать новое, фиксировать в сознании каждую малейшую деталь, каждый штрих, способный хоть как-то обогатить их, пригодиться на будущее.

Не заслуживающих внимания мелочей для них не существовало. Каждый бой, каждый вылет обязательно чему-то мог научить, и они никогда не уставали учиться.

И все-таки, несмотря на эту колоссальную, никогда не прекращающуюся работу, связанную с совершенствованием летного и боевого мастерства, ошибок и срывов удавалось избежать далеко не всегда. Война щедра на неожиданности.

Вспоминается такой случай. Воздушным стрелком у Лядского летал Марушкин. Воевал Марушкин храбро, на гимнастерке у него красовались ордена Красной Звезды и Отечественной войны II степени. Лядский очень любил своего стрелка и сильно к нему привык. Но у Марушкина была одна слабость: любил поспать.

Этим и воспользовался как-то Фетисов. Большинство техников нередко просились, чтобы их взял кто-нибудь из летчиков в боевой вылет в качестве воздушного стрелка. Фетисов в этом смысле исключением не был. Но беда заключалась в том, что техников вечно не хватало, каждая пара рук была буквально на вес золота, и командир полка Ищенко обещал влепить двадцать суток ареста тому из них, кто нарушит приказ, поднявшись в воздух вместо воздушного стрелка.

Фетисов, узнав об этом, на время успокоился. Но вскоре он получил из дому известие, что брат его Иван и сестра Марья пропали без вести. Тут-то он и насел на Марушкина.

- Не могу, - отбивался тот. - Никак не могу. Да и Лядский все равно не позволит.

- А ты же сегодня не с Лядским, а с Молодчиковым должен лететь. Молодчиков не такой строгий, он разрешит. Пойми ты, душа у меня горит! На, почитай письмо...

- А Ищенко как же? - начал колебаться Марушкин.

- А он ничего и не узнает, - успокоил Фетисов. - Мы с тобой как сделаем? Полечу я, а в журнале боевых вылетов твою фамилию запишем. А чтоб тебе на глаза не попадаться, я для тебя тут в укромном местечке такой спальный салон-люкс оборудовал, что век искать будут - не найдут. Договорились?

Поспать Марушкину очень хотелось. Тем более в "салоне-люксе". Ударили, словом, по рукам.

Молодчиков, зная про идею-фикс техников, а заодно и про беду Фетисова, сделал вид, что ничего не заметил.

- Стрелять-то умеешь? - спросил Молодчиков уже в воздухе. - Марушкин-то у нас, можно сказать, снайпер. Двух фрицев уже успел сбить.

- А я третьего собью, - пообещал в ответ Фетисов.

И надо же было такому случиться - сбил! Сбить вражеский самолет воздушному стрелку удавалось отнюдь не часто. А вот Фетисову повезло с первого-же раза.

Дело было так. На обратном пути группе Молодчикова повстречалось звено "мессеров". Молодчиков, выручая ведомого, открыл огонь по немцу и продырявил ему крыло. А Фетисов в это время, отбиваясь от второго истребителя, умудрился полоснуть очередью из пулемета прямо по фонарю немца. Пилот, видимо, был убит сразу же - истребитель потерял управление и рухнул на землю.

Но этим дело не кончилось. Ищенко за успешно выполненное боевое задание и за сбитый вражеский истребитель решил представить и летчика, и воздушного стрелка к на- граде. С летчиком все было ясно. А вот как быть со стрелком, если в журнале вылетов значился Марушкин, а фактически летал Фетисов? Пришлось в конце концов рассказать командиру полка все как есть.

Фетисова наказывать рука не поднялась: победителей не судят. Молодчиков вроде бы тоже ни при чем: Марушкин, который должен был с ним в тот день лететь, не его стрелок, а Лядского. Попробуй, дескать, разберись, кто в задней кабине должен сидеть! И к сбитому истребителю опять же Молодчиков тоже имел самое прямое отношение. Нахлобучку, словом, получил Лядский. За то, что не воспитал у своего стрелка должного чувства ответственности. Марушкину досталось вдвойне. И от Ищенко, и от Лядского, который после нахлобучки решил всерьез взяться за его воспитание.

А дальше произошло уж совсем несуразное. ЧП, которое вскоре случилось, надолго выбило Лядского из колеи.

Обычно Лядский проявлял редкое хладнокровие. Вывести его из себя, казалось, невозможно ни при каких обстоятельствах. Невозмутимость не покидала его ни во время боевых вылетов, ни на земле. Но после ЧП, о котором пойдет речь ниже, у Лядского появился "пунктик", на котором он сразу утрачивал привычное душевное равновесие и неизбежно заводился - стоило только задать ему ставший в известной степени сакраментальным вопрос:

- А скажи нам, Тимофей Семенович, куда же ты все-таки в тот раз дел своего воздушного стрелка и лучшего друга Марушкина?

Обычно это случалось в минуты отдыха, после особо тяжелых боевых вылетов, когда всем требовалась психологическая разрядка. Надо сказать, что сам Лядский в таких случаях ни на кого, включая и самого "заводилу", никогда всерьез не обижался: понимал, что его разыгрывают не со зла, а чтобы посмеяться, отвлечь ребят от черных мыслей. Но в первую минуту не выдерживал и обязательно "заводился". Ему, как он не раз признавался, и самому не давала покоя неразгаданная тайна внезапного исчезновения его воздушного стрелка, с которым он совершил не один десяток боевых вылетов и к которому, как говорилось, питал искреннюю привязанность.

- Никуда я его не дел! Не кисет с табаком, чтоб его куда-нибудь задевать. Сами понимаете, какой отличный стрелок был Марушкин! - начинал было поначалу всерьез отбиваться от наседавших летчиков Лядский. - А что правда, то правда: сели на аэродром, гляжу - нет сзади моего Марушкина. Одна, можно сказать, пустая кабина. Все на месте, а самого Марушкина нигде нету. До сих пор для меня загадка!

Так оно на самом деле все и было. Лядский в тот раз летал на боевое задание ведущим группы. Задание группа выполнила, штурмовики вернулись на аэродром все до одного. Но когда сели, в задней кабине самолета Лядского воздушного стрелка не оказалось. Как садился Марушкин в самолет, - видели многие, а как и куда исчез - не видел никто.

Лядского расспрашивали не только товарищи: да и как иначе - ЧП в полку! Но тот в ответ лишь расстроенно твердил: "И сам ничего не пойму, загадка!" Расспрашивали и летчиков, участвовавших в том злополучном вылете. Те в свою очередь тоже растерянно пожимали плечами.

- А может быть, Марушкин того... сам выпрыгнул с парашютом над территорией противника?.. - неуверенно высказал кто-то догадку.

Но Лядский возмутился. Он и слушать не желал ничего подобного.

- За Марушкина ручаюсь, как за самого себя! - горячился он. - Сколько раз с ним в передряги попадал! Не такой человек Марушкин, чтобы за его спиной о нем такое говорить...

- Так не видать же нигде твоего Марушкина ни со спины, ни с лица! Что же он, в воздухе, что ли, растворился? - попытался было объяснить свою позицию скептик.

- Нет, нет и нет! - твердо стоял на своем Лядский. - Не мог Марушкин такого фортеля выкинуть! А куда он исчез - не знаю.

Таинственные обстоятельства исчезновения воздушного стрелка разъяснились только через полгода. Лядский, кстати сказать, оказался в своей неколебимой уверенности по поводу Марушкина совершенно прав.

Забегая вперед, скажу, что Марушкин в конце концов отыскался.

В марте сорок четвертого, когда полк в очередной раз перебазировался с одного аэродрома на другой, мимо одной из деревень Винницкой области проходила наземная воинская часть. Из колонны вдруг выбежал солдат и стремглав бросился к нашим машинам. Когда он остановился, сдернул с головы шапку и не в силах отдышаться бессмысленно улыбался да разводил в стороны руками - вот, мол, я, ваш воздушный стрелок! - все узнали наконец в солдате пропавшего Марушкина.

Начальник штаба тотчас договорился с командиром проходящей воинской части, и не скрывающий своей откровенной радости Марушкин вновь оказался в родном полку. Тут же он на радостях чистосердечно и повинился в своем давнем "грехе". Оказалось, что стрелок по небрежности или недосмотру не пристегнул в тот раз как следует привязные ремни. А Лядский при очередной атаке столь круто перевел машину в пике, что воздушного стрелка попросту выбросило из самолета. При приземлении Марушкин сломал ногу. Попал на оккупированную территорию. Потом немцев выбили наши части и после лечения в госпитале Марушкина направили уже не в авиацию, а в пехоту...

Так вполне буднично и прозаично разъяснилась загадка, которая так долго мучила и за которую все это время чувствовал свою косвенную ответственность капитан Лядский.

- А что я говорил! - торжествующе изрек Лядский, когда все окончательно прояснилось. - А вы намекали, дескать, сам выпрыгнул! Не мог мой Марушкин пойти на такую пакость. Ремни его, растяпу, подвели!

Высказавшись и победно оглядев окружающих, Лядский окончательно успокоился и никогда больше к этой истории не возвращался.

После разгрома немцев на Курской дуге воевать стало как-то веселее. А в разговорах летчиков, когда мы собирались на ужин в столовой, все чаще и чаще возникала тема победы. Когда и каким будет окончательный разгром гитлеровского третьего рейха, как сложится наша послевоенная жизнь? И хотя до капитуляции фашизма было еще далеко, но в том, что дело идет именно к тому, никто из нас не сомневался, Собственно, в победе никто из нас не сомневался даже в самые худшие, самые тяжелые времена. И все же разгром немцев на Курской дуге привнес в наш повседневный быт какую-то дополнительную струю бодрости и энергии. Мы, я имею в виду тех летчиков, которым не довелось участвовать в разгроме немцев под Москвой и Сталинградом, увидели этот разгром сами.

А посмотреть было на что. Чего стоило одно только кладбище вражеской техники под Прохоровкой, где разыгралось беспрецедентное по своим масштабам танковое сражение! Сотни гектаров выжженной, перепаханной взрывами снарядов и бомб земли были буквально нашпигованы железом. Хваленые "тигры" и "фердинанды" безжизненно застыли с продырявленной броней, сорванными башнями, распластанными гусеницами; гигантское месиво искореженного, закопченного металлолома - вот все, что осталось от ударной фашистской танковой армии. В обиход гитлеровские пропагандисты стали вводить тогда словосочетания вроде "выпрямление линии фронта" или "организация эластичной обороны", с помощью которых немецкое командование пыталось замаскировать провалы своей стратегии.

Не знаю, удавалось ли им втереть очки собственным солдатам и офицерам, но мы с каждым днем все отчетливее сознавали, что вторжение оккупантов выдохлось. Что теперь у немцев только одна дорога - на запад. Нет, никто из нас не тешил себя вздорной иллюзией, будто все трудное позади и отныне война пойдет под победные марши. Дешевый оптимизм по тем временам не пользовался успехом. Просто мы поняли: хотя враг все еще был силен, но мы стали крепче его! Мы теперь хорошо знали не только возможности собственных машин, но и то, на что способны немецкие, знали их тактику. Игра, можно сказать, теперь шла в открытую.

Боевую работу летчика, понятно, нельзя свести к понятию ремесленничества, когда результат заранее предопределен уровнем одних навыков. Всякое ремесло, будь то столярное дело или, скажем, труд чертежника, обычно осуществляется в определенных, наперед продуманных условиях, приготовленных как раз для такой работы - все всегда на своем месте, все под руками. О фронтовом небе такого не скажешь. Чего-чего, а постоянства там не найти. Любая случайность, любая непредусмотренная мелочь стремительно меняют ситуацию. И если ремесло не предполагает в себе необходимости непрерывного выбора, а всегда придерживается какой-либо схемы, лежит в определенном русле, то типовой технологии воздушного боя - к счастью или к сожалению? - не существует.

Однажды четверка наших "илов", спалив автоколонну, возвращалась к себе на базу. Шли под прикрытием четверки истребителей, шли весело, и кто-то, кажется Солтан Биджиев, все время пытался запеть, но мешал Пряженников.

- Солтан! А Солтан! - басил в наушниках его голос.- Почему ты долбал по колонне только из стволов? А "капустку" куда? На ужин себе решил оставить?

"Капустной" Пряженников называл ПТАБы - противотанковые авиационные бомбы. Когда, охотясь за танками, мы сбрасывали эти пятифунтовые штуковины, взрывы от них напоминали сверху кочаны капусты.

- Пустой ты человек, Саша! - добродушно огрызался Биджиев. - "Капустку" не для себя - для "тигров" надо беречь. Сам знаешь, они вегетарианского не любят. А грузовик я и из ствола очень даже хорошо сковырну. Спроси у Кумскова, он небось уж и итоги подбил.

- Кончай трепаться, ребята! - не выдержав, вмешался в спор Виктор Кумсков, один из лучших летчиков у нас в полку. - Во-первых, к ужину будут малосольные огурцы - сам лично бочку на кухне видел. А во-вторых, поминать фрицев нынче не вам, а мне.

После каждого удачного боевого вылета летчики, собираясь в столовой, привычно ждали от Кумскова очередного победного спича. И Кумсков никогда не отказывал себе в удовольствии сказать несколько "теплых" слов за упокой фашистов.

Я знал, что и теперь треп не кончится до самого аэродрома: возбужденные в пылу недавнего боя нервы требовали разрядки. Вдобавок к нашей болтовне подключились и озорные реплики летчиков-истребителей. В наушниках шлемофонов царила неразбериха: перебивая друг друга, гудели голоса, слышались взрывы смеха. Солтан Биджиев опять пробовал затянуть песню. И вдруг, перекрывая шум, кто-то крикнул:

- Шесть "мессеров" справа по курсу! Мгновенно наступила тишина - как отрезало. И тут же снова:

- Еще шесть! Там же!

Немцы появились настолько внезапно, что уклониться от боя было уже поздно. Чтобы принять решение, оставались считанные секунды. Можно было, конечно, спикировать да, прижимаясь к земле, попытаться уйти. Но каково будет истребителям прикрытия?.. Нет, оставить товарищей по оружию мы не могли: силы были неравны, и я приказал группе штурмовиков следовать за мной.

В эфире послышался ответный бас Пряженникова:

- Правильно, Жора!

Ребята поняли, что я решил связать боем немцев. А те, конечно, не заставили себя ждать долго: тут же навалились на нас восьмеркой. Четыре оставшихся "мессера" завязали бой с четверкой прикрытия.

Всей группой мы снизились метров до двадцати, как говорится, легли на живот, не давая немцам зайти снизу, и так все время меняли свой строй, чтобы каждый попеременно становился то ведомым, то ведущим, - этим создавались наиболее выгодные для воздушных стрелков условия для отражения атаки фашистских "мессеров". Называлось у нас чехардой.

Нельзя сказать, что это было легким и простым делом, но ничего другого нам не оставалось. Вести бой на равных при разнице скоростей в полтораста километров значило бы через минуту-другую все четыре "ила" превратить в четыре факела. А меняя строй и страхуя друг друга, нам удалось отвлечь на себя восьмерку противника, не подпуская его в то же время достаточно близко. Откуда бы ни заходили "мессеры" в атаку, везде их встречали пулеметные трассы, и, показавшаяся поначалу легкой, добыча фашистам оказалась не по зубам.

Все до одной машины вернулись на базу целыми и невредимыми. И вечером в летной столовой, приступая к очередным "поминкам", Кумсков присчитал за упокой и ту пару "мессершмиттов", которых подожгли истребители прикрытия.

- На этот раз, - хрустя огурцом, сказал Кумсков, - не они, а мы их, чертей слепых, прикрывали!

- Ты вот кроешь нас почем зря! - всерьез обиделся на шутку Кумскова один из истребителей. - Списки какие-то поминальные на фрицев завел. А когда сам без прикрытия остался, небось пешком на аэродром притопал. "Ил"-то свой в тот раз куда, тоже в поминальные списки внес? Или позабыл?

Кумсков и в самом деле однажды чуть было не попал в подобные списки. Во всяком случае, похоронную на него в полку заготовили, оставалось лишь отправить в тыл, по адресу...

Произошло это все на той же Курской дуге. На фронте в те дни появились новые Илы-2 с тридцатисемимиллиметровыми пушками и специальными противотанковыми кумулятивными бомбами. Фашисты боялись их хуже чумы. И было за что. Оснащенные новым мощным вооружением, "илы" за каких-нибудь двадцать минут одной-единственной штурмовки превратили в горящие костры семьдесят танков противника!

Не отставали и наши "старички": двадцатитрехмиллиметровые пушки тоже неплохо делали свое дело. Если на них кто и жаловался, так не мы, а немцы... Что касается нас, летчиков-штурмовиков, на Курской дуге работы нам было невпроворот. В иные дни эскадрильи штурмовиков делали по три-четыре боевых вылета. Удары наносились по скоплениям вражеской техники на дорогах, по отходящим войскам противника, по полевым аэродромам и складам боеприпасов, по железнодорожным узлам и станциям...

День 17 августа, когда Виктор Кумсков попал в списки погибших, ничем не отличался от остальных. Как обычно, к полудню большинство экипажей штурмовиков совершили по два-три боевых вылета. А ближе к вечеру поступило донесение разведки, что в сорока километрах от города Сумы на железнодорожной станции Боромля замечено большое скопление эшелонов противника. Приказа нанести удар долго ждать не пришлось. Летчики запустили моторы, и штурмовики один за другим поднялись в небо.

Группу тогда вел командир эскадрильи капитан Кузин. Шли под прикрытием шестерки истребителей Ла-5. Атака с ходу оказалась на редкость удачной: внизу пылали вагоны, рвались цистерны с боеприпасами и горючим. Усилился и ответный огонь вражеских зениток. В небе тут и там рвались снаряды. Плотность зенитного огня с каждой минутой становилась все выше, но "илы" продолжали свою разрушительную работу. Над станцией поднимались густые клубы дыма: горело все, что только могло гореть.

Кумскову не повезло под самый конец работы. Во время последней атаки его "ил" резко встряхнуло - прямое попадание! Виктор взял ручку на себя, чтобы вывести самолет из пикирования, но машина не слушалась: отказало управление рулем высоты. "Ил" продолжал пикировать, будто задался целью врезаться в самую гущу пылавших внизу железнодорожных составов. Катастрофа казалась неизбежной. Чтобы ее предотвратить, в распоряжении летчика оставались считанные мгновения. И Кумсков нашел единственно возможный в такой ситуации выход. Воспользовавшись тросом триммера, который, к счастью, оказался неповрежденным, он в последний момент сумел вывести машину в горизонтальный полет.

Однако удача оказалась лишь временной передышкой. О том, чтобы возвращаться на аэродром вместе с товарищами, в строю, не приходилось и думать. Повреждение руля высоты исключало такое начисто. Кумсков теперь мог рассчитывать только на себя самого. Единственное, что ему оставалось, - идти на малой высоте к линии фронта. Идти в одиночку, без прикрытия истребителей.

- Дотянем! - решил успокоить он своего воздушного стрелка старшину Выговского. - "Фоккеров" вроде бы поблизости нет, видать, разогнали их наши "ла-пятые".

- Да и появятся - как-нибудь отобьемся, - отозвался Выговский. - Патронов у меня полный боекомплект!

А вражеские истребители были уже где-то рядом - специально поднятая в воздух группа "фоккеров", которые, едва штурмовики капитана Кузина скрылись вместе с истребителями прикрытия за горизонтом, вывалились из-за облаков четверкой и ринулись на Кумскова в атаку.

- Теперь держись! - крикнул Кумсков Выговскому и дал газ до отказа.

Вместо ответа он услышал длинную очередь пулемета своего стрелка. Фашист, пристраивавшийся им в хвост, не выдержал и отвернул. Кумсков еще ниже прижал штурмовик к земле, пытаясь по возможности затруднить маневр противнику. Однако силы, понимал он, слишком неравные- так долго не протянешь. Немцы это знали не хуже его и все яростнее наседали.

- Давай, парень, давай! - беззвучно поддерживал Кумсков Выговского. Его пулемет бил не переставая, но внезапно смолк.

- Что случилось? Ранен? - спросил Кумсков.

- Нога... - хрипло отозвался стрелок, и тут же пулемет его вновь зашелся серией коротких очередей.

Как позже узнали, Выговскому снарядом оторвало ногу, но старшина, истекая кровью, продолжал бить по вражеским истребителям.

Когда наконец показалась линия фронта, патроны у Выговского кончились. Один из "фоккеров", ревя моторами, заходил ставшему безоружным "илу" в хвост, другой пикировал на него. Кумсков видел, как огненная трасса прошила правое крыло, вторая ударила в мотор, третья полоснула по кабине. Почувствовав, как ожгло руку и ноги, а затем что-то мазнуло горячим и липким по лицу, он сквозь застилающую глаза пелену успел заметить прямо под собой окопы линии фронта, затем - отворачивающие в сторону и вверх "фоккеры"...

"Проскочили все-таки..." - мелькнуло в сознании летчика. Остальное происходило будто во сне. Как удалось посадить искалеченную машину, Кумсков не помнил.

Удар о землю швырнул его головой в приборную доску. Когда вернулось сознание, он попытался выбраться из кабины, чтобы помочь Выговскому, но кабину заклинило. Пришлось протискиваться через форточку. Вывалившись на крыло, Кумсков увидел бегущих к самолету бойцов. С их помощью удалось вытащить и уложить на траву вконец обессилевшего Выговского.

Вскоре откуда-то вынырнула потрепанная полуторка и тяжело раненного старшину увезли в госпиталь. Напоследок тот все же успел сказать:

- Жаль, патроны кончились... А то бы спасли самолет. Далеко ли до передовой?

- Метров пятьсот. В самый раз дотянули.

Когда полуторка с Выговским уехала, Кумсков в последний раз оглядел свой "ил". Крыло разворочено, броня кабины обожжена, весь самолет - словно решето...

- Чудо, как в воздухе не развалился, - сочувственно произнес кто-то.

- Тебе бы, лейтенант, тоже в госпиталь, - добавил другой. - Гляди, как зацепило: на лице кровь, по рукаву тоже течет...

Но Кумсков от госпиталя наотрез отказался. Ранения, посчитал он, легкие, и так, дескать, обойдется. Утром на третий день вернулся в полк, где и успел прочесть собственную похоронку, к счастью не отправленную еще в тыл...

После ужина нас поджидала еще одна приятная новость. Когда мы выходили из летной столовой, Кумсков, успевший помириться с истребителем, объявил, что завтра всех нас ждут на вечере отдыха, организованном при штабе дивизии. Приглашение получили все летчики эскадрильи.

На другой день после обычных полетов мы с Солтаном Биджиевым, дурачась и толкая друг друга, чтобы согреться на холодном ветру, поджидали Кумскова и Пряженникова, когда из-за угла дома неожиданно появился замполит полка Сотников.

- На танцы, вижу, собрались? - улыбнулся, поравнявшись с нами.

- Так точно, товарищ подполковник, на танцы! - тотчас вытянулся, лихо взяв под козырек, Биджиев. - Девушки из роты связи пригласили.

- Что ж, после двух боевых вылетов размяться молодежи не грех, - кивнул в ответ Сотников. - Я попозже и сам там буду.

- Видишь, и начальство разумного отдыха не чурается, - сказал я Биджиеву, когда замполит скрылся за углом. - А тебя, черта ленивого, уговаривать приходится!

- А что это Сотников без реглана? - не пропустил заметить Солтан. Комиссар все же... Ему положено.

- Положено-то положено, - согласился я. - Только его реглан теперь немцы носят.

- Как немцы?

- А вот так! Разве не слыхал историю с Корешковым? В этот момент подошли Кумсков с Пряженниковым.

- Чего гогочете? - спросил Пряженников. - Пошли, а то опоздаем.

- Какая такая история? Что ты мне мелешь, ровно маленькому? - не отставал от меня Биджиев. - Давай выкладывай!

- Ладно, пошли! - рассмеялся я. - Дорога не близкая, по дороге и расскажу, как летчик Корешков помог гитлеровским интендантам фрица одного обуть-одеть. Он в тот раз тоже, как мы теперь, в роту связи на танцы торопился...

Рота связи при штабе дивизии была в основном укомплектована девушками. Время от времени они устраивали у себя вечера с выступлениями самодеятельных артистов. Кое-кто из наших ребят обладал отличным голосом. Хорошо пели капитан Зиновеев, летчики Шуйский и Королев. Виртуозно играл на гитаре инструктор по вооружению Руев. Прекрасно читал со сцены стихи секретарь партбюро полка капитан Овчинников. Их выступления всегда проходили с неизменным успехом, собирая множество благодарных слушателей.

Заканчивались такие вечера обычно танцами. Летчики, понятно, стремились в подобных случаях выглядеть, что называется, при полном параде. К кителям прикручивались боевые ордена и медали, сапоги надраивались до блеска. Но предметом особой пилотской гордости неизменно оставался кожаный реглан. Именно реглан в силу принятой в авиации традиции издавна считался главным отличительным признаком, а заодно и предметом особого шика во внешнем облике бывалого летчика.

Однако регланов на всех не хватало. Имелись они, как правило, лишь у людей широко в дивизии известных, старших начальников. Последнее обстоятельство, разумеется, делало такой реглан еще более привлекательным, более желанным в глазах рядовых летчиков.

Не знаю, как и кому первому пришло в голову, но в полку стало обычаем, что счастливые обладатели регланов предоставляли свое глянцево блестящее кожаное сокровище в распоряжение тех летчиков, кого девушки из роты связи приглашали на свой очередной вечер.

Замполит Сотников не был в этом смысле исключением. Его регланом в таких случаях чаще всего пользовался зам-комэска Корешков. В нем он однажды и вылетел на срочное боевое задание. Задание группа штурмовиков выполнила, но машина Корешкова, получив прямое попадание зенитного снаряда, была сбита над территорией противника, и Корешков в бессознательном состоянии попал в плен к немцам.

Из плена ему вскоре удалось бежать. А вот реглан пришлось, как он выразился, оставить на плечах фашиста, который его реквизировал.

Корешков долго не мог смириться с пропажей. Особенно, когда Сотников наотрез отказался взять у него денежную компенсацию да вдобавок еще доступно объяснил ему разницу в чувствах, навеянных, с одной стороны, счастливым избавлением от плена такого отличного летчика, каким он считает замкомэска Корешкова, а с другой стороны, утратой такой сущей дряни и откровенного пустяка, каковым при подобных обстоятельствах является в его глазах кожаный реглан. Корешков, словом, вслух больше об этом деле не заикался, но врага после своего краткого пребывания во вражеском плену стал бить еще злее и результативнее, что и послужило, как позже обронил мимоходом Сотников, подлинной и бесспорной компенсацией за его реглан. Ради повышения боевого духа и боевого мастерства летчиков, заключил Сотников, он как замполит полка готов пойти и не на такие жертвы.

Ни Сотников, ни Ищенко никогда, к слову сказать, не меняли - пусть даже на короткое время - своего отношения к тем из летчиков, кто, побывав в плену, возвращался затем в полк. Они отлично понимали, что здесь действует своеобразный риск\_ нашей профессии. Авиация не пехота. Если той драться в окружении врага приходилось практически крайне редко - обычно-то от врага отделяла линия передовой, - то работа летчика-штурмовика, напротив, проходила, как правило, за линией фронта, над территорией противника. В плен летчики попадали. И как правило, если не погибали сразу, находили возможность бежать, возвращались в свой полк.

Мы радовались, что еще одному из товарищей удалось выкарабкаться из беды, а командование полка в таких случаях без долгих разговоров в тот же самый день посылало пилота выполнять очередное боевое задание. На моей памяти не было ни единого случая, когда кто-нибудь не отплатил бы с лихвой за оказанное ему доверие.

Так обстояло дело не в одном нашем полку. Порядок этот утвердился во всем корпусе. Именно командир корпуса Генерал Каманин со свойственной ему решимостью настойчиво отстаивал справедливый, на взгляд любого фронтового летчика, принцип доверия к своим подчиненным. Зато с дисциплиной дело у нас было поставлено крепко. Причем спрашивалось не по мелочам. Пустякам значения не придавалось. "У меня не детсад, у меня в полку взрослые мужики воюют", любил повторять в соответствующих случаях комполка Ищенко.

Все мы, летчики, за редким исключением, такое понимание дисциплины поддерживали всей душой. Знали: дисциплина в армии, а особенно на фронте, - не самоцель. Внутренняя дисциплинированность не только ограждала от коварства случайностей, внезапных неожиданных обстоятельств, она, как правило, предопределяла и выбор такого способа действий, который был наиболее эффективным в складывающейся боевой обстановке. Кто не понимал этого либо не желал понимать, тому рано или поздно приходилось жестоко расплачиваться за собственное легкомыслие. Ладно бы только самому - нередко случалось, что под удар ставились и чужие жизни.

...В первых числах сентября сорок третьего наш полк получил задание подавить крупную артиллерийскую часть противника в районе шоссе Белгород Харьков, Большую группу штурмовиков, в составе которой летел, к слову сказать, и замполит Сотников, вел на цель штурман полка капитан Зиновеев. Летчик он был классный, а вот с дисциплиной у него оказались явные нелады. С подчиненных-то спрашивал, а для себя придерживаться ее требований считал обременительным.

Группу прикрывали тогда два звена истребителей, командовал которыми старший лейтенант Сашелко. Переговоры по радио в таких случаях велись кодом. Но Зиновеев, видимо, решил, что правила не для него писаны, и все переговоры вел открытым текстом, К командиру группы прикрытия обращался по фамилии. Сашелко в ответ - той же монетой. И так, пока не вышли на цель.

Вышли, кстати сказать, удачно, именно там, где требовалось. И, забегая вперед, скажу, что задание в конечном счете было выполнено. Вопрос только, какой ценой...

Перед самой атакой в эфире неожиданно прозвучало:

- Зиновеев, Зиновеев! Подверни вправо на десять градусов!

Зиновеев так и поступил: ему в тот момент показалось, что по рации говорил Сотников. Но едва группа вслед за ведущим сделала доворот, штурмовики тотчас оказались в центре зоны огня вражеских зениток. Задымила машина Стрельченко, вслед за ней оказался сбитым летчик Скворцов. Именно Скворцов, выбросившийся из горящего самолета с парашютом, и рассказал позже всю подоплеку дела. В плену он слышал, как гитлеровцы хвастались, что их радиостанция перехватила переговоры ведущего группы штурмовиков с ведущим группы прикрытия и в нужный момент вышла в эфир на засеченной волне. Владевший русским языком гитлеровский офицер и оказался тем "подсказчиком", чей голос Зиновеев принял за голос Сотникова.

- Правда, немцам все равно здорово досталось. Дали вы им в тот раз прикурить - один дым от их артиллерии тогда остался! - добавил к своему рассказу сбежавший из плена Скворцов. - Но Стрельченко от того не легче, да и я без машины остался...

Скворцов вскоре, понятно, новый самолет получил, но историю с "доворотом" в полку кое-кто запомнил крепко. Дисциплина - она одна для всех. Исключений, особенно на фронте, она ни для кого не допускает. Лучше бы, конечно, усваивать подобные истины без горьких уроков. Но войну приходилось принимать такой, какова она есть.

Примерно в эти же сентябрьские дни в тылу у врага побывал еще один ветеран нашего полка - летчик Козлов. Но уже при совершенно иных обстоятельствах.

Незадолго до этого специальная танковая группа, совершив прорыв через линию фронта, ушла в рейд по тылам противника. Через какое-то время связь с ней оказалась прервана. В полк поступило распоряжение обнаружить место пребывания танковой группы и восстановить с ней связь.

Выполнить задание командования поручили Козлову. Когда прикрывавшая Козлова четверка истребителей вернулась на аэродром, мы узнали, что самолет его был сбит и упал далеко за линией фронта на вражеской территории.

Козлова сочли погибшим.

А через двое суток с передовой поступило в полк сообщение с просьбой прислать за раненым летчиком Козловым связной самолет.

Козлов, оказывается, не только остался жив, но и сумел выполнить порученное ему задание. Когда снаряд попал в кабину его самолета, Козлов уже успел обнаружить место нахождения наших танков. Дымя и теряя высоту, обливающийся кровью летчик тянул туда что было сил. Во всяком случае, когда Козлов выбросился из горящей машины с парашютом, выбросился уже почти вслепую - осколками снаряда ему повредило оба глаза, - наши танкисты засекли место его приземления и оказали раненому летчику первую медицинскую помощь. А через двое суток они вывезли его через Линию фронта в расположение наших войск.

В госпитале Козлову один глаз сумели сохранить. Но со вторым в ходе операции пришлось расстаться. До нас дошли слухи, что его, как тогда говорилось, уволили из армии по чистой. Известие это сильно удручило пилотов. Летчиком Козлов был великолепным, и все знали, что без авиации он не мыслил своей жизни.

- Невезучий мужик! - огорченно вздохнул кто-то из наших. - Помните, как в сорок втором его из-под обломков откапывали? Козлов тогда не самолет, а какую-то груду металлолома на аэродром доставил. Пробоина на пробоине от снарядов. Когда обломки раскидывали, никто и не чаял его живым увидать.

- Однако и жив остался, и летал, и врага бил, - возразили ему. - А теперь, конечно, все, теперь точка...

Однако сам Козлов, как вскоре выяснилось, смотрел на вещи иначе. Вместо далекого тыла, куда ему надлежало ехать, он вновь появился в полку и каким-то одному ему ведомым способом сумел убедить начальство, чтобы ему опять доверили самолет. В первом же боевом вылете летчик с лихвой доказал, что доверие было оказано не напрасно. Так он и продолжал воевать с одним глазом, ни в чем не уступая любому из нас.

- А почему нет? - приводил Козлов для всех один и тот же неоспоримый аргумент. - Летает же Маресьев без обеих ног. Ему труднее...

Сила духа, душевное благородство во время войны никого в общем-то не удивляли. Поступки, в которых ярко проявлялись высокие моральные качества наших людей, если и не стали нормой поведения для большинства, то и не считались чем-то из ряда вон выходящим.

Помню разгоревшийся между летчиками спор, когда вечером после особо трудного дня замполит полка Сотников рассказал нам о поступке командира звена штурмовиков младшего лейтенанта Лебедева.

...В июле сорок второго от командующего Калининским фронтом генерала Конева поступило задание: "Поставить дымовые завесы в районе дома отдыха им. Семашко".

Наш 671-й штурмовой полк, переименованный впоследствии в 90-й гвардейский, был в те дни единственной авиационной частью, которая на Калининском фронте занималась выполнением подобного рода задач. Поставить дымовую завесу - дело непростое. Одна из сложностей заключалась в том, что пилот в таких случаях шел на малой высоте, не превышающей, как правило, двадцати - двадцати пяти метров. А кроме того, дымовая завеса ставилась обычно вдоль передовой и летчик, таким образом, был лишен возможности маневрирования в воздухе. Дымовые завесы ставились часто. И немцы привыкли к тому, что, если самолет направляется на малой высоте вдоль линии фронта, значит, никакого маневра от него ждать не приходится. Враг в таких случаях тотчас же открывал огонь изо всех видов оружия, вплоть до автоматов и пистолетов. Этим объяснялись большие потери при выполнении подобного рода задач.

С другой стороны, по мере накопления опыта возрастало и мастерство летчиков полка. Признанными мастерами в этом деле считались командир эскадрильи капитан Смирнов, командир звена Дубовик, летчики Пикаев, Курилов, Козлов. Любой из них справлялся с подобными задачами, можно сказать, виртуозно. И все же без потерь не обходилось.

Так уж тогда вышло - на тот момент, когда приказ командующего фронтом поступил на КП полка, единственным исправным самолетом оказалась машина младшего лейтенанта Лебедева. Часть штурмовиков находилась в воздухе, выполняя боевые задания, а с остальными, латая дыры, возились техники. Приказ, однако, требовалось выполнить безотлагательно. В силу же того что он поступил непосредственно от командующего фронтом, выбор пал на комэска капитана Смирнова.

Но не успел Смирнов покинуть КП, дверь открыл взволнованный Лебедев.

- Как же так? Машина моя, а лететь на ней поручено капитану Смирнову? Прошу послать меня!

Лебедеву объяснили ситуацию. Но тот в ответ выложил свои аргументы. Во-первых, дымовые завесы он уже ставил и необходимый опыт у него есть. А главное, он, Лебедев, неженат, а у капитана Смирнова семья; шансов же благополучно вернуться с задания немного. Как же, мол, ему смотреть в глаза товарищей, если допустит лететь на такое задание вместо себя своему командиру эскадрильи?..

Отчаяние младшего лейтенанта было настолько искренним и непосредственным, что присутствовавшие на КП решили поддержать его просьбу. Вступился за него и сам Сотников, который в качестве политработника сразу оценил воспитательное значение происходившего.

А когда Лебедев, окрыленный тем, что его правильно поняли, успешно выполнил боевое задание и, вернувшись с передовой, заходил с новыми дырами в фюзеляже на посадку, на КП полка передали по телефону приказ командующего фронтом о награждении младшего лейтенанта Лебедева орденом Красного Знамени за отличное выполнение боевого задания.

- Глядя на Лебедева в ту минуту, когда он доказывал на КП свое право на полет, я был убежден, что он лучше других справится с поставленной задачей, закончил свой рассказ Сотников. - Он просто не мог не справиться, такой у него был душевный настрой...

Едва Сотников замолк, между слушавшими его летчиками вспыхнула дискуссия.

- А что ж тут такого! - начал Кумсков. - Каждый бы так на его месте поступил. Разве кто из нас согласился бы добровольно уступить свой самолет кому-то другому?

- Не горячись, Виктор, - возразили ему. - Здесь ведь не одно самолюбие требовалось. Здесь и мужество, и благородство души. Не случайно же Лебедев о семье своего командира вспомнил...

Разговор в тот день затянулся за полночь. Вспоминали разные случаи. Спорили о том, что важнее в сложных боевых условиях - порыв души с его неодолимой жаждой победы или выдержка и трезвый расчет. Сошлись в конце концов на том, что одно другому не мешает. И даже наоборот - одно другому нередко способствует.

Разногласий не вызвало лишь одно: на фронте настоящий летчик не тот, кто в совершенстве овладел машиной, а тот, кто, овладев ею, еще и ясно сознает, во имя чего он каждый день поднимается в бой. С этим были согласны все.

Уже под Винницей немецкие летчики начали применять против наших штурмовиков новую тактику: в первую очередь они стремились сбить ведущего группы. Расчет простенький: группа, дескать, рассыплется, тогда щелкай "илы" одного за другим. Действительно, когда штурмовики идут строем, да еще знаменитой своей "чехардой", подступиться к ним куда труднее. Впереди у каждого по четыре ствола, а задняя полусфера перекрыта огнем воздушных стрелков плюс те же пулеметы да пушки "илов", которые благодаря "чехарде", как говорится, и здесь и там - то спереди, то сзади. "Чехарду" эту нашу немцы ох как не любили!

В тот вылет, когда мне впервые довелось познакомиться с их новой тактикой, я летел ведущим группы. Немецкие "фокке-вульфы" появились над целью, когда она уже горела. Мы как раз собирались поворачивать домой. Но произошла заминка. При выходе из последней атаки я убрал газ, чтобы ведомые быстрее подтянулись ко мне, да, видимо, слишком резко, - не успев среагировать, они проскочили мимо меня. Я остался сзади. Тут-то на меня и ринулся "фоккер". Ведомых моих отсекли, чтобы побыстрее разделаться сперва со мной, а затем с ними поодиночке. И гореть бы мне как свечке, если бы ребята растерялись и поддались на маневр врага: "фоккер" уже успел прошить на моей машине левое шасси, отбить от гондолы изрядный кусок. Но и одному немцу кто-то врезал столь плотно, что тот сразу воткнулся в землю: драка-то заварилась на малой высоте, а мы там имели преимущество.

Вскоре моя группа вновь собралась, я вышел вперед и повел группу почти над самой землей. Немцы, разъяренные тем, что мы не поддались на их маневр да вдобавок угробили одного из них, не отставали от нас почти до самой передовой. Крутились, крутились, а сделать с нами ничего не смогли. В который раз и меня, и всю группу опять выручила наша надежная слетанность. Слетанность и взаимовыручка.

Они же через день сослужили добрую службу Лядскому. Возвращаясь шестеркой после штурмовки, ребята внезапно наткнулись на вражеский аэродром подскока. Решили идти назад новой дорогой, и вот на тебе - повезло! Аэродром обнаружили в районе Гребенки, на отшибе от наших обычных маршрутов. Выскочили на него и видят, как на летном поле нежатся на солнышке два звена "фоккеров". Вдвойне, словом, повезло: и на аэродром наткнулись, и "фоккеры" не в воздухе, а на земле.

Сразу, понятно, в пике. Два фрица загорелись. Остальные успели взлететь и сразу в атаку, даже шасси не успели убрать. Редкая это штука, когда истребители не сверху штурмовиков, а под ними. Непривычно, видно, было для немцев. Только "фоккер" начнет набирать высоту, а штурмовик ему в хвост - и трассой, трассой... Еще один фашист загорелся.

Немцы, конечно, все-таки выбрались. Как ни крути, а у истребителей и скорость, и маневренность получше наших. Но охота драться у них, видно, пропала. Спикировали несколько раз, когда удалось набрать высоту, постреляли с дальней дистанции, но, наткнувшись на огонь наших воздушных стрелков, которые плотно перекрыли пространство позади штурмовиков, решили, что с хвоста зайти не удастся, и плюнули на свою затею. Развернулись и ушли.

Надо сказать, что слетанность и взаимовыручка, которые не раз вытаскивали нас, казалось бы, из безнадежного положения, ценились среди летчиков всегда очень высоко. Без них на фронте самое первоклассное летное мастерство немногого стоит. Это понимали все, и в каждой без исключения эскадрилье старались создать костяк из надежных бойцов.

Но сколотить во фронтовых условиях хорошо слетанную эскадрилью дело сложное. Если наберется четыре-пять хватких, как мы говорили, пилота - уже хорошо. Обстрелянных, с разносторонним боевым опытом людей никогда не хватало. Особенно трудно приходилось в первые годы войны. Пополнение приходило необлетанным: три - пять часов в воздухе без инструктора - вот все, чем мог похвастать в те дни новичок. Правда, начиная с сорок третьего положение изменилось. Выпускники школ, попадая в полк, как правило, насчитывали уже не меньше двадцати - тридцати часов самостоятельного налета. Тоже негусто, но уже кое-что...

Обычно, отбирая группу на задание, особенно не привередничали, старались обойтись тем, что есть. Но и одних новичков брать тоже было нельзя: развалят строй и сорвут задание. Поэтому рядом с ведущим непременно ставили летчика посильнее, затем двоих-троих послабее, а в хвост - опять опытного бойца. Глядишь, группа и сколочена - идет уверенно.

И все же фронт не летные курсы: за "инструктора" там- наводчики вражеской батареи или фашистский пилотяга, норовящий поймать тебя в перекрестие прицела. И, как это ни обидно, приходится признать, что становление фронтового летчика в той или иной мере, но неизбежно проходило через беспощадные жернова естественного отбора. Война если и школа, то стихийная, жестокая. До тех пор, пока в небе рвутся снаряды, кому-то приходится умирать. Зато выжившие становятся сильней и неуязвимей. Как к этому ни относись, но логика войны именно такова.

Не миновали, естественно, эти жернова и меня. Но если прежде приходилось расплачиваться за нехватку опыта, то в третий, и последний, раз подвела беспечность. Та беспечность, которая охватывает иногда в череде удач и, если вдуматься, свидетельствует все о той же боевой незрелости, хотя и не такой явной, скрытой. В этом смысле многое из того, что нередко относят на счет неизбежных на войне трагических случайностей, на самом деле объясняется просчетами или ошибками, которые нужно и можно было предусмотреть.

...Стояла весенняя распутица сорок четвертого. Набухшие от дождей и талого снега проселки чавкали густой жирной грязью, в которой намертво вязли колеса автомашин, гусеницы танков и бронетранспортеров. Выбитые из Винницы немцы, стремясь спасти уцелевшую технику, буквально вцепились в те несколько дорог, у которых имелось твердое покрытие. Гигантские колонны растягивались на целые километры, представляя собой великолепную мишень для штурмовиков.

Одну из них засекли после полудня километрах в тридцати за линией фронта. Лететь предстояло без прикрытия. Впрочем, истребители противника в те дни нас особенно не беспокоили. Иное дело - зенитные батареи. В глубине вражеской обороны нарваться на них проще простого: немцы маскировались умело. Хутор где-нибудь на отшибе, заросший кустарником буерак, группа деревьев в открытом поле-любой, словом, клочок земли мог внезапно ощетиниться строенными стволами эрликонов. А эрликон их-штука серьезная. Двадцатимиллиметровые снаряды этих скорострельных пушек легко прошивали брюхо наших "илов" насквозь. Летчики относились к ним весьма почтительно. А лучшим средством от них считали бреющий полет. Зенитки тогда практически бессильны: разве только случайно могут зацепить. А чтобы прицельно огонь вести, об этом и думать нечего - времени не хватает.

Так вот поднялись мы с аэродрома восьмеркой, миновали передовую и пошли по складкам местности возле самой земли - того, и гляди, кроны деревьев зацепишь. На цель вышли точно, а главное, внезапно для противника. Немцы нас ждали с востока, а мы сделали крюк, прошли чуток дальше и, развернувшись, появились над шоссе с запада. Сделали с ходу горку, набрали для прицеливания высоту - и в атаку!

Колонна оказалась смешанной. И тягачи, и грузовики, и бронетранспортеры. Километра два сплошной техники на колесах и гусеницах. Но двигались по-немецки аккуратно, соблюдая порядок и необходимые интервалы.

Ведущим группы в тот раз был майор Кузин. Он и зажег эрэсами передний бронетранспортер, заставив его развернуться поперек дороги и заткнуть собой шоссе как пробкой. Мне удалось перевернуть вверх колесами замыкавшие колонну машины. Теперь немцам деваться некуда. Зажженная с обоих концов колонна оказалась в ловушке. Поливая ее из пушек и пулеметов, забрасывая бомбами, штурмовики прошли над нею с головы в хвост; затем, набрав высоту и развернувшись на сто восемьдесят градусов, вновь спикировали, утюжа противника в обратном направлении. Внизу царил хаос: машины сталкивались, налезали друг на друга, взрывались бензобаки и боеприпасы, полыхало, растекаясь во все стороны, горючее...

Когда снаряды и бомбы у нас кончились, Кузин собрал группу и все так же, па бреющем, взял курс обратно на аэродром. И он, и любой из нас понимали, что дело еще не закончено. Для одного боевого вылета колонна оказалась явно велика: часть вражеской техники оставалась не выведенной из строя. Хорошо зная характер Кузина, никто из летчиков не сомневался, что рабочий день для нас соответственно продолжается. Кузин в таких случаях не принимал во внимание никакие обстоятельства.

Прекрасный это был боец - Саша Кузин, признанный не только у нас в полку, но и в дивизии. О бесстрашии его ходили легенды. Кое-кто из воздушных стрелков, например, утверждал, что каждый боевой вылет с майором Кузиным надо бы по справедливости приравнивать к трем: каким бы убийственным ни был защитный огонь, он все равно сделает столько заходов на цель, сколько потребуется, чтобы ее уничтожить. И все же летать с ним воздушные стрелки любили. Любой из них безоглядно верил в его удачу, за которой всегда стоял трезвый расчет и огромный опыт. Риск ради риска Кузин не признавал. И мужество его было без какого-либо налета лихости, ухарства. Войну в ее узком, повседневном смысле он привык рассматривать как тяжелую опасную работу. Не больше, но и не меньше. Есть работа, значит, кто-то должен ее выполнить. Выполнить добросовестно и профессионально. Скидок тут он никому не делал. И в первую очередь себе самому.

Помню один эпизод, который, пожалуй, лучше всего характеризует эту черту Саши Кузина. Произошел он, правда, значительно позже, почти под самый конец войны. В районе Мишкольца, уже в Венгрии, полк получил задание уничтожить крупную вражескую цель. В воздух поднялись почти все готовые к работе самолеты - восемнадцать "илов". Участвовал в боевом вылете и командир полка Ищенко. Но ведущим группы был не он, а майор Кузин.

Когда вышли на цель, на нас внезапно навалились пять "фоккеров". Прикрытие-то нашей группы было, но "яки" завязали бой где-то наверху. А "фоккеры" между тем времени зря не теряли. Загорелась машина летчика Холина. Выходя из очередной атаки, я заметил, как его самолет перевернулся в воздухе, а сам Холин выбросился из кабины с парашютом. Часть железнодорожных составов под нами уже пылала, но работа была далеко еще не закончена: один эшелон стоял под парами недалеко от станции целым и невредимым. Да и среди тех, что мы успели поджечь, отчетливо просматривались неповрежденные платформы с танками.

Кузин, не обращая внимания на фашистские истребители и огонь зениток, начал очередной заход на цель. В этот момент подбили Ищенко. Машина его получила здоровенную пробоину, но, судя по всему, сохранила управляемость и могла какое-то время оставаться в воздухе. Однако по рации послышался голос командира полка, потребовавшего от ведущего собрать группу и уводить ее на свою территорию. Кузин, будто не слыша, продолжал гнуть свое. Цель под нами была как на ладони, и бросать начатое майор, видимо, не собирался. Воздушные стрелки огрызались как могли от наседавших "фоккеров" из пулеметов, и штурмовики вслед за ведущим методично продолжали свою работу. Командиру полка пришлось смириться: выйти из круга означало бы подставить себя под удар вражеских истребителей. Так он и бомбил на подбитой машине вместе со всеми немецкие эшелоны, пока от станции не остались одни головешки. А "фоккеров" вскоре отогнали появившиеся наконец "яки"...

- Ты почему приказа моего не выполнил? - насел было Ищенко на Кузина, когда группа вернулась на аэродром. - Ты же видел: Холин перевернулся, мой самолет подбили... Кто из нас командир полка, ты или я?

- Приказ был один: уничтожить цель. Вот мы его вместе с вами и выполнили, - невозмутимо объявил Кузин.-А без потерь на войне не бывает... Что касается остального, то ведь командовать группой вы же сами меня назначили. Ну я и командовал, как считал нужным.

Ищенко поначалу только руками развел: о чем, дескать, с тобой толковать! Потом оглядел еще раз свой покалеченный "ил", помолчал, помолчал да и буркнул отходя:

- Правильно, в общем-то, командовал!

А вечером полк получил от командира дивизии благодарность за отлично выполненное боевое задание.

Случай этот, повторяю, произошел гораздо позже, но бескомпромиссность Кузина, когда дело касалось того, что он понимал под выполнением воинского долга, никогда не была для нас секретом. Не заблуждались мы на сей счет и тогда. Знали: Кузин непременно настоит еще на одном вылете. Вот только на аэродром сядем...

Но получилось не совсем так, как мы предполагала.

При посадке произошло ЧП, которое всех прямо-таки огорошило. За объяснением, впрочем, не надо было далеко ходить. Напряжение последних дней, когда вылеты следовали один за другим, не могло не сказаться даже на таком железном человеке, как майор Кузин. И все же кое-кто из нас не сразу оправился от изумления: ошибку, которую допустил Кузин, не простили бы и самому зеленому новичку. Идя на посадку, он, вместо того чтобы выпустить щитки, убрал шасси. Промах свой, правда, Кузин обнаружил тотчас же. Но машина уже потеряла скорость, необходимую, чтобы набрать высоту. Катастрофа, нелепая и дикая, казалась неизбежной. Машину спас сам Кузин. Выручили хладнокровие и профессиональное мастерство летчика. В последний момент он сумел выровнять самолет и мягко притер его к полосе бронированным брюхом.

По просьбе Кузина, которому прижигали йодом сильно кровоточащую, рассеченную от удара о приборную доску бровь, с командиром полка пришлось разговаривать мне.

- Нужен еще вылет! На шоссе пробка. Пока не расчистят, деваться немцам некуда.

- Так-то оно так, - засомневался Ищенко, глядя не на меня, а туда, откуда доносилось чертыханье -Кузина. Ему кто-то успел намотать на голову бинт. Только вот, считая с утренними, вылет этот по счету пятым будет. Люди с ног валятся...

- Немцы - тоже! - стоял на своем я. - Нельзя им дать из затора выпутаться.

Подошли остальные летчики. Появился вслед за ними и Кузин. Физиономия у него под стать бинтам была совсем белая.

- Ты-то уж наверняка не полетишь! - повернулся к нему Ищенко. - Ты свое на сегодня уже отлетал...

- А свою машину на разок не дадите? - будто не слыша, негромко спросил Кузин. В глазах его читалась явная мольба. - Маршрут туда сложный, а я все подходы изучил...

В этот момент появился Фетисов с двумя механиками.

- Товарищ командир полка, разрешите обратиться к майору Кузину!

- Обращайтесь, - кратко обронил Ищенко.

- Взлетная полоса свободна, товарищ майор! Как и наказывали, отрапортовал Фетисов. И, не тая радости, добавил: - А машина ваша почти в полном порядке. К завтрашнему утру будет готова...

Ищенко, задрав рукав, поглядел на часы: времени до темноты оставалось достаточно. Во всяком случае, на один вылет хватит.

- Большая, говорите, колонна? - спросил меня. - И закупорена плотно?

- Плотнее не бывает, командир! - предчувствуя развязку, не смог я сдержать улыбки. - А у Кузина только бровь повреждена. Остальная голова, можно сказать, вся целая. Вполне боеспособен майор.

- А раз так, нечего резину тянуть. Еще упустите немцев! - принял решение Ищенко. И, обернувшись к Кузину, добавил: - Бери мой самолет!..

Подгонять нас не пришлось. Летчики и так, как говорится, рыли землю от нетерпения. Взяв новые боекомплекты и до отказа заправив баки горючим, группа быстро снялась с аэродрома. А вскоре штурмовики вновь - в который уже раз за день! - перевалили через линию фронта.

Изрядно потрепанная вражеская колонна буксовала на том же месте: расчистить возникшие на шоссе после бомбежки завалы и скопления горящей техники оказалось не так-то просто. Впрочем, к новой встрече с нами немцы, как могли, подготовились. Завидя возвращающиеся штурмовики, заговорили крупнокалиберные пулеметы гитлеровцев. Пара "илов", отделившись от группы, обрушилась на придорожные кусты, выковыривая оттуда бомбами вражескую батарею. Теперь ничто не мешало нам приступить к завершающей работе, и ведущий дал команду рассредоточиться. Штурмовики поодиночке стали пикировать на шоссе, вылавливая в огненном аду уцелевшие грузовики, бронетранспортеры. Каждый из нас тщательно выбирал цель, чтобы ни один реактивный снаряд, ни одна очередь не пропадали даром. Вскоре остатки колонны можно было списывать в утиль: весь двухкилометровый участок дороги превратился в сплошную огненную реку, над клокочущей поверхностью которой вспучивались багровые столбы взрывов и круговерть разлетающихся во все стороны обломков. Назад возвращались уже не все вместе, как днем, а порознь. Не знаю как остальные, но сам я от усталости чувствовал себя выжатым, словно лимон. И все же, если не считать чисто физических ощущений, на душе было легко. Сзади меня, за бронеспинкой, благодушествовал возле своего пулемета воздушный стрелок Харитонов.

- От ваших стволов небось хоть прикуривай, а мой голубчик будто из санатория возвращается: за целый день ни единого выстрела, - предвкушая конец трудного рабочего дня, а вместе с тем и близящийся ужин, завел разговор Харитонов. - Нелетная, видать, нынче для фрицев погодка!

- Считай, что сегодня ты за пассажира катался, - в тон ему отозвался я. Жаль только, стюардессы нет, а то б она тебе на радостях горячий кофе предложила.

Расслабившись, я и в самом деле вел машину, словно в мирное время на пассажирской линии: ровно, спокойно, строго по прямой - как раз так, будто торопился не к себе на аэродром, а в перекрестия прицелов вражеской батареи.

Так оно и случилось.

Когда до передовой оставалось совсем немного, я заметил впереди по курсу не то хутор, не то небольшую притулившуюся на отшибе деревушку. В обычное время я непременно бы обогнул ее стороной от греха подальше. А тут, как говорится, тормоза не сработали. Уж очень она показалась мне в тот момент безобидной. Не может здесь никого быть, мелькнуло в сознании, сколько раз над ней туда-сюда проходили - тишина, ни звука...

Но вот, едва крыши деревушки оказались у меня под крылом, в брюхо низко летящего моего "ила" полоснула в упор пулеметная очередь. Мотор сразу забарахлил. Через несколько секунд стало ясно, что вынужденной не миновать: разбита водяная помпа мотора.

- Придется садиться! - сообщил я Харитонову по переговорному устройству. Ужин, кажется, отменяется...

- Шут с ним, с ужином, - сразу стал серьезным мой стрелок. - Сейчас как-то не до еды: немцы под нами, командир!

- Из крупнокалиберного всадили! - не смог скрыть досады я. - Еще чуток протяну, а там пятачок придется искать. Речку впереди видишь? За ней наши...

Мотор захлебывался, работал с перебоями. Речку, правда, перевалить все же удалось. А там мотор и заглох. Тяжелая семитонная машина едва держалась в воздухе, планируя и теряя скорость.

- Прыгай! - приказал я воздушному стрелку. - Передовая позади.

- А ты? - спросил Харитонов.

- Попробую сесть на брюхо. Может, получится...

- Пробуй. Я погляжу...

Пререкаться со стрелком времени не было. Впереди показалась небольшая заболоченная лужайка. Не лучшее место для вынужденной посадки, но выбирать было не из чего.

- Держись, Харитонов! - крикнул стрелку в последний, момент. - Сейчас встряхнет!

Машина легонько тронула бронированным фюзеляжем лоснящуюся от воды землю, спружинила, проскочив изрядный кусок луговины в десятке сантиметров над грунтом, затем вновь, уже плотно и окончательно, припала к земле и, разбрасывая в стороны грязь вместе с фонтанами зеленой воды, пропахала как лемехом борозду и остановилась.

- Судьба! - переводя дух, пожаловался Харитонов. - Пять вылетов, один удачней другого. А под самый конец - осечка! Одно слово: судьба!

Вылезая из кабины, я хмуро промолчал. Кому-кому, а уж мне-то было хорошо известно, что судьба здесь была совершенно ни при чем. Мог бы сообразить, что любой куст вблизи передовой в любой момент может выстрелить. Факт, что проклятая деревушка за весь день ни разу не подала никаких признаков жизни и оттого казалась давно брошенной, ничего не менял: на войне загадывались загадки и по-заковыристей. Но на то я и летчик, чтобы все предусмотреть...

- Не казнись, командир! Каждый куст стороной тоже не обойдешь, - попытался утешить меня Харитонов. - Если всякий раз страховаться, на саму войну ни времени, ни сил не останется.

Я уже успел осмотреть поврежденную машину и понял, что больше на ней не летать. Огляделись по сторонам. Позади нас, за речкой, сухо затрещал пулемет...

- А фрицы-то совсем рядом, - отметил вслух Харитонов. - Никак успокоиться, сволочи, не хотят.

- Если сунутся, отобьемся.

- Из пистолетов будем палить?

- А про пулемет, что у тебя из кабины торчит, забыл? Вроде бы ни "мессеров", ни "фоккеров" я нынче в небе не видел или ты по галкам весь боекомплект расстрелял?

- Галки тут вовсе даже ни при чем, - слегка оскорбился Харитонов. - При посадке турель от удара заклинило, не поворачивается теперь.

- Повернешь, когда фашистов увидишь. А пока давай поглядим, куда нас с тобой занесло.

Метрах в двухстах от места нашей вынужденной посадки петляла разбитая в пух и прах, расквашенная грязью проселочная дорога. Вдоль нее по обе стороны громоздились брошенные отступающими немцами автомашины. Большинство было обуглено и разбито. Но попадались и исправные, вполне, по военным меркам, приличной сохранности.

Вскоре мы присмотрели добротный фиатовский грузовик, затем Харитонов отыскал совсем уж великолепный экземпляр четырехместного "мерседеса" с пружинящими креслами, обтянутыми темно-красной кожей. Обе машины оказались на ходу. Видимо, их бросили здесь в спешке, сразу, едва кончилось горючее. Для нас же бензин не проблема - стоило лишь слить его из самолетных баков. Но уехать мы все равно не могли. По такой дороге не то что "мерседесу" гусеничному тягачу не пройти. Ночью, когда грязь подмерзнет, тоже нельзя: пришлось бы включать фары. Оставалось одно - ждать утренних заморозков. Если, конечно, они будут.

- Самолет угробили, так хоть автопарк в полку пополним, - объявил Харитонов. - Какая-никакая, а компенсация. Только бы подморозило утром.

Но заморозков не было два дня. По ночам хлестали дожди, так что ночевали мы в крохотном хуторке, который немцы бросили буквально за несколько часов до нашей вынужденной посадки, а днем Харитонов учил меня на подсохшей стороне отлогого косогора водить машину.

- Ты же вроде при медицине состоял, когда мы с тобой впервые увиделись? поинтересовался я, выслушав его очередной инструктаж по автоделу. - А баранку как профессионал крутишь!

- До войны шоферил. А что до медицины, так на фронте всему научишься.

Встретился я с Харитоновым несколько месяцев назад, еще в начале зимы. Возвращаясь как-то после боевого вылета, наткнулись мы на плотный снежный заряд. Видимости никакой - пришлось садиться на аэродроме соседей. Хозяева встретили нас гостеприимно: накормили горячим ужином, разместили на ночлег и ушли. А через четверть часа дверь в сенях грохнула и в избу, подпирая шапкой потолок, ввалился здоровенный краснощекий детина, перепоясанный поверх ватника ремнем, на котором болталась зеленая брезентовая сумка с красным крестом посредине.

- Фельдшер, значит, я. Харитонов, - отрекомендовался густым басом он. Белено, значит, узнать, не нужно ли кому чего? Ваты там, бинтов или, может, таблеток?

- А скажи нам, дружище Харитонов, жидких лекарств у тебя, случаем, нет? отозвался, улыбаясь, кто-то из летчиков. - Спирта, например?

- В чистом виде не держим, - ухмыльнулся в ответ тот, распрямляясь во весь богатырский рост и зацепив вновь потолок своей ушанкой. - Йод вот, он действительно на спирту... Требуется?

- Спасибо, сам пей! А таблетками закусишь, - рассмеялся летчик. - Такой большой вымахал, а самого простого дела не разумеешь. Смотри, избу нам башкой не проткни! - Богатырь и впрямь хоть куда, - вмешался в тот раз я, стремясь перевести разговор на иные рельсы. - Богатырь, а ходишь с этакой дамской сумочкой. К твоей фигуре пулемет куда больше бы пошел. А ты - таблетки. Садись, потолкуем.

Разговор с обладавшим могучим телосложением, но излишне застенчивым фельдшером получился долгим. Проговорили чуть ли не до утра. А месяца через два я узнал, что к нам в эскадрилью назначен новый воздушный стрелок, причем разыскивает он почему-то именно меня. И как бы в ответ на шевельнувшееся в душе предчувствие я услышал, как за тонкой перегородкой, разделявшей два смежных помещения, раздался глухой стук и кто-то вполголоса зачертыхался. Распахнул дверь, смотрю: за порогом, растирая ладонью затылок, стоял Харитонов. Дошла, значит, моя агитация...

- Прибыл в ваше распоряжение для дальнейшего прохождения службы! - лихо отрапортовал он, но по привычке засмущался и добавил: - Я, товарищ старший лейтенант, после нашей с вами встречи курсы стрелков-радистов успел закончить.

- Ну и молодец! Очень даже правильно сделал, - ощутив искреннюю радость от того, что вновь вижу добродушную физиономию бывшего фельдшера, отозвался я. И, заметив на полу осыпавшуюся сверху побелку, не удержался от шутки: - Между прочим, я тебе в ту ночь позабыл сказать, чтоб ты зря не беспокоился: задняя кабина у нас на "илах" вовсе без крыши. Так что теперь не стукнешься.

С тех пор мы и летали вместе...

За два дня Харитонов научил меня управляться с грузовиком. Но проку от этого не предвиделось. Раскисшая как кисель дорога не дала бы продвинуться и на сотню метров. На рассвете третьего дня я решил добираться до аэродрома пешком. Ждать дольше, когда каждый летчик на счету, было бы непростительно.

- Как хотите. Только все равно раньше меня вряд ли доберетесь: До аэродрома километров сорок, не меньше! - попробовал отговорить меня Харитонов. - Ну да ладно, держитесь дороги. Ударят заморозки - подберу.

Мы сняли с самолета рацию и вооружение, погрузили все в кузов заправленного авиационным бензином "фиата", туда же загнали по покатям "мерседес" - жаль показалось бросать такого красавца - и распрощались. Харитонов остался ждать заморозков, а я, чертыхаясь и проваливаясь по колено в грязь, зашагал вдоль обочины.

До аэродрома добрался лишь на четвертый день, когда нас с Харитоновым и ждать перестали. Он прибыл чуть ли не вслед за мной. "Мерседес" у него по дороге кто-то реквизировал, а "фиат" удалось доставить до места.

Командир полка Ищенко грузовик одобрил, заявив, что в хозяйстве и гнутый гвоздь пригодится, но рассматривать его в качестве компенсации за потерянный самолет наотрез отказался.

- Вот "мессера" или там "фоккера" гребанете - тогда квиты! - сказал он, улыбаясь. Его обрадовало, что все кончилось лучше, чем можно было ожидать. На худой конец можете танковую колонну спалить. А пока отправляйтесь в Куйбышев получать новые самолеты.

В Куйбышеве меня ожидал сюрприз, о котором я и мечтать не мог. Приемка новых "илов" - дело серьезное, поэтому помимо летчиков Кузина, Молодчикова, Лядского, Балдина и других в командировку с нами отправилась группа техников, в числе которых был Фетисов. Он-то и проявил первым беспокойство по поводу предстоящего ночлега в незнакомом городе.

- Вас как фронтовых офицеров, понятно, пристроят, а нам, грешным, куда? Под открытым небом загорать? - ворчал, озираясь по сторонам, Фетисов.

- Будто и ты не с фронта, а из санатория проездом, - успокаивал его Лядский. - Не робей, старшина, всем будет место.

И вот пока мы ходили по городу, с интересом приглядываясь хотя и к скудной, но все же мирной тыловой жизни, от которой давно успели отвыкнуть, судьба, замысловатая, путаная, не признающая никаких правил и никакой логики фронтовая судьба, уже готовила для меня неожиданную, как гром с ясного неба, встречу. Причем такую, какие часто случаются в кино или на-страницах романа, но крайне редко в самой жизни.

Из писем я знал, что мой младший брат Михаил воюет в одной из частей зенитчиков. Обратного адреса, как известно, на таких письмах не полагается: полевая почта такая-то, и все. Попробуй угадай, какие географические координаты скрываются за безликим номером из нескольких цифр. И вдруг...

Когда мы наконец добрались после долгих блужданий до городской комендатуры, чтобы справиться, где лучше переночевать, слышу, склоняется на все лады номер какой-то части - что-то стряслось у них там в тот день.

На цифры у меня особой памяти никогда не было, а тут вдруг словно кольнуло что-то, стукнуло в голову. Схватил я свою планшетку и, ни слова не говоря, вытряхнул все ее содержимое на подоконник; перетряхиваю лихорадочно бумаги: не то, не то...

- Ты что, спятил?! -дергает меня за плечо Лядский. - Или у тебя там квитанция на номер люкс в здешнюю гостиницу?

- Может, и на люкс, - отвечаю. - Погоди!

Наконец нашел. Вот оно, последнее Мишкино письмо! Глянул на конверт: точно, не подвела память! И сразу же к коменданту:

- Адрес! Адрес этой части! Как туда поскорее добраться?

- А в чем, собственно, дело? - подозрительно покосился тот на мою возбужденную, налившуюся враз густым жаром физиономию. - Вы что, тоже...

- Да ничего я не "тоже"! - нетерпеливо перебил я.- Брат у меня там! Родной брат, понимаете?!

А дальше все вышло как напророчил в шутку Лядский. Через полчаса мы уже сидели в люксе - только не в гостиничном номере люкс, а в зале городского ресторана "Люкс". За столиком, заставленным на радостях бутылками, напротив меня сидел Мишка - капитан-зенитчик Михаил Тимофеевич Береговой.

- Так ты, значит, все летаешь? - в четвертый, если не в пятый, раз спрашивал он все об одном и том же, как это часто бывает в первые минуты нежданной-негаданной встречи,

- А ты, значит, все сбиваешь? - вторил ему в том же духе я.

- Значит, до капитана уже дотянул - снова начинал свое Михаил. - Молодец! Не подкачал, значит, не подвел фамилию...

- Так ведь и у тебя на погонах те же четыре звездочки! - смеялся в ответ я. - Нашел чему удивляться!

- Вот-вот! - не выдержав, расхохотался в конце концов Лядский, берясь за бутылку. - Встретились два родственничка, два родных братца, а поговорить не о чем...

В бутылках, кстати, была всего-навсего минеральная водичка. Видимо, именно этим и объяснялось их обилие. Щедрые застолья в тогдашних ресторанах были не приняты.

А вот в Киеве, по разрушенным улицам которого мы недавно бродили с тем же Лядским, не удалось поначалу пригубить даже и минералки. Дело, впрочем, застопорилось не из-за ее отсутствия, а из-за нашей с Лядским некредитоспособности. Да как застопорилось-то! Мы с Тимофеем чуть со стыда не сгорели. Расскажу, как это было.

Бродили, значит, мы по Киеву, да не одни, а с представительницами прекрасного пола. На одном с нами аэродроме, в пригородном поселке Первомайском, стоял в те дни женский авиационный полк. Вот мы и пригласили знакомых летчиц пройтись, так сказать, по Крещатику. Спутницы наши, несмотря на свой слабый пол, воевали серьезно. И их немцы сбивали, и они немцев. Одна из летчиц только что получила боевой орден, вот мы и решили отпраздновать.

Зашли куда-то - не то в кафе, не то в ресторан, - сели за столик. Шашлык есть? Нету. Может быть, рыбка какая-нибудь? Тоже, так сказать, не завезли. Исчерпав на этом свою фантазию, мы с Лядским сдались и попросили принести хоть что-нибудь. Надо же чем-то дам угощать! Через несколько минут нам принесли по два стакана минеральной воды с сиропом и по паре пирожных. Неплохо для начала, попробовал было отшутиться я. Но Лядский к тому моменту успел заглянуть в меню и молча протянул его мне. Я взглянул и ахнул. Мать честная! Стакан воды с сиропом - пятьдесят рублей, пирожное - две сотни за штуку... А у нас с Лядским всех денег четыреста рублей. Дамы наши заметили озабоченность штурмовиков откровенно хохочут. Что делать? Пить или не пить - вот в чем вопрос... Тут я и вспомнил, что у меня с собой сберкнижка на целых пять тысяч, перечисленных на мой счет в качестве офицерского денежного содержания. И пока Лядский с летчицами угощались минералкой с пирожными, я сломя голову бегал по окрестным переулкам, разыскивая какой-нибудь банк, чтобы рассчитаться за сделанный в ресторане заказ...

Мишка, когда Лядский, щедро разливая по стаканам минеральную воду, рассказал эту историю, хохотал так долго и так громко, что вокруг нашего столика собралась целая толпа, наперебой интересующаяся, что именно мы пьем неужели, как и все, минералку. Узнав, что наше опьянение всего лишь плод радости встречи двух близких родственников, нас наконец оставили в покое.

Лядский и вся компания, не желая мешать нашей встрече, вскоре тоже ушли, а мы с братом засиделись до закрытия. Поговорить нам, когда прошел первый шок от неожиданной встречи, разумеется, было о чем. Не всякий день встречаешься на войне с родным братом.

А на следующее утро мы отправились на аэродром принимать новые самолеты. И хотя "илы" были, что называется, прямо с иголочки, осматривали мы их дотошно и придирчиво. Особое рвение, как всегда в таких случаях, проявил Фетисов. В качестве главного техника он облазил каждую машину, проверил все до последнего болтика и только потом допустил летчиков сесть по кабинам. Опробовав каждую из машин в воздухе, мы подписали акт приемки и быстро собрались в обратный путь. После двух промежуточных посадок для дозаправки горючим мы на второй день приземлились в местечке Млынов Житомирской области, где нас уже поджидал командир полка Ищенко.

- Машины новехонькие. Беречь как зеницу ока! - делая серьезные глаза, объявил он. - И чтоб никаких теперь компенсаций, вроде задрипанного грузовика. "Фиат" ваш, кстати, уже сломался.

Ищенко, понятно, шутил. У какого комполка не поднимается настроение при виде пополнения такой материальной частью!

...Заканчивался уже сорок четвертый год. В конце декабря, как раз перед Новым годом, в наш полк из дивизии прибыл полковник Лахно. Погода, помню, стояла нелетная: снегопад, ветер, пурга. Летчики, зная, что боевых вылетов наверняка не предвидится, собрались отметить праздник. До Нового года, правда, оставалось еще дня два, но кто знает, какая к тому времени сложится обстановка. Решили не упускать случая... Хозяйка огромной пятистенной избы, где мы ночевали, оказалась женщиной щедрой. Добавила к нашим харчам кое-что из своих запасов, а главное - выкатила из погреба две двадцатилитровых кадушки с деревенским квасом домашней выделки. В одной - белый квас, из муки; в другой красный, настоянный на ржаных сухарях и сдобренный изюмом.

Проверяющий из дивизии полковник, чтобы не тратить времени попусту, принимал у пилотов зачеты по тактической подготовке и вот, когда добрался наконец до нашей эскадрильи, с порога почуял ядреный, слегка отдающий спиртом дух, которым к тому моменту изрядно пропиталась большая горница в избе. Мы о приезде полковника не знали, поэтому его визит застал нас врасплох.

- Та-ак! И что же это, любопытно, у вас содержится там? - ткнув в сторону кадок пальцем, не без доли ехидства поинтересовался он у Ивана Гусева, который только что успел зачерпнуть кружкой в одной из них.

- Да так, пустяки. Говорить не о чем, - нарочито засмущался Гусев, сразу догадавшийся о подозрениях начальства, вызванных двусмысленным квасным ароматом. А затем, продолжая игру, сделал вид будто взял себя в руки и с обезоруживающей улыбкой предложил: - Может, попробуете?

- Рискну! - усмехнулся Лахно, беря из рук Гусева кружку.

Мы молчали, ожидая, что выйдет из инициативы Ивана. Полковник Лахно отпил пару глотков, сделал долгую, многозначительную паузу, во время которой внимательно обвел глазами и наши лица, и саму горницу, затем вздохнул, кашлянул и осушил кружку до дна.

- Квас! - коротко сообщил он нам, как бы давая тоном понять, что споры здесь совершенно излишни. - А я, грешным делом, думал...

- Он самый... Мы его вместо шампанского употребляем... Трезвость - закон для летчика... - сделал сразу три сообщения Гусев.

- Квас, - снова повторил Лахно. И, секунду-другую помолчав, добавил: Причем, кажется, хороший.

- А во второй кадке еще лучше! - охотно согласился Гусев. - Вы белого пригубили. А в другой кадушке красный - из ржаных сухарей.

- Не может быть! - сказал Лахно, беря из рук Гусева вторично наполненную кружку.

Неясно, правда, было, к чему это его "не может быть" относилось: к тому, что в кадушках квас, или к гусевской сентенции о трезвости. Глядя, как пьет полковник, мы с нетерпением ждали дальнейших разъяснений.

- Ну как? - спросил Гусев.

- А никак, - ответил спокойно Лахно. - Не разобрался еще.

Мы облегченно перевели дух и дружно расхохотались.

- Чего перетрусили? - улыбнулся и Лахно. - Думали, компанию вашу нарушу, праздничное настроение испорчу? Сам летчик! Знаю: нечасто для нашего брата выпадает на фронте такая минута, когда душу можно отвести, в кругу товарищей посидеть. Так что зря тревожились. А квас у вас и впрямь хорош! Аппетит от него так и разбирает...

- За чем дело стало? Садитесь к столу! - пригласил Гусев.

Мы дружно поддержали приглашение.

Когда через час в избу заглянул Ищенко справиться - успешно ли проходят зачеты, от неожиданности он даже слегка растерялся, не зная, что сказать. Пир шел горой.

- А как же с зачетами?

- Подождут зачеты! - решительно отрезал Лахно. - Они их каждый день в небе над вражескими эрликонами сдают...

Зачеты в тот раз действительно так и не состоялись. Лахно засиделся с нами допоздна.

- Конечно, можно было бы отметить Новый год и сдачей зачетов. Подтвердить, так сказать, свой профессиональный уровень, - как бы подводя итоги, высказался на другой день Гусев. - Только ведь нашему брату-летуну хоть в праздник, хоть в будни что важнее всего? Доверие! А Лахно с Ищенко и без того верят, что, как били мы фрицев, так и будем бить! Это и есть для нас главный зачет. Вот так я, братва, на сей счет думаю.

Мы думали точно так же, как Гусев,

Летчик Гусев появился в нашем полку во второй половине сорок четвертого. Прежде он воевал на ночных разведчиках По-2, сделав на них шестьдесят девять боевых вылетов.

- Не хватило одного для ровного счета, - сказал он, когда в августе сорок четвертого получил назначение в наш 90-й гвардейский штурмовой авиаполк.

Но Гусев ошибся.

Первое боевое задание, которое он получил на новом месте, заключалось в том, чтобы получить и перегнать в дивизию не новый "ил", а как раз По-2. Фанерный этот самолет был незаменим для связи и ценился порой наравне с боевой бронированной машиной. В штабе дивизии, где Гусев получил приказ, ему дали механика и техника звена, предупредив, чтоб при перегоне самолета обоих с собой не брал. Пусть, дескать, либо техник, либо механик добирается назад попутным транспортом.

Прибыв в часть, Гусев присмотрел на свой вкус один из По-2. Самолет оказался еще довоенного выпуска, планер полностью свое вылетал, но был сухим и прочным. Заменив у правого шасси амортизатор, Гусев спросил, кто с ним полетит - техник или механик? Оба молчали. Никому не хотелось добираться на попутных. Тогда Гусев махнул рукой и решил взять с собой того и другого. "Дотянем как-нибудь, - подумалось ему, - не впервой..."

Назад летели на высоте триста метров. В небе - никого, мотор работает как часы, настроение у всех прекрасное.

Вдруг Гусев заметил на проселочной дороге каких-то людей, бегущих в панике в сторону леса и гоня перед собой скот. А через несколько секунд из-за деревни, откуда, судя по всему, и удирали вооруженные кто винтовками, кто ружьями крестьяне, выскочил на бреющем Ил-2 и, нагнав толпу, начал поливать из пулеметов дорогу.

- Что за чертовщина! Ведь не над немцами, над своей территорией летим, удивился Гусев. - Что же он, своих, что ли, из пулеметов потчует?

- А если это фриц? - высказал догадку техник. - Случалось, что и на наших самолетах они летали.

- Фриц не фриц, а на глаза этому чокнутому лучше не попадаться, отозвался Гусев. - Он-то в броне, а вокруг нас - чистая фанера. Мне, если я эту фанеру в целости и сохранности на место не доставлю, командир дивизии голову оторвет.

Гусев быстренько дал ручку управления машиной от себя, припал чуть ли не вплотную к земле и полегоньку увел свой По-2 от греха из опасной зоны.

Пока летели, все трое продолжали ломать голову: что бы это могло значить, когда штурмовик на собственной территории и деревню бомбами поджег, и по мирным людям из пулеметов смолит...

Однако люди эти казались мирными, если судить только по одежде. Когда Гусев посадил По-2 на аэродром и доложил Ищенко о том, что видел на проселочной дороге, тот объяснил ему, в чем дело.

- Бандеровцы это! Они, сволочи, десяток наших людей утром ухлопали. Поставили к стенке и перестреляли.

- Как же так? - не понял Гусев. - А наши что же?

- Безоружные они были. Из соседнего девяносто второго полка за продовольствием их туда отправили. Кто же знал, что деревня вся до одного из бандеровцев. Женщин и детей они заранее в лес угнали. А наших вместо, как говорится, хлебом-солью свинцом встретили. И до того, зверюги, обнаглели, что после такой расправы в деревню за скотом вернулись. Значит, говоришь, не вышел у них этот номер?

- Думаю, не вышел, - подтвердил Гусев. - Хотя видел, палили некоторые из них в небо. Только ведь "ил" из винтовки не сковырнешь. Верно?..

- Сам скоро увидишь, - пообещал ему Ищенко.- В первой эскадрилье тяжело ранило летчика, отправили его в госпиталь. Завтра с утра пойдешь на его машине на боевое задание. Не подведешь, надеюсь?

- О чем речь, товарищ подполковник! - бодро отозвался Гусев. - В фанерной шкатулке воевал, а уж в "летающем танке" опасаться нечего!..

Воевать Гусев с первого же боевого вылета начал грамотно. А работы для штурмовиков в те дни хватало с избытком, так что набираться опыта было на чем. У Гусева дело и пошло сразу. А вот у некоторых других новичков с этим обстояло хуже. И ошибки, которые они делали, обходились порой крайне дорого...

Когда осенью сорок четвертого передовые части 1-го Украинского фронта, форсировав Вислу, старались закрепиться на сандомирском плацдарме, немцы буквально из кожи лезли, чтобы помешать этому. Оборона у них была мощная, и задача наших штурмовых эскадрилий заключалась в том, чтобы прижимать противника к земле, не давать ему перейти к активным действиям. Пока мы обрабатывали вражескую передовую, наши части получали возможность накапливаться по ту сторону Вислы, расширяя участок прорыва.

Но вскоре фашисты стянули в район боев новые силы, особенно много оказалось там зенитной артиллерии. Наша авиация стала нести большие потери. Нужно было как-то приспосабливаться, хитрить.

Пришлось вести штурмовку одним заходом, затем менять подходы к цели. Опыт подсказал: если во время первого и потому всегда наиболее внезапного захода вражеские наводчики только пристреливались, то второй заход мог оказаться, и нередко оказывался, гибельным.

В один из очередных вылетов ведущий группы Владимир Налетчиков предупредил, что после первой атаки будем сразу же уходить. Лучше потерять несколько минут, чем половину эскадрильи.

Едва вышли на цель, внизу затявкали зенитки противника. "Через несколько секунд небо здесь превратится в кромешный ад, - мелькнуло у меня в голове. Только мы-то будем уже в другом месте!" И вдруг одна из машин отвернула в сторону: кто-то, несмотря на предварительную договоренность, решил сделать еще заход. Те, что шли у него в хвосте, повторили за ним маневр. Для них в ту минуту он оказался ведущим. Изменить что-либо было уже поздно. Небо густо кипело взрывами. "Две... три... четыре машины!- насчитал я.- Сколько из них вернется?"

Не вернулась ни одна. Четыре штурмовика один за другим воткнулись в землю черными факелами...

Кто не понимает, что без риска нет войны?! Но в данном случав риск был неоправданным, бесшабашным, хуже которого на войне разве что трусость. Она, пожалуй, опасней вдвойне. Тут уж не помочь ни советом, ни примером, ни наказаниями. Трусость пожирает все: опыт, чувство ответственности, здравый смысл... И жизнь - тоже. Пожирает, нередко оставляя после себя окружающим лишь грязь из подлости и предательства.

Оговорюсь сразу: трусов в обычном, общепринятом, что ли, смысле среди летчиков, как правило, почти не встречается. Такой трус старается подобрать себе профессию менее опасную. На первый взгляд на фронте вроде бы таких нет: смерть - частая гостья как на земле, так и на небе. Но трус боится не одной смерти, он боится всего: простуды, зубной боли, темноты и даже собственной трусости. Высоты он боится тоже. Поэтому, выбирая из ста зол свои девяносто девять, обыкновенный, дюжинный трус избегает писать рапорт о желании стать летчиком-штурмовиком или истребителем.

Среди летчиков если и попадаются иногда трусы, то иного рода. Темноты или зубной боли такие обычно не страшатся - они лишь остервенело цепляются за свою жизнь, ни в грош не ставя чужую. Но подлое это свойство мало кого спасает.

Я за всю войну встретился с таким только раз. Не хочется называть его фамилию: ее помимо него до сих пор кто-то носит. Пусть будет Кучилов, Иван Кучилов - не совсем точно, но те, кто вместе с ним воевал, узнают.

Кучилова подбили, когда он возвращался к себе на базу после выполненного задания. Кстати сказать, о тех, с кем это случилось раньше, многого не расскажешь: вынужденная посадка по ту сторону линии фронта чаще всего равносильна смерти. Кучилов напоролся на заслон зениток уже вблизи от передовой. Ему удалось перетянуть линию фронта, но сесть было некуда. Под крылом мелькали рытвины, буераки. Воспользоваться парашютами тоже было нельзя: машина потеряла высоту и шла слишком низко. В любую минуту она могла врезаться в землю. Жизнь повисла на волоске, и чем тоньше становился этот волосок, тем беспощаднее наваливался страх.

Никто не слышал, чтобы Кучилов кричал, звал на помощь - он сознавал, что это бессмысленно. Страх не заставил его потерять голову, не скомкал нервы паникой. Случилось худшее - страх поднял со дна души Кучилова подлость.

И вдруг под крылом самолета замелькали стога сена. Кучилов мгновенно отстегнул ремни, открыл задвижки фонаря и выпрыгнул в стог. А лишившийся пилота штурмовик продолжал нестись над землей. В задней его кабине сидел стрелок.

Машина ударилась о землю с такой силой, что обломились крылья и хвост. И все же стрелок остался жив. А вот самому Кучилову не повезло: его нашли на земле со сломанным в нескольких местах позвоночником. Он был мертв. В стог ему попасть не удалось, промахнулся...

А ведь все могло быть иначе, если бы он остался в самолете. Страх сделал его не только подлецом, не только предателем по отношению к человеку, с которым воевал вместе не один месяц, страх сделал его слепым и беспомощным. Может быть, ему так и не удалось бы посадить машину, хотя сразу за стогами сена лежал кусок ровного луга, но выровнять ее, постараться уменьшить скорость, смягчить удар, выбрать, наконец, наиболее безопасное место, бесспорно, было в его силах. Помешала этому только трусость.

Конечно, я не хочу сказать, что в отличие от Кучилова другим летчикам незнакомо чувство страха. Еще на Курской дуге, когда нас с Ананьевым подожгли "фоккеры", которых из-за камуфляжной раскраски я поначалу принял за "ла-вочкиных", страх на несколько долгих минут стал нашим попутчиком. Он влез на ходу ко мне в кабину в ту самую секунду, когда я сообразил, что подбитый, охваченный огнем самолет может взорваться в воздухе прежде, чем я дотяну до своих.

До линии фронта в тот раз оставалось лететь еще минуты две-три, а огонь уже разошелся вовсю: вот-вот перекинется на баки с горючим. Прыгать нельзя внизу враг. Оставаться в пылающей машине - значит рисковать взорваться в любой момент вместе с нею. Не знаю, как бы поступил на нашем месте Кучилов. Мы с Ананьевым решили остаться.

До передовой мы тогда, как я уже говорил, дотянули. Но сделать это было нелегко: каждая секунда полета на пылающей машине растягивалась, казалось, в целую вечность...

И только когда вслед за выпрыгнувшим стрелком раскрылся наконец и надо мной купол парашюта, а вслед за его хлопком где-то справа и выше оглушительно грохнуло - самолет все-таки взорвался в воздухе, - напряжение наконец отпустило меня. Я понял, что все время ждал этого взрыва. Ожидание это и было моим страхом. Поддайся ему- и мы с Ананьевым оказались бы на вражеской территории. Значит, страх можно преодолеть, не дать ему сесть тебе на голову.

Одним это удается легче, другим труднее. Но помнить нужно одно: трусом не рождаются, трусом становятся. Страх, если вдуматься, даже полезная вещь - он сигнализирует об опасности. Это ценно, но этим и исчерпывается его генетический, закрепленный в процессе эволюции смысл. Все же остальное, так сказать, благоприобретенное. Страх в своей первоочередной основе - сигнал, но сигнал, обладающий коварным свойством перерождать свою собственную первоначальную сущность. Предоставленный самому себе, лишенный противодействия со стороны воли, страх начинает расти, порабощая психику. Когда-то полезный, он незаметно, исподволь превращается в свою противоположность: сигнализируя об опасности, страх теперь сам становится опасностью. Высшая его форма - паника сковывает силы, делает человека беспомощным.

Но процесс этот, к счастью, обратим. С помощью длительных, упорных тренировок страх можно обуздать, поставить под контроль сознания. Хороший летчик как бы укрощает его, ставя под контроль своей воли. И тогда преодоленное, но неподавленное чувство страха помимо основной своей функции предупреждать об опасности - активизирует психику, мобилизуя внутренние резервы человека. Делает его в критические минуты не только более осмотрительным, собранным, но и подчас более дерзким.

В этой связи мне часто вспоминаются два эпизода. Оба они произошли в последний год войны.

Вскоре после боев за сандомирский плацдарм нас перебросили на 2-й Украинский фронт, где мы вошли в состав 5-й воздушной армии генерала Горюнова. Вместе с войсками 2-го Украинского сражались сначала в Румынии, Венгрии, а затем в Чехословакии, где нас и застал последний день войны.

Однажды мы получили задание накрыть один из вражеских аэродромов подскока, расположенный вблизи венгерского города Мишкольц. Обычно основной аэродром со всей его вспомогательной техникой и обслуживающим персоналом размещают в местности, достаточно удаленной от передовой. Делается это для того, чтобы максимально его обезопасить. Аэродром подскока, наоборот, устраивают вблизи линии фронта, куда самолеты прилетают-"подскакивают" лишь на время активных боевых действий. Кончили - и назад, на основную базу. А на аэродроме подскока остаются только цистерны с горючим и немного боеприпасов. Вот такой аэродром конечно, в момент, когда он не пустует, а полон немцев, - нам и предстояло накрыть.

Вылетели двумя девятками. Одну вел я, другую - Виктор Кумсков. Не знаю, кто здесь прохлопал (разведка или еще кто - на войне случается всякое), только аэродром, когда мы на него вышли, оказался пустым. Что делать? Не возвращаться же ни с чем! Тем более что по соседству с аэродромом крупная железнодорожная станция, битком забитая военными эшелонами.

- Шарахнем? - спрашивает Кумсков.

- Обязательно! - отвечаю я. - Только держать ухо востро! И аэродром, и станция наверняка защищены зенитным огнем.

Удар по станции застал фашистов врасплох. Зенитки начали бить, только когда мы уже выходили из пикирования. Слева от меня горы прорезала глубокая расщелина, подходы к которой конечно же были пристреляны немцами; справа лежала долина, откуда били вражеские зенитки. Я тогда сделал правый доворот прямо на долину, да еще с резким снижением, - упал, образно говоря, на стволы зениток противника. И когда сбитые с толку немцы перенесли заградительный огонь вперед по траектории моего предполагаемого курса, быстро отдал команду:

- Всем круто влево!

Девятка вслед за мной повторила маневр, и мы, целые и невредимые, оказались в спасительной расщелине. Девятка Кумскова ушла в противоположную сторону.

Конечно, повернуть в долину, на стволы бьющих по тебе зениток было страшновато: страх, если бы ему поддаться, направил бы прямиком на расщелину. Враг именно этого от нас и ждал, и в пристрелянном пространстве от станции до расщелины нашли бы гибель многие экипажи. А вот того, что, разделавшись с их эшелонами, мы вновь повернем к ним в тыл, в ощетинившуюся стволами зенитных батарей долину, противник ожидать никак не мог. Нам же перспектива оказаться в дураках да в придачу еще рисковать быть сбитыми придала дерзости. Обе девятки, отвернув после пикирования не к расщелине, а прямо на врага, сделали не то, чего ожидал враг, а именно то, что и нужно было в данной ситуации сделать.

Второй эпизод, свидетельствующий о том, что страх перед бездарной гибелью прибавляет иной раз дерзости, произошел на границе Венгрии и Чехословакии. Цель, которую предстояло штурмовать, отделяли от нас горы. Вражеские зенитки укрывались на самом гребне и по ту сторону склона, у его подножия. Идти на обычной высоте - значило бы попасть под огонь и тех, и этих. Крупные потери, таким образом, были гарантированы.

Что делать? Как ни крути, а зенитных заслонов не обойдешь - других подходов на цель не было. Решили рискнуть. Не уходить вверх, а, наоборот, сесть противнику на голову.

Гребень прошли с ходу, и сразу же - ручку от себя: вниз летели, как на салазках, того и гляди фюзеляжем борозду по склону прочертишь. Шальная очередь из автомата, даже винтовочный выстрел на такой высоте могли оказаться для самолета гибельными - до земли разве что рукой не достать. А внизу - зенитки. Шли мы на них прямо в лоб. В этом, собственно, и заключался весь фокус. Немцы, как и рассчитывали, стрелять не решились - побоялись попасть в своих, в тех, что засели на гребне. А чуть бы отверни вверх от земли - тут уж огня хватило бы со всех сторон.

Потом, когда все уже позади, понимаешь, что действовать нужно было именно так, и никак иначе, что риск нарваться на шальную очередь из автомата гораздо меньше, нежели идти на высоте в простреливаемой обеими батареями зоне. Но в те секунды, когда не знаешь, чем еще кончится твоя атака, когда в нескольких метрах под твоим самолетом проносится вражеская земля, а впереди по курсу глядящие тебе в лоб зенитки, чувствуешь, как по коже пробирает знобящий холодок, а гимнастерка пропитывается потом...

Словом, я не верю, что есть люди, якобы напрочь лишенные чувства страха. Страх испытывают все. Суть в другом \_ как относится человек к страху, умеет ли он его подчинить или подчиняется ему сам. В одном случае чувство страха помощник и союзник: оно предупреждает об опасности, оценивает ее размеры и мобилизует силы для борьбы с ней; в другом - враг, превращающий человека в бессильного и слепого труса. И чаще всего только от самого человека зависит, чем окажется для него одно из естественных, данных ему самой природой качеств - верным помощником или , злейшим врагом. Поэтому, наверное, одинаково глупо и вредно как кичиться мнимым отсутствием страха, так и стыдливо скрывать от окружающих малейшее его проявление. Позорно не то, что кто-то испытывает в минуту реальной опасности чувство страха, а то, когда человек, упустив время и не научившись контролировать это чувство, становится его рабом, превращается в труса...

Государственная граница давно осталась позади. Война неуклонно катилась к концу, и летчики все чаще заговаривали о том, какой она окажется для нас, мирная жизнь.

В одну из таких минут передышек, когда боевых вылетов не было, мы сидели на опушке подступавшего к самому аэродрому леса возле костра, где пеклась картошка. Картошку пилоты привезли с собой в бомболюках. Идея загрузить бомболюки картофелем принадлежала Ивану Гусеву и Паше Иванову. Оба они обладали отменным аппетитом, о котором в полку складывались чуть ли не легенды. Гусев привез свой неукротимый аппетит из блокадного Ленинграда, а Иванов любил поесть, видимо, по причине своей комплекции. Когда оба появлялись в летной столовой, официантки, улыбаясь, спрашивали:

- Аппетит прежний?

- А что ему сделается! - абсолютно серьезно отвечали Гусев и Иванов.

И на столике перед каждым из них появлялись по две-три порции супа, столько же котлет с гарниром, по три кружки компота и изрядное количество ломтей хлеба. Летчики, подшучивая и пересмеиваясь, исподтишка наблюдали, как уписывают друзья тарелку за тарелкой. Особое рвение проявлял Гусев. Наголодавшись за блокаду, он вообще не мог равнодушно относиться к чему-либо съестному.

И вот когда полк получил приказ перебазироваться на новый аэродром близ одной из деревушек в Венгрии, Гусев предложил захватить на новое место мешки с картофелем.

- Не пропадать же добру! - уговаривал он летчиков.- Неизвестно еще, чем нас в этой Венгрии кормить будут,

- Да ты что, спятил? - возражали ему. - У нас и так груза под завязку! Чехлы, стремянки, колодки... Да мало ли! А он - картошку! Не в гондолы же ее насыпать.

- Зачем в гондолы! - стоял на своем Гусев. - А бомболюки на что? Туда и загрузим. Сами же потом спасибо скажете.

- А если вдруг враг под крылом? Чем бомбить будешь - картошкой? подшучивали над Гусевым.

- Бомбы мы на новом месте получим, - не сдавал позиций Гусев. - А вот ежели брюхо подведет, не до смеха будет. У снабженцев как? Нынче густо, завтра пусто...

В общем, уговорил. Так и пропутешествовала картошка в бомболюках по воздуху. А теперь пришлась кстати: пеклась в золе под углями.

-- Ушицу бы к ней в котелке сварить, - мечтательно сказал Иванов. - В здешней речке, говорят, рыбы пропасть.

- Какая тут рыба!-лениво возразил Пряженников.- Если и была, немцы небось всю выловили. Да в придачу мин набросали. Ты за окуньком, а тебя ка-ак жахнет! Враз про уху забудешь.

- Насчет рыбы ничего не скажу, а пляж здесь хороший, - вставил слово Лядский.

- А вот Юра Четиченко вернется, спросим! И про пляж, и про рыбу, - вступил в разговор еще кто-то из летчиков. - Он с полчаса уж как купаться ушел.

- А вот это напрасно, - нахмурился Саша Пряженников. - Как бы беды не случилось...

В этот момент, как бы в подтверждение его слов, в стороне за деревьями послышался глухой взрыв.

Летчики вскочили на ноги. Неужели правда? Один и тот же тревожный вопрос застыл на наших лицах. Пряженников не преувеличивал. О злобном коварстве фашистов мы уже хорошо знали. Будь их воля - истребили бы каждого: от малого ребенка до столетней старухи. Отступая, они закладывали где попало взрывчатку, мины, фугасы, охотились не на одних солдат, а на всякого, кто зазевается.

Через минуту мы уже бежали березняком к речке, бежали, еще не веря до конца, что произошло непоправимое...

Пряженников в своей мрачной догадке оказался прав. Юра Четиченко, молодой летчик, успевший совершить более двадцати боевых вылетов, подорвался во время купания на искусно замаскированной мине. Ему оторвало обе ноги. К вечеру мы похоронили любимца полка - светловолосого парня, всегда добродушно улыбавшегося, стремившегося быть полезным всем и каждому. Ему едва исполнилось двадцать лет.

На могиле Юры мы поклялись отомстить за его смерть, не щадя фашистов ни на земле, ни в воздухе. Сколько лет шла война, а мы так и не смогли привыкнуть к лютым, нечеловеческим и часто просто бессмысленным их зверствам. Порой казалось, что по ту сторону линии фронта нам противостоят не люди, а какие-то вурдалаки из страшных сказок, принявшие человеческое обличье лишь ради маскировки своей звериной сущности.

Конечно, я отдаю себе отчет в том, что подобные слова могут сегодня показаться кому-то наивными, надуманными преувеличениями. Какие, дескать, еще вурдалаки? Но нам тогда это не казалось наивным. Видя людей с вырезанными из их спин ремнями, изуродованные трупы детей и стариков, видя, как фашисты изощренно глумились над жизнью ни в чем не повинных мирных людей, многие из нас просто отказывались понимать, как может человек, пусть даже и в фашистском мундире, совершать такое, чего бы не сделал никакой самый лютый зверь. Нет, думали мы, фашизм не просто извращенная преступная идеология, фашизм - это растление умов, деградация людей до стадии лишенных какой бы то ни было нравственности чудовищ. Когда безудержный садизм не эпизод, а государственная мораль, когда нравственное уродство не факт медицины, а сознательно насаждаемая норма поведения, о каких преувеличениях может идти речь? О какой надуманной наивности?..

Примерно в то же время, в ноябре сорок четвертого, и там же, в Венгрии, я узнал, что многим летчикам нашей дивизии, в том числе и мне, присвоено звание Героя Советского Союза.

День тот для меня начался как обычно. Рано утром под окнами небольшого венгерского домика, где квартировали летчики, просигналил наш дежурный полковой автобус: пора было ехать на аэродром. К ночным полетам штурмовики были не приспособлены, поэтому светлые часы суток мы стремились использовать как можно полнее. Конечно, это вовсе не означало, что все экипажи с рассвета и до сумерек находились в воздухе либо готовили машины к вылету. Но никогда нельзя было знать заранее, в какое время и сколько самолетов понадобится для выполнения очередного задания, так что на аэродром мы отправлялись всем нашим пилотским коллективом.

А там устраивали крытый настил с тюфяками или соломой, где и досыпали в ожидании вылета. Спали не раздеваясь, приткнувшись поудобнее, прикрыв глаза от солнца рукавом гимнастерки или пилоткой. Командиры эскадрилий научились распознавать своих летчиков по сапогам. Получил приказ поднять в воздух девятку или четверку, идешь вдоль настила и, чтобы не будить зря остальных, отбираешь намеченных людей по подметкам да голенищам...

Но в то утро, хотя погода выдалась явно нелетная - небо затянула сплошная низкая облачность, - подняли всех. На аэродром вместе с группой штабных офицеров прибыл -командир дивизии генерал Байдуков.

- Считай, что с тебя сегодня причитается! - сказал, окликнув меня, Виктор Кумсков. Он шел со стороны КП и, видно, успел что-то разузнать. - Комдив, говорят, с золотыми звездочками приехал...

Все мы знали, что существует приказ Верховного Главнокомандующего, согласно которому летчиков, имевших более семидесяти успешных боевых вылетов, рекомендовалось представлять к званию Героя Советского Союза. У меня число их перевалило за сотню, но для того чтобы получить Золотую Звезду, одного этого, как мне казалось, было мало.

- Почему же мало? - не соглашался со мной Кум-сков. - Другие же получают. А ты чем хуже?

Хуже других я себя не считал - вроде бы не было на то основания, но и словам своего друга не придал никакого значения. И даже после того, когда был зачитан перед строем Указ Президиума Верховного Совета СССР и я услышал среди других свою фамилию, мне в первые секунды показалось, что я ослышался.

- Ну и физиономия у тебя была! - смеялся вечером все тот же Кумсков. Говорил ведь, что с тебя причитается. И вдобавок погода нелетная, везет же людям!

Нам и в самом деле везло. В довершение ко всему в расположении нашего аэродрома к вечеру появились знаменитые конники Плиева. Об их дерзких рейдах по тылам врага ходили тогда легенды. Познакомиться с отчаянными парнями, с такими, для которых в народе издавна существует лихое словцо "сорвиголова", любопытно было, конечно, всякому. Но они нас опередили. Узнав, что в полку у летчиков такое событие, плиевцы нагрянули к нам в гости. Начпрод решил не ударить в грязь лицом. Побывав предварительно у командира полка, он тряхнул запасами и сервировал в обоих залах столовой - летном и для техсостава роскошный, почти посольский, как выразился один из наших гостей-конников, ужин. Зашел на несколько минут и сам комполка. Поздравив награжденных, он на всякий случай не забыл добавить, что завтра в 6.00 все должны быть на аэродроме в полной боевой готовности - война, дескать, еще не кончилась...

Война-то хотя и не кончилась, но уже по всему чувствовалось, что дело идет к концу. Летать стало легче. Немцы в большинстве своем были морально сломлены и ни на что уже не надеялись, а наши летчики, пополнявшие состав эскадрилий, приходили теперь хорошо обученными, подготовленными. Сказывалось и то, что сами мы уже прошли суровую, большую школу. Давно минули те времена, когда чуть ли не после каждого боевого вылета в голову лезли мучительные мысли, что не все сделано так, как нужно, как можно было бы сделать, что потерь могло быть меньше, если бы вовремя заметить то-то и то-то, не упустить того-то и того-то, - и тогда, может быть, те, кто погиб в бою, вернулись бы вместе с тобой на аэродром... Чувство горечи и неудовлетворенности, так часто овладевавшее нами прежде, ощущение неуверенности в том, что сделано все возможное и необходимое, чтобы избежать непоправимых ошибок, - все это осталось уже позади: теперь мы дрались уверенно, сознавая свою силу и опыт, знали, что если кому-то не повезло, кто-то не вернулся после задания на базу, то винить тут ни себя, ни кого другого теперь не приходится - виновата только сама война.

К тому времени я уже был заместителем командира эскадрильи и обычно летал ведущим. Особое значение всегда придавалось первому вылету на новую цель. Первый вылет - наиболее сложный и наиболее опасный. Потом, когда подходы к цели нащупаны, а оборона врага вскрыта и выявлена, риска уже значительно меньше. Поэтому всякий раз, когда перед нами ставилась очередная новая задача, я старался не упустить возможности самому повести группу на задание. В таких случаях мне всегда вспоминался Калининский фронт и тогдашний наш комиссар полка Иванов. 9то был замечательный человек, большой и щедрой души, к тому же еще и настоящий летчик. Летать ему по роду своей должности приходилось мало, но первого вылета на цель он никогда не пропускал. Пусть это формально и не входило в его прямые служебные обязанности, но комиссар наш считал, что этого от него требует другая обязанность - долг сердца.

- Конечно, под кашель вражеских зениток порядочной политбеседы не проведешь: шумят, черти, больно здорово! - шутил комиссар после таких вылетов, а потом, помолчав немного, серьезно добавлял: - Зато, когда послушаешь их раз-другой, чувствуешь, что и собственный голос вроде доходчивее делается...

Для нас, летчиков, его голос всегда оставался решающим и веским; у всех, кому довелось с ним воевать, навсегда сохранилось к нему глубокое, прочное уважение. И хотя в отличие от Иванова поднимать в воздух девятки и четверки штурмовиков входило в мои прямые обязанности, именно память о нем часто помогала мне в трудные минуты. Ничто на фронте не ценится так высоко, как личный пример командира! Это, конечно, понимал не один комиссар Иванов, но так уж, видно, устроена человеческая память, что крепче всего оседает в ней какое-то одно, первое, свежее и сильное впечатление. Все то, что повторяет его потом, обычно уже не находит там себе столь же прочного, постоянного места.

Что же касается самих целей, объектов, действий штурмовой авиации, то они хотя и менялись довольно часто, но в основном в плане географическом, с точки зрения расположения и места обороны врага; по характеру же своему они оставались прежними - аэродромы, железнодорожные узлы, скопления боевой техники и живой силы противника.

Особенно много работы для штурмовиков выпало при окружении и разгроме будапештской группировки противника в конце сорок четвертого и начале сорок пятого года. Взять Будапешт с ходу не удалось. В столице Венгрии и вокруг нее сконцентрировалась группа армий "Юг" и часть группы армий "Ф". Фашисты оборонялись упорно, решив, судя по всему, стоять насмерть. Силы они сосредоточили здесь весьма крупные. Хватало и авиации. Чуть не всякий день в небо поднимались летчики из пользовавшейся у фашистов громкой известностью воздушной эскадры "Удет". Летчики в ней и впрямь воевали отборные, накопившие огромный боевой опыт. Говорить о них, конечно, у нас говорили, отдавая должное мастерству, но особого почтения к ним никто не испытывал. Наоборот, многие наши пилоты специально искали встречи с ними в воздухе. В общем, в небе мы чувствовали себя увереннее, чем когда бы то ни было.

Тут я должен оговориться. Штурмовик, понятно, не истребитель: его дело не воздушный бой, а уничтожение наземных целей противника. И все же при случае наши "илы" не упускали возможности сказать свое слово и по воздушным целям.

Как-то после очередного налета на Будапешт Лядский вместе со своей группой, возвращаясь на аэродром, заметил в стороне от своего курса немецкие "Юнкерсы-87" и "Хеншели-129". Фашисты, встав в круг, методично обрабатывали нашу передовую, не давая наземным войскам поднять головы. Истребителей наших поблизости не было, так что на группу Лядского они попросту не обращали внимания: штурмовики, мол, не помеха, топают себе мимо - и пусть топают.

Однако Лядский смотрел на вещи иначе. Прикинув запас горючего в баках, он отдал приказ:

- Делать, как я! Сейчас мы им, братва, всыплем по первое число. Совсем обнаглели, сволочи...

Штурмовики, изменив курс, врезались врагам в круг, столь неожиданно, что те в панике рассыпались, - и поскорее вверх, в облачность. Только несколько "хеншелей" рискнули огрызнуться и принять столь внезапно навязанный им бой. Однако удобный момент ими был уже упущен. У "илов" оказалось преимущество в высоте и в маневре. И они этим умело воспользовались. Задымил один "хеншель", за ним другой... Третьему сел на хвост Лядский и, поймав в перекрестие прицела, рубанул из всех пушек.

Видно было, как из окопов выскакивали пехотинцы, размахивая на радостях винтовками над головами. Через несколько минут небо над передовой очистилось от немцев, а "илы", приветственно покачав пехоте крыльями, взяли курс домой.

Вернулись без потерь, если не считать нескольких дыр, которые привез Лядский, - ему все же кто-то успел всадить изрядную порцию. Но Тимофею, как говорится, было не привыкать. Ему в смысле дыр всегда как-то по-особенному не везло. Он, пожалуй, как никто другой в полку, доставлял забот техникам.

- Прямо как магнитом все железо, какое в воздухе есть, машина его к себе притягивает! - разводил руками Фетисов чуть не после каждого боевого вылета Лядского. - Даже не поймешь толком: то ли он такой невезучий, то ли шибко хорошо воюет. А спросишь - молчит. Вот и на днях вернулся без левой гондолы. Куда, думаю, гондола могла деться - и так и эдак расспрашивал, а он в ответ ни гугу...

Лядский и в самом деле особой разговорчивостью не отличался. Но в случае, о котором напомнил Фетисов, вина была не в нелюбви к лишним разговорам. Лядский в тот раз промолчал до самого вечера. Лишь перед тем как лечь спать, заговорил. Сперва ни с того ни с сего улыбаться начал. Улыбался-улыбался, а потом вдруг и говорит:

- Я, братва, сейчас самый из вас счастливый, не зря мать рассказывала, что в сорочке родился...

- Да в чем дело-то, объясни, сделай милость, - не выдержал Саша Пряженников. - Целый день будто воды в рот набрал, а теперь улыбается.

- Вот-вот, и тебя, Пряженников, тоже слышу, - радостно отозвался Лядский. - Ругайся, ругайся на здоровье, я не в обиде.

В конце концов Лядский объяснил, в чем дело.

Отбомбившись по танковой колонне противника, они хотели сделать еще один заход, но нарвались на столь мощный зенитный огонь, что кто-то предложил уходить подобру-поздорову восвояси. Но Лядский, по его словам, допустить такого не мог. И только открыл рот, чтобы дать команду на второй заход, как впереди него, прямо перед-самым винтом, так шарахнуло, что он от разрыва снаряда напрочь оглох. Кричит по радио, командует, а сам себя не слышит. "А вдруг и ведомые меня тоже не слышат? - мелькнуло в голове. - Вдруг я не только слух, но и голос потерял!" А ведомые в свою очередь не могли никак понять, почему он не перестает повторять раз за разом один и тот же приказ, причем кричит...

В общем, сделали вместо одного еще три захода. И зенитки подавили, и танки сожгли. А на обратном пути то один, то другой летчик спрашивают у Лядского, в чем дело, почему он так над целью орал, а тот, по выражению Фетисова, в ответ ни гугу. Ноль внимания на все их вопросы. И когда сели, тоже молчит.

Оказалось, Лядский думал, что оглох если не навсегда, то надолго. Вот и опасался, что, пока суд да дело, его тем временем из эскадрильи по состоянию здоровья спишут.

А вскоре капитану Лядскому, майору Кузину и капитану Молодчикову присвоили звание Героя Советского Союза. Любой из них давно это высокое звание заслужил. Расскажу о Кузине.

Летчик Кузин воевал в своем раз и навсегда выработавшемся стиле. Там, где не вынуждали обстоятельства, зря не рисковал, но работал на редкость удачливо и надежно. Не упускал ни малейшей возможности принять участие в любом боевом вылете. Порой казалось, будто он дал себе какой-то молчаливый обет или сводил с немцами какие-то личные счеты. Но все мы знали, что это не таи. Просто таким уж он уродился человеком, что чувство долга для него неизменно отодвигало на задний план все остальное, все личное. Подполковник Ищенко не раз пытался уберечь его от самого себя, и позицию командира полка разделяли многие из нас - мы понимали, что этого требует элементарная справедливость.

- На сей раз ты, Саша, не полетишь! Хватит с тебя,- в чисто дружеском тоне обычно начинал в таких случаях Ищенко.

- Как не полечу? Другие же летят.

- У них это третий вылет. А ты с утра уже пять сделал, - начинал горячиться Ищенко. - Не полетишь, и баста!

- Значит, отстраняете от выполнения боевого задания? Официально? возвышал голос и Кузин.

- Да пойми ты, упрямая твоя башка, не один воюешь! Есть и без тебя кому в самолет сесть. Чего зря кипятишься?

Кузин, чувствуя, что возразить ему нечего, опускал голову и произносил всегда одну и ту же фразу:

- Поймите и вы меня, товарищ подполковник. Не могу я остаться, раз ребята летят. Не прощу себе такого...

В конце концов Ищенко сдавался и разрешал Кузину вылет,

- А что я могу поделать! - оправдывался он перед самим собой. - Хоть кол ему на голове теши - он все свое. Да и как откажешь, если один из лучших летчиков в полку? Не на танцульки просится...

Речь шла действительно не о танцульках.

К началу февраля положение немцев, окруженных в ходе Будапештской операции, было безнадежным. Но фашисты упорно отказывались признать очевидное, хотя все их расчеты и надежды опрокидывала действительность. Половина города Пешт - была уже в наших руках с 18 января. Буда пока держалась. Особенно много там скопилось зенитной артиллерии.

Штурмовики летали на Буду практически каждый день. И с каждым днем росли наши потери. Случались дни, когда в дивизии вместо положенных девяноста машин в воздух могли поднять не более двух-трех десятков. Техники латали дыры круглосуточно; и ели, и спали, не уходя с аэродрома.

К тому моменту, когда мы перебазировались на аэродром Херед близ городка Хатван в Северной Хорватии, немцы, стремясь деблокировать окруженную под Будапештом группировку, предприняли очередную попытку танкового прорыва. И вот тогда наш полк получил приказ штурмовать переправу в районе Естергоша.

В первый день мы сделали несколько боевых вылетов. Летали и составом полка, и группами по шесть самолетов.

На следующее утро, вновь отбомбившись по переправе, мы возвращались на аэродром, когда ведущий группы Кузин обнаружил крупное скопление танков и бронетранспортеров. Были среди них и машины-бензозаправщики.

- Немцы! - передал по радио Кузин.

- Не может быть, - усомнился кто-то из нас. - Мы уже километров пятнадцать прошли над своей территорией.

- Выходит, прорвали нашу оборону. Ясно видел на танках и бронетранспортерах кресты.

Только сели, Кузин доложил обстановку. Ищенко запросил у начальника оперативного отдела Верхолапа, нет ли данных об изменении линии фронта. Тот ответил, что нет. Связались с дивизией, затем с корпусом. Ответ тот же: никаких новых данных об изменении линии фронта не поступало.

- Выходит, показалось тебе, Саша, - принял решение Ищенко. - Продолжай работать по переправе.

- Как же так, командир! - стоял на своем Кузин. - Собственными глазами видел фашистские кресты. Нельзя дать танкам безнаказанно уйти!

- А почему в дивизии, почему в корпусе молчат? Говорю, померещилось тебе. Действуй, как приказано.

Кузин понял, что спорить дальше бесполезно. Факты складывались против него. Однако своим глазам он тоже не мог не верить. Поддержали его и летчики. Возиться же попусту с переправой, которая противнику теперь была уже ни к чему, казалось всем до нелепого обидно. И Кузин принял решение на свой риск и страх. Уйдя с курса, он повел группу туда, где была обнаружена вражеская колонна. Снизившись до бреющего полета, мы окончательно убедились, что Кузин прав: ошибиться с высоты десяти метров - не рассмотреть, что под тобой именно "тигры", "пантеры" и "фердинанды", было, разумеется, просто невозможно. Так что, выполнив разворот на сто восемьдесят, мы по команде ведущего рассыпались и ударили по врагу. Танки и бронетранспортеры, тщетно ища спасения, расползлись по полю в разные стороны. Но уйти от пикирующего штурмовика ни на гусеницах, ни на колесах невозможно!

Назад мы повернули, только когда полностью кончились боеприпасы. Возвращались в отменном настроении: оставленные позади костры уничтоженной техники врага веселили душу.

А Кузина по возвращении взяли в оборот. Кто позволил нарушить приказ? Кого бомбили на собственной территории? Всполошились поначалу и в дивизии. Крестов на танках, кроме нас, никто не видел, а по данным оперотдела, никакого противника в том месте не должно быть.

- Может, и не должно быть, да было! - спокойно возражал Кузин. - Было, а теперь нет... Пожгли мы их к чертовой матери!

И только через несколько часов, когда начальник оперативного отдела Верхолап получил новые данные, подтверждавшие изменение линии фронта, Кузина и всех нас оставили наконец в покое. Выяснилось, что немцам, чтобы соединиться с окруженной группировкой, оставалось пройти на том участке всего каких-нибудь семь-восемь километров. Инициатива Кузина, таким образом, оказалась как нельзя более к месту. Разгром одной из танковых частей противника помог в какой-то степени сорвать общий замысел врага.

А через несколько дней Кузина сбили.

...День не заладился с самого утра. Пока шли на цель, погода стояла пасмурная: на высоте ста - ста пятидесяти метров плотной завесой висела низкая облачность. Но едва мы пересекли Дунай, как топором обрубило: ни измороси, ни туч - чистое небо! И сразу же появились немецкие истребители.

Мы летели без прикрытия, так что "фоккеры" особо не церемонились: обрушились на нас сразу же. Но до цели уже рукой подать, и бомбы свои на нее мы все-таки сбросили. Накрыли удачно, с первого же захода. Можно бы и домой, но "фоккеры" не отстают. Тогда мы на бреющем завели не раз выручавшую нас в таких случаях "чехарду" - воздушные стрелки шпарят по немцам из своих пулеметов. "Фоккеры" вьются вокруг, а сделать ничего не могут. Перескочили мы через Дунай, там, на счастье, все та же мура: видимость максимум пятьсот метров, облачность низкая. Это и помогло отделаться от истребителей. Растаяли в облаках, как сахар в кипятке. Ищи-свищи...

В общем, привезли только несколько пробоин. Да в машине Кузина вышло из строя СПУ - самолетное переговорное устройство, соединяющее летчика с воздушным стрелком.

- Прежде, пока меня броней не огородили, и без СПУ можно было сигнал подать. Подергал тягу руля глубины - и порядок, - пожаловался стрелок Кузина Молчанов. - А теперь что? Захочешь, к примеру, время уточнить или, скажем, про ужин что-нибудь разузнать - жди до земли...

- Зато фрицы тебя до ужина свинцом не накормят, - пошутил в ответ кто-то. - А дергай в бою не тягу руля, а пулемет! Он у тебя у турели небось приржавел от безделья.

Посмеялись. Но никто не знал, что шутка эта окажется роковой. И часу не прошло - поступил приказ на второй вылет. СПУ чинить было некогда.

Утренняя хмарь развеялась. Небо совсем очистилось. Видимость отличная. Как для нас, так и для немцев. До цели жались к земле, шли на бреющем. А там снова началось...

И зенитки лупят, и "фоккеры" опять появились.

У Лядского дыра в плоскости образовалась; мне хвост очередью из крупнокалиберного прошили; кто-то задымил и отвернул в сторону... Но и цель под нами горит, штурмовики свое дело делают. Выходя из очередного пике, я заметил, что в хвост Кузину заходят сразу два "фоккера". Молчанов лупит из своего пулемета, а Кузин как ни в чем не бывало лезет в пологой горке, набирает высоту, будто сзади у него никого нет.

Так он, как позже выяснилось, и считал в тот момент. Трассу, которая прошила воздух рядом, он видел, но решил, что бьют снизу из эрликонов. А предупредить его, что на хвосте два вражеских истребителя, оказалось некому: СПУ бездействовало, а до тяги руля глубины Молчанов дотянуться не мог. Вторая трасса тоже прошла мимо. Молчанов сумел зацепить из своего пулемета ближайший "фоккер", и немца швырнуло в сторону, когда он нажал на гашетки своих пушек.

Зато второй "фоккер" не промазал.

Густо дымя, машина Кузина стала валиться вниз, к земле. Лядский после рассказывал, что якобы заметил, как от нее отделились два белых комочка: видимо, и Кузин, и Молчанов успели выброситься из горящей машины с парашютами. Впрочем, за точность он не ручался - ему самому в следующее мгновение влепили очередь вражеские зенитки.

А потом появились наши "яки". Зенитчиков мы подавили сами, а "фоккеров" взяли на себя истребители. Бой был тяжелый. За несколько минут в землю вслед за машиной Кузина воткнулись один за другим еще четыре факела: один "як" из группы прикрытия и три "Фокке-Вульфа-190". Цель, когда мы взмыли после очередной атаки, полыхала сплошной огненной рекой...

Вечером только и разговоров было, что о Кузине. То, что Саша не вернулся с задания, потрясло многих. Особенно сильно переживал майор Николаев. Они вместе с Кузиным воевали с самых первых дней.

- Ну никак не могу поверить! - твердил Николаев. - Всю войну вместе прошли, и на тебе - под самый конец...

Однако до конца войны, хотя и был он совсем близок, хотя и оставалось до победы каких-нибудь три месяца, предстояло еще пройти сквозь многое. Война одинаково страшна, одинаково беспощадна и жестока что в первый, что в последний день. Смерть во время войны работает без выходных...

Аэродром Кончаны в Чехословакии, куда мы в начале апреля перебазировались из Венгрии, встретил нас затяжными дождями. Погода стояла нелетная, но летать надо было. Работы навалилось хоть отбавляй. Летали и в дождь, Не всегда, правда, удавалось выходить из него, как говорится, сухим. Места для всех новые, видимости подчас никакой.

Особенно туго приходилось молодым летчикам из пополнения. Один из них, Швецов, возвращаясь после боевого задания, потерял из-за плохой видимости группу и блуждал в пелене дождя до тех пор, пока не выжег почти всю горючку.

Хочешь не хочешь - надо садиться. Сел на какое-то поле. А где сел - у своих или на территории противника,- неизвестно. Из кабины заметил на обочине дороги пару брошенных грузовиков. Решил попытать счастье, и не напрасно: в кузове одного из них обнаружил пустые канистры. Слил из баков бензин, дотащил кое-как до самолета, стал заправляться. Вдруг видит: на дороге показались мотоциклисты. Сразу понял: немцы. На вражеской территории, выходит, совершил вынужденную. Фашисты тоже сориентировались молниеносно - соскочили с мотоциклов, бегут по полю, на ходу шпаря из автоматов. Но Швецов не растерялся, успел в последний момент поднять самолет в воздух! как удалось взлететь на раскисшем от дождей поле, и сам не понял. А когда взлетел, роли, что называется, переменились. Теперь не немцы за ним, а он за[ [немцами стал гоняться. Те со страха одурели, мечутся по полю, а Швецов по ним из пулеметов поливает. Опять чуть всю горючку не сжег, едва до аэродрома дотянул.

- А если б тебя истребители их накрыли? - спросил кто-то Швецова после возвращения. - Повезло с заправкой, ну и сматывался бы подобру-поздорову.

- Так те фрицы, которых я на поле уложил, у меня первыми были. Я, можно сказать, с них свой боевой счет открыл, - растерянно объяснял Швецов.

А на другой день с задания не вернулся майор Николаев. И если на благополучный исход с Кузиным кое у кого еще теплилась надежда: говорили, будто видели, как он с Молчановым успел выброситься с парашютами, то тут, к сожалению, все было ясно. Николаев напоролся на трассу прямо над целью самолет перевернулся, рухнул вниз и через несколько секунд взорвался на земле.

Еще через неделю погиб Саша Пряженников.

В последнее время он летал заместителем командира эскадрильи. Комэском у него был Тимофей Лядский. А погиб Саша так, как погибали многие до него. Не было здесь ни случайности, ни ошибки или оплошности: смерть настигла его именно потому, что он мужественно и до конца выполнил свой воинский долг. Никакой летный талант, никакое мастерство в подобных обстоятельствах выручить не смогут. Тут все предельно просто: либо тебе повезло, либо не повезло.

Саше не повезло.

...В тот день он пересек линию фронта ведущим группы. По числу боевых вылетов замкомэск заканчивал вторую сотню. Огромный опыт, как всегда, помог ему скрытно подойти к объекту штурмовки и точно, с ходу вывести свою четверку на цель. Первый же заход дал великолепные результаты: ни одна бомба не упала даром. Но железнодорожная станция была забита составами, и Пряженников понял, что одним заходом здесь никак не отделаться. А вражеские батареи уже лупили вовсю, и небо над станцией кипело от разрывов снарядов. Зенитный заслон оказался на редкость плотным. Второй заход в подобных условиях был крайне опасен, если не сказать большего. Но выбора не было: уйти - означало бы не выполнить приказ.

Пряженников не мог и не хотел отступить. Он повел группу на второй заход. Штурмовики вслед за ним точно выполнили противозенитный маневр, в атаке отделались лишь несколькими новыми дырами в плоскостях да пробоинами в фюзеляжах. Прямое попадание в кабину получила только машина Пряженникова.

Саша до конца выполнил свой воинский долг. Уничтоженные в пламени взрывов вражеские эшелоны стали той ценой, за которую он сознательно, хорошо зная, на что идет, заплатил собственной жизнью.

Все мы тяжело переживали его гибель, но говорить было не о чем. Война не кончилась, и надо было продолжать воевать.

Фашисты сопротивлялись упорно. И несмотря на то что разгром гитлеровской военной машины давно уже был предрешен, враг не желал сдаваться и дрался насмерть. Особенно много хлопот в эти последние недели войны доставляла нам пресловутая группа Шернера, которая прорывалась с боями через Чехословакию, чтобы сдаться в плен американцам.

Не берусь судить о масштабе тех неприятностей, которые группа Шернера причиняла нашим наземным войскам, но нам жаловаться на безработицу не приходилось. Аэродром наш от места, где разворачивались события, находился довольно далеко, поэтому летали мы на пределе: один, максимум два захода - и ложись на обратный курс, иначе можно не дотянуть до базы, не хватит горючего. К тому же и подходы на цель каждый раз приходилось нащупывать заново: немцы находились в постоянном движении, сопротивлялись ожесточенно, как затравленный, припертый к стене зверь.

Нечто подобное мне уже доводилось однажды видеть. Было это в Великих Луках. Отрезанные от своих, немецкие части засели в могучих, старой каменной кладки стенах тамошнего кремля. Пытаться взять их лобовой атакой означало бы понести крупные потери. Решено было подавить очаг сопротивления с воздуха. Однако выполнить приказ оказалось не так-то просто. Едва только наши эскадрильи подходили к цели, из стен старой крепости, будто из гигантской трубы, возносился в небо огненный столб зенитных снарядов. Казалось, начинает действовать огромный клокочущий вулкан, в самый кратер которого и нужно было пикировать...

Так и с группой Шернера. Решив пробиться к американцам во что бы то ни стало, гитлеровцы не щадили никого и ничего. А мы торчали у них как кость в горле, не давая, что называется, ни роздыха, ни передышки. Вылеты следовали один за другим, эскадрилья за эскадрильей поднималась в воздух, ложась на один и тот же курс, - за пробивающейся на запад группой Шернера. И хотя фашисты, как и тогда, в Великих Луках, были вооружены до зубов, встречали каждый наш налет смерчем пулеметных трасс и снарядов, мы все же били их крепко, насмерть!

Трудно, конечно, было. К концу дня измотанные напряженными боями летчики буквально валились от усталости с ног, спали - над ухом стреляй, не разбудишь. И вот в одну из коротких майских ночей - дивизия наша базировалась по-прежнему в районе чехословацкого города Брно, возле деревни Кончаны, - меня внезапно кто-то стащил с койки.

- Тревога! - услышал я чей-то хриплый спросонья голос.

Мы выбежали на улицу. В деревне творилось что-то невообразимое: шум, возгласы, грохот винтовочных и пистолетных выстрелов, где-то на другом конце улицы с характерным сухим треском воздух разрывали автоматные очереди... Первой мыслью было, что на аэродром ворвались части Шернера. "Но до них!.. тут же прикинул. - Если и повернули вспять - добрая сотня километров, скорее какая-нибудь заблудшая группа фрицев, пробирающаяся по ночам на запад..." Такое тоже бывало. Незадолго до этого, когда мы еще стояли под Будапештом, вот также ночью прямехонько через наш аэродром протопало сотни полторы вооруженных немцев. Сами мы узнали об их ночном марше только утром. В тот раз все обошлось. Но могло случиться и по-другому...

А ружейно-автоматная канонада в деревне не прекращалась. И вдруг из-за ближайшего дома навстречу нам выскочил какой-то пехотинец.

- Конец! Конец!.. - орал он во все горло, разряжая раз за разом в небо свою винтовку.

- Какой конец? Чего ты орешь?! - схватил его кто-то из нас за полу шинели.

- Да войне конец! Война, война кончилась... Понимаешь? - крикнул в ответ тот, вскидывая вновь винтовку. - Пали, друг, подбавь салюта!

Так среди ночи на улице одной из чехословацких деревень внезапно, будто его и не ждали, наступил для нас день, о котором непрестанно думалось все эти четыре года... Я отогнул рукав гимнастерки и взглянул на часы: было без четверти три, часа через полтора должен был заняться рассвет раннего майского дня - Дня Победы.

Но ждать рассвета мы не стали. Отпраздновать такое важное, самое важное в тот момент для большинства человечества событие - разгром и капитуляцию фашизма, - можно было и ночью.

Вернувшись в дом, мы вытряхнули на койку содержимое своих вещмешков. Пара банок тушенки, банка каких-то рыбных консервов, изрядный ломоть домашнего деревенского сала, початый кусок колбасы и несколько плиток шоколада. Вот и все богатство.

Тост! Без тоста в такую минуту не обойтись. Кто-то должен встать и сказать что-то такое, что останется в памяти на всю жизнь. Мы стояли посреди комнаты, держа кружки с разбавленным спиртом, и чуть-чуть растерянно смотрели друг на друга: кто? Кто возьмет на себя смелость произнести этот тост, кто отважится сформулировать в одной фразе ту огромность чувств, которую мы все испытывали в эти секунды?

Молчание затянулось, никто из нас не решался...

Наконец кто-то из летчиков, не помню уже его фамилию, как-то застенчиво улыбнулся и сказал то, что в ту минуту, видимо, повторяли миллионы и миллионы людей:

- За Победу!

А через несколько часов мы вновь влезали в кабины своих штурмовиков. Война кончилась не для всех - для нас она все еще продолжалась. Группа Шернера не пожелала признать подписанной в Берлине капитуляции, и боевые вылеты наши продолжались вплоть до 12 мая. Продолжали погибать и люди.

Обидно, ох как обидно было умирать именно в эти дни! Боль за тех, кому так нелепо, так отчаянно не повезло, ощущалась теперь неизмеримо острее, чем прежде. Казалось бы, какая разница: 8 или 10 мая... Смерть одинаково трагична в любой день месяца или недели. Если уж не суждено остаться в живых, один лишний день ничего не меняет. В сорок четвертом или в любом другом военном году так оно и было на самом деле. В любом - но не в сорок пятом! В сорок пятом день 9 мая был особым днем - это был как бы водораздел, который разделял все на "до" и "после". До него у смерти было одно лицо, после она становилась неизмеримо трагичней.

Может быть, сейчас все это звучит слишком просто, до банальности ясно и понятно, но тогда это выглядело совсем иначе. Тогда это не было просто. Солдат, который дожил до Дня Победы, до окончания войны, видел в нем, в этом дне, залог того, что останется жить и впредь. И все же это было -не так. Солдат продолжал оставаться солдатом. Если где-то все еще рвались снаряды, лилась кровь, падали на землю, чтобы никогда больше уже не подняться, люди, значит, место его, солдата, было там, а значит, и солдатская смерть, всегда трагичная, но естественная во время войны и нелепая после ее конца, могла снова его настигнуть.

И настигала. Не все, далеко не все, кто взлетал в те дни, чтобы штурмовать колонны фанатичного врага, возвращались назад, на аэродром...

Последний мой боевой вылет пришелся на 12 мая. На этот раз у нас было такое прикрытие, какое никогда прежде и не снилось: по четыре истребителя на каждый штурмовик! Вернулись, понятно, все целыми и невредимыми.

- Так воевать можно: у каждого дитяти по семи нянек! - пошутил кто-то из летчиков.

- Можно-то можно, а все же лучше и без нянек, и без войны, - отозвался капитан Иванов. - И аппетит лучше, и спится крепче.

- То-то и рассказывают, что позавчера начштаба Безутлый никак тебя добудиться не мог, - поддерживая общее приподнятое настроение, подначил Кузин.- И про аппетит что-то говорили. Рассказал бы, ежели не секрет?

Кузин днем раньше вернулся в полк. Слухи, что он сумел выброситься с парашютом, оказались верными.

- Разве только для тебя,- улыбаясь в ответ, согласился Иванов. - Только наперед говорю: спал-то я действительно крепко, но другие, как выяснилось, спали куда крепче меня. Это тебе хоть Безуглый, хоть сам Ищенко подтвердят...

Про Ищенко Иванов упомянул не случайно. О капитуляции фашистской Германии мы, как уже говорилось, узнали ночью, перед рассветом 9 мая. И после утренних дневных боевых вылетов командир полка распорядился отметить День Победы официально. Ребята из БАО соорудили в рощице рядом с аэродромом выездной буфет, расставили столы. На поляне играл самодеятельный оркестр, девчата-оружейницы и связистки организовали танцы. Отпраздновали, словом, как полагается и расходились спать далеко за полночь.

А через несколько часов, на рассвете 10 мая, поступил приказ срочно провести воздушную разведку. Ищенко решил послать на задание в паре с летчиком Аверьяновым моего заместителя капитана Иванова. Ночевали мы с ним в одной деревне, но в разных, избах. Вот начштаба подполковник Безуглый и прибыл на штабной машине в деревню за Ивановым.

Растолкал его кое-как:

- Собирайся! Пойдешь парой на разведку в район Брно.

- Какая разведка, раз война кончилась, - заартачился было спросонья Иванов. - Мы же вчера Победу праздновали.

- Мы-то праздновали, да фрицы, видать, о нашем празднике ничего не слышали, - отрубил Безуглый. - Конкретное задание получишь на КП полка.

Через час Иванов с Аверьяновым уже были в воздухе.

- Что видите в заданном квадрате? - запросили их с КП по радио.

- Автоколонна на дороге, а за ней разрозненные грузовики тянутся, доложил Иванов. - В общем, ничего особенного. Если не считать, что из дальней от нас рощицы зенитки бьют...

- Освобождайтесь от груза и топайте назад!

Иванов с Аверьяновым спикировали, подавили с первого захода зенитки, а потом прошлись над колонной, высыпали на нее бомбы, отстрелялись эрэсами и вернулись на аэродром.

А там на КП вместе с Ищенко уже и командир дивизии полковник Сапрыкин. Иванов глазом моргнуть не успел, как получил новый приказ:

- Собирай эскадрилью! Поведешь в соседний квадрат. Тут-то и произошел разговор о том, кто из летчиков нашего полка крепче спит.

- Почему именно я? - спросил Иванов у Ищенко. - Кроме меня, что, людей больше в полку нет?

Вопрос был хотя и не по уставу, но с учетом обстановки вполне резонный. Ищенко, не долго думая, выложил чистосердечно и свой резон:

- Есть люди, Иванов! Только сам знаешь: разбрелись после танцев кто куда. Ищи теперь... Не по тревоге же в самом деле полк поднимать! А ты тут, на месте...

Иванов покосился на командира дивизии, заметил, что тот хотя и отвернулся в сторону, но лишь затем, чтобы спрятать невольную улыбку, да и брякнул:

- Зачем по тревоге, командир? Меня же, сами говорите, сразу нашли. Вот и подполковник Безуглый может подтвердить.

- Не крути, Иванов, - начал нервничать Ищенко. - Все знают, что ты поесть любитель. Вот и вчера, я заметил, ты вместо танцев и прочих фиглей-миглей в основном на сало да трофейную тушенку нажимал. А у меня, между прочим, не детсад, у меня в полку взрослые мужики летают - им в такой день одной тушенки недостаточно...

Сапрыкин не выдержал и, сделав вид, будто ему что-то нужно, отошел в сторону, чтобы не расхохотаться. Ханжей среди пилотов у нас не водилось. И Сапрыкин не хуже других понимал, что столь откровенный обмен мнений если и требует каких-то мер, то отнюдь не дисциплинарных.

А Иванов, упрочив свое реноме степенного, положительного человека, прекратил прения и через десять минут был уже снова в воздухе.

От дневных, кстати, вылетов Ищенко его позже освободил. "Видимо, в качестве поощрения за то, что дал выспаться другим", - высказал догадку Иванов.

- Теперь все отоспимся. Только вот, когда проспимся, что делать будем? Война-то всерьез кончилась, - перевел Кузин разговор на особо животрепещущую для многих из нас тему. - А в мирной жизни наука наша кому нужна?..

- Ну, во-первых, Япония. Придется, судя по всему, помогать союзникам, отозвался Лядский. - А во-вторых, армии и в мирное время наш опыт пригодится.

Мы помолчали. Каждый из нас задумался, что его ждет в будущем. Разговор этот был далеко не первым. И возвращались мы к нему вновь и вновь.

Война в самом деле кончилась. Мир вокруг нас быстро менялся, и многим к нему нужно было заново приспосабливаться, заново находить в нем свое место. Те, кто ожидал демобилизации, только и говорили об этом: куда? кем? как?.. Куда ехать? Кем работать? Как жить?..

Набор высоты

О мире говорить трудно.

Мир - это не просто когда перестают стрелять пушки и рваться бомбы. Мир это время, вновь обретающее перспективу и глубину. Война отбирает у человека завтрашний день, делает его зыбким и проблематичным. Мир возвращает ему будущее. Мир - это жизнь. Война - лишь надежда выжить...

Мы выжили. И мир после войны, тяжелой, страшной, многолетней войны, ощущался остро и празднично. Но выжили не все. Двадцать миллионов жизней такова была цена мира, цена победы. Чудовищная цена... В празднике явственно чувствовался привкус горечи.

И все-таки мир - это жизнь, надо было жить, надо было делать свой выбор. Мне на тот момент исполнилось всего-навсего двадцать четыре; на груди, как у всех солдат, - боевые ордена, на плечах - погоны капитана Военно-воздушных сил. Казалось бы, над чем ломать голову, о чем думать: впереди вся жизнь, а в ней тысячи дорог, одна другой интересней - выбирай любую. Мне, как и всем, осточертела война. Меня ничуть не страшили, а, наоборот, привлекали, манили своей новизной любые проблемы и трудности, с которыми, уйди я из армии, наверняка пришлось бы столкнуться, проверить на них себя и собственные, рвущиеся на простор дерзость и силы молодости.

Но я был летчик и по-прежнему хотел летать. А еще я прошел сквозь страшное горнило войны и не хотел, чтобы она когда-нибудь повторилась. Все это и определило мой выбор - остаться в армии.

Однако остаться в армии означало лишь право летать сегодня. Чтобы летать завтра, чтобы закрепить за собой это право на будущее, необходимо было учиться. Программа жизни, таким образом, определилась как бы сама собой. Оставалось приступить к ее осуществлению.

С первой частью программы оказалось все просто. Узнав, что я не прочь подучиться, мне сказали: учись, за чем дело стало! И направили на курсы усовершенствования. К себе в полк я вернулся уже в звании майора. Но воспользоваться полученными на курсах знаниями не успел: авиационный корпус генерала Каманина уже расформировали. Пришлось прощаться с друзьями - с людьми, с которыми сроднился за годы войны. Лядский, Кузин, Биджиев, Фетисов, Иванов, Гусев, Кумсков... Да разве назовешь всех! Фронтовая дружба вяжет людей на всю жизнь, ее из сердца не вырвешь, из памяти не сотрешь - сколько бы ни прошло потом лет, куда б ни забросила тебя судьба.

Прощаться было тяжело. Но мы верили, что прощаемся не навсегда, что свидимся еще не раз. Для того и обменивались адресами. Кумсков напоследок сказал:

- Ты только не успокаивайся, майор! Хочешь летать - летай. Но не так, как летали в войну: на бреющем, чем ниже - тем лучше. Теперь времена другие. Теперь надо набирать высоту. И одних курсов для этого недостаточно. Так что ручку на себя, майор, и - до встречи! Я в тебя верю...

Встретились мы с ним не скоро. Зато именно так, как ему хотелось, как мечталось нам при расставании обоим. Но это случилось позже. А пока...

А пока мне предложили занять вакантную должность начальника воздушно-стрелковой службы в одном из полков истребительной дивизии, штаб которой находился в том же авиационном городке, куда после окончания войны перебазировался из Чехословакии наш расформированный теперь гвардейский штурмовой авиационный полк. Об истребителях я мечтал давно и потому, не раздумывая, согласился. Тем более что в штабе дивизии мне намекнули, что вот-вот должно освободиться место штурмана полка, которое непременно останется за мной; во всяком случае, мол, командир дивизии полковник Гейбо придерживается на сей счет именно такого мнения.

Но меня, повторяю, уговаривать не надо было. Для меня на первых порах с лихвой хватало и того, что буду теперь летать на "яках" или на "лавочкиных", и скорость, и маневренность которых не чета нашим штурмовикам. Впрочем, с "яками" пришлось обождать.

В полку, куда я прибыл продолжать службу, как раз приняли новехонькие американские "кобры" - одноместные истребители, вооруженные сорокамиллиметровой пушкой и четырьмя пулеметами калибра 12,7 миллиметра остатки военных поставок союзников, не успевшие в свое время попасть на фронт. Меня это не смущало. На "яках" или на "лавочкиных" я прежде тоже не летал, так что не все ли равно, с чего начинать.

- Ну как, Береговой, греет тебя эта иностранка? - улыбаясь, спросил штурман полка Фомичев, когда я приглядывался на аэродроме к незнакомой для себя машине.- "Кингкобра" - скажите, пожалуйста! Не просто кобра, а королевская! А в общем, самолет как самолет, с приличным летчиком даже в воздух подняться может. Хочешь попробовать?

На разговор подошел командир полка Михайлюк. Мне уже успели рассказать, что мужик он неплохой и даже добродушный, но когда вспылит, слов долго не ищет, а выкладывает то, что на язык подвернется.

- Пробовать компот вечером в столовой будем. А здесь летать надо, технику осваивать, - отреагировал он на последние слова Фомичева. - Давай, майор, садись в кабину.

Приглашать дважды меня было бы излишним. Я и сам рвался попробовать себя на истребителях. О "кобрах" слышать мне уже приходилось. Летчики отзывались о них неплохо. Я знал, что худо ли, хорошо ли, но справлюсь.

Настораживало другое - присутствие командира полка. О нем шла слава, что авиации он предан всей душой и телом, влюблен в нее больше, чем в собственную жену. А уж с истребителей своих разве что пыль не сдувал, держа их под неустанным и неусыпным надзором. Но не приведи бог проявить кому-нибудь из летчиков халатность или небрежность.

- Без соли съест! - по обыкновению посмеиваясь чему-то, предупреждал меня днем раньше все тот же Фомичев. - Держись, если что, подальше.

Но совет легче дать, чем исполнить: полковник буквально не отходил от новичков, опасаясь и за нас, и за свои новехонькие "кингкобры". Вот и теперь, отойдя в сторону, он следил, казалось, за каждым моим движением. Будто предчувствовал, что непременно что-нибудь напортачу.

Однако делать было нечего. Чертыхнувшись про себя, я полез в кабину и предчувствие полковника оправдал довольно быстро.

Поначалу все шло хорошо. Запустил мотор, взлетел... Пилотировать истребителем после штурмовиков оказалось, понятно, не совсем привычно. Но и не так уж трудно, Сложности начались совсем не там, где я их ждал,

Набрав высоту и переведя машину в горизонтальный полет, я вдруг заметил, что у меня приоткрыта дверца кабины. Видимо, недостаточно плотно захлопнул ее за собой, садясь в самолет. Прикрыть ее не удалось: мешал встречный поток воздуха.

Пришлось садиться...

Михайлюк, разумеется, оказался поблизости.

- Что так скоро? - не без ехидства поинтересовался он.-Дверца в воздухе открылась? Так на ней, между прочим, специальный замок предусмотрен. Показать или сами найдете?

- Найду, - угрюмо пообещал я.

Забравшись снова в кабину, в сердцах я так хлопнул треклятой дверцей, что ручка не выдержала удара и обломилась. Теперь без посторонней помощи выбраться из самолета я не мог. Но не это удержало меня, чтобы сказать вслух о случившемся. Взглянув на физиономию комполка, нетрудно было догадаться, что услышишь в ответ: на мою беду, для второго вылета Михайлюк дал мне свою личную машину. Ладно, решил я, будь что будет! Авось, думаю, уйдет к тому времени, когда вернусь после полета. Мало ли у командира полка других дел...

В зоне задание выполнил без проблем - от души попилотировал. А приземлился - выбраться из кабины без посторонней помощи не могу: ручка сломана, дверцу открыть можно только снаружи. Сижу, жду...

Подходят Фомичев и командир полка.

- Ты чего не выходишь? - спрашивает Михайлюк. - Вылезай!

- Не могу, товарищ полковник! Ручку сломал.

- Какую еще ручку?

- Ту самую, товарищ полковник, на которой специальный замок предусмотрен.

Фомичев спрятался за крыло, от смеха трясется, а у комполка лицо пятнами пошло и шея багровеет. "Слова, наверное, ищет", - мелькнуло у меня в голове, а самого тоже начал смех разбирать.

- Медведь! - рявкнул наконец Михайлюк. - Тебе только на бомберах летать. На бом-бе-рах!!

- Да он же и на бомбардировщиках не может. Он же к нам со штурмовиков пришел... - добавил жару Фомичев и, не удержавшись, расхохотался.

- Тем более! - отрезал комполка. - Тем более!..

- Ты на него не обижайся, - утирая слезы, утешил меня Фомичев, когда Михайлюк отошел. - Он тебе завтра еще не так выдаст!

На другой день у меня отказал демпфер переднего колеса. Вины, конечно, тут с моей стороны не было никакой: демпферы эти - штука капризная и из строя выходили часто. Но легче себя от этого я не почувствовал.

Демпфер на "кобре" - устройство хотя и не самое важное, но отнюдь не бесполезное. Когда переднее колесо при взлете или посадке бежит по неровной поверхности грунтового аэродрома, то начинает вибрировать, колебания колеса передаются через стойку на фюзеляж - и его начинает трясти. Чтобы избежать этого, вот и предусмотрели гасящий вибрацию демпфер.

При взлете с ним на моей машине все было в порядке. Отказать ему вздумалось в тот самый момент, когда колеса коснулись посадочной полосы. "Кобру" тотчас забило, как в лихорадке, и от этой чертовой тряски лопнул в конце концов фонарь.

Командир полка, конечно, оказался поблизости. Оглядев покалеченный верх кабины, он кивнул головой и тяжело вздохнул:

- Так... Значит, теперь фонарь, говоришь? Я ровно ничего не говорил: я молчал.

- Ну а завтра что? Крыло потеряешь? Хвост оторвешь?

Я продолжал удрученно молчать.

- На бомберах тебе... - начал было Михайлюк, но вовремя спохватился, вспомнив, видимо, что уже говорил это вчера, махнул рукой, повернулся и ушел.

- Упрям ты, братец, упрям! - веселился Фомичев в столовой. - Ну зачем, скажи, понадобилось этот демпфер ломать? Что он тебе плохого сделал?..

Я хотя и смеялся вместе со всеми, но на другой день, перед тем как сесть в кабину, на всякий случай обошел несколько раз вокруг самолета, тщательно приглядываясь к каждой мелочи. Конечно, я понимал, что такой обход вряд ли что-нибудь даст: самолет готовили к вылету техники и глупо ожидать, что они пропустят какую-то грубую, бросающуюся в глаза неполадку; ну а скрытый дефект, если он даже и есть, при внешнем поверхностном осмотре все равно не заметишь. Однако очень уж не хотелось мне попасть еще раз впросак, расстраивать командира полка. Так что, окинув взглядом в последний раз свою, четвертую уже по счету, "кобру", я шагнул к кабине. В ней, к ее задней стенке, был прикреплен на четырех замках-амортизаторах блок радиостанции, который я прозвал про себя сундуком, считая, что он портит общий строгий вид истребителя. "Ну с этой-то стороны мне, по крайней мере, ничего не грозит", мельком подумал, забираясь в кабину.

И все же, если уж не повезет, так действительно не повезет. Едва начал пилотировать, как сзади что-то глухо грохнуло.

"Сундук!" - так и ахнул я, оглянувшись.

В момент, когда я выполнял переворот на спину, "сундук" резко ударил изнутри по фюзеляжу: два недоступных для проверки задних замка его оказались, на мое несчастье, незапертыми. В итоге заднюю, прозрачную, часть фонаря насквозь пробило.

- Слушай, Береговой! - все еще оторопело моргая, но уже оправясь от первого, видимо, нестерпимо яркого впечатления, сказал комполка. - Ты что же, решил мне все машины поломать? Отправляйся-ка ты лучше, майор, опять на бомберы!

"Дались ему эти бомберы!" - подумал я, ища глазами штурмана и чувствуя, что тот тоже не упустит своего.

Но опасения на этот раз оказались напрасными. Фомичев, который, как и командир полка, караулил теперь каждую мою посадку, обессиленно привалился спиной к цистерне бензозаправщика: стоять на собственных ногах от смеха он уже не мог. Говорить - тоже.

Вечером я зашел к Михайлюку на квартиру. Необходимо было выяснить отношения.

- Да ты что, чудак! - искренне изумился он. - При чем же здесь ты? Ну, отказал демпфер, ну, сорвались замки - так то же не твоя забота, то ж дело техников. Я уж им прочистил мозги!..

Михайлюк взглянул на мою расстроенную физиономию и, все еще не понимая, чего, собственно, от него хотят, недоуменно спросил:

- А ты что, разве не согласен со мной? В ответ я только развел руками.

Фомичев, когда я передал ему наш разговор, привычно схватился за живот, а отсмеявшись, сказал:

- Да ты и в самом деле чудак! По-твоему, старик не понимает, что зависит от летчика, а что нет? Это же он просто так, от пылкого сердца... Отгремит вгорячах, а через пять минут и думать забудет. А о тебе он, кстати, вполне приличного мнения.

- Ну а бомберы тогда при чем? - совсем растерялся я. - Я же к вам со штурмовиков пришел.

- Так он же сам когда-то на бомбардировщиках летал! - снова расхохотался Фомичев. - Очень он уважает этот вид авиации.

После разговора отношения мои с командиром полка наладились. Фомичев вскоре получил новое назначение, а я, как и предполагалось, занял его должность. Остались позади и недоразумения в воздухе: "кобры" теперь вели себя вполне прилично - что в небе, что на земле. Технику пилотирования истребителем мне удалось освоить довольно быстро. Не мог не сказаться накопленный за годы войны разносторонний опыт.

И как это часто бывает, вслед за полосой неудач наступила полоса везения. Сперва она выглядела более чем скромно. В полку организовали вечерние занятия по школьной программе за старшие классы. Удобного случая упускать было нельзя: в свободное от полетов время я просиживал теперь за учебниками. Не могу сказать, что мне, молодому, неженатому парню, каждодневное бдение над тетрадками помогало скрашивать вечера. Но десятилетку я все же закончил, а это оказалось как нельзя более кстати. Едва я сдал выпускные экзамены, вышел приказ, рекомендовавший направлять тех, кто хочет продолжать учебу, в Военно-воздушную академию.

Ложка, как говорится, оказалась к обеду.

Но в академию в тот год мне поступить все же не удалось. И вовсе не потому, что помешал конкурс: к нему-то я подготовился всерьез. Первоначальные планы перечеркнул всемогущий случай.

В августе сорок восьмого, за несколько дней перед приемными экзаменами, в одном из коридоров академии мне встретился один словоохотливый, но сразу и остро заинтересовавший меня человек - полковник Шатунов. Он отбирал летчиков на работу в летно-испытательный институт. Встреча эта буквально перевернула мне душу. Она открыла новые перспективы, о которых можно было только мечтать. Стать летчиком-испытателем означало для меня возможность глубже освоить секреты летного мастерства, вскрыть в нем какие-то неизвестные еще мне пласты и глубины, познать новые тайны своей профессии. Стоит ли говорить, что я ухватился за Шатунова, что называется, обеими руками.

- Согласен! - выпалил я, едва дослушав полковника, который не только вкратце обрисовал преимущества предлагаемой работы, но и не хотел скрывать присущего ей риска и трудностей, - Именно то, что мне нужно.

- Не спеши, майор! - улыбнулся моей горячности Шатунов. - Дело, сам понимаешь, ответственное, сложное. Сгоряча решать не годится...

- Какое там сгоряча! - торопливо возразил я, опасаясь, что Шатунов может пойти на попятный. - У меня, товарищ полковник, давным-давно все продумано. Заветная, можно сказать, мечта. А про риск да трудности что толковать! На фронте того и другого с лихвой хватало...

Насчет продуманности я, понятно, слегка загнул. Но надо было хватать жар-птицу за хвост, пока не вырвалась и не улетела. Удача длительных раздумий не любит, к удаче надо быть готовым заранее. Да и решал я, в общем, не с бухты-барахты. Многое к тому времени и впрямь было у меня обдумано. Я уже знал, что существует два принципиально разных способа жить. В любом деле можно быть посередке, оставаясь добросовестным работником, но сохраняя вместе с тем определенную автономность, внутреннюю независимость от него, какие-то не связанные с ним помыслы и интересы. Для такого способа на первый план выдвигается не сама работа, а то, что принято называть личной жизнью. Но есть и другой способ - до конца растворить себя в деле, слить воедино личные поиски и дерзания с поисками и дерзаниями своей профессии, расти и раскрываться внутри нее и вместе с ней. Я понимал, что это не просто. Подобный способ жизни требует от человека многого, и прежде всего готовности пожертвовать в любую минуту ради нового и неизведанного достигнутым и освоенным. Меня это ничуть не пугало. Выбор свой в глубине души я давно уже сделал.

Объяснить все это Шатунову я бы тогда не смог, даже если бы захотел. Но он все понял и без объяснений. Что-то, видимо, прочел на моем лице, о чем-то догадался сам. Бросил на меня напоследок еще один оценивающий взгляд, помолчал секунду-другую и вдруг широко и обезоруживающе улыбнулся.

- Ну если уж тебе так приспичило... Приспичило ведь? - продолжая улыбаться, перебил сам себя Шатунов. Я только молча кивнул головой. Поезжай-ка тогда сам в институт, к Аброщенко. Знаешь Аброщенко?..

Никакого Аброщенко я, понятно, не знал, как не знал даже того, где этот самый институт размещается. Но все это не имело значения. Важны были не детали, а сама суть. Суть же для меня заключалась лишь в том, чтобы попасть в летчики-испытатели. Хорошо бы, конечно, на истребители. Но Аброщенко, как выяснилось, руководил другим отделом. "Другим так другим, - покладисто рассудил я, - главное пока не отдел, а сама контора. Лишь бы взяли, а там видно будет. Потом можно и в истребительный перебраться. Не сухарь же в самом деле этот Аброщенко! Сам небось летчик - со временем уговорю, поймет..."

Впрочем, Аброщенко на месте я не застал. В отделе меня встретили его пилоты: Фролов, Тимофеенко и Кубышкин. Прочли записку, которой снабдил меня Шатунов, оглядели с ног до головы, переглянулись между собой, вновь уставились на меня и молчат.

Молчу и я.

- Шатунов пишет, будто ты летать умеешь. Сам-то что думаешь на сей счет? после изрядно затянувшейся паузы спросил наконец кто-то из них.

- Приходилось кое-что поднимать в воздух. И опускать тоже, - попробовал я попасть в тот же тон. - А что, есть сомнения?

- Сомневаться - это дело начальства, - сказал Фролов. - У нас другие заботы. Раз уж пришел, проверим, что умеешь делать. Надеюсь, не возражаешь?

- А что толку? На слово ведь все равно не поверите,- усмехнулся в ответ я. - Хотите проверять - проверяйте. Скажите только: к чему готовиться?

- Теория полета и техника пилотирования, - коротко ответил Фролов.

Все, что касалось практики, меня особенно не волновало. В небе чувствовать себя мальчиком я не мог ни при каких обстоятельствах. А вот теория... Пришлось, словом, опять срочно вгрызаться в гранит науки. Благо, книги подходящие оказались под рукой. Век живи, век учись - вновь постигал я в лихорадочных ночных бдениях категоричный, не допускающий дискуссий смысл широко известной поговорки.

Пробовать меня на зуб начали, к моему счастью, не с теории...

В воздух вместе со мной поднялся Кубышкин. Об этом талантливом летчике-испытателе ходила в то время в институте слава "короля виражей". Следить за его работой было истинным наслаждением. Но технику пилотирования сдавал не он, а я.

- Шурупишь! - буркнул он, вылезая из кабины после пробного полета. - И машину чувствуешь... А это в нашем деле, сам понимаешь, главное.

Что является главным в работе летчика-испытателя, мне только еще предстояло узнать, но я согласно кивнул головой. Для меня в тот момент самым главным было, чтобы Кубышкин меня не забраковал.

Пронесло и с тем, чего я больше всего опасался. Фролов, предварительно переговорив с Кубышкиным, напустил на себя важный вид и уселся против меня за стол. Сердце у меня екнуло, но внешне я сохранял олимпийское спокойствие.

- Расслабься, - с интересом разглядывая мою окаменевшую физиономию, посоветовал Фролов. - Может, на лице что прочту, чего словами сказать забудешь.

- Да не тяни душу, спрашивай, - взмолился наконец я.

- Всему свой черед, - отрезал Фролов. И, помолчав, раздумчиво добавил: - И как это вы, летуны, летать не боитесь, если, как по науке надо летать, не знаете. Разве не слыхал, что теория всегда должна предшествовать практике?

- Слыхал! - не зная, что сказать, ожесточился голосом я.

- А раз слыхал, рассказывай. И я послушаю.

Послушав меня минут десять, Фролов в конце концов объявил, что кандидатскую, дескать, мне пока защищать рано, но в общем и целом сойдет.

Напоследок состоялась еще одна встреча с Шатуновым, который к тому времени успел вернуться в институт. Она оказалась самой короткой, но зато и самой приятной.

- В отпуске давно был? - спросил Шатунов, откладывая в сторону папку с чьим-то личным делом.

- До войны, - пошутил я.

- Держи тогда путевку. Отдохнешь - и принимайся за дело. Ребята наши дали о тебе вполне приличные отзывы. Так что ни пуха тебе на новом месте, Береговой!

Так началась моя работа летчиком-испытателем, которой суждено было закончиться только через шестнадцать лет, в тот день, когда меня зачислили в Центр по подготовке космонавтов. За все шестнадцать лет мне ни разу не пришлось пожалеть о сделанном выборе. Это была самая замечательная работа, которую только мог пожелать для себя летчик.

После стольких лет в армии относительно вольная в институте жизнь показалась мне сперва чуть ли не манной небесной. Да и близость города, огромного, многомиллионного города, ощущалась буквально во всем. После нашего захолустья с его размеренным, раз и навсегда установившимся ритмом здешний, напряженный, изобилующий событиями и происшествиями, приятно бодрил и освежал душу. Да и сама работа скучать, как говорят, не давала.

Институт наш являлся своего рода связующим звеном между конструкторскими бюро, авиационной промышленностью и строевыми частями ВВС. Звеном, которого нельзя миновать. Все новое, что рождалось в результате деятельности конструкторской мысли, стекалось сюда, чтобы пройти последнюю, окончательную проверку, перед тем как попасть на конвейеры авиационных заводов. Но было бы ошибкой видеть в институте лишь своеобразное ОТК, где пассивно оценивается продукция конструкторских мастерских и лабораторий; институт представлял собой нечто большее. Сам процесс испытаний, которые проходила новая авиационная техника, строился таким образом, что неизбежно включал в себя творческие элементы; опытные образцы здесь не только испытывались, но и дорабатывались, улучшались за счет прямого и активного контакта тех, кто их создавал, и тех, кто испытывал.

Создание современного самолета - процесс вообще многоступенчатый, сложный. Первый и, пожалуй, главный шаг - найти основную идею, так сказать, "сюжет" нового самолета. В поисках оптимального решения просматриваются сотни вариантов, проходят сквозь жесткое сито предъявленных требований различные гипотезы, предложения, замыслы - свершается гигантский, не поддающийся учету творческий труд конструкторов. Затем наступает черед эскизам, чертежам, синькам - наступает стадия детализации, период прикидок, проверок и перепроверок отдельных элементов и конструктивных узлов. И наконец, когда вся основная масса работы уже позади, когда опытный экземпляр машины готов, летчики-испытатели, собственный штат которых есть в каждом конструкторском бюро, устанавливают, соответствует ли она основным, заранее заданным требованиям.

В процессе испытаний задания на полет становятся раз от разу сложнее и разнообразнее. Каждый из них непременно анализируется и подробно обсуждается в присутствии представителей конструкторского бюро. Тут-то и завязывается тот узел творческого взаимодействия, который, объединяя усилия обеих сторон испытателей и конструкторов, помогает не только устранить обнаруженные просчеты, но и реализовать скрытые резервы, довести машину до оптимального уровня заложенных в ней возможностей.

Таков путь каждого нового детища конструкторской мысли, и значение того отрезка времени, который оно проходило на испытательных полигонах, где мне теперь предстояло работать, трудно переоценить. Я это хорошо понимал и поэтому, чтобы добавить к летному опыту необходимые теоретические знания, не оставлял мысли получить высшее образование.

А пока учиться приходилось другому - новой работе. Прежних и знаний, и опыта было недостаточно.

Я, конечно, как и всякий другой летчик, знал, что обычный самолет с поршневым двигателем и воздушным винтом практически исчерпал свои возможности. Уже к концу войны скорость наших лучших поршневых истребителей достигла 700 километров в час. Четырехпушечный истребитель Ла-9 летал со скоростью 690 километров в час, а модернизированный Як-9 показал на государственных испытаниях 720 километров в час. Однако уже на этих скоростях начинало сказываться множество факторов, которые сводили на нет усилия авиационных конструкторов и инженеров. Авиация вплотную подошла к рубежу качественного скачка.

Эра реактивной авиации фактически уже началась. И мне предстояло вновь - в который раз! - переучиваться, овладевать техникой пилотирования реактивных самолетов. Первым из них, с которым я познакомился еще на курсах летчиков-испытателей, был истребитель Як-15, который я освоил с помощью Л. М. Кувшинова. Первым, но отнюдь не последним. Истребители не шли у меня из головы.

Вскоре, когда после окончания курсов мне присвоили звание летчика-испытателя 3-го класса, началась моя самостоятельная работа. Но с первых же дней пребывания в отделе Аброщенко я не переставал заглядываться на соседний истребительный отдел. Мне страшно хотелось туда попасть, и кое-кто из тамошних ребят знал об этом. Впрочем, я и не старался скрывать: все ведь знали, что я пришел в институт с истребителей.

Казалось бы, в испытательной работе важен не столько тип самолета штурмовик, истребитель или бомбардировщик, сколько сам процесс испытания новой техники. Как в разведке. Не все ли, скажем, равно - засечь в тылу врага колонну ли танков, временный ли, наспех оборудованный аэродром или ловко замаскированные склады боеприпасов? Суть дела для разведчика от этого не меняется. Главное, выполнить приказ - обнаружить, демаскировать врага, а остальное третьестепенно, остальное - детали. Отчасти, наверное, это так. Но только отчасти. Конечно, привлекательность профессии летчика-испытателя прежде всего в возможности единоборства с новой, не облетанной еще никем машиной, в стремлении овладеть ею, подчинить ее своей воле, мастерству. И все же всякому человеку, будь то летчик или разведчик, свойственно тянуться к тому, что ему больше по сердцу, делать то дело, которое у него выходит лучше. Я любил истребители и хотел испытывать истребители, хотел - и ничего не мог поделать с собой. И вскоре случай помог мне.

Испытывалась новая мишень для стрельбы по ней в воздухе с истребителей. Мы буксировали эту мишень, отпуская ее на тросе метров на восемьсот, а с истребителя Ла-11 производили стрельбы. Случилось так, что временно закрепленный за нашей группой летчик-истребитель то ли внезапно заболел, то ли понадобился где-то в другом месте. Нам пришлось обратиться в отдел с просьбой прислать кого-нибудь взамен. Обязанности начальника отдела временно исполнял тогда инженер Розанов, который неожиданно сделал мне встречное предложение.

- Давай-ка мы лучше тебя самого натаскаем на Ла-11. Сам и будешь по своим мишеням лупить! - сказал он и добавил: - Понимаешь, какое дело... У нас в отделе сейчас ни одного свободного летчика. А ты же сам все время на истребитель рвался...

Так и сделали. Мишень вместо меня теперь буксировал другой наш летчик Подольный, а я атаковывал ее на "лавочкине". Чтобы не осрамиться с первого же раза, мне пришлось сосредоточить все свое внимание. Опыт стрельбы по движущимся в воздухе мишеням у меня был весьма невелик: во время войны мишени мои обычно передвигались но матушке-земле. Поэтому я постарался сделать все, чтобы не промахнуться.

И не промахнулся. Обычно после стрельбы мишень вновь подтягивали на тросе к буксировщику, производили посадку и считали пробоины. На этот раз вышло по-другому. После очередной атаки, вижу, несется на меня крыло и добрая половина фюзеляжа - мишень развалилась прямо на глазах. Чтобы избежать столкновения, я полусознательно-полуинстинктивно сделал переворот.

- Дубина! Бревно! - услышал в наушниках испуганный голос Подольного. Он, видимо, не разглядел сразу летящие в меня обломки. - У тебя же высоты не хватит!

Но оказалось, что хватило. Да у меня и не было другого выбора. "Лавочкин" я вывел из переворота у самой земли. И только когда сел, стало ясно, как крепко его потянул: стабилизатор оказался деформированным, тросы руля поворота вытянуты.

- Лихо ты этот переворот закрутил! Твое счастье! - окидывая взглядом помятый истребитель, заметил полковник Хомяков, руководитель полетов. - Я уж думал... Да ладно, победителей, говорят, не судят...

Хомяков махнул рукой и отправился к техникам договариваться о ремонте.

- Ну вот! - обернулся я к подбежавшему Подольному. Видно было, что он еще не успел окончательно освободиться от охватившей его тревоги. - Слышал, что начальство говорит? А ты меня "дубиной" крыл. В воздухе надо быть взаимно вежливым.

- Да-а-а... - только и сумел протянуть в ответ тот. - Действительно, твое счастье.

На другой день техники подлатали истребитель, и мы продолжали испытания, а отстрелявшись и закончив программу, вернулись на свою базу. Я прилетел туда все на том же "лавочкине". Когда возвращал выполнивший свою роль истребитель его законным хозяевам, Розанов спросил меня:

- Ну а дальше что?

Я растерянно пожал в ответ плечами.

- А знаешь, Береговой, - задумавшись, вдруг сказал он. - Пока я тут в отсутствие Седова командую, так сказать, парадом, пиши-ка рапорт о переводе. Слыхал о такой поговорке: куй железо, пока горячо?

О поговорке такой я слыхал и рапорт подал в тот же день. Розанов, не мешкая, отправился с ним к начальнику управления. Когда об этом стало известно в нашем отделе, меня встретили там с преувеличенным негодованием.

- Сума переметная! Перебежчик! - посыпалось со всех сторон.

- Люди, пощадите! - защищался я. - Не от вас же я, чертей, перебегаю, а от "легкомоторной авиации"! Ну не могу я без истребителей.

- Не может человек, не понимаете, что ли?! - решил взять меня под защиту Подольный. - Еще вчера мог, а сегодня уже невмоготу! У него, может быть, характер такой: сам мучается, а все равно не может... Ведь мучаешься, Береговой?

- Мучаюсь, - покорно согласился я под дружный смех окружающих.

- Оттого мучаешься, что опасаешься - вдруг да начальство рапорт твой не подпишет? - безжалостно продолжал свое Подольный.

- Опасаюсь, - опять был вынужден признаться я.

- Не опасайся, Береговой! Можешь заказывать банкет в ресторане, - снизошел он наконец до великодушия. - Подписал начальник управления твой рапорт, только что Розанова в коридоре встретил...

Так, благодаря случаю и стараниям Розанова, состоялся' тот долгожданный перевод, о котором я все время мечтал. Товарищи, конечно, понимали, что мною движет не какой-то каприз, не желание сыскать себе теплое служебное местечко с истребителями работа была не легче и, разумеется, не меньше; сами летчики, они хорошо знали, что профессиональная приверженность, одержимость каким-то одним видом авиации - вещь для летчика вполне закономерная и естественная. Просто нам всегда жалко расставаться с теми, с кем сработались и к кому привыкли, так уж, видно, устроен человек, и, по-моему, это очень хорошо, " , что он устроен именно так, и никак иначе.

На новом месте меня быстренько ввели в курс дел, и я с головой окунулся в тамошние заботы. Одним из очередных для меня заданий было испытание ультракоротковолновой, или "укавейной", как мы говорили, радиостанции на новом типе самолета. Мне предстояло проверить дальность связи. Ультракороткие волны, как известно, распространяются в пределах прямой видимости, поэтому, чем выше самолет, тем больше расстояние действия его радиостанции.

- Машина - зверь! И тянет хоть куда. В общем, лезь под самый потолок, напутствовал меня Розанов перед вылетом. - Надо, чтоб "укавейка" наша выложилась до конца. Все понял?

- Понял тебя! - коротко ответил я. - Чем выше, тем лучше.

...Двигатель обрезало на высоте десять тысяч метров.

Стрелка дернулась в последний раз и замерла, уткнувшись в деление с нулевой отметкой. Масла в двигателе не осталось ни капли: пришлось перекрыть подачу горючего и вырубить турбину. В кабине тяжелой многотонной машины наступила внезапно гнетущая тишина. Казалось, если снять наушники, услышишь,, как тикают ручные часы на запястье.

Я взглянул на циферблат: стрелки показывали полдень. Самое горячее время там, на земле, самое горячее там, и мертвая тишина здесь. Как совместить несовместимое?

Далеко внизу и чуть в стороне лежал в дымке большой промышленный город, а немного дальше - аэродром, на который нельзя было даже и пытаться сесть. Жизнь в эту минуту, казалось, не стоила и ломаного гроша.

"А может, рискнуть? - подумалось мне, но я тут же одернул себя жестким, предельно обнаженным вопросом: - Чем рискнуть? Чужими жизнями?"

Мысленно я в мельчайших подробностях видел единственную посадочную полосу местного аэродрома: на подходе к ней пролегало железнодорожное полотно. Если в момент вынужденной посадки не повезет и на путях окажется поезд, машине с бездействующим двигателем вновь уже не набрать высоты. И тогда... Нет, каким бы маловероятным ни казалось подобное совпадение, этот путь для меня исключался!..

Самолет, теряя скорость, начинал медленно проседать. "Если эта скорость упадет ниже допустимого предела, то подъемная сила уже не сможет удерживать машину в воздухе - она неизбежно свалится в штопор. Катапульта? Но самолет не серийный, опытный. Вместе с ним погибнут надежды сотен людей, на неопределенный срок отодвинется завершение огромной и важной работы, а главное, останется невыясненной сама причина аварии! Я, летчик-испытатель, не мог этого допустить. Я должен был сделать все возможное и невозможное, чтобы постараться сохранить машину, привезти на землю дефект..."

Все эти мысли молнией промелькнули в голове, не отняв ни единой лишней секунды. Мягко отжимаю от себя ручку управления, набираю на снижении скорость, необходимую, чтобы заложить разворот. Единственно верное решение - идти на запасный аэродром!

Тяжелая, многотонная машина с мертвым двигателем, рассекая воздух, беззвучно несется в немом, равнодушном небе. Она не летит - она падает. Падает по невидимой наклонной скольжения, которую нужно растянуть на девяносто километров и закончить точно на посадочной полосе. Единственный источник энергии, которым она сейчас обладает. - ее высота...

Я вновь взглянул на стрелку прибора: да, что-что, а высота у меня есть. Чуть больше девяти тысяч метров. Теоретически из каждого метра высоты можно выжать около десяти метров горизонтального планирования. Десять, помноженное на девять тысяч, как раз и составляют те позарез необходимые сейчас девяносто километров, которые отделяют меня от аэродрома. Теоретически можно так же рассчитать и саму гигантскую глиссаду планирования, конец которой уперся бы прямо в самое начало далекой посадочной полосы. Но это теоретически. На практике же проделать все это невероятно сложно, а может быть, даже и невозможно: нацелиться и с первой попытки точно угодить в мишень, которой не видно. Достаточно малейшей ошибки в расчетах, чтобы промазать и не вывести самолет в единственно приемлемую точку пространства. Малейший недолет или перелет сведет все насмарку, и роковых последствий тогда не избежать. Самолет, движущийся в воздухе лишь в силу инерции, спланировав до земли, не способен уже ни на какие маневры. А мне в конце девяностокилометрового пути предстояло с ходу проскочить как бы в невидимые воздушные ворота, лишь на несколько метров шире обычных футбольных.

Прозрачное остекление кабины медленно покрывалось инеем. Отопление с момента отказа турбины не работало. Молчала и лишенная электропитания рация. Никто, кроме меня самого, не знал сейчас о том, что происходит в воздухе. Ни на аэродроме вылета, ни на аэродроме,, избранном для аварийной посадки. Минуты растягивались в часы. Я как бы слился в одно неразрывное целое с самолетом, ощущая его всем своим существом. Меня интересовали лишь две вещи: скорость и высота. Высота и скорость! От них зависело все - и длительность планирования, и конечный успех...

Но беда, говорят, не приходит одна. Когда высоты осталось около тысячи метров, моя машина в довершение всего окунулась в набежавшую облачность. Белесая плотная пелена прильнула к крохотному пятачку, который с таким трудом удалось высветлить на промерзшем бронестекле с помощью перчатки и собственного дыхания. Теперь я ничего не видел. Что окажется под крылом, когда самолет пробьет облака и вынырнет совсем рядом с землей? Правилен ли был расчет?

Прошло еще несколько томительных, нескончаемо долгих, растянутых в бесконечность секунд. Стрелка высотомера неудержимо двигалась к нулю. Кончится ли наконец эта облачность? Пора уже выпускать шасси, закрылки.

Но вот в кабине посветлело. Сквозь тонкую наледь на стекле фонаря прямо по курсу я угадал вдали темно-серую стрелу посадочной полосы. Расчеты не подвели! Машина, пройдя девяносто километров, точно вышла, куда и следовало. Немая, с безжизненным двигателем, она тяжело неслась над скованной морозом неровной землей навстречу спасительной бетонной ленте. А от строений, расположенных в дальнем углу аэродрома, завидя ее, уже бежали люди. Оваций, как я и понимал, ждать не приходилось. Свалившийся, будто снег на голову, самолет восторгов, разумеется, ни у кого вызвать не мог. К нему тотчас нее приставили часового, а меня взяли в оборот, закидав вопросами. Когда я объяснил, кто я и откуда, беседа приняла менее официальный характер.

- Почему не запросили по радио разрешения на посадку?

- Вышла из строя рация.

- А предупредительный круг над аэродромом?

- Не работал двигатель.

- Значит, вынужденная?

- Совершенно верно.

- Где отказал двигатель?

Я назвал место, где обрезало турбину.

- Что?! - открыл в изумлении рот молоденький лейтенант, видимо впервые исполнявший обязанности дежурного по аэродрому. Несмотря на свои дотошные расспросы, он все еще никак не мог взять в толк случившееся. - Девяносто километров без движка?! Девяносто километров планирования?! Не может быть...

- Ну как не может? Может, как видите, - устало усмехнулся я. - Давайте лучше пойдем - куда тут у вас? - мне с базой связаться надо.

И только когда на специальном самолете прилетел Розанов с техником, все наконец стало на свои места.

- Ты что решил керосин экономить? - пошутил Розанов, закончив переговоры с местным начальством. - Лейтенант из диспетчерской до сих пор от изумления рта закрыть не может. Шутка ли, в гости к ним за девяносто километров без движка притопал. Небось с цветами встречали? А то, поди, и с оркестром? Что молчишь, встретили-то как, спрашиваю?

- Усиленным патрулем, - отшутился в ответ и я. - Кто да что, откуда да почему?..

- Инкогнито, словом? Ну ладно, пошли, поглядим, что там стряслось с нашим красавцем.

Оказалось, что у "красавца" - разрушился опорно-упорный подшипник двигателя. Когда он окончательно раскрошился, масло начало выбивать, пока не выбило до последней капли.

- Все ясно! Это у него самое больное место, - сказал Розанов. - Хорошо еще, что так обошлось, Стефановскому сам спасибо скажешь или как?

Стефановский ходил в наших наставниках, а в институте слыл опытнейшим летчиком-испытателем. За освоение новой реактивной техники ему присвоили звание Героя Советского Союза. В мирное время такое случалось далеко не часто. Секретов своего мастерства Стефановский ни от кого никогда не таил: приходи любой, бери, пользуйся. А опытом он обладал богатейшим, черпали мы из него целыми пригоршнями. Розанов и имел в виду один из его советов, который так кстати пришелся мне в полете. Стефановский, выходит, не напрасно требовал от нас, чтобы перед заходом на посадку мы непременно полностью убирали газ, привыкали производить расчет на посадку и саму посадку на холостых оборотах двигателя. Это было одно из его железных правил. "Я не знаю, когда именно вам это понадобится, - часто говорил Стефановский. - Но знаю, что когда-нибудь понадобится обязательно!"

И вот мне это понадобилось. Не будь Стефановского, некому было бы писать сегодня эти строки. Конечно, я был благодарен ему за науку.

Поучиться же в институте, куда меня привела судьба, было чему не у одного только Стефановского. Почти у каждого испытателя имелась какая-нибудь своя изюминка, свой конек, и тут уж не стоило заводить речь о каком-либо соперничестве. Я старался учиться понемногу у всех.

Дзюба, например, славился своей профессиональной настойчивостью, умением выжать, как мы говорили, ситуацию до конца. Допустим, в проектной документации на какой-то самолет значилось, что минимальная скорость, на которой еще можно было удерживать его от сваливания, 120 километров в час. Начинаются испытания. После ряда попыток выясняется, что дойти удается лишь до 127 километров в час, а при дальнейшем снижении скорости машина сваливается на крыло п входит в штопор. Пробуют еще и еще - один летчик, другой: 127 - и точка! Кто-то в конце концов дошел до 125. Но дальше уже - ни полметра!

Наконец встает вопрос, чтобы внести в документацию соответствующие изменения. Однако конструкторы продолжают настаивать на своем. И тогда появляется Дзюба. Всякий наперед знает: если Дзюба не дойдет до 120, значит, этого не сделает уже никто. Но Дзюба доходит. Как это ему удается, знает только он один. Словами тут ничего не объяснишь: сказать, что у Дзюбы просто больше упорства, чем у других, означало бы не сказать почти ничего. Но факт остается фактом, и цифра 120 остается в силе.

Начальник нашего отдела Седов обладал другим даром - искусством блестящего анализа. Тут он не знал себе равных. Никто другой не мог так дельно и метко разобрать поведение машины в полете, как это делал Седов. Он буквально раскладывал машину по полочкам.

Коньком Антипова была техническая информация. Антипов знал все или почти все, если речь заходила о каких-либо новинках в авиационном деле. Скажем, разработал кто-то новый вариант аппарата регулировки топлива - Антипов уже в курсе дела. Попробовали где-то применить усовершенствованный сектор газа со специальными защелками - Антипов уже знает, удобно с ним работать или нет. Иной раз казалось, будто на каждом авиационном заводе, во всяком конструкторском бюро - всюду у Антипова сидят свои люди, которые считают наипервейшей своей обязанностью ставить его обо всем в известность. А для испытателя быть в курсе последнего слова технической информации - великое дело!

У летчика Иванова я учился чувствовать машину, а чувствовать ее можно по-разному. Одним кажется вполне достаточным ощущать то, на что машина способна. Диапазон чувствительности и тут колеблется в самых широких пределах. Допустим, при определенных условиях полета возникает такой режим, когда самолет выходит на критические углы атаки и его начинает трясти. Одой, чтобы знать, насколько далеко можно зайти, умеют вовремя уловить момент, когда тряски еще нет, но она вот-вот начнется, другие этого не умеют. Но даже и те, кто умеет, определяют его с разной степенью точности: кто-то грубее, скажем, за две-три секунды до тряски, другой тоньше - в то самое мгновение, когда нужно остановиться.

Однако машину можно чувствовать еще глубже. Чувствовать не только то, что она может, но и что она хочет. Принято считать, будто машине, в отличие от человека, не дано обладать индивидуальным характером. Не стану настаивать на слове, может, тут уместнее было бы какое-то другое. Но попробуйте, пристрелявшись в тире из одного ружья, отложить его и взять новое - мишень сразу же даст почувствовать разницу. Так вот если даже среди партии немудрящих духовых ружей не найти двух таких, которые ведут себя одинаково, то что же тогда сказать о самолете!

Современный самолет - это тысячи связанных между собой и тесно взаимодействующих деталей. Погрешности обработки каждой из них - пусть даже и в пределах ГОСТов! - неизбежно накапливаются, складываясь в определенную, присущую лишь одному этому самолету индивидуальность. А мельчайшие, не ощутимые для глаз придирчивых ОТК отклонения, возникающие в процессе заводской сборки! А случайные, никем не замеченные мелкие травмы во время транспортировки! Одним словом, любой самолет, перед тем как попасть к вам в руки, успел уже несметное количество раз побывать в самых разных руках, и все они так или иначе отложили на нем свой отпечаток, а вся их взятая в целом совокупность непременно скажется, когда вам придется иметь с ним дело. И как это ни называй - характер, норов, самобытность или еще как-нибудь иначе, суть от того не изменится: любой самолет, который вам придется пилотировать, будет обладать своими собственными особенностями поведения, причудами и капризами. Уметь ощущать их на ручке управления, на педалях, по тону шумов, по характеру вибрации и означает чувствовать машину, как самого себя.

Иванов обладал этим качеством в совершенстве. Влетываясь в новую машину, он быстро начинал понимать ее язык, и она как бы рассказывала ему о себе, о своих скрытых достоинствах или слабостях. И тогда легче было приноровиться к ней, нащупать те дополнительные возможности, с помощью которых в критическую минуту можно было либо перекрыть, либо обойти недостающее ей или резко ослабленное за счет сложившейся ситуации качество.

Одним словом, такое повышенное чутье на машину - основа основ мастерства летчика-испытателя. Оно не только позволяет ему составить наиболее подробную и глубокую характеристику на испытываемую машину, но и, когда потребуют того обстоятельства, успешно бороться за нее в воздухе. Однако научиться этому, пожалуй, труднее всего. Мешает здесь специфичность самого процесса учебы.

Не всякий охотно берет с собой в кабину кого бы то ни было. И дело, разумеется, не в том, что он не хочет делиться знаниями, своим опытом. Суть в другом. Когда летишь на спарке и кто-то управляет со второй кабины, дублируя твои действия, неизбежно затрудняется чувство машины: летчик не знает, все ли приходит к нему от самого самолета, а вдруг в чем-то повинен дублер, вдруг сам он служит источником каких-то дополнительных, приходящих на ручки и педали ощущений? Зная это, когда мне доводилось садиться к кому-нибудь дублером на спарку, я старался чуть ли не дышать, старался взяться за ручку, поставить ноги на педали так, чтобы только-только сохранять с ними контакт; устаешь от этого другой раз больше, нежели когда сам пилотируешь машину. Устаешь, но и узнаешь! Черпаешь чужой опыт в буквальном смысле слова пригоршнями. Идешь, скажем, на спарке с тем же Ивановым и думаешь: "Ну-ну, покажи-ка, дружище, как же ты это делаешь, что ты здесь умеешь такого, чего пока не умею я!" И вдруг чувствуешь, как дрогнула у тебя ручка управления, возникло в педалях усилие, а машина между тем легко проделала то, что у тебя никогда так гладко не получалось.

Я и прежде всегда думал, что учиться нужно изо дня в день, и так всю жизнь - слишком сложен, слишком быстр в своей изменчивости мир, в котором мы живем. Работа в качестве летчика-испытателя лишний раз утверждала меня в этих мыслях. Сколько ни узнавал я нового - и от товарищей, и в процессе своей практики, всегда оказывалось, что хотя этого и достаточно, чтобы справляться со своими обязанностями, но бесконечно мало, чтобы быть уверенным, что лучше справиться с ними уже нельзя. Сложная, непрерывно развивающаяся современная техника не терпит в тех, кто имеет с ней дело, ни самоуспокоенности, ни тем более профессионального зазнайства. Подчас и освоенная, она таит в себе всяческие неожиданности и жестоко мстит тем, кто позволяет себе относиться к ней свысока или даже просто недостаточно внимательно.

А такие, к сожалению, иногда встречались и среди нас.

Одного из них мы прозвали Франтом. Можно бы, разумеется, покопаться в памяти и припомнить фамилию, но книга не служебная докладная и подлинные имя-фамилию в ней в таких случаях лучше не называть. Франт пришел к нам в институт чуть позже меня. Я знал его еще по фронту: он воевал в нашей же дивизии, только в другом полку. О нем отзывались тогда как о хорошем, но излишне самоуверенном летчике. Таким он и остался. Пожалуй, с годами самоуверенность его даже возросла.

На первых порах, в начальных стадиях испытаний, Франт проявлял и осмотрительность, и осторожность, но стоило ему только решить, что он стал хозяином положения, что новая техника освоена и подчинена, на сцену тотчас выступала привычная самонадеянность.

- Терпеть не могу фетишизации, - с апломбом говорил он. - Если разобрался, значит, дело в шляпе. Летай себе да летай!

Сколько ни пытались его переубедить, сколько ни втолковывали, что панибратство с техникой к добру не приведет, Франт упорно стоял на своем.

- Не молиться же на нее! - отмахивался в таких случаях он. - В конце концов в любой, даже самой сложной машине количество иксов и игреков величина ограниченная. И раз уж они выявлены, миндальничать больше ни к чему.

В какой-то мере он был по-своему прав.

Действительно, после облетов на разных режимах и в различных условиях новая машина обычно уже не таит сама по себе особых сюрпризов и неожиданностей - ее особенности, ее скрытые достоинства и недостатки летчику теперь хорошо знакомы.

Ошибка заключалась в другом.

Всякий полет определяется не только поведением испытываемого самолета, он складывается в результате взаимодействия трех факторов: машина, летчик-испытатель и условия полета. Любой из этих компонентов, взятый в отдельности, может оставаться более или менее стабильным, но вектор взаимосвязи, который и характеризует полет как единое целое, постоянно меняется. Изменения эти в условиях испытаний новой техники часто нельзя предугадать заранее, неожиданность может подстерегать летчика постоянно, и встретить ее он должен твердо, хладнокровно, во всеоружии своего мастерства и опыта. Иными словами: любая неожиданность в испытательном полете запланирована самими его условиями. Об этом летчик-испытатель не имеет права забывать ни на секунду - здесь суть его профессии.

Франт не то чтобы был забывчив, просто он позволял себе не придавать этому значения. "Машину я изучил вдоль и поперек, - обычно рассуждал он, - опыта мне тоже не занимать, случись что - справлюсь".

И он в самом деле справлялся, не зря считали его сильным, хорошим летчиком. Но однажды...

Это произошло в районе заброшенных торфяных разработок. Двигатель отказал внезапно - машину резко рвануло в сторону. Летчик не растерялся, слил топливо и пошел на посадку. Найти подходящую площадку и попытаться сесть - одна из двух возможностей, которые у него оставались. Вторая - пожертвовать самолетом и катапультироваться.

Франт избрал первую, приберегая катапультирование про запас. Сквозь облачность несколько раз блеснула прямая как стрела лента. Шоссейка, решил он. Но когда самолет, потеряв несколько тысяч метров высоты, пробил облачность, Франт понял, что ошибся: вместо асфальтированного шоссе, на которое он рассчитывал посадить машину, под крылом оказались заполненные ржавой водой канавы. Кругом, куда ни кинь глазом, простирались торфяные болота, прорезанные кое-где точно такими же канавами, оставшимися после выборки торфа.

Садиться было некуда. Машина с мертвым двигателем с каждой секундой необратимо теряла высоту. Оставалось одно - и Франт рванул рычаг катапультирования.

Катапультное устройство не сработало...

А случившееся можно было предотвратить. И летчик не мог не знать этого. Он знал, что под крылом у него торфяные болота, где возможность принять канаву с водой за шоссе куда больше, чем вероятность на самом деле отыскать подходящий участок для вынужденной посадки. Если бы он взвесил все обстоятельства, у него хватило бы времени принять другое, более правильное решение. Но трезвому анализу помешала привычная самонадеянность.

Казалось бы, любая неожиданность неожиданна. Конечно, если иметь в виду чистый, буквальный смысл этого слова, возразить тут нечего. Беда в том, что не всякое привычно употребляемое слово может похвастать своей лексической "нетронутостью". В обиходе понятие "неожиданность", как и многие другие, давно утратило свою первозданную чистоту, и, пользуясь им, мы часто искажаем его содержание. Явление это отнюдь не столь безобидно, как кажется, и порой выходит далеко за грамматические границы. Если, скажем, кто-то, решась перейти реку по тонкому, истаявшему весеннему льду, окунется с головой в ледяную воду, вряд ли тут есть повод ссылаться на неожиданность - скорее речь должна идти о беспечности. Конечно, когда лед проваливается под ногами, субъективно это воспринимается как неожиданность, но объективно подобную вероятность следовала бы предусмотреть и, по крайней мере, запастись от греха добрым шестом или доской.

Словам, неожиданна здесь не сама возможность очутиться в воде, а лишь момент, когда эта возможность становится свершившимся фактом. Однако многие вспоминают об этом, только выкарабкавшись из воды на берег...

Примерно то же самое можно сказать и в отношении работы летчика-испытателя. Разумеется, условия, с которыми ему приходится сталкиваться, значительно щедрее на неожиданности, и все же большинство из них неожиданны лишь в смысле времени, а не самой их возможности. Часто нельзя предугадать, что именно произойдет в следующую секунду - откажет ли какой-то сложный агрегат самолета или не сработает чепуховая защелка, но предвидеть, что может выйти из строя то-то и то-то или отказать один из элементов конструкции, не только возможно, но и попросту необходимо. Словом, неожиданность, если ее можно предвидеть, - уже не неожиданность; в какой бы неподходящий момент она ни застала летчика, ей, как правило, всегда удается что-то противопоставить, тем или иным способом нейтрализовать. Ведь из преодоления, из борьбы с подобного рода "неожиданностями" как раз и складывается работа испытателя.

Говоря о правиле, нельзя, конечно, забывать об исключениях. Подлинная, не мнимая неожиданность - тоже один из неизбежных компонентов работы летчика-испытателя. Я упоминаю об этом только затем, чтобы подчеркнуть принципиально важную разницу между одним и другим. Бесспорно, что труд летчика-испытателя опаснее многих иных профессий, но бесспорно также и то, что труд этот не лотерея, где повезет или не повезет, не балансирование на лезвии неконтролируемых случайностей, как все еще думают некоторые. Труд этот, как и любой другой, регламентирован не исключением из правила, а самим правилом. Правило же, повторяю, в том, что подавляющее большинство неожиданностей, с которыми пилот встречается или может встретиться в воздухе, детально продуманы им еще на земле, и не только продуманы - против всякой из них разрабатывается система соответствующих контрмер и действий. Иначе профессия летчика-испытателя смахивала бы на нечто схожее с клубом добровольных самоубийц, то есть попросту не была бы профессией.

Профессия же - дело серьезное. Она не терпит вольных импровизаций, она требует дисциплины, знаний и упорной, кропотливой работы, Особенно работы. И опять же ошибается тот, кто думает, будто летчик-испытатель занят только вычерчиванием в небе головоломных фигур высшего пилотажа. Львиная доля его труда приходится не на сами полеты, а на подготовку к ним и на их анализ, разбор. Работа эта сплошь и рядом из тех, которые принято называть черновой. И нередко именно здесь, на этой стадии прикидок и разбора, решается судьба новой машины: летать ей или не летать.

Проходил как-то у нас испытания новый самолет - великолепная, сильная машина, построенная с учетом последнего слова авиационной техники. Не стану называть его марки - в серию он так и не пошел. Поработали мы с ним немало: все хорошо, лучше, кажется, и не надо, но одна из характеристик была - из рук вон! Запас устойчивости почти отсутствовал.

После несчетных анализов и разборов решили: машина требует доработки. В КБ с нами не согласились, дескать, это не порок, а особенность, и к ней нужно приспособиться. Больше всех горячились ведущий инженер и летчик-испытатель, который облетывал этот самолет. Фамилию его опять же называть не хочу, но без подобного рода негативных примеров о летно-испытательной работе верного впечатления не составить. Прозвища у того пилота, о ком хочу рассказать, не было. Но он, как уже сказано, облетывал новую машину еще до нас, и потому, думаю, ничто не мешает назвать его здесь Первым.

- В воздухе с ней нужно работать! Летать! - твердил он, не обращая внимания на наши доводы. - А вы тут вокруг нее по земле гуськом ходите.

Вообще говоря, подобные разногласия не такая уж редкость, но обычно общий язык в конечном счете удавалось найти. А тут дело явно зашло в тупик. Сколько ни убеждали, что самолет неустойчив и может на определенных режимах оказаться неуправляемым, Первый стоял на своем. Особенность - и никаких гвоздей!

- Летать надо! Работать! - повторял он на все в ответ.

Но продолжать испытательные полеты на новом самолете, с нашей точки зрения, было бесполезно: потенциальная неуправляемость машины не вызывала уже никаких сомнений - запас устойчивости определенно не соответствовал норме.

Устойчивость самолета, грубо говоря, зависит от расположения центра тяжести и центра аэродинамического давления - той точки приложения равнодействующих сил, которые возникают при встрече воздушного потока с плоскостями, фюзеляжем и хвостовым оперением самолета. В условиях полета оба этих центра подвижны. Чем дальше они друг от друга, тем больший в этот момент запас устойчивости, а при их сближении запас устойчивости, наоборот, уменьшается и, когда они совпадают, становится равным нулю.

Но вот парадокс: чем меньшие запас устойчивости, тем маневреннее, тем легче в управлении машина, а вместе с тем и ближе к тому, чтобы выйти из повиновения, стать неуправляемой.

Вокруг этого и разгорелись споры. Одни, в том числе и Первый, считали, что в новый самолет можно, как говорят в таких случаях летчики, влетаться, и тогда заниженный запас устойчивости станет не изъяном, а достоинством. Мы же настаивали на том, что машина слишком легко способна выходить на такой режим, когда летчику не хватит рулей, чтобы с ней справиться. И тогда катастрофа неизбежна.

Не раз бывало, что самолет с недостаточным запасом устойчивости показывал отличные летные качества. Роль первооткрывателя в таких случаях играли обычно летчики-испытатели. Проверив машину на всевозможных режимах, они после совместного с инженерами тщательного анализа приходили к выводу, что машина послушна в воздухе, неопасна и что, несмотря на заниженный запас устойчивости, ее целесообразно принять.

Но теперь, как говорится, был не тот случай. Дефицит устойчивости нового самолета приходилось рассматривать не как особенность, а как неустранимый порок.

- Не в дефиците дело! - продолжал горячиться Первый. - Просто самолет этот из тех, что в пилотировании сложнее. Зато, когда влетаешься... В общем, попробую доказать вам это не на словах, а на деле.

Запретить ему испытания никто не мог: это было его право, право летчика. Летчика, который испытывал машину еще перед тем, как сдать ее нам, летчика, который был искренне убежден в своей правоте.

И он поднял машину в воздух, но на аэродром она не вернулась. Чуда не произошло...

Недостаточный запас устойчивости привел к тому, что на одном из режимов машина вышла на закритический угол атаки, и летчик уже не смог с ней ничего сделать.

Под углом атаки в авиации принято понимать угол встречи крыла с набегающим воздушным потоком: растет угол атаки, растет и подъемная сила крыла. Но для самолета любой конструкции неизбежно наступает такой момент, когда дальнейшее увеличение угла атаки ведет уже не к увеличению, а к падению подъемной силы. Тот угол атаки, которому соответствует максимальная подъемная сила, считается критическим, и любой летчик, если он хоть что-то смыслит в своем деле, немедленно уменьшает угол атаки. Если же не остановиться на этом, если пойти дальше, подъемная сила станет резко падать, а вместе с нею неизбежно начнет падать и сам самолет.

Обычно, когда самолет подходит к критическому углу атаки, он сам дает это почувствовать: крыло начинает "шуметь", затем появляется вибрация, а машину легонько покачивает - все это предвестники опасности. Первый был хорошим летчиком и не мог пропустить тревожных признаков. Видимо, самолет стал неуправляемым на секунду-другую раньше и пилоту попросту не хватило рулей, чтобы остановить начавшийся уже процесс. При нормальном запасе устойчивости ничего подобного не произошло бы.

Летчик поплатился жизнью, А самолет пришлось вернуть в КБ на доработку.

Конечно, конфликты и разногласия с конструкторами редко заходили так далеко и еще реже заканчивались столь трагически. Найти общий язык удавалось почти всегда - интересы-то общие: довести машину. Потому и совместная работа чаще всего приводила не к раздорам да пререканиям, а к новым поискам и открытиям. Так, например, произошло с разработкой электросистемы управления воздухозаборником - прибором, который избавил летчиков от такой угрозы, как помпаж двигателя.

В работе этой, помнится, наряду с другими принимал участие талантливый летчик-испытатель Александр Павлович Супрун, или Саня Супрун, как мы все его тогда звали.

Оговорюсь еще раз. Все имена и фамилии в книге подлинные. И если мне в двух-трех случаях пришлось прибегнуть к прозвищу или псевдониму, то дело здесь не в моих симпатиях или антипатиях. Просто жизнь, как говорится, есть жизнь. И в ней случается всякое. Приукрашивать ее, писать все только в розовых тонах означало бы искажать действительность, создавать вольно или невольно ложное о ней впечатление. А зачем? Ложь в любом виде и в любых дозах приносит всегда только вред: она маскирует наши просчеты и наши ошибки. Тем и ценна правда жизни, что она, обнажая их, учит, как избегать их впредь. В этом заключается не только ее ценность, но и великая жизненная сила. Однако правда жизни не протокол. Состоя из фактов, которые необходимо осмыслить, она не требует имен и фамилий, чтобы ославить их или осудить. Вполне достаточно сделать нужные выводы. Иное дело, когда речь о том, что принято называть положительными примерами. Здесь нет нужды обходить молчанием тех, чьи действия и поступки наполняют их конкретным жизненным содержанием, здесь нужны подлинные имена и фамилии.

Так вот фамилия Супрун не только подлинная, но в авиации достаточно именитая. Старший брат Сани Супруна - Степан Павлович Супрун - был не просто талантливым летчиком-испытателем, но и человеком легендарного мужества, беззаветной преданности своему народу, своей Родине. Еще в тридцать девятом в Китае, командуя группой истребителей, он участвовал в боях с японскими захватчиками. Погиб в июле сорок первого, ведя бой сразу с шестью немецкими истребителями. Бюст дважды Героя Советского Союза Степана Павловича Супруна установлен в его родном городе Сумы.

Саня Супрун не изменил семейной традиции. Летно-испытательная работа стала для него делом всей жизни. Отдавался он ей до конца, до самых глубин души. Говорить о нем можно много и долго. Но лучше всего, пожалуй, запомнилась мне история о том, как Саня "укрощал козла". Но об этом чуть позже.

Помпаж двигателя, о котором шла речь, - штука серьезная, если не сказать крайне опасная. До поры до времени считалось, что при определенных условиях избежать помпажа практически невозможно. И вот однажды испытывали мы реактивный двигатель конструктора Люльки. И самолет новый, и двигатель на нем новый. Причем двигатель хоть куда - последнее слово авиационной мысли и техники! Одна беда: запас по оборотам у него оказался маловат. Да в придачу и сам прибор, с помощью которого контролировалось это качество двигателя, тоже оставлял желать лучшего. Цена деления, соответствовавшая пятидесяти оборотам, занимала на его циферблате всего три миллиметра, из которых больше половины приходилось на толщину стрелки. Вот и попробуй уследи: есть у тебя запас по оборотам или это тебе только кажется. Морока, да и только.

Мучились мы долго. Возможность помпажа повисла у нас над головой как дамоклов меч. Связь между помпажем и запасом по оборотам хотя и косвенная, но нерасторжимая. Турбореактивный двигатель способен устойчиво работать только в том случае, если выдерживается необходимый диапазон оборотов. Если, конечно, на нем нет специальной регулировки компрессора. На нашем двигателе такой регулировки не было. Поэтому при отклонении числа оборотов в ту или иную сторону от рабочего диапазона возникали ножницы: количество воздуха, проходящего через компрессор, не соответствовало количеству воздуха, поступающего в двигатель через воздухозаборник. Лопатки турбины в этом случае начинают вибрировать, а пилот чувствует себя так, будто уселся на лафет скорострельной пушки - не то что зуб на зуб не попадает - каждый позвонок в позвоночнике на слух можно пересчитать. Это и есть помпаж. Точнее, его упреждающее начало. Дальше - хуже. От нарастающих резких, ударных колебаний воздуха может оборвать лопатки компрессора, а там уже рукой подать до пожара двигателя.

Чтобы этого не случилось, и существует запас двигателя по оборотам. Когда он достаточно велик, летчику волноваться нечего. Иное дело, если его чуть-чуть - тут уж держи ухо востро! И мы в конце концов выдвинули четкое требование: увеличить запас двигателя по оборотам. Тогда, дескать, пилоту о секторе газа постоянно думать не придется, а то не работа получается - одна нервотрепка.

Главный конструктор Люлька с нашими доводами согласился.

- Движок должен машину тянуть, а не душу из летчика! - выслушав одного из нас, провозгласил он своим раскатистым, с легким хохлацким акцентом басом. Уговорили, черти! Будем увеличивать! За чем дило стало?..

"Дило", как выяснилось, стало за пятью месяцами напряженной работы. Зато двигатель вернулся к нам с необходимым запасом оборотов. А заодно возникла идея создать автоматику регулировки подачи воздуха. Стали набирать статистику. Один полетал, другой, третий... Выявили закономерность. За дело вновь принялись конструкторы. В результате появилась та самая ЭСУВ - электросистема управления воздухозаборника, которая раз и навсегда сняла все проблемы. Так из борьбы с чепуховой стрелкой на циферблате прибора завязалась большая и серьезная работа, которая в конечном счете освободила летчиков от помпажа.

А насчет "укрощения козла" можно рассказать историю, поворот которой получился совершенно иной. После того как Сане Супруну удалось наконец укротить того "козла", изменения пришлось вносить не в конструкцию машины, а в методику по обучению летчиков. Как это все происходило?

"Козел", надо сказать, дело вполне заурядное и обычное в летной практике. Хоть раз в жизни "скозлить" доводилось каждому пилоту. Но чаще всего этим грешат новички. А тут был случай особый. "Козлили" не новички, а летчики-испытатели! Кого-кого, а их-то в неопытности или невнимательности обвинить было трудно. Встал вопрос, в чем же, собственно, дело? Валить шишки на изъяны конструкции ни у кого, как говорится, язык не поворачивался --новая машина была выше всяких похвал. На любых режимах она вела себя великолепно и только при посадке проявляла непонятный норов, неизменно давая раз за разом "козла".

Пробовали и так, и эдак, но ситуация оставалась все та же. Хоть смейся, хоть плачь, а дело ни с места. Кое-кто из летчиков уже начал было сомневаться. В разговорах все чаще упоминали о пороке конструкции. Но разработчики стояли на своем: с машиной все в порядке. Дело заходило в тупик.

И тут-то вмешался Саня Супрун. Именно он взялся обуздать "козла", укротить его во что бы то ни стало!

У любого самолета, как известно, три колеса - "ноги". Одна спереди и две сзади. Когда идешь на посадку и задние колеса уже коснутся полосы, летчик обычно плавно отдает ручку от себя, чтобы опустить нос самолета и встать на все три колеса. Таково общее правило. "Козел" же случается, когда грубо ткнешься в бетонку передним колесом. Спружинив, оно подбрасывает нос самолета, который резко отделяется от земли, теряет скорость, и рули управления его становятся неэффективными. А дальше все может повториться. Причем второй "козел" обычно выше первого. Третий, если его допустить, чаще всего становится и последним: машина подскакивает еще выше, после чего валится либо на левое, либо на правое крыло. Как шутят летчики: вылезай, если остался цел, бери в руку метлу и сметай с полосы обломки...

Супрун про метлу помнил. Помнил он и о том, что машина опытная, а следовательно, существует в одном экземпляре. И все же решил рискнуть! Он сознательно сделал три "козла", чтобы понять, как надо сажать новую машину. На крыло, однако, ей свалиться так и не дал. Зато цилиндр шасси, не выдержав удара, вырвался из гнезда, прошил насквозь левую плоскость и, как зенитный снаряд, ушел в воздух.

А Саня Супрун отыскал наконец то, что так долго все мы искали, исключение из общего правила. Конструкторы оказались правы: ни изъяна, ни тем более порока в машине не было. Она пошла в серию. Ту часть методики, которая касалась выполнения посадки, пришлось, конечно, заново переписать. Ведь серийный истребитель предстояло сажать обыкновенным летчикам. Что они впоследствии и делали без каких-либо неудобств или осложнений.

Работать с каждым днем становилось все интереснее. Время летело незаметно, порой просто некогда было оглянуться назад, взглянуть на себя со стороны. А чувствовал, что надо бы...

Внешне, правда, все обстояло вполне благополучно. Место свое я в жизни нашел, тут у меня никаких сомнений не было. Работу, которую поручали, выполнял не хуже других.

Не хуже... "А тот ли это критерий? - все чаще и чаще ловил я себя на одной и той же мысли. - Достаточно ли его?.."

Всякому из нас свойственно тянуться к тому, что ему больше по душе, делать то дело, которое у него лучше всего получается. Но это отнюдь не значит, что, достигнув в чем-то профессиональных высот, человек успокаивается на достигнутом, не стремясь покидать накатанной колеи. Мне, дескать, и так хорошо, чего еще суетиться? Дело свое знаю, авторитет есть, люди ко мне относятся с уважением. Но человек ищет не только уважения со стороны. Ему необходимо еще и свое собственное - самоуважение. А где его взять, если чувствуешь, что резервы, допустим, есть, а отдачи от них нет. Как относиться к себе, если буксуешь на месте только оттого, что само место это тебя греет и вполне устраивает? Житейски устраивает. Товарищи хвалят. Жена довольна. У начальства на хорошем счету... Ну а сам-то о себе что думаешь? Сам-то собой доволен? Не формально, не по чужим меркам, а объективно, в глубине души?

В глубине души у меня давно уже накапливалось чувство острой неудовлетворенности, росло недовольство самим собой. Я понимал, что с тем "научным багажом", которым меня снабдили десятилетка и всякие курсы по усовершенствованию и переподготовке, сегодня далеко не уедешь. Все острее ощущалась нехватка подлинных, глубоких знаний, отсутствие серьезной теоретической подготовки. Пришла, словом, пора вторично штурмовать двери академии. Это я понимал хорошо. Но, с другой стороны, понимал также, что не смогу уже жить без своей работы. О том, чтобы отложить ее на несколько лет ради учебы, не могло быть и речи.

Положение, в общем, складывалось аховое. И учиться надо. И бросать работу нельзя. Казавшаяся неразрешимой дилемма разрывала меня буквально на части.

Тут-то и подоспела та встреча с Виктором Кумсковым, которая помогла мне выпутаться из заколдованного круга. Давняя его вера в меня укрепила мои силы, подтолкнула меня принять единственно верное в данной ситуации решение.

Фронтовой друг и однополчанин Виктор Кумсков давно успел получить к тому времени высшее образование и преподавал в академии, где мне так хотелось учиться. Он-то и надоумил меня подать документы на заочное отделение.

- Ну как летаете? - исподволь приступил к делу Кумсков. - Вчерне я, конечно, в курсе. Сам знаешь, земля слухом полнится. И по земным этим слухам, получается, что в небе у тебя дела неплохо идут. Или врут слухи?

- А черт его знает! - отозвался я. - В небе-то я вроде бы и впрямь хозяин. Зато на земле чуть ли не на побегушках. Практики - выше головы, а теории - кот наплакал. Да что говорить! Сам понимаешь, чертежи читать нас на фронте не учили. Война, она и есть война.

- Война в сорок пятом кончилась. А сейчас по календарю пятьдесят первый наступил. Не заметил разве? - Кумсков выдержал паузу, но, не дождавшись ответа, как бы ненароком, будто мысль эта только что пришла ему в голову, небрежно спросил: - А на заочный не пробовал? Есть ведь и такой способ обучения.

- Не знаю даже, что и сказать, - ответил я неопределенно. - Пустое, думается, дело...

- Тебе, конечно, виднее, - не стал спорить Кумсков. Но зачем-то добавил: А насчет чертежей ты, конечно, прав. Без них нынче даже воздушных замков не строят. Впрочем, зачем тебе воздушные замки, если ты и без них в небе навсегда прописан. Летай себе да летай!

- Ты-то чего кругами над целью ходишь? - не выдержал наконец я. - Если есть под крылом бомбы - бомби! Сам знаешь, не из пугливых.

- А чего тебя пугать, если ты и так напуган? Знания ему, видите ли, нужны, а взять боится. Я же сказал: иди на заочный.

Про заочный я знал и без Кумскова. Знал, но не мог отделаться от одолевавших сомнений. Причем сразу по двум причинам.

- Заочно учиться - все равно что заочно обедать. Время потеряешь, а сыт не будешь, - выдвинул я первую из них.

- Случалось, тарелку и под самый нос подвинут, а человек в ней лишь для виду вилкой ковыряется, - ввел поправку Кумсков, не отвергая моего сравнения. - Вопрос не в том, где и как накрыт стол, а в том, каков аппетит обедающего.

- А думаешь, у меня на заочном получится? - выдвинул я вторую причину. Школа-то у меня тоже вроде заочной была, Днем в зоне гоняешь, а по ночам над тетрадками носом клюешь. Вдруг не справлюсь? Что скажешь?

- Хлебнешь досыта, можешь не сомневаться! - заверил меня Кумсков. - А ты как хотел? Кстати, у тебя жена где учится?

- В МГУ, на историческом... При чем тут она?

- При том, что когда двое одним делом занимаются, оно, считай, на тридцать процентов уже сделано. Общие интересы - раз, соревновательный момент - два. Вот тебе и тридцать процентов! Можно сказать, ты уже как бы на втором курсе...

- А если без трепа? - попросил я. - Если серьезно? В сутках-то не двадцать пять часов.

- Если серьезно, Жора, я в тебя верю. Очень верю, - твердо сказал Кумсков. - Двадцать пятого часа в сутках, конечно, нет, но тебе и двадцати четырех хватит. И точка на этом!

- Ладно, - сдался наконец я. - Считай, что уговорил. Небось с тем только и пришел, чтоб мне мозги на место поставить? В память, так сказать, фронтовой дружбы и солидарности, а?

- С тем пришел, с тем и ухожу, - без улыбки отозвался Кумсков. - И заметь: ухожу счастливым! Нельзя тебе на одном месте долго топтаться, я это еще тогда, в годы войны, твердо уяснил...

Встреча наша засела у меня в голове крепко. Разговор не пропал даром: Кумсков, конечно, был кругом прав. А раз так, значит, надо дерзать!

Подбив на учебу еще двоих летчиков из нашего института, Гапоненко и Галенкина, я подал документы. А вскоре мы уже тянули жребий на экзаменационном столе. Для всех троих он выпал удачным - все были зачислены в академию, на заочное, как и предполагалось с самого начала, отделение.

Жить сразу стало сложнее, но зато и интереснее. На службе нам скидок не делали. Хочешь учиться - учись. Грамотные летчики стране нужнее. Но работа прежде всего! Мы и не спорили. Наоборот, я бы почувствовал себя обделенным, если бы запас дел для меня убавился: привык чувствовать свою причастность ко всему, что происходило в нашем отделе.

А с учебой случалось по-всякому. Временами работа с головой втягивала в очередной свой водоворот, на долгие месяцы не оставляя ни минуты на лекции и конспекты. Что скрывать, получив вместе с зачетками программу и график учебных заданий, каждый из нас делал тогда какую-нибудь одну из курсовых работ, затем мы встречались, обменивались по поводу проделанного мнениями, а заодно... и самими работами. Порой вместо того чтобы готовиться загодя, усваивать знания регулярными ежедневными занятиями, брали науку штурмом, просиживая считанные ночи перед экзаменами. Конечно, пользовались при удобном случае шпаргалками. А кто ими не пользовался!..

Экзамены тоже сдавались по-разному. К примеру, Иоффе, один из преподавателей, читавший у нас в академии метеорологию, перед тем как раздать билеты, высказывался по поводу все тех же шпаргалок приблизительно так:

- На манжетах прошу не писать! Во-первых, негигиенично. Во-вторых, отрывает массу времени. А со временем, знаю, у вас хронический дефицит. Поэтому предлагаю вполне легально приносить на экзамен любую типографскую продукцию: учебники, синоптические карты, графики... Пользуйтесь на здоровье! Причем учтите, предлагаю вовсе не из какого-то там либерализма, а единственно лишь ради твердо установленного факта: студентов без шпаргалок не бывает, а вот без знаний - встречаются.

Дав, таким образом, предельно ясную свою рабочую установку, Иоффе торжественно удалялся, предоставляя нам полную свободу действий. Однако это отнюдь не означало, что после его возвращения каждый унесет в зачетке отметку об успешно сданном экзамене, а в сердце признательность к терпимости и добросердечию преподавателя метеорологии.

Возвращая кому-нибудь пустую зачетную книжку, инженер-подполковник всякий раз вразумляюще пояснял:

- Если человек перед экзаменами соблаговолит лишь перелистать учебник, он, конечно, за те полчаса, в течение которых я отсутствовал, успеет найти выпавшее ему по билету место, но вчитаться и переварить - вряд ли. Тому же, кто твердо подготовлен, пожалуй, и проще, и выгоднее собраться с мыслями, чем бесцельно рыться в учебниках, разыскивая там информацию, и без того ему уже хорошо известную.

Метод Иоффе, пожалуй, можно назвать экстравагантным. Если, конечно, иметь в виду форму, а не саму суть. На деле же любой хороший педагог экзаменует не столько по билету, сколько по существу предмета. В этом смысле, мне кажется, традиционные экзамены себя изжили: свободное собеседование без заранее "вытянутой" темы было бы куда эффективнее и действеннее.

Впрочем, главное, на мой взгляд, не как принимать экзамены, а как готовить к ним тех, кому их предстоит сдавать. Иоффе хорошо умел делать и то и другое. На недостаток внимания со стороны слушателей академии к его предмету пожаловаться он не мог. Хотя метеорология, признаться, и не входила в число тех наук, которые в нашем кругу считались наиболее важными или увлекательными.

Вообще говоря, на преподавателей нам везло.

Тактику ВВС читал бывший фронтовик, летчик-истребитель полковник Сидоренко. Читал увлеченно, горячо, иллюстрируя материал такими эпизодами из собственной боевой практики, что у слушателей порой дух захватывало. Зато и запоминалось. На его лекциях скамейки не пустовали. Популярностью он пользовался не только как педагог, но и как интересный, глубокий человек. Любили мы его за скромность, за неброское обаяние, за простоту и душевную ясность.

Жизненный путь Сидоренко прошел большой и нелегкий. Здоровье успел подорвать, и читать ему порой было трудно - садился голос. Всякий раз перед лекцией лаборантка ставила ему на край кафедры поднос со стаканом холодного чая. Однажды кто-то из нас и высказался в том смысле, что жидкий холодный чай из буфета не достоин бывшего фронтовика и вообще замечательного человека, каким, бесспорно, является наш преподаватель, давайте, дескать, придумаем что-нибудь соответствующее нашему к нему уважению.

Сказано - сделано. Раздобыли пачку цейлонского чая. Умельцы смастерили из гильзы снаряда не то мармит, не то термос - этакое электротехническое чудо, поддерживавшее с помощью специально рассчитанной нагревательной спирали заданную температуру. Стакан вместе с металлическим подстаканником входил в надпиленную по краю гильзу ровно настолько, чтобы налитая в него заварка не могла остыть. Сама же гильза ставилась на поднос, а электрический шнур от нее тянулся в специально подведенную для такого случая розетку. Все, словом, было выполнено и с пользой для дела, и со вкусом.

Лаборантка, молоденькая девушка, привыкшая видеть в нас людей, умудренных жизнью, на этот раз поначалу было растерялась: полковник, дескать, человек немолодой, степенный, и предмет у него серьезный - тактика. А тут самовольство такое, вдруг обидится.

- Что будет? Что будет?

- Напрасно тревожитесь, - смеемся в ответ. - Нынче суть не в тактике, а в стратегии!

В конце концов лаборантка смирилась, поставила в нашу гильзу стакан с горячей заваркой. Мы затаили дыхание, ждем. Поймет нас полковник - хорошо. Ну а если не поймет, если рассердится за самоуправство, что поделаешь - придется расплачиваться...

Сидоренко начал лекцию, как всегда, увлеченно, напористо, не щадя голоса. Не помню сейчас, о чем он в тот раз говорил, но курс увлекся, заслушался. Не знаю, как кто, а я через несколько минут и думать позабыл о нашей проделке. Да и большинство из ее участников, кажется, тоже.

В середине лекции Сидоренко взялся, по обыкновению, за стакан. Раз отхлебнул, другой... Продолжает читать как ни в чем не бывало. И хрипотцы вроде в голосе поубавилось.

Наконец прозвенел звонок. Поставил полковник опустевший стакан на поднос, впервые улыбнулся, будто только что заметил нашу проделку, сказал:

- Хорош курс. Уважительный. Такому и лекцию читать - одно удовольствие.

Улыбнулся еще раз и ушел своей упругой, легкой походкой.

- Что же у полковника за дата нынче такая? - подошла к нам минуту спустя лаборантка. - День рождения? Или что-нибудь по службе?

- Да нет, день сегодня самый обычный, - отозвался кто-то из нас. И прибавил: - День-то обыкновенный, а вот сам полковник... Полковник наш человек замечательный!

Я мог бы назвать многих преподавателей, на чьих лекциях и семинарах трудно было сыскать свободное место, мог бы привести и имена таких, кто читал только-только не перед пустыми скамьями, но, думаю, нет в этом нужды. Мысль понятна: на экзаменах знания лишь проходят проверку, а рождаются они в живых контактах слушателей с преподавателями, когда увлеченность последних передается первым. Таких преподавателей, одаренных, с огромным опытом и богатейшей эрудицией, с умением расположить студентов не только к читаемой дисциплине, но и лично к себе, в академии было большинство.

И все же, повторю, учеба давалась нелегко. Особенно на двух первых курсах. Частенько приходилось засиживаться по ночам. Кумсков, правда, оказался прав: дома я неизменно находил крайне важную для себя психологическую поддержку. Жена заканчивала исторический факультет МГУ, так что ночные бдения над конспектами и учебниками проходили не в одиночку. И пусть пока один из нас вникал в тонкости и интриги внутренней политики какого-нибудь средневекового князя, а другой в то же время ломал голову, рассчитывая работающую на срез или скручивание балку из учебника по сопромату, эмоциональное взаимодействие, которое связывало нас в эти часы, помогало обоим. Конечно, между сопроматом и той же историей становления Русского государства общего, прямо скажем, маловато. Но суть не в этом. Связывает не только общность дела, которое делают вместе, но и сам процесс совместной работы. Так уж счастливо, так удачно устроен человек...

Однако тогда это счастье было трудным, порой мучительным: времени-то всегда в обрез. Частенько приходилось, как говорят, делать сегодня то, что нужно было сделать еще вчера. Когда голова налита свинцом, а глаза слипаются от постоянного недосыпания, единоборство с учебниками и конспектами не лучшее, чего себе можно пожелать, но выбирать было не из чего. Жизнь настоятельно требовала знаний, и их приходилось брать с бою. В бою же ищут не послаблений и скидок - побед! И победы приходили.

Экзамен за экзаменом, сессия за сессией оставались позади. Остались наконец позади и два первых, самых трудных для меня курса.

Позже, когда начались специальные дисциплины, такие, как тактика, когда речь пошла о применении авиации, скажем, во фронтовых наступательных и оборонительных операциях, организации подготовки аэродромов, наземного оборудования, учиться стало легче. Сказывался не только накопленный за военные и послевоенные годы опыт, но и тот живой интерес, который обусловливался возможностью применять накапливаемые знания в непосредственной работе. К примеру, такой вопрос, как применение аэродромов подскока - сколько дела приходилось иметь с ними на фронте! - помог более осмысленно и более активно подойти к той части программы по испытанию самолетов, которая включала взлеты и посадки на грунтовых площадках.

Страна у нас, как известно, огромная. Одних сухопутных границ многие тысячи километров. Ясно, что бетонных взлетно-посадочных полос всюду не настроишь. А радиус действия тех же истребителей ограничен. Чтобы расширить его, конструкторы постоянно искали все новых и новых решений. В практическом воплощении одной из таких идей довелось в то время принимать участие и мне.

Отрабатывался взлет истребителя с места, без предварительного разгона на взлетно-посадочной полосе. Машин с вертикальным взлетом тогда еще не было. Поэтому МиГ-19 устанавливался на мощном автотягаче и взлетал с него по стальным направляющим с помощью специальных пороховых ускорителей. Автотягач, таким образом, выполнял роль как бы своеобразного аэродрома на колесах. А это в свою очередь позволяло увеличить радиус действия истребителя чуть ли не вдвое. Горючку теперь требовалось жечь не в оба конца - от аэродрома к цели и от цели к аэродрому,- а лишь на обратном пути к месту посадки. Первую же часть пути можно было совершить на колесах грузовика.

Работали вчетвером. Твеленев, как ведущий летчик-испытатель, руководил группой, куда помимо меня входили еще двое - Антипов и Иванов.

Замысел испытаний выглядел довольно просто: садишься в кабину и даешь полный газ. Истребитель вибрирует от напряжения, но остается на месте. Его удерживает на направляющих рельсах специальный крепеж, рассчитанный на строго определенную нагрузку. Когда двигатель набрал максимальные обороты, включаешь тумблер пороховых ускорителей. Те срабатывают наподобие ракет. Тяга растет, срывает крепеж, и машина, оторвавшись от направляющих, выстреливается как снаряд в воздух! Через пять - семь секунд скорость ее уже 300 километров в час. Тогда сбрасываешь "горшки", - так мы называли подвешенные под крыльями пороховые ускорители, - и дело, как говорится, сделано. Дальше летишь уже на собственных оборотах двигателя машины.

На практике, однако, все получалось несколько иначе. Нам, летчикам, очень не нравилось то, что в начале взлета все рули управления истребителем были намертво законтрены. Автоматика срабатывала и вводила их в строй только через четыре секунды, считая с момента отрыва от направляющих. А если вдруг машину начнет кренить? Или еще что-нибудь? Причем не через четыре секунды, а, скажем, через две или три. Что тогда? Что, спрашивается, делать летчику? Сидеть возле мертвых рулей и ждать, когда они , оживут?

- На черта она вообще, эта перестраховка? - возмущался Антипов. - Мы кто, мальчики? Или летчики-испытатели? Слава богу, не первый раз в истребитель садимся.

- В момент отстрела возникают сильные перегрузки,- втолковывали представители КБ. - У летчика под их воздействием может резко ослабнуть контроль над собственными действиями. Непроизвольные движения рук или ног в первые секунды взлета способны вызвать опасные последствия. Отсюда и необходимость страховки. Элементарная техника безопасности.

- Способны или вызовут? - пытался уточнить Антипов. - Тут, как вижу, бабушка надвое сказала. А вот если меня в крен потащит - здесь уже этих самых "опасных последствий" и впрямь не избежать. Чем машину из крена выводить буду? Беседами о технике безопасности?

Однозначного ответа на его вопросы не было. Перегрузки в момент взлета и в самом деле могли сказаться нежелательно. Но настолько ли они велики, чтобы выбить летчика из нормального состояния? Чтобы произошли эти "непроизвольные движения рук и ног"? А вот отсчитывать про себя секунды, отрешенно глядя на ручки бездействующего управления самолетом, когда он с ревом рассекает воздух над самой землей, никому из нас не хотелось. Тем более что в неминуемую опасность перегрузок в глубине души мы не верили...

И вот тогда, прикинув кое-что на досуге, мы посовещались между собой и решили проверить свои расчеты с помощью динамической ручки, специально установленной в кабине истребителя. Инженеров ведь словами не убедишь - им подавай факты.

Твеленев такие факты добыл. Ему как руководителю группы пришлось проводить первые пробные вылеты с законтренными рулями. По усилиям, которые показала динамическая ручка, выяснилось, что уже через две секунды после отрыва от направляющих балок летчик вполне способен нормально управлять машиной.

- О чем я и толковал! - удовлетворенно констатировал Антипов.

- Но что требовалось еще доказать! - вежливо, но твердо поправили его представители конструкторского бюро.

- И что наконец твердо установлено! - поставил последнюю точку в споре Твеленев.

Инцидент был исчерпан. Автоматику, отключавшую рули управления самолетом, сняли. И остальные полеты проходили уже в обычных условиях: любой из нас не просто держал руку на ручке управления, а ноги на педалях, но мог всем этим и пользоваться, как считал нужным. А опытный МиГ-19 исправно раз за разом отрывался со своего "аэродрома на колесах" и уходил в небо.

Бытует мнение, что быстрота реакции - качество чисто врожденное. К счастью, это не совсем так. Конечно, та или иная скорость реакций двигательных или интеллектуальных - в какой-то мере дается от рождения. Но дальнейшее обогащение и развитие этих качеств - дело наживное. И то, что принято называть мгновенной реакцией, как правило, - результат упорных и систематических тренировок. Роль их отчасти может взять на себя бурная событиями жизнь. Но только отчасти.

Зачатки этого ценного качества у меня, например, проявились еще в мальчишеском возрасте. Многое дала и война, работа летчиком-испытателем. И все же до совершенства было ох как далеко. Нет-нет да и случались неприятности.

За одну из них мне едва не пришлось заплатить жизнью.

Заканчивалась программа испытаний нового прицела для бомбометания. Самолет был тоже опытный, но облетать мы его успели на всех режимах, и никаких фокусов или сюрпризов ждать от него не приходилось. Машина показала себя устойчивой, маневренной. Оставались испытания прицела да еще кое-какие мелочи.

Бомбометание отрабатывалось тогда в режимах пикирования. Дело для меня знакомое - всю войну этим занимался. Так что неожиданностей и тут, казалось бы, не предвиделось. Работаю в зоне аккуратно, спокойно, кладу бомбу за бомбой в круг... И вдруг на тебе - не заметил, как увлекся. Всякому летчику, естественно, хочется знать, куда попали сброшенные им бомбы, далеко ли от центра круга появились воронки. Я, понятно, не исключение. Спикировав в очередной раз и желая убедиться, что бомба легла в самый центр мишени, на какой-то миг я зазевался и упустил момент своевременного вывода машины из пикирования. Самолет вырвал у самой земли, затем с крутым набором высоты перевернул его и лег на спину. В принципе ничего страшного не произошло, если бы земля в те секунды не оказалась столь близко. Но тут я и совершил вторую, совсем уж непростительную ошибку: вместо того чтобы вернуть самолет в горизонтальное положение полубочкой, ввел его в переворот. До сих пор не пойму, как это со мной случилось. Все произошло как-то машинально, автоматически. Собственно, как тот, так и другой маневр заканчивался тем, что мне и требовалось - выводом машины в режим горизонтального полета. Разница получалась лишь в высоте, на которой это происходило: бочка подняла бы самолет выше, а переворот же, напротив, устремил его вниз.

...Высоты не хватало. Земля оказалась угрожающе близко! Да вдобавок впереди по курсу топорщился в небо вековой бор: кроны деревьев съедали и без того малую глубину необходимого для маневра свободного пространства. Менять что-либо было уже поздно. Единственный шанс заключался в том, чтобы закончить переворот на максимальной крутизне - иного выхода не оставалось. Я понял это мгновенно. Понял и так рванул на себя ручку управления машины, что в уши ударило каким-то скрежетом и страшным треском. Меня вдавила в кресло чудовищная перегрузка, на какие-то доли секунды я оглох и ослеп, но руки как бы сами собой автоматически делали свое дело... Под крылом самолета висела еще одна бомба; надсадно воя турбиной, он несся прямо на лес, и верхушки деревьев, казалось, вот-вот хлестнут по плоскостям...

"Врежусь или нет?.." - мелькнуло в сознании. И вдруг не столько разумом, сколько чутьем угадал: проскочу! Над самыми верхушками, но проскочу!

И проскочил. Машина пронеслась над самыми кронами леса. Судьбу решили мгновения; если бы чуть замешкался и пропустил их - беды не избежать. Выручила быстрота реакции. То самое качество, которое только что подвело, а теперь сработало.

Итак, главная опасность позади. Но до благополучного конца было еще далеко. Садиться с бомбой под крылом - не меньший риск. От нее совершенно необходимо было отделаться. Как? Вернуться в зону? Но самолет едва держался в воздухе...

И вот, осторожно выровняв машину, возвращаюсь все-таки в зону. Лечу на малом газу. Черт его знает, что может отказать после такой передряги? Хрустело-то ведь так, будто сухарь на зубы попал.

Однако до зоны кое-как дотянул, от бомбы отделался. Пора домой, на аэродром. Развернулся, тяну помаленьку назад, а в голове все та же сумятица, вопросы один другого тревожнее: "Выйдут ли шасси?", "Освободятся ли посадочные закрылки?", "Не откажет ли в последний момент управление?"...

Но вот наконец и аэродром. На значительно большей, чем обычно, высоте выпустил шасси - все вроде бы нормально, выпустил закрылки - тоже нормально. Крадучись подошел к полосе и мягко посадил самолет.

Сбежались техники, смотрят, молчат, только руками разводят.

- Да-а... - наконец высказался, не скрывая своего изумления, один из них. Он уже много лет работал на этом аэродроме. - Чего только я здесь не насмотрелся! А вот самолет из гофрированного железа впервые вижу. Прямо летающий гараж какой-то...

- Редкостное зрелище! - подхватил, соглашаясь, другой. - В музее его, а не здесь, на бетонке, созерцать. Посетители плакать станут... Так и считай, что ты за музейным v экспонатом слетал! А попутно и с того света вернулся.

- Что, - спрашиваю, - за экспонат, чего мелешь?

- А обыкновенный, - отвечает, - наподобие редкости из кунсткамеры. Да ты вылезай из кабины и сам погляди!

Вылез я, спрыгнул на землю, смотрю - и собственным глазам не верю: опасения, возникшие у меня еще в воздухе, не шли ни в какой счет по сравнению с действительностью. Крылья, стабилизатор, фюзеляж-все будто у черта в зубах побывало. Не самолет, а стиральная доска...

- Надо ведь до чего техника дошла! Не говоря уже о самих летчиках-испытателях... Прямо на глазах чудеса творят, - вновь вставил словцо второй техник и опять прибавил свое: - Что там экскурсанты - самому плакать хочется.

- Зачем плакать? Радоваться надо: прочность-то какая в конструкцию заложена! - вмешался еще кто-то. - При таких перегрузках не то что с самолета, с линкора все обручи полетят: по швам разойдется. А Береговой умудрился до аэродрома дотянуть. Действительно, чудеса! Если бы сам не видел, ни за что не поверил!

- Вот выдаст мне начальство за такие "чудеса" по первое число, и в ответ сказать нечего будет, - огорченно отозвался я на шутки.

А позже инженеры-прочнисты при осмотре машины пришли к выводу, что перегрузка была порядка двенадцать - четырнадцать единиц. Стало понятно, отчего у меня в глазах потемнело. В момент перегрузки мой собственный вес вместо обычных восьмидесяти килограммов превысил целую тонну...

На мое счастье, полетом этим программа испытаний была завершена. А самолет, кстати, после того как его вдоль и поперек облазили инженеры, действительно попал в авиационный музей. Так что кошки на душе в связи с этим у меня не так царапались: запороть машину, в которую вложен огромный труд и немалые деньги, - от такого белый свет в копеечку покажется...

Но ЧП, как я уже говорил, и среди нас, летчиков-испытателей, гость в общем-то достаточно редкий. Основная работа буднична. Хотя без риска дело чаще всего не обходится. Такова сама специфика работы...

Помню, поставили как-то раз двигатель на дефектоскопию лопаток. Метод этот старый, несовершенный; разбирают турбину, что называется, до последнего винтика, каждую лопатку тщательно покрывают специальным магниевым раствором и просматривают в ультрафиолетовых лучах. Если есть на ней хоть малюсенькая, микроскопическая трещинка, раствор туда обязательно проберется - и все как на ладони.

Разобрали турбину, разложили на столе лопатки так, чтобы при следующей сборке не нарушать балансировку двигателя. Красим... смотрим... Работали день и ночь: сроки жали. И вдруг какой-то медведь - а он почему-то всегда находится! - взял да и рассыпал лопатки по полу. Без умысла, естественно. Только от этого никому не легче... Весь наш египетский труд насмарку, точнее, под удар поставлен. Соберешь турбину, а вдруг дисбаланс? Значит, вновь снимать двигатель с самолета, отправлять на завод. А сроки?..

Сидим, думаем: собирать, не собирать? Отправить сразу на завод - потеря драгоценного времени. А если собрать да вдруг выявится дисбаланс - тогда времени уйдет еще больше. Один из инженеров и говорит:

- В принципе дисбаланса большого не должно быть. Уж очень с высокой степенью точности обрабатываются лопатки. А вообще...

Вот именно, "вообще"! Иной раз и телята кусаются.

Все-таки решили рискнуть. Собрали двигатель, поставили на стенд для проверки: заработал лучше прежнего. Никакого тебе дисбаланса! Прав оказался инженер: умеют работать на наших авиационных заводах, не подвела точность обработки. А в общем, можно сказать, повезло...

К слову о везении. Везение, бесспорно, - вещь хорошая. Но ненадежная. Рассчитывать на него в нашей работе нельзя. Расчет должен строиться не на эфемерных, не подвластных человеку категориях, а на точном, четком понимании задачи, на знании возможностей техники и своих собственных. Только такой расчет гарантирует успех дела. Не удачу, а именно успех. Удача - всегда случайность.

Успех - закономерно подготовленный результат. Прекрасно, конечно, если одно сопутствует другому: счастливчики на белом свете не перевелись. Но надеяться на свою удачливость можно лишь после того, когда все трезво и тщательно подготовил, когда сделал все от тебя зависящее - тогда можно подключить и веру в собственное везение, делу это не повредит.

Случилось так, что мне часто приходилось участвовать в перехватах и воздушных стрельбах по движущимся мишеням. Знали об этом не только у нас в институте. И вот однажды меня вместе с двумя другими летчиками - все трое мы были заняты в программе испытаний нового истребителя - вызвал к себе маршал авиации Е. Я. Савицкий.

О чем пойдет речь, догадаться было нетрудно. Часть программы, касавшаяся отработки боевых маневров по уничтожению цели в дневных условиях, подходила к концу. Стрельба по беспилотным мишеням, управляемым с земли по радио, неизменно давала отличные результаты: специальный радиолокационный прицел, установленный на истребителе, оказался выше всяких похвал! Но время подгоняло. И вопрос, в сущности, сводился к тому, каким образом сократить программу, чтобы как можно быстрее перейти от дневных перехватов к ночным. А тут имелись свои трудности.

Обычно задание формулировалось примерно так: "Возможность перехвата таких-то целей на таких-то скоростях". Причем скорость перехватчика почти вдвое выше скорости мишени, а разница между ними порой превышает тысячи километров. При таких скоростях сближения дефицит времени выходит на первый план. Секунды и даже их доли намертво держат в тисках сознание летчика. Надо не только поразить цель, но и успеть выйти из атаки, увернуться от обломков. Когда видишь мишень собственными глазами - это одно, а работать вне видимости ее, только по приборам, - совсем другое. Требовался, словом, период подготовки. Его-то и предстояло сократить.

Ожидания мои подтвердились сразу же.

- При солнышке у вас выходит неплохо, - сказал Савицкий, обращаясь сразу ко всем троим. - А если вслепую? Кто готов на ночной перехват? Но учтите: никого не неволю.

Спутники мои, видимо надеясь на накопленный в дневных стрельбах опыт, выразили согласие. Я же на одну удачу рассчитывать не хотел. Дело, разумеется, было вовсе не в той опасности, которой бы сопровождался неподготовленный ночной перехват для меня лично. Какой летчик-истребитель устрашится риска? Готовность и умение рисковать составной частью входят в саму нашу профессию, в повседневность нашей работы. Вопрос в другом: во имя чего рисковать? Ради дела? Но когда оно не подготовлено, необдуманный риск может лишь навредить делу, не приблизить успех, а, наоборот, отодвинуть его на неопределенный срок. Машина-то не серийная, а опытная... Рисковать же только из-за ложно понятого самолюбия, из опасения подорвать собственный престиж в глазах окружающих означало бы проявить не столько мужество, сколько безответственность, легкомыслие. И мужество гражданское оказалось для меня решающим в данных обстоятельствах.

Однако обозначить ход собственных мыслей вслух я, естественно, не мог. Во-первых, подвел бы своих товарищей, а во-вторых, служебный кабинет маршала авиации - не то место, где удобно вести подобные теоретические дискуссии. Но Савицкий, видимо, сумел по моему лицу догадаться об обуревавших меня сомнениях.

- А вы почему молчите? - обратился он уже непосредственно ко мне. Выкладывайте, что думаете по данному поводу.

- Просто я не готов к тому, чтобы уверенно выполнить задание, - сказал я. - Сократить период подготовки, убежден, можно. Но тренировочные полеты нужны.

- Сколько? - коротко спросил маршал.

- Один ознакомительный, два-три на предельных режимах.

- Считаете, достаточно?

- Уверен, товарищ маршал. Это минимум, но его хватит.

Савицкий помолчал, что-то прикидывая, затем одобряюще кивнул:

- Хорошо. Действуйте, как договорились.

На другое утро я приступил к тренировкам. Они, как вскоре выяснилось, оказались абсолютно необходимы: коллеги мои, попробовав провести ночной перехват без предварительной подготовки, потерпели фиаско. Обошлось, правда, все благополучно, без особых ЧП, но и результатов не было. Имелись ли у них шансы на успех? Думаю, да. Могли выручить опыт, мастерство, могла по-иному сложиться обстановка в воздухе. Но все это лишь вероятность успеха, а не гарантия его. Мне же нужна была гарантия.

Пусть не на все сто процентов - такого в испытательной; работе попросту не случается, - но ровно на столько, на сколько было в моих силах ее подготовить. Такую гарантию я не только мог подготовить - просто обязан был это сделать.

Вскоре я смог доложить:

- К выполнению ночного перехвата готов!

Ночь в таких случаях понятие относительное, ждать наступления темноты для полета вовсе необязательно. Да и нежелательно. Наблюдать за ходом эксперимента удобнее при дневном освещении. Вполне достаточно, если "ночь" наступит лишь для одного летчика. А это делается просто. На фонарь истребителя натянули плотный колпак, в кабине установили кинокамеры, которые должны были зафиксировать на кинопленке действия летчика, - и перехватчик "ослеп". Теперь единственная возможность пилотировать только по приборам. Для пилота - ночь, а сам он с земли виден как на ладони.

Поднимая машину в воздух, я знал, что в небе уже находилось несколько истребителей - "волкодавов", как мы их называли. Их задача "пасти" мишень. В случае если ракеты с моего перехватчика выведут ее из строя лишь частично и она сохранит способность держаться в воздухе, "волкодавы" должны довести дело до конца - огнем своих ракет превратить ее в безопасную груду обломков. Кроме "волкодавов" в зоне должен был работать в паре со мной еще один истребитель. На нем в воздух поднялся один из моих друзей летчик-испытатель Фадеев. В обязанность Фадеева входило подстраховывать уже не мишень, а сам перехватчик. Именно ему поручалось наблюдать в зоне за всеми моими маневрами, держа со мной прямую связь по радио.

- Вышел в зону! - услышал я его голос. - Приготовиться к перехвату цели!

Меня, честно говоря, волновала не столько сама цель, сколько сопровождавшие ее "волкодавы". Понятно, что они благоразумно держались от нее в стороне, так, чтобы только сохранить с мишенью прямую визуальную видимость. И все-таки... В краткие секунды атаки отличить на экране локатора "своих" от "чужих" представляло определенную трудность, и я предпочел бы остаться с мишенью один на один, так сказать, без посредников. Но с другой стороны, стрельбы в таких условиях проводились впервые, поэтому следовало предусмотреть любую неожиданность, особенно на тот случай, если подбитая после атаки мишень перестанет слушаться радиокоманд с земли. Если такое случится, побить ее просто необходимо. Иначе могут произойти всякие неприятности...

Отстрелялись однажды (разумеется, без колпаков на фонаре) по мишени. Дело в общем-то для боевого летчика-истребителя не новое. И перехватчик, сделав свое дело, освободил, что называется, сцену, а подбитая мишень вышла из радиоподчинения и продолжала неуправляемый полет, да с такими бросками, что нельзя было предвидеть, чего от нее ждать в следующую минуту. А внизу, чуть в стороне, стояли старые складские строения - ими в то время не пользовались, но какую-то ценность они, видимо, представляли, коль стояли.

Одного пилота в воздух подняли на "шальную" мишень, затем другого, а толку никакого. Сразу добить оказалось некому - и вот уже близко не подойти: мишень горит, ее швыряет бог весть куда... Так и не смогли тогда с ней ничего сделать...

Конечно, мишень, с которой предстояло иметь дело мне, была попроще. Хотя бы из-за размеров. И все же, от греха, решили снабдить ее надежным эскортом.

Лечу и я. В кабине темно, как в погребе. Колпак не пропускает снаружи ни капли света. Искусственная ночь куда темнее настоящей: нет даже слабого источника освещения, которым могло служить ночное звездное небо. Иду по приборам, скорость - почти две звуковые. Фадеев молчит, - значит, пока все идет нормально. Но вот на экране локатора появилось бледное пятнышко. Мишень или один из сопровождающих ее истребителей? Передаю по радио:

- Цель захватил! Но какую - пока не знаю!

Через секунду-другую на периферии экрана показалось еще несколько бледных точек. Теперь ясно. Теперь все встало на свои места: ближе к центру - мишень, на краю экрана - пасущие ее "волкодавы". Даю в эфир уточнение:

- Вижу мишень! Иду на уничтожение! И тут же следует подтверждение Фадеева:

- Цель захвачена правильно!

Но на периферии экрана уже пусто: "волкодавов" как( ветром сдуло. Едва услышав первое сообщение с перехватчика, никаких уточнений они ждать не стали. Кому охота испытывать судьбу...

- Учтите: мы из игры вышли! - слышу в наушниках голос одного из них. Догнать вас теперь никак не успеем!

Итак, если неудача, кроме Фадеева, добивать мишень будет некому. Земля молчит. В наушниках настороженная тишина. Задание, следовательно, остается в силе. Но и мне уже не до радиопереговоров. Все внимание - на локационном прицеле. Перехватчик в сравнении со скоростью мишени идет с огромным опережением. Разница в скоростях порядка тысячи километров! Счет идет даже не на секунды, а на их доли. Рожки на полоске прицела быстро сближаются, вот они уже вошли в зону пуска ракеты. Можно атаковать..!

Но я решил выждать еще несколько мгновений. Чем ближе сойдутся рожки на прицельной планке, тем выше точность... Правда, перехватчик в этом случае еще больше сблизится с целью. А это небезопасно. На огромной скорости он может врезаться в обломки от пораженной цели... Словом, надежда только на самого себя, на собственный опыт, мастерство...

Рожки прицела сползлись уже совсем близко, вот-вот сольются, но еще не слились. Время как бы в двойном отсчете: и мчится как ураган, и бесконечно растягивается, бесконечно длится... Каждое мгновение и необъятно емко, и едва уловимо...

Пора!

И сразу в наушниках короткое, будто обрубленное:

- Есть!

Это голос Фадеева.

А тело уже вдавила в кресло многократная перегрузка. Отвернув как можно круче, увожу перехватчик в сторону от накрытой мишени...

- Поздравляю! - вновь слышу голос Фадеева в своих наушниках. - Ювелирная работа.

На другой день в летной столовой Фадеев вместе с Андреем Манучаровым разыгрывали летчиков, которые сопровождали мишень на стрельбах.

- Как же это вы "даму" свою на произвол судьбы бросили? - подначивал Фадеев. - Негалантно получилось. А вдруг ей после столь горячих комплиментов Берегового барыньку или там джигу взбрело бы в голову сплясать?

- Или, скажем, просто пройтись туда-сюда по свежему воздуху? - вторил ему Андрей Манучаров. - Любопытная могла бы получиться прогулочка, а?

- Куда любопытней! - отшучивались беззлобно те. - Прямым маршрутом с этого света на тот! Комплимент-то сперва был больно уж двусмыслен. Не поймешь сразу, к кому относится... От таких "комплиментов" не то что костей - пыли не соберешь.

- Так ведь с перехватчика, помнится, радировали, что захвачена цель. Цель! А не что иное... - не унимался Манучаров.

- Захватил-то он цель, да забыл сказать какую... А мы на работе шуток не любим, потому как из одного железа с мишенью сделаны...

С Андреем Манучаровым мы сдружились как раз при схожей ситуации.

Опробовалась новая система парашютов для десантной техники. Поначалу все складывалось хорошо. Огромные транспортники затаскивали под облака различные грузы, сбрасывали их, и всякий раз они исправно достигали земли.

Но в один из дней, когда на полигон прибыли представители войск, поднялся небывало сильный для тех мест ветер. Ветер, впрочем, никого не смущал. Каждый из присутствующих отлично знал, что многотонные транспортные махины не теряют устойчивости и при метеорологических условиях куда более серьезных.

И действительно, сперва все шло как по маслу. Огромные купола парашютов один за другим раскрывались в небе, гася скорость подвешенного на их стропах груза. Но потом вдруг произошло что-то непонятное. Купола парашютов остались парить в воздухе сами по себе, а отделившиеся от строп грузы, в числе которых были и штабные машины, градом посыпались на землю.

Кто-то высказался насчет халатности, решив, что грузы закрепили непрочно. Догадка показалась верной, ведь прежде ничего подобного не наблюдалось. Командовавший десантом распорядился повторить выброску и, совершенно уверовав в успех, после того как самолично проверил крепление грузов, предложил в качестве одного из них собственный газик, на котором приехал на полигон.

Через полчаса и грузы, и газик разлетелись вдребезги.

Когда расстроенный генерал уехал на чужой машине, решено было организовать комиссию, чтобы тут же, на месте, расследовать неприятное происшествие. В нее вместе с инженером Манучаровым включили и меня.

- А что, если ветер не просто раскачивал грузы, а создавал на стропах усилия, заставляющие замки срабатывать раньше времени? - высказал я свою версию Манучарову и тут же предложил набросать на бумаге схему.

Инженер вместо ответа взялся за карандаш. После совместных расчетов выяснилось, что предложение мое угодило в самую точку. Замки должны были раскрываться в момент, когда груз касался земли и растягивающие их усилия погашались; защелки после этого срабатывали автоматически. Но при сильном ветре возникали схожие условия: нагрузки на замки настолько ослаблялись, что вводили конструкцию как бы "в заблуждение" и та срабатывала, несмотря на то, что до земли было еще далеко.

- Где это вы так насобачились? - спросил Манучаров, откладывая в сторону схемы и расчеты. -Вы что, инженер в прошлом?

- В будущем!-усмехнулся я. - Если, конечно, до диплома дотянуть удастся.

- Дотянете! - успокоил Манучаров. - Будь моя воля, я бы его вам сегодня же и выдал.

Диплом мне вручили через полтора года.

Надо сказать, что в тот год в порядке пробы дипломный проект наметили заменить государственными экзаменами. Не знаю как кому, а мне казалось, что новшество лишь неоправданно осложнит дело. Во-первых, диплом - это заранее известная, конкретная тема: работа над ним не сулит никаких подвохов или неожиданностей. Трудности? Без трудностей в жизни ничего не бывает.

А госэкзамены? Тут опять лотерея. Кто из нас застрахован от внезапного каверзного вопроса, от того, например, что экзаменующие могут докопаться до какого-нибудь случайного пробела в знаниях! Обо всем этом мы в те дни часто судачили в коридорах. Многие разделяли мои сомнения и тревоги.

Но решения принимаются не в коридорах и не в курилках. Госэкзамены в конце концов стали фактом. И к факту этому я стал усиленно готовиться. Вновь начались ночные сидения над старыми лекциями и конспектами.

Сдавать предстояло три экзамена: философию, общую тактику и тактику ВВС. Все остальное мы сдали раньше - на экзаменационных сессиях.

И вот решающий момент наступил. Вхожу, докладываю: подполковник такой-то явился для...

- А, Береговой! Вот где ты мне попался! - слышу вдруг, перебивает меня кто-то.

Оказалось, что в качестве председателя государственной комиссии приглашен генерал, с которым мне уже доводилось встречаться прежде по работе. Он-то и окликнул меня, желая, видимо, приободрить шуткой. На душе и в самом деле как-то полегчало.

- Ну иди, иди сюда! - продолжал генерал, подчеркивая тоном свою доброжелательность. - Прежде вот ты мне самолеты и разную прочую новую технику показывал, а теперь давай себя покажи! Чему ты тут научился...

Знакомство знакомством, а экзамены экзаменами. Волновался я так, как никогда прежде. Но наконец с билетами было покончено, с вопросами членов комиссии тоже, пришел черед побеседовать с председателем. И тут вдруг я как-то сразу и окончательно успокоился: понял, что все страшное уже позади. С генералом было просто и интересно: будто бы и не экзамен, а разговор по душам. Профессиональный разговор - и все же будто бы по душам.

Так неожиданным, вовсе непохожим на дотошные расспросы экзаменаторов разговором и закончилась моя учеба в академии. Из нее вместе с дипломом я вынес знания и большую человеческую благодарность в сердце к тем, кто помог их мне приобрести. А вскоре понял, какую решающую роль в моей судьбе могут сыграть эти знания.

В октябре 1957 года, ровно через год после окончания академии, был выведен на орбиту первый в мире искусственный спутник Земли. Через какой-то месяц в космосе побывал первый живой посланец - собака Лайка. Начиналась эра штурма человеком космоса.

Конечно, в те дни я мечтал стать летчиком-космонавтом. Но первые, пробные, что ли, мысли на этот счет появлялись у многих, и в этом отношении я не был исключением. Мысли такие были туманны, расплывчаты, да они еще и не могли облечься в конкретные формы. Скажи мне тогда, что через каких-нибудь одиннадцать лет стану летчиком-космонавтом и взгляну на нашу Землю из космоса, я бы, наверное, рассмеялся и не поверил. Разумом не поверил, а сердцем?.. Сердце, наверное, уже знало. Ведь любая добровольно избранная цель в конечном счете рождается там, в глубине души, и путь ее рождения всегда неизменен: от зыбкого, едва уловимого желания - к осознанному решению. Правда, путь этот иной раз извилист и долог...

Жизнь между тем продолжалась, шла привычной, накатанной колеей. Только стала она, эта колея, как бы чуть поглубже. Формально работы у меня вроде не прибавилось - прибавилось у нее смысла. Любое действие обрастало теперь въедливым, цепким раздумьем, дотошным поиском причин, попытками предугадать последствия. Почему? Зачем? А что, если?..

Вопросы эти, прежде скользившие где-то на краю сознания, теперь стали выдвигаться на передний план, тормошили, не давая покоя, топорщились своей суровой требовательностью и неистребимостью.

Оговорюсь сразу, пороха я не изобретал-как и прежде, продолжал испытывать новую авиационную технику, но проку для тех, кто изобретает порох, от меня стало несколько больше. Думаю, что это естественно. Ничто в этом мире не дается даром, как ничто, вновь приобретенное тобой, даром и не пропадает. Академия дала мне знания, а я их возвращал, стараясь лучше делать свое дело. Упростились, например, профессиональные взаимоотношения с разработчиками, представителями конструкторских бюро. Проще стало, что ли, говорить с ними на равных - инженерным языком.

Однажды за подобный разговор "на равных" я, как пошутил тогда кто-то из моих товарищей, завоевал право заниматься в свободное от работы время кинолюбительством. Прекрасную кинокамеру, да еще с проектором, мне вручил сам генеральный конструктор, из КБ которого к нам на испытания поступил опытный экземпляр истребителя. Мне удалось не только спасти машину, не только, как говорят у нас, привезти дефект на землю, но и отыскать причину одной серьезной недоработки КБ.

Государственные испытания нового сверхзвукового истребителя подходили к концу. Программа фактически была исчерпана. Мне, как и всем, было ясно, что машина получилась великолепная - любой летчик скажет спасибо. И вдруг из-за какой-то ерунды, сущего пустяка все чуть не пошло насмарку. Грошовая железка, обыкновеннейший тривиальный болт, попав туда, куда попадать ему никак не следовало, чуть было не свел на нет многолетний труд целого коллектива.

...Вначале все шло как обычно: разгон скорости, горка. Вышел на потолок и там работаю. Спокойно работаю. Все отлажено, все обкатано - подвохов ждать просто неоткуда. Но как не раз уже случалось в нашей работе, благодушествовать оказалось рано. Внезапно во время одного из очередных разгонов, когда машина шла в режиме пологого снижения, заклинило руль высоты. Ни с того ни с сего и заклинило! Без всяких видимых причин. Невидимую же причину можно отыскать лишь на земле. А для этого прежде всего следовало посадить аварийную машину. Но как посадить, если она отказывается повиноваться? От себя ручка управления идет, на себя - ни в какую. Пикировать можно, выйти... нельзя.

Высота - одиннадцать тысяч метров, скорость - более двух звуковых. Иду со снижением. Иду и лихорадочно вспоминаю, что однажды нечто подобное в моей практике уже было.

В тот раз проводилось испытание различных режимов форсажа и форсажной камеры: в камере получился односторонний перегрев, одна из ее стенок не выдержала и прогорела. Тяга пошла вбок, хвост самолета резко занесло - и машину перевернуло. Вдобавок куски оторванного во время прогара дюраля попали в щель - стабилизатор заклинило: ручка ни туда ни сюда! О кусках обгорелого дюраля и обо всем прочем я, естественно, узнал позже, на земле. А на высоте пяти тысяч метров, на которой я тогда находился, меня занимали не столько причины, сколько пути выхода из создавшегося положения.

Первое, что я сделал, - убрал газ. Неизвестно было, в каком именно месте прогорела форсажная камера: если в сторону трубок гидросистемы - тогда про сектор газа лучше и не вспоминать. Прогорит трубка, из системы гидравлического управления вытечет жидкость - и самолету крышка. Он станет мертвым, неуправляемым. Словом, рисковать нельзя - лучше считать, что сектора газа просто не существует.

С газом было ясно. А как со стабилизатором?

"Забыть" о секторе газа меня вынудила гидросистема, она же напоминала и о возможном выходе. Точнее, ее потенциальная мощность. "На бустере-то сила в четыре тонны! Может, она и выручит?.." - подумал я.

Пробую ручку - тугая. Еще пробую - ни с места! Жму сильнее, еще сильнее... Чувствую, что дрогнула, ломает что-то, но помаленьку двигается. Так с помощью этих четырех тонн и перемолол заклинившие стабилизатор куски дюраля. Перемолол и сел...

Но это было в тот раз, а как будет в этот?

Сообщаю на землю:

- Частично заклинило стабилизатор. Иду на одиннадцати тысячах с постоянным снижением.

С одиннадцати до восьми тысяч, пока машина метр за метром необратимо теряла драгоценную для меня в данных обстоятельствах высоту, я тряс, шатал, давил на ручку управления, пытаясь сдвинуть ее в нужную сторону, и думал. Методично перебирал в памяти все, что могло бы подсказать хоть какой-то выход. На восьми тысячах мне наконец повезло: удалось, как и в тот раз, сорвать с помощью гидравлики ручку управления с места. Дразнить судьбу было незачем. Не теряя ни секунды, я поставил ручку затем в нейтральное положение, обеспечив себе на худой конец горизонтальный полет. Когда бездействует руль высоты, идти в горизонтальном режиме куда приятнее, чем пикировать. Удача - штука капризная, испытывать ее терпение никогда не стоит.

Так оно и случилось. Стабилизатор вскоре вновь заклинило. Причем уже намертво - это я почувствовал сразу. Теперь про руль высоты можно было забыть. Забыть, как пришлось забыть о секторе газа. А вот сейчас на сектор газа оставалась вся надежда. Без него с этих восьми тысяч метров на землю как слезть? Разве что камнем вниз.

Вновь передаю:

- Иду в горизонтальном полете. Стабилизатор заклинило окончательно. Высота восемь тысяч. Прошу разрешения посадить машину.

После короткой паузы земля ответила:

- Действуйте по собственному усмотрению...

Итак, запас высоты у меня есть, а значит, есть пока и запас времени. Скорость удалось сбросить. Еще раз проверяю эффект от работы сектором газа. Все нормально. Если добавить газу, машина даже может идти с набором высоты. Но высота мне ни к чему. Аэродром, где меня ждут, расположен на земле, а не над облаками. Там, конечно, все уже готово к аварийной посадке: полоса свободна, на поле ничего постороннего, кроме дежурной санитарной машины.

Страха я совсем не чувствую: некогда. Мысль работает на предельных оборотах, но сознание ясное - никаких посторонних эмоций. В прошлый раз было опасно работать сектором газа, но действовал руль высоты. Сейчас все наоборот. Стабилизатор заклинило, но можно работать сектором газа. В остальном задача не изменилась: требуется посадить машину. Все просто как апельсин.

Плавно тяну на себя сектор газа, скорость начинает падать, и нос истребителя послушно клонится вниз - начинаю снижение...

Летчики знают, что существует три порога, три зоны высоты. Есть высота, где можно бороться за жизнь самолета, а заодно и за свою. Верхний ее порог неограничен, но, переступив нижний, вступаешь во вторую зону, где еще можно спастись самому, нужно только рвануть рычаг катапультного кресла. В третьей зоне рассчитывать больше не на что - прыгать поздно! Тот, кто так снизился, кто переступил порог третьей, последней, высоты, идет ва-банк: либо уцелеют вместе - и пилот, и машина, либо вместе разобьются. Идти на аварийной машине вниз, снижаясь до зоны третьей высоты, крайне опасно, но ведь только снижаясь можно посадить самолет.

Мне посадить его было крайне необходимо. Повторяю, экземпляр самолета был не из серии: он только проходил испытания, и второго такого не существовало. Катапультироваться - значит строить еще один самолет, строить, не зная, отчего угробился первый. Необходимо было сделать все, чтобы посадить машину, чтобы привезти на землю дефект.

Привезти дефект... Легче сказать, чем сделать. Как его привезти, этот чертов дефект, если он из таких, что сопротивляется всяческой транспортировке. Во всяком случае, упорно препятствует "приземлить" себя в чистом виде. В таком, чтобы инженеры могли разобраться, что к чему, а но гадать на кофейной гуще или, что в данном случае одно и то же, судить о причине аварии по обгорелым обломкам самолета.

А ведь причина, как я хорошо понимал, может оказаться самой что ни на есть чепуховой, устранить которую ничего не стоит. Для этого требуется лишь одно доставить ее, эту причину, этот дефект, на землю. Трудно? Но на то ты и летчик-испытатель. Не просто летчик, а человек, добровольно избравший такую профессию, которая, помимо всего прочего, включает и обязанность привозить дефекты на землю. Даже если земля развязывает тебе руки: действуй, мол, по своему усмотрению. Ведь помимо обязанностей и норм профессии существуют еще нормы и обязанности моральные, чувство ответственности, вера в собственные силы и мастерство. И... в удачу.

Я взглянул на приборы: машина уже вошла в зону третьей высоты. Тем лучше. Мосты сожжены, назад дороги нет, а значит, и думать, кроме как о посадке, больше не о чем. Лишние мысли мне сейчас ни к чему, они только отвлекают от дела. А оно требует собранности и внимания. Максимальной собранности и всего, без остатка, внимания...

Пока все идет сносно: машина слушается. Шасси я уже выпустил, но предстоит выпустить еще и закрылки. Без них не обойтись - скорость не погасить вовремя. Обычно выпущенные закрылки создают кабрирующий момент - самолет как бы "вспухает", Но это обычно. А как будет сейчас?

Нажимаю кнопку выпуска закрылков - щитки вышли. Пока все в порядке. Скорость заметно упала. И вот я начал красться - иначе это, пожалуй, не назовешь, - именно красться, осторожно, очень осторожно подкрадываться к земле. Когда выпущены щитки и погашена скорость, с бездействующим стабилизатором второй раз на посадку не зайдешь. Садиться необходимо с первого...

Я сел. Сел, точно притерев машину к бетонке на первой же сотне метров посадочной полосы.

И только когда уже зарулил на стоянку, внезапно почувствовал, как устал. Казалось, не осталось сил даже, чтобы открыть фонарь и выбраться из кабины. Психическое напряжение, служившее столько времени как бы вторым дыханием, сошло на нет, и туго, как струны, натянутые нервы обмякли. Комбинезон хоть выжимай, по спине, груди - всюду стекают ручейки пота... Но все это уже несущественно, все уже позади. Важно одно: единственный опытный экземпляр машины цел и будет летать!

А кинокамера - та появилась позже. После того как я вместе с техником Мориным отыскал тот маленький болтик, те несколько граммов железа, которые чуть не угробили большой самолет. Нашли мы его, кстати говоря, далеко не сразу. Причина оказалась до смешного проста, и именно поэтому обнаружить ее было очень трудно.

Один из узлов, по которому пролегала тяга управления стабилизатором, был установлен раструбом вверх. В него-то, в этот раструб, или карман, и упал выскочивший из своего гнезда болтик, намертво заклинивший тягу. Завтра туда могло бы попасть что-нибудь другое. Завтра или через год - не все ли равно! Надо было менять конструкцию. Если бы узел стоял немного иначе, скажем, карманом вниз, туда уже ничего бы не могло упасть. Так, между прочим, конструкторы и поступили: перевернули узел карманом вниз.

А кинокамера, которую несколько дней спустя торжественно вручил мне генеральный конструктор, явилась не в качестве награды за работу, а была лишь памятным подарком, что и не преминул подчеркнуть ее владелец:

- Раз уж ты так хорошо ознакомился с содержанием карманов нашей машины, улыбаясь, сказал он,- грех было бы и мне не тряхнуть своим!..

Кинокамера, к слову сказать, сослужила мне впоследствии хорошую службу: с ее помощью я овладел теми навыками в съемке, которые пришлись весьма кстати во время подготовки к полету в космос. Но достоинства ее я оценил гораздо раньше - в один из ближайших же своих выходных.

Собрались большой компанией на рыбалку. Пока мужчины священнодействовали с удочками и спиннингами, жены, чтобы не мешать, разбрелись по лесу. К вечеру, когда все немного притомились от долгого, наполненного солнцем, шорохом листвы, стрекотом кузнечиков щедрого июльского дня, разложили костер. Рыбы на уху набралось порядочно, и от котелка исходил забористый, крепкий аромат. Пока она доходила до готовности, я отошел от костра в сторону, отошел и замер как завороженный...

Ошеломляющая красота земли, которая открывалась мне хотя и не в первый раз, но к которой просто невозможно было привыкнуть, вновь властно захватила душу. За рекой вполнеба пылал закат, от воды тянуло ранним вечерним холодком; верхушки деревьев еще рябили в отблесках последних солнечных лучей, а в самом лесу уже накапливалась густая тень, тянулась к поляне, к костру, от которого завивался в высокую пронзительную синеву неба дымок... Я глядел и никак не мог наглядеться. Мне захотелось остановить эту минуту? задержать ее, сохранить как можно дольше скрытую в ней полноту жизни. И тут я вспомнил о кинокамере, которую на всякий случай захватил с собой.

Позже, когда я проявил отснятую цветную пленку, мне показалось, что с задачей справиться удалось: прокрученная на проекторе минута, ушедшая уже навсегда в прошлое, вновь ожила, и вновь я увидел струящийся в небо дым от костра, колышущуюся под ветром листву, лица друзей, возбужденные спором...

Мне даже показалось, будто я слышу, как один из них, желая вернуть увлекшихся собеседников с облаков на землю и направить разговор в более подходящее случаю русло, смеясь, повторил мою же собственную шутку:

- Верно Жора сказал, что на службе летчики говорят о женщинах, а при женщинах - о службе.

Причиной спора тогда был все тот же злосчастный болт, точнее, не сам болт, а возникающие подчас вокруг аварийных случаев пересуды.

Дело в том, что люди, знакомые с профессией испытателя в основном понаслышке, нередко склонны относить любые наши происшествия в воздухе к числу трагических неудач, справиться с которыми летчику, дескать, помогло чуть ли не чудо. На самом же деле драматизм разыгрывающихся в воздухе событий хотя и выглядит иногда обусловленным какой-либо нелепой случайностью, но взаимосвязь эта чаще всего чисто внешняя, формальная; в большинстве же своем "случайности" эти как бы заложены - в силу теории вероятности - в само существо программы испытательных полетов.

Вышедший внезапно из строя двигатель или заклинившийся стабилизатор вещь, конечно, малоприятная, но с профессиональной точки зрения вполне возможная. Пути творчества - пути поисков и борьбы. А испытательные полеты по существу своему не что иное, как завершающий этап коллективной творческой работы над созданием нового самолета. При этом между трудом конструктора у чертежной доски, инженера в экспериментальном цехе и летчика в зоне не существует принципиальной разницы, все они делают одно дело - идут непроторенной дорогой. И наивно было бы ожидать на такой дороге накатанной колеи.

Однако не следует, разумеется, думать, будто работа летчиков-испытателей и состоит лишь из сплошных ЧП. Они, эти чрезвычайные происшествия, как показывает практика, случаются сравнительно редко, а вот выдержку свою пилоту приходится проверять едва ли не всякий день.

Ведь каждый испытательный полет, пусть даже по самой несложной и спокойной программе, неизбежно таит в себе необходимое множество скрытых неожиданностей, любая из которых в любую секунду может перейти в разряд явных. И вот ради того, чтобы выявить скрытые пороки и недостатки новой машины, он и поднимает ее в воздух. Он должен заставить ее выдать все свои тайны и секреты, рассказать обо всех своих достоинствах и недостатках, подробнейшим образом ответить на самые дотошные, самые каверзные вопросы.

А неожиданностей в профессии летчика-испытателя просто не избежать. Они непременный компонент его работы. То, что на новой машине может отказать тот или иной узел, выйти из строя та или иная система, - все это летчик-испытатель обязан не только постоянно иметь в виду, но и заранее, еще на земле, продумать те средства, которые помогут выйти из трудного положения. И тогда неожиданна будет не сама поломка, а лишь момент, в который она произойдет - этого летчик действительно ни предусмотреть, ни предугадать наперед не в состоянии. По крайней мере в подавляющем большинстве случаев. Хотя бывает и так, что, скажем, тот же отказ двигателя при выходе на определенные режимы ожидают заранее.

Словом, когда летчик еще на земле готовится к тем неожиданностям, которые его подстерегают в воздухе, ему никогда не приходится жалеть об этом. Время, потраченное на земле, как бы возвращается к нему назад в воздухе. Возвращается в виде готового, продуманного решения, на которое уже не нужно тратить бесценные мгновения в минуту опасности. И тогда ее, как правило, удается либо предотвратить, либо свести до минимума.

Исключения и в этом случае лишь подчеркивают общее правило.

Меня не раз спрашивали (разумеется, не товарищи по работе, а люди, знакомые с авиацией, так сказать, шапочно), почему после полных риска и опасностей четырех долгих военных лет я вновь избрал профессию, не менее опасную и рискованную? Что это: особенность характера, жажда острых ощущений или же здесь что-нибудь другое?

Как бы наивно ни выглядели подчас какие-то вопросы, но, если их задают достаточно часто, на них, пожалуй, лучше ответить.

Никакой неодолимой тягой к острым ощущениям я, как и подавляющее большинство летчиков-испытателей, разумеется, никогда не страдал. Не наделен я, конечно, и никаким уникальным, сверхчеловеческим бесстрашием,, которое любят иногда приписывать неким суперменам, чьи кирпичные подбородки и пистолетный прищур глаз украшают обложки книг определенного сорта литературы. Мне думается, что настоящий летчик-испытатель обладает неизмеримо более ценными, чем только что перечисленные, качествами характера: ясной целеустремленностью, неколебимой верностью избранной цели и умением жить во весь рост, не пригибаясь, и, главное, не избегая никаких трудностей.

Что же касается риска и опасности, они, безусловно, есть. Но разве это повод для того, чтобы отказаться от важного, необходимого людям и полюбившегося тебе дела?! Да и риск риску рознь. Когда в совершенстве владеешь своей профессией, когда относишься к ней предельно серьезно, тогда в основе готовности к риску лежит не пресловутое бесшабашное "авось", а точные и всесторонние знания.

Есть в авиации такой термин - "перевернутый штопор". Выполнить его на скоростной реактивной машине - дело, вообще говоря, весьма рискованное. Но неизбежное. Полеты на перевернутый штопор обычно входят во все испытательные программы машин определенного класса.

Когда мне впервые предстояло провести перевернутый штопор на мощной сверхзвуковой машине, я отнесся к этому совершенно спокойно, не проявив ничего, кроме чисто профессиональной заинтересованности. Разумеется, никому и в голову бы не пришло искать тут какую-либо позу или браваду - просто я был уверен в исходе, твердо знал, что наверняка справлюсь с поставленной передо мной трудной задачей.

Уверенность, конечно, основывалась не на пустом месте. Я упорно и тщательно готовился. Часами просиживал над схемами и чертежами в конструкторском бюро, дотошно расспрашивал обо всякой мелочи техников и инженеров, исследовал до последнего шурупа все наиболее важные узлы и системы самолета, изучал результаты продувок моделей в аэродинамической трубе; вновь задавал вопросы, вновь сверял свои мысли и наблюдения с мнением специалистов, нередко спорил, отстаивая свое... Вся эта колоссальная подготовительная работа преследовала одну ясную, предельно простую, но важную и вескую цель: "Пока не понял, вслепую не пойду". Но уж когда разобрался, когда никаких неясностей не осталось, тогда и пришла та уверенность, которая, по сути дела, вполне могла бы заменить необходимое в таком деле мужество, если бы, паче чаяния, таковое отсутствовало.

Я, разумеется, добывал знания не ради решимости, знания понадобились, чтобы лучше выполнить само задание. Обычные приемы могли оказаться здесь малоэффективными, и я разрабатывал собственную, оригинальную методику. Ради нее я не щадил ни сил, ни времени. Я хотел знать все, что так или иначе касалось дела. Пустяков или мелочей, которыми можно бы пренебречь, здесь не было. Откладывая в сторону расчеты, я вдруг забирался с ногами на стол, ложился на спину, пытаясь вместе с ведущим инженером разобраться: как буду воспринимать происходящее в условиях реального полета? как буду ориентироваться в пространстве в кабине вращающейся перевернутой машины? в каких ракурсах будет видна земля? как будут действовать перегрузки? как лучше отсчитывать витки штопора? как скажется на точности движений необычное положение тела в пространстве?

Ио вот наконец подготовка осталась позади. Самолет выруливает на старт. В стороне от взлетно-посадочной полосы толпятся люди. Сегодня их значительно больше, чем обычно. Пришла пора проверить расчеты.

Мощная машина легко оторвалась от бетона и, заложив неглубокий крен, пошла в набор высоты. Круг за кругом по уходящей ввысь невидимой спирали, надсадно ревя двигателями, она упорно лезла все выше и выше в небо. Стрелка высотомера, постепенно снижая темп, докручивала последнюю тысячу - скоро потолок. Достигнув его, машина должна начать оттуда падение на землю. До момента этого остались считанные секунды...

Следя за приборами, я спокойно добираю последние метры и, выйдя на потолок, уверенно загоняю машину в штопор. И тут же верх и низ как бы поменялись местами: перед глазами, все убыстряясь, поплыла, завертелась, понеслась сумасшедшая карусель!.. Машина, вращаясь, ринулась с нарастающей скоростью к земле. Я вовсю действую рулями, делаю все, что обычно рекомендуется в таких случаях, чтобы вывести ее из штопора, но тщетно: усилия не достигают цели. Земля быстро приближается, угрожающе несется навстречу.

Но я спокоен. Все идет нормально. Так, как и задумано. Сейчас я просто набираю информацию, проверяю эффект от того или иного действия рулями. Взгляд на высотомер: стрелка прибора показывает, что высоты осталось немногим больше восьми тысяч метров.

Пора! Теперь нужно показать другое, показать на практике то, что теоретически рассчитано и продумано на земле. И самолет, как бы устав сопротивляться, вышел из перевернутого штопора.

А через несколько минут я уже заруливал машину на стоянку.

На этот раз, спускаясь по подставленной кем-то стремянке, ощущал не упадок, а прилив сил. В отличие от вынужденной посадки с заклинившимися рулями высоты никаких чрезмерных затрат нервной энергии выполнение перевернутого штопора не вызвало. Скорее наоборот. Уверенность в исходе и точное, детальное знание, как будет себя вести машина, ни на мгновение не покидали меня в полете, прочно поддерживая то бодрое, приподнятое в предвкушении закономерной удачи настроение, с которым я начинал задание и с которым теперь его закончил.

- А чему, собственно, все удивляются? - удивился я в свою очередь в ответ на поздравления встретивших меня на полосе инженеров. - Вот если бы в землю воткнулся, ну тогда понятно... А согласно расчетам я вполне живой, даже и щупать не обязательно!

Удивляться и впрямь было нечему. И все, смеясь шутке, понимали это не хуже меня. Не раз проверенные и перепроверенные расчеты не могли не подтвердиться, и они подтвердились. Произошло то, что ожидалось заранее. Но так уж устроен человек: радуясь какой-то удаче, он в первые минуты как бы забывает, что она предопределена его же собственным трудом, и восхищенно изумляется, что все так ловко и ладно получилось.

Все лучше получалось теперь и другое. От хорошего, грамотного, как принято говорить, летчика-испытателя ждут не только квалифицированного выполнения тех или иных включаемых в программу проб, режимов, но и толкового анализа выявленных в полете достоинств или пороков машины. Обычно на такого рода разборах и обсуждениях вместе с конструкторами и инженерами присутствует и летчик-испытатель. Нередко мнение его может многое изменить, а порой стать решающим. Во всяком случае, к словам его всегда прислушиваются, и творческий контакт, завязывающийся при этом, приносит бесспорную пользу делу. Особенно если летчик привык в небе не просто работать, но и вдумываться в то, что делает, осмысливать все, что происходит в полете.

И тогда в служебных бумагах все чаще начинают появляться записи вроде следующей: "Тов. Береговой первым из летчиков-испытателей провел испытания самолета, связанные со сбросом в полете подвесных баков на сверхзвуковых скоростях. В результате этих полетов был выявлен и устранен дефект, приводивший к повреждениям фюзеляжа".

Самолет, о котором шла речь, послужил вначале причиной небольшой стычки с одним из представителей конструкторского бюро. Тому пришлись не по вкусу мои замечания по поводу мест подвески баков. Конструктор отнесся к ним с плохо скрытой иронией, считая, видимо, что затронутый в разговоре вопрос не входит в компетенцию собеседника.

Спорить я не стал и, заняв свое место в кабине, поднял без долгих слов машину в воздух. А в зоне случилось то, что я и предполагал. Едва, разогнав машину до расчетной скорости, включил тумблер сброса подвесных баков, как истребитель резко и сильно встряхнуло.

После посадки конструктор, разглядев вмятины на фюзеляже, поинтересовался:

- Какая-нибудь погрешность в пилотировании? Или что-нибудь непредвиденное? - Вопрос, по сути, был чисто риторическим. Тон его звучал утвердительно.

- Нет, все в порядке, - спокойно возразил я. - Просто, как и говорил, не на месте баки.

- Не на месте? - вновь скептически усмехнулся представитель КБ. - Вряд ли удастся согласиться с вами. Подвеска баков тщательно продумана и рассчитана. Думаю, что дело не в ошибке расчетов, а в неточности выполнения летно-испытательного задания. Может быть, следует попробовать еще раз? Как вы считаете?

- Считаю, что следует, - все так же спокойно согласился я. - Пусть проверят другие...

Машину поднимали в воздух еще несколько раз, но суть от этого не изменилась. Пришлось искать новое конструктивное решение подвески баков.

Надо сказать, эпизод этот из редких. Чаще всего между теми, кто работает над расчетами новых машин, и теми, кто их испытывает, взаимопонимание и тесное деловое сотрудничество в порядке вещей. Совместная работа, когда наблюдения летчика выявляют какие-то не учтенные проектом свойства и особенности, нередко приводит к новым поискам, а затем и к доработке отдельных узлов, систем испытываемой машины.

Со мной все чаще и чаще советовались, интересовались моим мнением не только как летчика-испытателя, но и как инженера. Да и сам я все больше входил во вкус подобной работы, все больше уделял времени и внимания кругу вопросов, требующих помимо чисто летных навыков еще и творческого инженерного подхода.

Конечно, я никоим образом не рассматривал свое скромное участие в совместной работе с инженерно-конструкторским персоналом как какие-то самостоятельные, отдельные от летно-испытательной практики функции - все оставалось на своих местах, я по-прежнему считал себя только летчиком. Главным для меня по-прежнему оставалось небо. Оно, как прежде, как все годы сознательной моей жизни, неудержимо влекло меня в свою бездонную глубину. Там была моя работа, моя судьба.

Хотя то, что касалось последней, подходило незаметно для меня самого к тому порогу, к той невидимой пока черте, за которой уже поджидала, пожалуй, самая большая и самая радостная перемена в жизни. Мне уже перевалило за сорок, я был полковником Военно-воздушных сил и заслуженным летчиком-испытателем, когда судьба моя вновь круто повернулась и начался, может быть, самый захватывающий этап жизни.

Началось все со слухов. Слухи, как и водится, были туманны и неопределенны... Одни, оглядываясь по сторонам, заговорщически намекали, что вот-вот начнут отбирать летчиков для участия в космических полетах; другие, наоборот, рубили сплеча, утверждая, что не вот-вот начнут, а уже отбирают. Но на резонные вопросы, где отбирают или кто начнет отбирать, и те и другие одинаково таинственно и одинаково неубедительно ссылались на то, что, дескать, не сегодня завтра все окончательно и досконально выяснится.

Разговоры эти начались задолго до полета Гагарина, и я, честно говоря, им не очень верил. Точнее, боялся поверить - уж очень хотелось, чтобы все оказалось правдой. Работал я в то время в одном из КБ: испытывали перехватчик. Работы было много, и проверять слухи, искать концов, попросту не хватало времени. Да и сама перспектива запуска космического корабля с человеком на борту казалась в те дни столько же заманчивой, сколь и отдаленной - ею пока занимались только персонажи научно-фантастических повестей да романов.

Но слухи начали подтверждаться. Летчиков и в самом деле набирали. Только требовалось их, видимо, немного, и широкой огласки этот факт в те дни не получил.

На всякий случай я, однако, все же заготовил рапорт и попросил Степана Анастасовича Микояна, который знал меня по летно-испытательной работе, доложить главнокомандующему ВВС главному маршалу авиации Вершинину.

Прошло месяца полтора-два, приезжает по каким-то своим делам Степан Анастасович.

- Как, ты еще здесь? - огорошил он меня. - А я считал, что ты на комиссии.

- На какой комиссии? - оторопел я.

Оказалось, Микоян разговаривал с главкомом и Вершинин, как он понял, не возражал. Но дальше дело не пошло - видимо, зацепилось за мой возраст. Все отобранные парни оказались на десять - пятнадцать лет моложе...

С тем же встретил меня и генерал-полковник Каманин.

- Понимаю, все понимаю! - сказал он в ответ на мою просьбу. - Но у меня приказ: брать не старше двадцати пяти - тридцати лет, а тебе сорок...

Отступать я не то чтобы не хотел, отступать я просто не мог - после полета Гагарина (а полет его стал к тому времени уже фактом) я смертельно заболел космосом. Стариком себя я не чувствовал: в сорок лет - что за старость! Наоборот, мне казалось, что накопленный за многие годы опыт летчика-испытателя поможет освоить пилотирование космического корабля; в конце концов, думал я, и тут - теже испытания техники, только техники еще более сложной и совершенной...

Между прочим, если забегать вперед, так оно, в общем, и оказалось. Уже после полетов Титова, Николаева, Поповича и Быковского стало ясно, что именно их профессиональный опыт летчиков помог им столь же быстро, сколь и успешно, овладеть навыками, необходимыми для ориентации корабля вручную. Не зря же тем, кто побывал в космосе, присваивалось звание летчика-космонавта. Не просто космонавта, а именно летчика-космонавта!

Конечно, в то время, о котором я сейчас рассказываю, достоверных сведений на этот счет еще не было. Можно было только предполагать, исходя из здравого смысла и элементарной логики, что опыт и навыки, накопленные в летной, и особенно в летно-испытательной, работе, несомненно, должны принести свои плоды при пилотировании космических кораблей. Что касается лично меня, то я в этом был уверен и решил сделать попытку еще раз.

Однако перед тем как настаивать на своей просьбе, изложил соображения своему давнему знакомому врачу Евгению Алексеевичу: он ежегодно проводил у нас врачебно-летные комиссии и знал мой организм не в пример лучше меня самого.

- Значит, подпольно примериться решил? - улыбнулся Евгений Алексеевич. Так за чем же дело стало? У тебя все равно ВЛК очередная. Заодно уж и как потенциального космонавта обследую - требования к ним в основном мне известны.

Лег я в госпиталь. Лежу вместо обычной недели что-то около месяца. Из КБ уже названивать стали, в чем, дескать, дело, почему задерживаете?

- Надо! - отвечает Евгений Алексеевич. - Здоровье - вещь хрупкая. Исследуем...

Проверил он мой организм, что называется, по всем стыкам и швам и перед выпиской из госпиталя пригласил к себе в кабинет. Хоть и крепко я верил, что со мной все в порядке, но волновался, когда шел к нему.

- В общем, беспокоиться не о чем. Практически ты здоров, - сказал он мне и, помолчав, добавил: - Возраст твой - препятствие не медицинское, а чисто психологическое...

Я подал рапорт вторично. Мне ответили, что просьбу мою учтут. С тем и уехал.

Прошло два с лишним года. В космосе кроме Гагарина успели побывать еще пять человек: Титов, Николаев, Попович, Быковский и Терешкова. Я по-прежнему работал летчиком-испытателем и, несмотря ни на что, почему-то верил вызовут...

И вызов пришел.

Однажды утром была наконец распечатана долгожданная телеграмма: "Береговому ложиться в госпиталь на обследование по программе номер один".

Медицины я уже не боялся: помнил наш разговор с Евгением Алексеевичем. Так и вышло: комиссию прошел.

Казалось бы, теперь-то уж все, но мне только сказали:

- Ждите результатов!

Жду. Точнее, продолжаю испытывать самолеты. И снова полетели месяцы: август, сентябрь, октябрь... Съездил в отпуск, встретил новый, 1964 год, вот уже и январь подходит к концу.

И вдруг звонок от Каманина:

- Заходи, новость для тебя есть.

А в феврале я уже был в Центре, где с ходу, буквально на другой же день, принял участие в парашютных прыжках, которыми занималась там скомплектованная задолго до меня группа.

Есть такая поговорка: "С корабля - на бал". Применительно к моему случаю лучше сказать: с бала - на корабль. Причем корабль этот давно отошел от пирса и находился в плавании. Мне предстояло наверстать упущенное...

Жизнь в Центре по подготовке летчиков-космонавтов началась, как я уже сказал, серией прыжков с парашютом. Но к этому я вернусь чуть позже, начать лучше с другого-с тех основных, главных для меня трудностей, которые предстояло преодолеть в течение долгих и в какой-то мере жестоких для меня месяцев.

Сам для себя я назвал это борьбой с возрастом.

Несмотря на то что я дважды - "подпольно" и официально прошел медицинскую комиссию и на свое здоровье не жаловался, сомнения, которые вызывал возраст, в определенной степени оставались. По крайней мере до поры до времени.

Когда я пришел в Центр, за спиной у меня было сорок три прожитых года, из которых двадцать восемь лет пришлось на летную практику. Казалось бы, подобное соотношение чисел само по себе уже должно устранить все опасения по части накопленной организмом закалки и выносливости. Но на деле это оказалось не совсем так..

И первым пробным камнем для меня стала физкультура. Физкультура в том смысле, как ее понимали здесь, в Центре.

До этого мой спортивный стаж ограничивался дачным волейболом да короткими кроссами по пересеченной местности, когда я опаздывал на электричку. Теперь пришлось заниматься и штангой, и гимнастикой, и бегом на длинные дистанции, играть в футбол, кувыркаться на пружинящей сетке батута, прыгать с вышки в воду, ходить в лыжные походы, выжимать гири, носиться до седьмого пота по теннисной площадке... И все это при абсолютном отсутствии каких-то навыков в прошлом и при собственном весе в девяносто килограммов, добрый десяток которых оказался лишним.

Вот тут-то я впервые почувствовал, как может не хватать воздуха не где-то там, в знакомых мне заоблачных высотах, а прямо здесь, на грешной земле. После короткой стометровки я чувствовал, как сердце вот-вот выпрыгнет из груди, и невольно вспоминал об обыкновенной, осточертевшей за долгие годы кислородной маске. Никогда еще я не чувствовал себя столь отвратительно беспомощным. Виду, разумеется, не показывал, но легче от этого не становилось. Выносливость, которую я считал гарантированной почти тридцатью годами интенсивной летной практики, оказалась в здешних условиях мифом. Я так или иначе убедился, что все познается в сравнении...

Вряд ли даже самый опытный спортсмен-марафонец, если он знаком с самолетом только по салону для пассажиров, выдержал бы пять боевых вылетов кряду или без ущерба для организма перенес те перегрузки, какие чуть ли не ежедневно выпадают на долю летчика-испытателя, когда он резко выводит самолет из глубокого пикирования. Мне же все это было привычно и вполне по силам. Но, чувствуя себя как рыба в воде на самых жестких режимах при сверхзвуковых скоростях в воздухе, я едва-едва справлялся с заданной мне "скоростью" на земле. Мой земной "мотор" начинал барахлить и сдавать, намекая на вынужденную посадку уже через каких-нибудь пять минут после старта. Выработанной годами и безотказно служившей мне в кабине самолета физической закалки оказалось явно недостаточно ни на теннисном корте, ни на футбольном поле, ни в спортивных залах.

Привычное и простое на первый взгляд понятие "выносливость" быстро утратило в моих глазах мнимую простоту. Я понял, что нет выносливости вообще, выносливости, как таковой, под выносливостью следовало бы понимать лишь тот или иной комплекс строго определенных элементов тренированности. В одних условиях такой комплекс пригоден и достаточен, измени их - и он уже ничего не стоит.

Что касается моего случая, то условия эти изменились самым решительным и кардинальным образом. Привыкнуть, перестроиться, приспособить к ним свой организм было нелегко. Прежде всего для этого требовалось время. В течение целых месяцев, если не сказать полугода, я постоянно ощущал себя так, будто меня тщательно и добросовестно избили мягким, но тяжелым мешком. Ну, скажем, матами из нашего же спортзала. Возвращаясь домой, я камнем валился на постель и засыпал как убитый. Во всяком случае, никогда в жизни я не спал так глубоко и крепко, как в эти, запомнившиеся навсегда полгода.

Но я не сдавался и в течение шести месяцев упорно вел поединок с прежним образом жизни и с собственным возрастом. Помимо общего, обязательного для всей группы режима, я разработал для себя еще один - режим, так сказать, на добровольных началах. Суть его в общих чертах сводилась к тому, чтобы к нагрузкам регламентированным добавлять ежедневно кое-что от себя. Одним словом, всякий раз, когда позволял общий распорядок дня, я старался появляться в спортзале или на той же гаревой дорожке раньше других, а уходить позже. И так все полгода...

Нет, я не помолодел за эти полгода, но никто от меня этого и не требовал. От меня требовалось другое - чтобы врачи подтвердили мое право оставаться здесь и дальше.

Через полгода врачи сказали, что они, конечно, прекрасно знают о той несомненной пользе, которую приносит регулярное занятие спортом и физкультурой, но даже они, врачи, никак не ожидали, что спорт и физкультура в моем возрасте могут дать такой великолепный и неоспоримый эффект.

Эффект, что и говорить, в самом деле оказался весьма недурным. Я догадывался об этом и без врачей. За эти месяцы я сбросил килограммов восемь лишнего веса, привел к норме показатели кровяного давления. Собственно, для моего возраста они у меня с самого начала были вполне приличны, но я хотел снизить их и снизил до цифр, которые более соответствовали бы людям в двадцать - двадцать пять лет. Пульс у меня тоже изрядно "подсел" - с прежних восьмидесяти до стабильных семидесяти ударов в минуту.

Словом, даром эти шесть месяцев не прошли, хотя, надо признаться, достались они мне нелегко. Впервые я помянул их, и помянул добрым словом, когда начались систематические занятия на центрифуге.

Центрифуга по принципу своего действия напоминает обычную карусель. Разница в том, что "карусель" эта создана не для развлечения, а для имитации длительно действующих ускорений, которые возникают или могут возникнуть при разгоне или торможении космических кораблей. Вместе с ускорениями возникают, естественно, и перегрузки.

С перегрузками у меня знакомство было давнее, прочное: летчику без них никак не обойтись. Но гоняя на разных режимах самолеты, хотя и сталкиваешься подчас с довольно высокими перегрузками, однако по характеру своему они не длительны, а кратковременны.

Иное дело центрифуга. На первых порах при перегрузке 10 врачи зафиксировали у меня несколько экстрасистол. Экстрасистолы - это не запланированное организмом неочередное сокращение сердечной мышцы. Причиной тут может быть одно из двух: либо слабость самого сердца, либо ложная команда, поступившая в условиях перегрузки из центральной нервной системы. Врачам, разумеется, это не понравилось, но они решили не рубить сгоряча, а выждать, посмотреть, что будет дальше.

И вот" когда я вошел в колею, освоившись с новым для себя физкультурно-спортивным режимом, от экстрасистол моих не осталось и следа. При последующих тренировках на центрифуге сердце стало работать как часы.

Но дело не только в сердце. Меня подстерегала еще одна опасность. Известно, что с возрастом стенки кровеносных сосудов постепенно утрачивают гибкость, становятся склеротичными. Если же вдобавок человек ведет сидячий образ жизни, опасность увеличивается. При всей своей романтичности работа летчиков - это в значительной мере сидячая работа: движется в основном не сам летчик, а управляемый им самолет. Поэтому при перегрузках, развивающихся на центрифуге, когда тело длительное время деформируется, у меня могли возникнуть кровоизлияния, образующиеся там, где ломаются лишившиеся пластичности капилляры. Но режим в режиме, который я прописал себе как лекарство, видимо, и тут сделал свое дело. И возраст, и сидячий образ жизни перед ним отступили...

На центрифуге нас тренировали по принципу "с лихвой, но в пределах нормы". Тренировки велись на вероятностно возможный в любом пробном полете аварийный режим - на перегрузку 10. Не всем она давалась сразу. Я имею в виду не предел выносливости организма - перегрузка 10 для хорошо тренированного человека абсолютно безвредна. Дело было в другом - необходимо было не только переносить перегрузки, а еще научиться сохранить при этом ясную голову. А это требует определенных, прочно усвоенных навыков, которыми обладали далеко не все. В таких случаях врач, контролирующий по датчикам ход очередной тренировки, корректировал ее своими указаниями и советами.

- Расслабь ноги! Держи их свободно! - слышит, к примеру, кто-нибудь в своих наушниках. - Зачем тебе в момент старта корабля напрягать мышцы ног?

Ноги напрягать в момент старта действительно не нужно: космонавту не до прогулок - он должен следить за показаниями приборов. Значит, главное обеспечить бесперебойное снабжение кровью не ног, а мозга...

Мне помогало мое прошлое, моя летная практика - в центрифуге я обходился без подсказок врачей. Словом, в навыках нужды у меня не было, а остальное решили полгода усиленной физической подготовки. Она же помогла мне справиться и с другим, пожалуй одним из наиболее трудных испытаний - с термокамерой.

Термокамера в общих чертах напоминает нечто схожее с финской баней, где температура поддерживается на постоянном уровне. Всякому кандидату в летчики-космонавты предстоит провести в термокамере определенное время, до тех пор пока температура его тела не поднимется до заданной величины. В этих условиях организм может предъявить сердцу повышенные требования: пульс иной раз подскакивает с семидесяти до ста двадцати и выше ударов в минуту. И в случае если сердце недостаточно тренировано, человек впадает в шоковое состояние.

Таким образом, термокамера, несмотря на свою относительную бесхитростность и простоту, способна, как ничто другое, максимально выявить мобилизационные способности организма, вскрыть и наглядно обнаружить весь резервный запас его сил.

Каков же этот запас? Где кончается предел возможностей для тренированного, разносторонне подготовленного организма? Насколько человек сам в состоянии вскрыть таящиеся в нем резервы?.. Вопросы эти мне не раз приходили в голову, особенно в период предстартовой подготовки. И я пытался на них ответить.

На мой взгляд, современный человек живет в основном как бы по принципу сохранения энергии. Проснувшись утром, он, не размыкая глаз, без труда попадает ногами в тапочки и кратчайшей дорогой, с наименьшими усилиями,- в ванную комнату. Привычное расположение предметов обихода в квартире, привычная, наизусть знакомая дорога на работу, привычный круг служебных обязанностей практически автоматизируют движения и отчасти мысль человека. Так неприметно складывается своего рода динамический стереотип - замкнутый круг привычек и привычного, который надежно сковывает, ограждает от пиковых прорывов его энергию, запасы которой ему самому доподлинно неизвестны.

Но вот в один условно прекрасный день привычное течение событий каким-то образом нарушается. Возникает, скажем, пожар! И добровольный пленник динамического стереотипа отступает наконец от принципа сохранения энергии: на глазах изумленных сослуживцев он выволакивает из пламени десятипудовый сейф с документами. Вытаскивает сам, без подручных средств и услуг современной техники. Удивительно? Да, удивительно, но еще более удивительно, что после такого "энергетического" подвига он не задумывается всерьез о случившемся, а, сославшись на прочитанную когда-то в детстве заметку из популярного журнала "Техника- молодежи", продолжает на следующий день свой размеренный образ жизни, по-прежнему привычно соблюдая правило: не поднимать без крайней необходимости ничего тяжелее карандаша. Иными словами, привычное кольцо, сковывающее энергию и потенциальные возможности организма, было прорвано лишь на мгновение. И это мгновение принято называть стресс-реакцией. Вызвать ее по собственному желанию нельзя. Толчок должен прийти извне и быть достаточно сильным, чтобы пробить, образно говоря, в нашем сознании устоявшийся привычный круг понятий о возможности человека.

Результаты стресс-реакции всегда поражают.

Мне рассказывали такой случай. В одном из цирков нашей страны работал плотник. Однажды, когда он ремонтировал вольер, из клетки вышел лев по кличке Примус и не спеша направился в сторону плотника. Тот бросил ножовку ц через несколько секунд взвился под потолок по шестиметровому вертикальному столбу.

В цирковой труппе долго вспоминали этот эпизод и, вспоминая, всякий раз удивлялись. Хотя цирковым артистам по роду своей работы и не следовало бы особенно удивляться.

Плотник установил свой "рекорд" благодаря исключительным обстоятельствам. Получив в связи с чрезвычайностью момента мощную, зарядившую его, что называется, до отказа команду из центра управления нервной системой, он совершил для себя невозможное. А точнее, он сделал то, что до сих пор казалось ему невозможным. То же самое случилось и с пленником динамического стереотипа, вытащившим из огня многопудовый несгораемый шкаф. Но не стоит забывать, что штангисты справляются с таким же весом без всякой стресс-реакции и что цирковые гимнасты взбираются под купол без дополнительных стимуляторов вроде клыков Примуса.

Делать необычное в обычных условиях - такова основа некоторых профессий, в том числе и циркового искусства. И то, что кажется зрителю феноменальным и фантастическим, для артиста цирка будничная, повторяющаяся изо дня в день работа. Работа без всяких реакций и стресс-реакций. Каждый из них, будь он воздушным гимнастом или канатоходцем, раз и навсегда поборол в себе привычные для большинства людей представления о невозможном и с помощью целенаправленных тренировок и работы над собой сумел раскрыть свой резерв сил, свой потенциал в точно заданном направлении.

Обычные условия позволяют проявляться лишь обычным, заурядным качествам человека. Напротив, особый режим помогает вскрыть и мобилизовать его резервные запасы сил, скрытые свойства и качества.

Войну недаром называют тяжелым испытанием, как бы подчеркивая ту особую нагрузку, тот чрезвычайный режим, во власть которых неожиданно попадают самые разные люди, часто ко всему этому никак не подготовленные. Как же реагирует организм на этот обрушившийся на него как снег на голову, новый для него режим? Какие он вскрывает в себе резервы и ресурсы?

В мирных условиях человеку бывает достаточно открыть форточку или выпить кружку холодного молока, чтобы простудиться. Во время Отечественной войны солдаты сутками лежали в мерзлых окопах, неделями торчали в гнилых осенних болотах. Но я лично не слышал, чтобы кто-то схватил насморк в окопах, не знаю случая, чтобы десантник простудился, сидя на холодной броне во время танкового прорыва.

Что это? Фронтовая закалка? Не только. Война, как гигантский мощный толчок извне, перестроила психику, вызвала у людей как бы длительно действующую и глубокую стресс-реакцию, заставила их мобилизовать все скрытые резервы организма ради выполнения главной задачи - бороться и выжить, выжить и бороться! Задача эта, вероятнее всего, оказалась бы нереальной, если бы организм не обладал способностью перестраиваться, попадая в иную нервно-психическую обстановку, в иной нервно-психический климат. Все резервные и защитные функции организма оказались как бы поднятыми по тревоге и подчинены не только волевым установкам, но и, главное, качественно иным командам перестроившейся нервной системы. И для их успешного выполнения организм занял круговую оборону, подавлял в себе все, что его могло ослабить. Грубо говоря, в мирное время организм может позволить себе размагничиваться, а в жестких, суровых условиях войны подобная роскошь ему не по зубам. Война требовала повышенной отдачи сил и энергии.

А то, чего добился я, усиленно занимаясь в течение полугода своей физической подготовкой, уверен, с той же степенью вероятности мог бы добиться на моем месте любой другой здоровый человек. Нужны лишь воля и психологическая "заряженность" на избранную цель, остальное - вопрос времени.

То же самое можно сказать и о тех навыках, которые необходимы космонавту при затяжных прыжках с парашютом и которые понадобились мне чуть ли не в первый же день после прибытия на свое новое место работы.

Казалось бы, на тех высотах, с которыми космонавт имеет дело, парашют ни к чему: шелковому куполу там попросту не за что "зацепиться" - нет атмосферы. Что касается спуска, здесь парашют хотя и необходим, но не столько самим космонавтам, сколько кабине космического корабля, в которой они спускаются до самой земли: катапультирование из кабины хотя и предусмотрено, но нежелательно.

И все же моя подготовка к профессии летчика-космонавта началась именно с парашютных прыжков. Прыжки с парашютом дают космонавту навыки, которые понадобятся ему в течение всего времени полета на космическом корабле.

Парашют был изобретен в России Котельниковым, но само слово "парашют" не русское, в переводе оно означает "препятствующий падению". Но препятствует он далеко не всегда. В затяжном прыжке свободное падение происходит без всяких препятствий - как сорвавшийся с вершины скалы камень, как капля дождя... Это-то прежде всего и ценно для будущего космонавта. Свободное падение имитирует состояние невесомости: падая, космонавт учится ориентировке в пространстве, отрабатывает координацию движений в условиях, близких к состоянию невесомости. Конечно, это необычное для человека состояние можно создать и иными путями. Позже я не раз "плавал" в салонах могучих воздушных лайнеров, совершающих специально ради создания невесомости так называемые параболические горки. Но горки горками, а парашют парашютом. В серьезном, ответственном деле нельзя пренебрегать ничем.

С парашютом я, разумеется, не раз имел дело и прежде. Прыгать приходилось и в годы войны, и на протяжении всех шестнадцати лет летно-испытательной работы. Навыков, казалось бы, хватало. И все же в известной мере это было не то. Навыки являются следствием цели, точнее, тех процессов, с помощью которых достигаешь ее. Прежде цель была одной и той же - приземлиться. И по возможности так, чтобы не поломать ноги или не свернуть шею. Теперь цель переместилась с земли в воздух: наиболее важным и интересным с точки зрения тренировок стал не момент приземления, а участок свободного падения в воздухе, до того как рванешь вытяжное кольцо.

Конечно, отрабатывалась и точность приземления. Но тут у меня шло гладко: выручал опыт. Привычно работая со стропами и уменьшая плоскость купола то с одного, то с другого края, мне нетрудно было отклонить приземление в нужную сторону, и если не в центр круга, то в сам круг я чаще всего попадал.

Иначе обстояло дело с главной задачей - с работой на участке свободного падения. Тут прежний опыт почти ничего не давал, учиться приходилось заново. Ясное дело, я не мог не знать, что, скажем, для того чтобы не закрутило в воздухе, необходимо как можно шире раскинуть руки и ноги, знал и о том, что, если сложить руки на груди, начнешь падать головой вниз. Знал и это и многое другое - иначе какой же из меня был бы летчик! Но знать - одного этого космонавту мало: нужно уметь все делать, нужны практика, автоматизм действий. Ведь в кабине летящего корабля некогда размышлять, каким образом проще в условиях невесомости "встать на ноги"; там нельзя терять времени на пустяки, надо работать. Значит, координацией движений необходимо овладеть до старта, и овладеть прочно.

Этим мы и занимались, тренируясь в затяжных прыжках. Балансируя при свободном падении руками и ногами и заставляя тем самым свое тело принимать различные положения, мы постоянно накапливали навыки, без которых "не ступишь и шагу" в кабине космического корабля.

Однажды, пройдя уже зону свободного падения и выдернув кольцо, я почувствовал, как одна из лямок парашюта обвилась вокруг ноги и потянула ее за собой вверх. Теперь я падал спиной.

Внизу лежала промерзшая, крепкая, как бетон, земля, соприкосновение с которой грозило в лучшем случае повреждением позвоночника. А в худшем...

Выручили способность мгновенно принимать в сложных ситуациях единственно верное решение, умение осуществлять его предельно точно и собранно, без гибельных в таких случаях суеты и проволочек. Не то что секунды, каждая их доля сейчас оказалась на счету.

Приемам, с помощью которых можно по желанию менять положение тела в пространстве, меня, как уже говорилось, учить не надо было. Но беда в том, что они сейчас не годились: попавшая в ловушку нога лишала меня возможности осуществить комплекс необходимых движений. По-настоящему свободными оставались лишь одни руки. На них, по существу, и была вся надежда. На них и на присыпанный снегом высокий густой кустарник, вытянувшийся узкой полоской вдоль берега небольшой речушки. Его ветки и должны были смягчить удар при падении, если, конечно, удалось бы до них дотянуть и не промахнуться: ледяной панцирь реки по ту сторону кустарника ничуть не мягче мерзлой земли!

Выбрав стропы и уменьшив тем самым плоскость одного из краев купола, мне удалось изменить угол падения. Ветер, к счастью, не препятствовал, а, наоборот, помогал планировать в намеченном направлении: спасительный кустарник приближался даже быстрее, чем я рассчитывал. Каждая секунда была теперь на счету. В них не оставалось места ни для эмоций, ни для прикидок и рассуждений - действовать требовалось немедленно, с ходу.

В какое-то мгновение я оценил ситуацию и нашел единственно верное решение, а дальше только действовал как автомат: точно и быстро. Ногу удалось освободить перед самой землей, в тот момент, когда подо мной оказался спасительный кустарник...

Так и прыжки с парашютом стали для меня освоенным и потому рядовым делом.

Иначе обстояло с другим обязательным пунктом программы подготовки - с плаванием. Плавать я не умел. Как-то так получилось, что все небо да небо, а на земле, с ее реками, озерами и морями, времени, чтобы научиться плавать хотя бы саженками, всегда не хватало. В детстве, когда времени было с избытком, подходящей речки поблизости не оказалось. Так что пришлось расплачиваться за упущенное.

Мне, как и всем, было точно известно, что человек может держаться на воде даже без движений. Достаточно набрать в грудь воздуха, лечь на спину и, раскинув в стороны руки, спокойно дышать, оставаясь на поверхности воды. Опираясь на знания такого рода, я незадолго до того, как попал в Центр, умудрился научить плавать дочь и сына. Но, руководя обучением с берега, сам пока предпочитал оставаться чистым теоретиком. Теперь же наступил черед переходить от теории к практике, и кое-кто со знающим видом стал намекать, что дело это якобы почти безнадежное.

- Плохи твои дела! - сочувствовали мне скептики. - Плавать, как и говорить, учатся в детстве. Говорить - до трех лет, плавать - до пятнадцати. Максимум - до двадцати. А тебе скоро сорок пять. В таком возрасте побороть страх перед водной бездной фактически невозможно. Не веришь - спроси у медиков!

У медиков я спрашивать ничего не стал. Наш врач Лебедев сам находился точно в таком, как и я, положении. Он мог долго, подробно и красочно рассказывать, какие группы мышц развивает кроль или брасс, но сам плавал как топор. Видимо, по этой причине Лебедев прочно входил в число скептиков, одолевавших меня своим сочувствием и сомнениями.

Конечно, резон у них был - с плаванием я запоздал минимум лет на тридцать. Один только вид бассейна нагонял на меня смертную тоску. А тут еще дружеские, но от этого ничуть не менее забористые подначки и подковырки тех, для кого водные дорожки - разлюбезная вещь. Они, в противоположность скептикам, отказывались понимать, почему на свете существуют взрослые люди, так и не научившиеся плавать. Это, видите ли, так просто! Вошел в воду - и шевели руками...

- На скрипке тоже просто играть! - огрызался я. - Взял смычок - и шевели руками.

- А ты что, уже и на скрипке играть успел научиться? - закатывались в ответ от смеха мои оппоненты. - Тогда о чем разговор! С такими выдающимися способностями освоить саженки - плевое дело.

На скрипке я играть не умел. Зато твердо знал, что своего добьюсь. Надо лишь подобрать наиболее действенную методику.

И я ее подобрал.

У деревенских мальчишек есть такой спартанский метод обучения: неумеющего плавать берут покататься на плот или в лодку и бросают в воду на середине речки или пруда. Именно этот освященный веками способ я и решил взять на вооружение. Решил подступиться к водной стихии не обычным путем, с берега, а сверху, чтобы, так сказать, отступать и деваться было некуда. Забираясь па вышку, я прыгал с нее в семиметровую глубину, четко сознавая, что тому, кто не желает утонуть, ничего другого не остается, как добираться любыми способами до ближайшего бортика бассейна.

Добираться до бортика приходилось не по поверхности воды, а по дну бассейна - делая судорожные прыжки, то исчезая, то вновь высовываясь, чтобы набрать воздуха. Слов нет, такой способ передвижения не назовешь лучшим, и, сколько я ни колотил по воде руками и ногами, пловца из меня не получалось. У меня не вытанцовывалось главное - поставить дыхание и войти в нужный ритм. Способность держаться на воде зависела не столько от работы рук или ног, сколько от деятельности сознания. После очередного прыжка с вышки, выскакивая из воды пробкой, я тотчас утрачивал душевное равновесие. Мозг выдавал поспешную и ложную команду S[S, а она в свою очередь заставляла меня неоправданно суетиться. Тем самым нарушались ритмика дыхания и координация движений. Вместо того чтобы помаленьку плыть или хотя бы держаться на воде, я старался из нее любым способом выскочить...

II только когда я научился подавлять в себе ложную тревогу, иными словами, когда мне удалось эмоционально переоценить годами сложившееся предубеждение, тогда я наконец поплыл. И если начавший вместе со мной тренировки врач Лебедев так и не научился держаться на воде, то ему, видимо, просто не удалось до конца осознать, что спасение утопающих - дело рук не только самих утопающих, но прежде всего результат их желания и умения переосмыслить, переоценить собственные эмоциональные стереотипы. Без этого плавать не научишься.

Со временем, когда я почувствовал себя в воде уверенно, бассейн перестал быть местом моих добровольных пыток, став источником глубокого удовольствия и наслаждения. Это стало как бы компенсацией за ту борьбу с самим собой, которую мне пришлось выдержать.

Впрочем, удовольствие тут дело третьестепенное. В отличие от американских наши космические корабли рассчитаны на приземление, а не на приводнение. Однако это не исключает посадки на воду, если она по тем или иным соображениям окажется необходимой. Никто не знает, когда и над каким районом Земли может возникнуть в космическом корабле аварийная обстановка. Куда может занести судьба космонавта...

Учитывая подобную возможность, в Центре проводились так называемые пробы на выживание. Сюжеты для них разрабатывались самые разные, но всегда с неизбежным элементом неожиданности. К неожиданностям я, впрочем, привык за годы летно-испытательной работы и потому ничуть не удивился, когда однажды оказался вместе с группой товарищей в самолете, взявшем курс в открытое море. На нас была полная экипировка космонавтов, но предстояло нам не стартовать в космос, а прыгать с самолета в воду.

Когда подошел черед, я вслед за другими очутился в мятущихся волнах. Будущий космонавт должен доказать, что сумеет справиться, если пилотируемый им корабль приводнится, скажем, где-нибудь в водах Тихого или Атлантического океана. Для этого ему необходимо дать сигнал о месте своего нахождения и продержаться до того, пока подоспеет помощь.

Если бы я заблаговременно не научился хорошо плавать, мне наверняка пришлось бы туго. Воздушный костюм, правда, держал на плаву, но одного этого недостаточно. Нужно было суметь приспособиться к волнам. Волной могло захлестнуть, и, чтобы удержаться на ней, требовались немалая ловкость и сноровка. Лучше всего, лежа на спине, развернуться головой к ветру и использовать костюм в качестве своеобразной надувной лодки. Так легче извлечь ракетницу, чтобы подать сигнал, проще воспользоваться неприкосновенным запасом, если понадобится утолить жажду или голод, - спасательный вертолет может появиться не скоро...

Труднее всего оказалось поймать трос спасателей и пристегнуть его к специальному кольцу на костюме: воздушный поток от винта вертолета, образуя в воде воронку, мешал занять нужное положение. Когда после нескольких неудачных попыток я наконец оказался на борту винтокрылой машины, то лишний раз помянул в душе добрым словом все те мытарства, которые выпали на мою долю в тренировочном бассейне.

"Проб на выживаемость" за время подготовки в Центре выпало на нашу долю немало. Помимо ловкости, физической силы и выносливости они требовали от будущих космонавтов самых различных навыков, изобретательности и смекалки. Без каких-либо предупреждений и предварительной подготовки нас сбрасывали с парашютами в совершенно незнакомой нам и, разумеется, безлюдной, глухой местности. То это были раскаленные пески где-нибудь в среднеазиатской пустыне, то засыпанная глухим снегом, дремучая тайга, где не то что людей, а и медведя-то не встретишь.

От нас по примеру Робинзона требовалось освоиться в необитаемом месте, обеспечить себя жильем и пищей, пока не появятся спасатели.

Однажды я вместе с двумя своими товарищами очутился нежданно-негаданно в глухом, безлюдном лесу, занесенном глубоким февральским снегом. Кроме парашютов, на которых нас сбросили в скованную морозом чащобу, у каждого из нас оказалось по коробку спичек, карманному ножу и рассчитанному на трое суток набору продуктов. С этим нехитрым имуществом и предстояло устраиваться на новом месте.

С первых же минут стало ясно, что без крыши над головой на тридцатиградусном морозе долго не продержишься. Топора нет, даже для шалаша веток не нарубишь. Да и какое укрытие шалаш? Лишь летом и годится - от дождя или жары. Надо было придумать что-нибудь более подходящее, и живее: ледяной ветер продувал насквозь. И вот кому-то из нас пришло в голову использовать рельеф местности. Разыскали неглубокий овражек. Откопали его от снега, перекинули поверху пару сухих лесин, а на них уложили купола парашютов; сверху нагребли снега, устроили лаз - и временное убежище готово. Вышло и тепло, и уютно.

Развести в лесу костер, когда есть спички, - дело нехитрое. Разогрели мы консервы, пообедали, а на десерт вскипятили в пустых банках чай. Отогрелись, чувствуем: ничего, жить можно! Во всяком случае, дом у нас есть, кухня налажена - как-нибудь "перезимуем". "Конечно, - укладываясь спать, обменивались мы мнениями друг с другом, - всех случаев не предусмотришь, но один вариант у нас как-никак в кармане..."

А когда спустя время к нам пожаловали спасатели - они же по совместительству и экзаменаторы, - то после придирчивого осмотра жилье наше было оценено по достоинству.

- Скромненько, но со вкусом! - сказал один из них, оглянувшись напоследок еще раз в сторону нашего жилища. И уже серьезно добавил: - Будем считать, что выжили...

"Выжить", откровенно говоря, оказалось не столь уж сложно. Слов нет, попасть вот так, с бухты-барахты, куда-то к черту на кулички, в незнакомую тебе, заваленную снегом лесную глухомань - приятного мало. Разве что чувство удовлетворения от лишней, оставшейся позади трудности. Но это потом. Да и в нем ли, в чувстве удовлетворения, дело! Кто знает, какой неожиданностью может огорошить космос, чего потребует в критическую минуту? Готовым следовало быть ко всему...

И мы готовились. Центрифуги, барокамеры, батуты, лопинги, парашютные прыжки, термокамеры, пробы на выживаемость, комплексные тренажеры. Я уж не говорю о семинарах и теоретических занятиях на специальные темы - это само собой разумеется. Распорядок дня - жестче жесткого, графики забиты до предела. Пожалуй, никогда прежде я не жил столь многопланово и интенсивно.

И все же режим подготовки, если брать его в целом, "перегрузкой" отнюдь не являлся. Просто он был тщательно спланирован и продуман. Если бы дело обстояло иначе, многим из нас неизбежно грозила бы перетренированность. Те, кто хоть сколько-то знаком со спортом, хорошо знают коварную сущность этого термина.

На пользу идет только то, что в меру. Если же выбрать режим не по силам, перегрузить его - срыв неизбежен. Перетренироваться можно за какую-нибудь неделю, а из формы выбьешься на полгода, а то и дольше. Поэтому все мы находились под постоянным и неусыпным врачебным контролем. И если кто-то выходил на рубежи предела собственных сил, если поддерживать дальше заданный ритм становилось для него опасным, ему, как это ни жаль, приходилось выбывать из игры. Поблажки здесь могли обойтись дорого.

Мне, как всегда, везло, со мной пока было все в порядке. А не за горами уже был и день последних экзаменов. День этот меня больше не страшил: я знал, что приду к нему подготовленным.

Единственное, чего я еще немножко побаивался, что порой трогало сердце какой-то смутной тревогой, - это предстоящие испытания в сурдокамере. С ней, как со сводкой погоды, ничто нельзя твердо предсказать заранее. Большей частью все кончалось благополучно. Но случалось и так, когда эксперимент приходилось прекращать буквально в последние часы.

Еще академик Павлов, резюмируя серию опытов над животными, пришел к выводу, что для нормальной деятельности мозга необходима постоянная его "подзарядка" нервными импульсами, поступающими туда от органов чувств. Однообразность и монотонность впечатлений при отсутствии достаточного притока внешних раздражителей резко снижают тонус мозга, что в свою очередь может привести к различным, подчас странным расстройствам психики.

Вскоре сенсорным голодом - этим термином стали обозначать недостаток раздражителей, идущих в мозг от внешней среды, - вплотную занялись ученые ряда стран. За сравнительно короткий срок поставили массу самых разнообразных экспериментов и опытов, единственной целью которых являлась по возможности наиболее полная изоляция человека от притока впечатлений извне. Для того чтобы "выключить" человека из окружающей среды, отрезать его, так сказать, от внешнего мира, достаточно блокировать в той или иной степени его органы чувств. Достигнуть этого, вообще говоря, несложно.

Один из методов, к которому прибегла группа зарубежных ученых, можно образно охарактеризовать чеховским - "человек в футляре". Особые очки на глаза, аудитофоны на уши, перчатки на руки - и три из пяти органов чувств (зрение, слух и осязание) попадают как бы в ловушку, отгораживаясь от сознания и окружающей среды с помощью своеобразных футляров. Затем испытуемого укладывают в специально оборудованный бокс, где и оставляют наедине с собой. Наедине - в самом жестком смысле этого слова.

В другом варианте людей погружали в соответствующим образом сконструированные резервуары со специальным раствором, где исключался приток не только зрительной и слуховой информации, но и той, которая поступает в мозг посредством внутримышечных чувств, а также и ощущений кожных покровов, возникающих при изменениях температуры.

Немало подобного рода наблюдений проводилось и в имитаторах космических кораблей, где испытуемые в условиях одиночества и тишины должны были длительное время работать и жить в данном режиме и по заданной программе. Один из таких имитаторов представляла собой сурдокамера.

О сенсорном голоде, который возникает в связи с недостатком притока впечатлений из внешней среды и ради которого космонавтов изолируют в ее звуконепроницаемых стенах, я прочел и наслушался немало. На первых порах ему придавали слишком много значения. Большинство ученых считали, что изоляция в кабине летящего космического корабля может вызвать разнообразные отклонения психики. От эйфории - беспричинного радужного настроения - до галлюцинаций и полной утраты реального восприятия действительности. Как образно выразился один из известных американских психологов - Ф. Соломон, "сознание, лишенное воздействий сигналов от сенсорных (зрительных, слуховых, осязательных и внутримышечных) раздражителей, как бы пущено по течению, и его неумолимо влечет в Саргассово море простейшего состояния, где нет понятий последовательности, количества, направлений" рациональности, где кружатся в водовороте и одурманивают чувства яркие многоцветные галлюцинации".

Естественно, что возможность подобного состояния вызывала закономерную тревогу. Потому-то нашим кандидатам в космонавты и приходилось иметь дело с сурдокамерой. Однако, как уже показали к тому времени первые космические полеты, опасения сенсорного голода оказались сильно преувеличенными. По крайней мере, ни советские, ни американские космонавты ничего похожего не испытывали. Дело, конечно, не в том, что проведенные в этой области многочисленные научные исследования оказались несостоятельными или недостаточно достоверными, просто условия, в которых осуществлялись полеты в космос, не были столь жестки, как при наземных опытах.

Во-первых, все без исключения космонавты поддерживали двустороннюю связь с Землей, наблюдали за окружающим сквозь иллюминаторы, и, следовательно, какая-то часть информации из внешней среды к ним непрерывно поступала. Во-вторых, что, видимо, не менее важно, в космосе было много работы, а это, бесспорно, компенсировало в значительной мере сравнительную скудость притока впечатлений извне.

Однако определенная доля опасений все же сохранялась, и пробу на индивидуальную переносимость к сенсорному голоданию оставили в силе. А кроме того, в сурдокамере помимо названных факторов проверялась еще и устойчивость на нарушения так называемого циркадного ритма.

В каждом из нас существуют как бы некие автономные биологические часы, в соответствии с ходом которых человек периодически испытывает повышения и спады работоспособности. И если навязанный ему режим не совпадает с привычным для него суточным ритмом, то деятельность его в той или иной мере окажется затруднена до тех пор, пока не минует период адаптации. Срок же ее у всех различный: у одних он меньше, у других значительно больше. На орбите же, когда в кабине корабля ночь сменяет день шестнадцать раз в течение суток и циркадный ритм резко нарушается, способность космонавта к ускоренной адаптации весьма важна. Чтобы выявить ее, испытуемым в сурдокамере задают какой-либо принудительный суточный режим.

Короче, раз сурдокамера существовала, миновать ее было нельзя. И я как мог пытался подготовить себя к последнему, решающему испытанию. Пытался, не представляя конкретно, что, собственно, меня там ждет: в подобных условиях предсказать характер реакций своей психики я, как и никто другой, заранее не мог,

Порог сурдокамеры, когда я его наконец переступил, напомнил мне порог бункера газоубежища: его внушительной ширине соответствовала массивность тяжелой, герметически пригнанной двери. Если бы речь шла о боевых отравляющих веществах - за такими стенами беспокоиться не о чем. Но эксперимент, естественно, не имел к ним ровно никакого отношения, и вид внутренней части сурдокамеры начисто отметал подобного рода предположения. Низкий узкий топчан для сна, рабочее кресло и стол, холодильник для продуктов, различные приборы и аппаратура с ее несчетными стрелками, рычажками переключателей, тумблерами ничего непривычного, настораживающего. За всем хозяйством, включая с этой минуты и меня самого, должно было наблюдать с помощью нескольких вмонтированных в стены объективов бесстрастное всевидящее телеоко.

Не оглядываясь на закрывшуюся для меня на долгих десять суток дверь, я подошел к столу и разложил на нем свое скромное имущество: пару книг, стопку чистой бумаги, чурку липы и перочинный нож. Ничего лишнего брать с собой не полагалось.

Жить, как я знал, предстояло по графику, разработанному поминутно. В сурдокамере они практиковались трех видов: прямой, перевернутый и рваный. Прямой график наиболее простой и легкий - он предусматривал привычный Для человека суточный ритм жизни: днем - работа, ночью - сон. Перевернутый сложнее: когда на улице ночь - в сурдокамере день и наоборот. Самое трудное, самое изматывающее - рваный график: время сна, работы или отдыха обусловлено в нем не естественной периодичностью суток, а принудительными командами.

График графиком, подумалось мне, а жизнь остается жизнью. Помимо работы, которую предстояло выполнять, человеку положено есть, пить, спать, да и отдохнуть час-другой ему тоже необходимо. Ясно, что все это - восьмичасовой сон, время на личные нужды, включая обязательные занятия физкультурой и утренней гимнастикой, - обусловливалось рамками эксперимента независимо от типа графика. Жить, в общем, предстояло как обычно. Менялось не содержание жизни, а лишь распорядок дня. Точнее, даже не дня, а суток. Когда спать, а когда работать, определял не привычный всем, размеренный ход часовой стрелки, а очередной пункт графика. Причем, каким он для тебя будет - прямым, перевернутым или рваным, - знать наперед не полагалось. Войдешь в сурдокамеру - тогда и узнаешь. График, словом, должен оказаться для тебя неожиданностью, свалиться как снег на голову. Это тоже входило в условия эксперимента.

Но сейчас меня интересовал не график. С этим еще успеется, подумалось мне. Сперва надо разобраться в обстановке, выяснить что к чему. Освободив руки от своего нехитрого имущества, я отошел от стола и внимательно огляделся. Дополнительный осмотр ничего нового не добавил. Все те же голые стены, низкий беленый потолок, приборы для работы, скудная, если не сказать больше, меблировка. Сколько ни гляди - ничего лишнего. Ничего такого, за что мог бы зацепиться глаз. Скупая обстановка тщательно продуманного эксперимента. Вот только окуляры телемониторов поблескивали теперь не столь холодно и отчужденно. А может, мне это лишь почудилось? Да нет. Они уже начали за мной свою слежку. С каждым новым мгновением я ощущал это все острее и резче, почти физически. С этой минуты всякий мой шаг, каждое движение фиксировались наблюдающими за мной операторами.

Внезапно я почувствовал себя чуть ли не голым. Ощущение было настолько неожиданным и острым, что захотелось ощупать себя, чтобы убедиться в том, что и без того ясно, - я одет, на. мне легкий хлопчатобумажный комбинезон, мягкие, на микропористой подошве туфли. С трудом отделавшись от навязчивого состояния, я подошел к столу, перевернул первый листок своего графика: полчаса, отпущенные на то, чтобы вжиться, свыкнуться с новой обстановкой, прошли. Пора браться за дело.

Первые часы пролетели неожиданно быстро. Согласно графику я возился с таблицами, отвечал на тесты, выполнял другие указанные там работы. Все вроде бы шло нормально, все было хорошо.

Но постепенно я стал ощущать какое-то беспокойство. Словами его трудно определить: оно вызревало где-то внутри сознания и с каждой минутой росло. Подавить его, отделаться от него не удавалось...

Я взглянул на часы, потом - в график. Там против очередной отметки стояло одно короткое слово: "Отдых".

Отдых так отдых, подумал я и, сев в кресло, медленно огляделся по сторонам.

И тут на меня обрушилась тишина. Именно она оказалась той первой неожиданностью, с которой я здесь столкнулся. Это была какая-то странная тишина. В первые секунды она показалась мне просто неправдоподобной. Будто ее кто-то выдумал и, не зная, что с ней делать дальше, поместил сюда, отгородив от окружающего мира толстыми стенами и массивной дверью.

В природе такой тишины не бывает. Нельзя сказать, что поначалу она пришлась мне не по душе. Узнать, что это такое - подлинная тишина, - никому не помешает. По крайней мере станет ясно, в каком шумном мире тебе довелось жить. "Почему бы и не отдохнуть от него на несколько минут..." - подумал я.

Вот именно, на несколько минут - но не больше! Эта мысль пришла в голову довольно скоро. Я вдруг совершенно ясно осознал, что тишина в своем чистом виде вовсе не то, о чем надо мечтать.

"Ти-ши-на... - мысленно произнес я хорошо известное всем слово, пытаясь вдуматься в то, что стояло за этим вроде бы таким ясным и обыденным прежде понятием. - Тишина..." Я услышал свое дыхание и еще, как бьется мое сердце. И все. Больше ничего не было. Абсолютно ничего. Я представил себе ком ваты, огромный ком - величиной с земной шар, а внутри него - я. Тишина... Ком разрастался, скачками захлестывая орбиту за орбитой, заполнил клочковатой волокнистой массой все околосолнечное пространство, я съежился в абстрактную точку - биллионы кубических километров ваты вокруг нее! Это и есть тишина?..

"Спокойно! - сказал я себе. - Просто разыгралось воображение". Я открыл глаза и выбрался из этой проклятой, заполонившей все вокруг ваты. Сурдокамера выглядела совсем буднично и успокаивающе, но тишина оставалась. Только теперь она уже не пугала. Теперь она включила в себя то, чего я не знал о ней прежде и чего никогда уже не удастся от нее отделить, - реакцию на одно из качеств космоса. Оно, это качество, лишь слегка коснулось сознания, оглушило, сковало на миг судорогой и отступило, так и оставшись непознанным...

Когда после закончившегося испытания в сурдокамере я показал врачу Богдашевскому составленный мною график изменений психологического состояния (пики кривой пришлись в нем на первый, четвертый и последний - десятый день), тот усмехнулся, достал с полки книгу, касавшуюся вопросов психологии космоса, и открыл ее на странице, где обобщались аналогичные данные. Оба графика почти совпали. Видно, не один я чувствовал себя не в своей тарелке, когда, сидя в сурдокамере, впервые, пусть даже в самом первом приближении, приобщался к грозной глубине и категоричности свойств космоса.

Конечно, сами по себе искусственно созданные тишина и одиночество сурдокамеры переносятся сравнительно легко, когда знаешь, что это всего-навсего опыт, и только. Все дело в воображении. Но если тебе предстоит в будущем подняться в космос, остаться с ним хотя бы ненадолго лицом к лицу, уже сама только возможность этого факта удесятеряет остроту восприятий, и тогда искусственно заданные параметры опыта на какое-то время теряют свою условность и переживаются как реальный космический полет - тишина сурдокамеры становится тишиной космоса. Собственно, ради подобных вещей и городится огород: космонавт должен подготовить себя к встрече с космосом. Подготовить себя и доказать другим, что готов.

Ради этого и следят за тобой круглосуточно дежурящие у телеэкрана операторы, ради этого ты обвешан с ног до головы всевозможными датчиками, день и ночь фиксирующими динамику твоего психофизиологического состояния, ради этого ты скрупулезно выполняешь каждый пункт заданного на десять суток жесткого графика - сурдокамера не только очередной объект твоей тренировки, но и твой очередной экзамен, продолжение твоей проверки на прочность. Сейчас проверяется нервно-психическая устойчивость...

Я смотрю на часы. По графику полагается спать. Спать мне совершенно не хочется. Но слов "не хочется" здесь не существует. График - это приказ. Я ложусь и закрываю глаза. Говорят, бессонницу лечат лекарствами. Здесь лекарств нет, здесь есть необходимость и воля. Я знаю, что корабль, вышедший на орбиту, огибает земной шар шестнадцать раз за одни сутки. Шестнадцать раз в сутки наступает в его кабине ночь, шестнадцать раз в сутки сменяет ее день. Но я знаю не одно это. Я знаю, что в космических полетах членам экипажей придется заменять друг друга, что режим вахт на кораблях будет жесткий, что люди, которым придется выполнять сложную, требующую всех физических и духовных сил работу, должны будут всегда оставаться в форме, а чтобы сохранять бодрость и свежесть, нужно научиться подчинять себя распорядку дня, любому избранному в полете графику.

Мой график мне приказывает сейчас спать. Я могу обмануть операторов и притвориться спящим, но я не хочу обманывать себя. Когда абсолютно не хочется спать, заснуть трудно, но не невозможно. Я сосредоточиваю внимание, я собираю в узел волю, я сплю...

Космонавты не имеют права на многое, в том числе и на бессонницу.

На четвертые сутки я вновь почувствовал, как нарастает отпустившее было напряжение. Вновь появилась скованность, понизилась способность сосредоточиваться, где-то на дне сознания снова угольком тлела беспричинная тревога...

По графику сейчас время отдыха, мое личное время. Я беру чурку липы и начинаю ее строгать. Мне хочется выстругать из куска липы крохотный Як-3. Я хорошо знаю эту машину, в свое время я много и вроде бы неплохо на ней летал.

Я стругаю ножом мягкую, податливую липу и думаю о своем будущем. Сегодня оно связано для меня с космосом. Я хочу подняться в его бездонную глубину и верю, что мне удастся этого добиться. А тогда вместе со мной вторгнется в космос и мое прошлое. Ведь именно оно привело меня сюда, в сурдокамеру, где я стругаю липу и веду бой с одиночеством и тишиной.

Каким же оно было, мое прошлое?

Может быть, именно сейчас самое время заново осмыслить его, вглядеться в себя, чтобы знать, что берешь с собой, готовясь покинуть Землю? Видимо, это не такое уж пустое занятие, на которое было бы жаль потратить отпущенное графиком личное время.

Я стругаю перочинным ножом кусок липы, стараясь придать ей очертания крыла крохотного Як-3, и перебираю в уме прошлое. В конце концов мое личное время это мое время, и мне решать, как и на что его потратить.

Прошлое. Что это в сущности такое - прошлое? То, что прошло и чего больше нет? Но ведь ничто не проходит бесследно. Из малого, неприметного, вырастает большое - большое, столь же неприметно, может распасться в труху и пыль. Все оставляет свои следы, но иногда эти следы путают и петляют, иногда они неотвратимо ведут к цели. Весь вопрос в том, зачем вышел человек на дорогу. Если ради того, чтобы найти себя, тогда все в порядке, тогда при всей кажущейся извилистости путь его в последнем счете обозначится как прямой и ясный: исходную и желанную точки соединит проложенный поверх кружева неизбежных случайностей и ошибок четкий, лаконичный пунктир.

Найти себя - значит найти и свою жизнь. Не искать - значит прожить чужой жизнью, прожить, как получится, как придется прожить. Или - или.

Говорят, что у каждого свое призвание: либо угадал, либо не угадал. Я этому никогда не верил. Человек богат, и призваний у него не одно, а несчетно много. Важен не выбор, а его реальный итог. Представьте, что мальчишка, одаренный, скажем, от природы абсолютным музыкальным слухом, станет не знаменитым композитором, а обыкновенным рядовым геологом: жил, допустим, в доме напротив симпатичный ему бородатый дядя, которому хотелось во всем подражать, и если он, этот повзрослевший мальчишка, сохранит интерес, казалось бы, к случайно выбранной им работе, будет болеть ее заботами, радоваться ее успехами, то никто не скажет, что жизнь прожита зря.

Человек богаче любой профессии, И найти себя - вовсе не означает вовремя послушаться маму или папу: что толку в абсолютном слухе, если тебе милее не звуки скрипок, а посвист ветра в ущелье, торопливый, азартный стук молотка, откалывающего образцы породы! Лишь тот действительно находит себя, кто использует не одно из своих бессчетных человеческих качеств - пусть даже оно резко и ярко выражено, а живет ими всеми, не порабощая одним остальные, живет не как привесок к своему музыкально одаренному уху, а щедро и разносторонне всеми силами ума и духа. Профессия не самоцель: она лишь поприще, где тратишь отпущенные природой силы. Употребить их с толком, с пользой для себя и для людей и означает правильно прожить свою жизнь. А это зависит не столько от выбранного тобой дела, сколько от того, как ты его делаешь. Жизнь удается только тогда, когда не увиливаешь от трудностей, а делаешь свое дело без устали, добросовестно и добротно, делаешь вместе с делом самого себя.

На улице моего детства, не в доме напротив, а в моем доме, жил не бородатый геолог, а мой брат-летчик. И я стал летчиком, и это, конечно, случайность. Но не случайно другое, не случайно то, что я навсегда полюбил свое случайное ремесло. Случайность стала моим призванием. Не одним-единственным, а одним из многих. Я ровно настолько же "родился" летчиком, насколько химиком, ювелиром, матросом, врачом... Список можно бы и продолжить, но не в нем дело. Просто я захотел научиться и научился неплохо водить самолеты, найдя тем самым в профессии летчика самого себя. Точно так же, наверное, я мог бы найти себя и на любом другом поприще, если, конечно, искать не славы, не титулов, не высокой зарплаты, а творческой радости от самого труда.

Конечно, думая тогда обо всем этом, я много сознательно упрощал. Я имел в виду не те сравнительно редкие случаи, когда призвание человека написано у него на лбу чуть ли не с пеленок. Я думал не о единицах, я думал о подавляющем большинстве людей. А тут - я и теперь в этом уверен - человека делает не "удачный" выбор профессии, а его отношение к самому себе и к ней. Там, где нет зависти к тому, как живет Иван Иванович, нет и неудачников, и жизнь получается, когда в центре духовных помыслов и интересов заложен принципиально важный вопрос-не как, а чем живет человек.

Мне могут возразить: вот вы толкуете о врачах, геологах, летчиках... Ну а если, допустим, токарь? Что тогда?

Что ж, токарь так токарь. И не торопитесь иронизировать: я вовсе не собираюсь рисовать одну из штампованных картинок, в щедро отлакированных рамках которых труженик станка одной рукой привычно дотачивает рекордную по счету деталь, а в другой скромно держит промасленный клочок синьки с очередным замечательным рацпредложением. Скажу одно: если он в самом деле токарь - не по записи в трудовой книжке, а по собственному желанию, - тогда он никогда не променяет своего станка на кабинет врача или кабину летчика. Он будет знать цену своему умению и гордиться им!

Не ошибусь, перефразируя известную пословицу: не профессия красит человека, а человек профессию. И уж если говорить о выборе, о поиске своего призвания, искать следует не профессию для себя, а себя в профессии...

Так или приблизительно так рассуждал я, стругая свою липку. Время летело быстро - незаметно минуло несколько часов моего пребывания в сурдокамере, и вдруг прямо передо мной вспыхнула привычная комбинация цветных огней: "Внимание!"

"Внимание! По графику наступает время тестов!.."

Я смотрю на табло, где загорается призывный сигнал, и нажимаю в ответ кнопку: "Готов!"

Табло - это панель, под матовым стеклом которой скрыта мозаика из гнезд с лампочками разного цвета: зеленые, желтые, красные, белые, синие... Операторы, расположившись за стеной и попеременно включая те или иные лампы, создают различные комбинации световых сигналов. Моя задача - разобраться в них и соответственным образом отреагировать.

Я гляжу на табло. Под рукой у меня клавиатура кнопок, с их помощью я могу реагировать на происходящее.

На табло вспыхнула комбинация ламп: красная, зеленая, желтая. И сразу же вслед за ней - желтая, зеленая, белая.

Одну из комбинаций положено погасить, другую, наоборот, оставить нетронутой. Что означает то или иное сочетание светящихся ламп, я вызубрил, как таблицу умножения, еще до сурдокамеры. Теперь две из возможных комбинаций зажглись на табло. Иными словами, та и другая - приказ, только отданный не словесно, а зрительно. Это проверяются моя память, собранность и быстрота реакции.

Я гашу вторую, первую оставляю светиться. Верно ли я понял команду, сколько секунд понадобилось, чтобы на нее среагировать - об этом я пока не знаю. Оценка мне ставится за стеной, молча: связь с экзаменаторами односторонняя. Это расслабляет, а расслабляться нельзя.

На табло появляется ряд чисел: 97... 34... 17... 81... 66... Ровно через двадцать секунд - не раньше и не позже! - я должен ответить, делятся ли они на три. А часов нет. Приходится контролировать время самому, отсчитывать его на манер ходиков или будильника. Оператор в придачу включает за стеной магнитофон, и сурдокамера заполняется чьим-то басом, монотонно бубнящим окрошку из беспорядочно повторяемых различных цифр, не имеющих отношения к полученному мною заданию. Вдобавок противно завыла сирена, где-то над самым ухом что-то заскрежетало, заскрипело, заухало... Все это называется фоном. Фон должен отвлекать меня, не давать сосредоточиться.

Впрочем, меня это уже не касается. Я отсчитываю про себя, будто метроном: "И-и-и раз, и-и-и два, и-и-и три..." Я делю в уме заданные мне цифры...

Тесты на чувство времени мне определенно не нравятся. Спроси меня, я бы и сам не смог объяснить, чем, собственно, этот тест хуже других. Но чувство антипатии он вызывал у меня неизменно. Впрочем, чувства чувствами, а дело делом. Хочешь не хочешь, а секунды приходилось отсчитывать: "...И-и-и восемнадцать, и-и-и девятнадцать, и-и-и двадцать..."

Я нажимаю два раза кнопку: все числа очередного ряда цифр на три делятся!

И опять я не знаю, что мне поставил экзаменатор: отлично пли посредственно, хорошо или кол? Я даже не представляю себе системы оценочных баллов. Зато мне ясно другое: сейчас меня проверяют сразу по четырем параметрам. На способность сосредоточиться, уметь отключиться от окружающей обстановки (фон и помехи), на скорость, с которой я способен шевелить мозгами (делится - не делится), на чувство времени (ответ ровно через двадцать секунд!) и, наконец, - успеваю усмехнуться про себя - на умение раздваиваться (считать секунды и делить цифры приходится одновременно).

А на табло уже новая команда, новая головоломка. Два ряда чисел: четных и нечетных. Четные - черные, нечетные - красные. Их нужно называть парами: нечетные - с начала ряда, четные - с конца.

Магнитофон теперь не надрывается, чтобы сбить с толку, а въедливо молчит: он переключен на запись. Пришел черед и мне подать голос. И я начинаю:

- Единица красная, тридцать восемь черная... Тройка красная, тридцать шесть черная... Пятерка красная, тридцать четыре черная...

Ну что же, думаю я, когда чертово табло наконец погасло, все это может мне пригодиться, даже если я и провалюсь, не сдам этот экзамен. Кому, скажем, хоть и на земле! - может помешать собранность или внимательность?

В сурдокамере ломать голову, в сущности, вообще не над чем: все решено заранее, все определяется графиком. График приказывал мне завтракать. Я шел к холодильнику - это был обыкновенный "Саратов" - и снимал с его полок несколько туб. Кофе, овсяная каша, ряженка... Две первые тубы - обычные тюбики из фольги, вроде тех, что с зубной пастой, только побольше, - следовало подогреть. Для этой цели приспособлена специальная электроплитка. Подключить шнур к розетке - штука, разумеется, несложная. Через две-три минуты овсянка становилась теплой, а кофе горячим. Садись к столу и наслаждайся "космической" пищей. Надо сказать, что по вкусу содержимое туб мало чем отличалось от привычных земных яств. Чуточку не хватало лишь неизбежных за любым столом ложек и вилок. В космосе, в условиях невесомости, земная сервировка стола окажется бесполезной.

Я выдавил порцию каши, запил ее глотком горячего кофе. "На обед будет харчо и печеночный паштет, - подумалось мне. - Жить можно!.."

Кстати говоря, способности человека к адаптации практически неисчерпаемы. Разум - вот что делает его хозяином любых обстоятельств. Правда, мне не раз приходилось задумываться над тем, насколько целесообразны некоторые устремления людей. Взять хотя бы освоение того же космоса. Что это такое сегодня? Насущная необходимость или дорогостоящее хобби человечества?

Я знал, что ракета-носитель, которая должна вывести на орбиту космический корабль "Союз", весит не одну тысячу килограммов. Цифра весьма впечатляющая. Тысячи килограммов электроники, сложных конструкций, горючего - и все только для того, чтобы забросить на несколько суток одного человека в околоземное пространство...

Тогда, в сурдокамере, я не догадывался о том, что эти вопросы позже не раз будут задавать мне. Но это будет потом. В те дни я задавал их сам себе.

Нет, я, разумеется, не собирался ревизовать цели и замыслы, выношенные лучшими умами человечества. Я понимал, что энтузиастами программ по освоению космоса движет отнюдь не праздное любопытство. Существуют ведь такие понятия, как прогресс, неизбежность роста и развития техники. Наконец, человечество, как убедительно свидетельствует история, никогда не откладывало на завтра то, что в силах было сделать уже сегодня. Но, с другой стороны, именно эта историческая параллель меня больше всего и смущала. Почему непременно сегодня? Насколько своевременны те колоссальные затраты труда, материальных ресурсов и времени, неизбежные на первых этапах освоения космоса, когда на Земле столько неразрешенных важных и крайне актуальных проблем? Разве, скажем, освоение пустынь, заселение огромных и малодоступных пока для человека территорий менее важно и актуально, чем полеты на Луну, Марс или Венеру? Что, кроме торжества разума и пополнения кладовых информации, может дать человечеству явно непригодная для жизни плеяда планет Солнечной системы? Не разумнее ли сначала взять то, что лежит у нас под ногами? Особенно если учесть, что богатства эти, с одной стороны, колоссальны, с другой - необходимы людям уже сегодня, а разработка ресурсов иных планет - дело в лучшем случае отдаленного будущего... Чем же в таком случае следует руководствоваться, решая, своевременно ли очередное грандиозное начинание?

Известно, что в мире, где мы живем, все тесно переплетено и взаимосвязано. Освоение космоса не может не привести к преобразованиям и на самой Земле. Уже после первых выведенных на орбиту спутников всем стало ясно, что перед человечеством открылись новые неисчерпаемые возможности в таких, например, жизненно важных областях, как связь, метеорология, геодезия, картография, навигация и океанология, исследование месторождений полезных ископаемых и других природных богатств. Достижения космической техники в свою очередь начали оказывать влияние чуть ли не на все отрасли промышленности, на автоматизацию, на повышение надежности самых различных устройств, системы и оборудования - от электронно-вычислительных машин до кинокамеры или транзистора. Словом, уже первые годы космических исследований привели к бурному развитию новой техники, к созданию новых производств, наметили перспективы глубочайших преобразований не только в области промышленности и организации производства, но и в образовании, здравоохранении...

А ведь это только начало!

И все же далеко не все разделяли восторги по этому поводу. Многим колоссальные затраты на реализацию космических программ казались неуместными или, в лучшем случае, преждевременными, особенно в тех странах, где еще так много нерешенных насущных материальных проблем. Выражая мнение таких скептически настроенных людей, известный английский историк Арнольд Дж. Тойнби говорил, что "в некотором смысле полет на Луну схож с сооружением египетских пирамид. И если мы достаточно мудры, чтобы достичь Луны, то разве не должны мы чувствовать неловкость за наше неумение справиться с земными делами?"

Иными словами, всему, дескать, свое время.

В самом деле, дано ли нам заглядывать вперед на столетия - имею в виду не социально-классовую эволюцию общества, я говорю о локальных задачах отдаленного от нас веками грядущего. Пророки прошлого почти всегда ошибались. Предугадать картину будущего, хотя бы только с главными, узловыми его проблемами и запросами, если и удавалось иногда, то только в самых общих чертах. Но ведь именно там, в далеком будущем, и скрыты те окончательные критерии, с позиций которых наши потомки станут оценивать свершения минувших эпох. Космос или Сахара?.. Да, выбор предстоит делать нам, и делать его сегодня. Проверить же, насколько он окажется верным и своевременным, смогут лишь те, кто будет жить на Земле после нас, может быть, сотни лет спустя.

Дальше. Любое великое начинание, в конечном счете принадлежа всему человечеству, вначале ложится на плечи отдельных людей. Я оказался в числе тех, кого принято называть пионерами нового дела. До меня в космосе удалось побывать не многим. Гагарину, Титову, Поповичу, Николаеву, Терешковой, Быковскому, Комарову, Егорову, Феоктистову, Беляеву, Леонову да еще почти двум десяткам американцев. Но до кабины выведенного на орбиту космического корабля мне было еще далеко. Предстояло еще доказать Государственной комиссии, а заодно и себе самому, что к трудностям космического полета готов.

С сурдокамерой я уже в какой-то мере свыкся. Нельзя сказать, что чувствовал себя как на курорте. По-прежнему иногда давали знать о себе одиночество, тишина, но время шло, и никаких ЧП не происходило. Я знал, что люди не выдерживали долгого заточения, что подобные эксперименты иной раз приходилось прерывать. Одних одолевали галлюцинации, другие не могли справиться с собственным настроением, с нервами, третьим не удавалось в необычных условиях сурдокамеры правильно реагировать на предлагаемые тесты, выполнять разнообразные рабочие задания.

У меня пока все шло хорошо.

Однажды, правда, произошел небольшой сбой. Сидя за столом и заполняя очередной листок личного дневника, который я там вел и записями которого сейчас так широко пользуюсь, мне вдруг совершенно отчетливо послышалось чье-то сопение. Глухое, едва различимое, но все же вполне отчетливое.

"Спокойно! - сказал я самому себе. - Чудес не бывает. Сопеть тут некому".

И все же кто-то сопел.

Кто, черт побери, может здесь сопеть, если в сурдокамере никого, кроме меня, нет! Слуховая галлюцинация? Чепуха. Нервы у меня всегда были крепкими.

Я вслушивался еще и еще. Определенно, звук есть. Едва уловимый, на грани слышимого, но есть. Можно, пожалуй, даже попробовать локализировать его место. Да, звук, отдаленно напоминающий сопение запыхавшегося человека, доносится откуда-то из угла, из-под столика, на котором лежат стопка книг и листки чистой бумаги.

Внезапно меня осенила догадка. Я нагибаюсь - так оно и есть! И как это раньше не подумал?! Свежий воздух поступает сюда по вентиляционным каналам, а вместе с ним доходит и шум от работающих где-то за стеной нагнетающих вентиляторов.

Да, но почему тогда я не слышал этого сопения вчера или час назад? Впрочем, тоже ясно. Сказалось наконец действие частичного сенсорного голодания. Шум вентиляторов настолько отдален, настолько ничтожен, что обычно ухо не в состоянии его уловить. Но когда приток внешних раздражителей длительное время ограничен, восприимчивость изголодавшихся органов чувств обостряется и они начинают фиксировать то, что в привычных условиях лежит вне пределов их досягаемости или, во всяком случае, не отмечается сознанием.

Словом, тревога оказалась напрасной. Вернувшись к столу, я записал о случившемся в свой дневник и, отложив его в сторону, придвинул график. Как хорошо, когда есть график и есть работа, подумалось мне. Правда, сама работа, запланированная на определенные часы графика, не отличалась обычно особыми сложностями. Порой была даже скучной, муторной. И все же она, честно говоря, в значительной степени скрашивала мне мое добровольное заточение.

Большинство приборов, с которыми я имел здесь дело, представляли собой элементы хорошо знакомой мне авиационной техники. Некоторые из них имели отношение к пилотированию космических кораблей. Как с теми, так и с другими я довольно легко справлялся. Оператор, находящийся где-то за стеной сурдокамеры, задавал с их помощью какой-нибудь комплекс параметров, а мне предстояло, действуя тумблерами и рычагами, удерживать определенный режим. Наблюдая за стрелками приборов, я пытался контролировать обстановку, корректируя свои действия с учетом тех изменений, которые создавались там, за стеной. Как правило, все сходило удачно. Задания напоминали пилотирование самолета вслепую, по одним приборам. А этим меня трудно было сбить с толку: сказывался опыт.

Больше того. Помимо чувства удовлетворения, которое приносила знакомая, привычная для меня работа, она же помогала мне одолевать и одиночество. Как-никак, а вместе со вспышками индикаторов и движением стрелок ко мне из внешнего мира просачивалась хоть какая-то информация. Пусть урезанная, лишенная естественной глубины и красок, пусть схематичная, однотонная, воспринимаемая лишь как считывание с приборов, но все-таки информация. Все-таки приток впечатлений. На них необходимо было реагировать, отвечать действием.

Это несколько походило на игру в шахматы вслепую. Невидимый мне партнер делал ходы, создавая на приборной доске очередную острую ситуацию, от меня же требовалось привести ее в норму. Партии обычно проходили в темпе блица. Постоянный жесткий цейтнот заставлял выкладываться до конца, удерживая мозг в состоянии длительного напряжения. Такая "игра" требовала ясности мысли, волевой собранности. Пожалуй, это было лучшим лекарством от одиночества. Во всяком случае, часы, отведенные графиком на борьбу с приборами, пролетали незаметно...

День и ночь телемониторы сурдокамеры пристально следили за каждым моим жестом, за каждым движением. Для успешного хода эксперимента это было и необходимо, и важно. Но нельзя сказать, чтобы это было приятно. Скорее наоборот. И чем дальше, тем больше.

На шестой день пребывания в сурдокамере мне страшно захотелось помыться. Душевой кабины здесь, само собой, не было, но можно было смочить полотенце одеколоном или холодной водой. Словом, я так или иначе, но решил принять ванну.

Мешало только одно - линзы телеобъективов. Кто знает, может быть, именно сейчас один из дежурных операторов - особа женского пола.

Недолго думая, я взял несколько бумажных салфеток и, завесив телеобъективы, избавился таким образом от посторонних глаз. Обтереться намоченным в воде полотенцем оказалось чертовски приятно. Я чувствовал, как в мою душу и тело широким потоком вливается бодрящая свежесть. Отжав над раковиной полотенце и предвкушая продление удовольствия, я щедро намочил его вновь.

И тут в сурдокамере завыла сирена тревоги.

Как я и ожидал, инициатива, проявленная с моей стороны, пришлась не по вкусу тем, кто находился по ту сторону. И там это не замедлили показать сирена выла не переставая.

Любопытная штука - человеческое восприятие. Я знал, что ровно ничего не произошло: вой сирены - лишь отклик на маленькую вольность, никак неспособную повлиять на ход событий. В конце концов, мокрое полотенце - это только мокрое полотенце! И все же я не мог отделаться от чувства скованности и легкой тревоги. Выходило, будто звук сирены не просто сигнал опасности, в данном случае ложной, а уже сам по себе несет определенный заряд психологического воздействия. Если так, подумалось мне, то с этим вряд ли можно мириться, нельзя допустить, чтобы в критическую минуту, когда от человека требуется максимальная собранность, весь запас его духовных сил, часть их будет расходоваться впустую, на преодоление сопутствующих эмоций. Чтобы быстро принять верное решение, мысль должна быть свободна.

Приняли решение и в операторской. Сирена внезапно смолкла, и по радио прозвучал приказ:

- Уберите салфетки! Немедленно снимите с телеобъективов салфетки!

Это были первые человеческие слова, которые я услышал с того момента, как переступил порог сурдокамеры. Первые и последние. В дальнейшем в подобных случаях действовало джентльменское соглашение: телеобъективы оставались открытыми, но операторы отходили в сторону.

Последние, десятые, сутки начались, как всегда, разминкой и плотным завтраком.

Окуляры телемониторов бесстрастно проследили за последним проглоченным мною куском, я не выдержал и подмигнул в их сторону: дескать, с добрым утром, чертовы соглядатаи! Но они бесстыдно и все так же бесстрастно уставились на меня в упор - разве их чем проймешь? - пустое занятие.

Впрочем, в то утро я проснулся в отменном настроении, испортить которое отнюдь не собирался. Правда, одиннадцать часов дня - рубеж, от которого отсчитывались каждые очередные сутки, - утром, строго говоря, не назовешь. Те же операторы, приставленные ко мне, вероятно, уже наработались.

Через несколько минут по графику полагалось приступить к работе и мне. Опять придется "пилотировать" по прикрученным к стенке приборам. Какую, интересно, погодку придумают для меня нынче там, за стеной? Сплошную облачность, плотный, как ватное одеяло, туман, грозу с порывами шквального штормового ветра?..

И вдруг мне захотелось ударить в стенку. Пробить окаянную, продырявить, продрать! Сломать ее к чертовой матери, разнести на куски, превратить в щепки! Ну же! Ну!..

В овладевшем мною так внезапно желании было столько нетерпеливости, столько неоправданной остроты, что я повял, как стосковалась душа по внешнему миру - по обыкновенной галке на заборе, по синеве в небе, по озорному солнечному лучу. И еще мне подумалось, как непросто будет расставаться с Землей тем, кому когда-нибудь выпадет стартовать в дальние космические рейсы к другим планетам, а может быть, и к другим звездам...

Мысли эти вернули мне хладнокровие.

Я спокойно встал со стула, неторопливо сделал пару глубоких приседаний этого оказалось достаточно, - усмехнулся и взглянул на часы: прошло несколько секунд. Потом перевел взгляд на телемониторы: что, удивлены? Просто мне захотелось узнать, какая там у нас, за стенами, погода. Не выдуманная, проигрываемая для меня на приборной доске, а подлинная, настоящая, живая. Неужели солнце? А может, дождь? Дождь. Дождище. Дождик. Дождичек!.. Как же я стосковался по тебе, дружище, в этой чертовой клетке, как соскучился! Небось капаешь себе, моросишь, а всем хоть бы хны! В плащи еще небось от тебя кутаются, ворчат небось. А мне хотя бы одним глазком на тебя взглянуть, хоть краешком бы, хоть в щелочку...

Я поставил на место стул, сел и, раскрыв на чистой страничке тетрадь дневника, записал: "11 часов 27 минут. Выспался хорошо, спал, как и все прежние здесь ночи, крепко, без сновидений. Позавтракал с аппетитом. Голова ясная, самочувствие ровное, приподнятое".

И это было чистейшей правдой: как ни странно, настроение у меня ничуть не испортилось. Таким оно и оставалось до конца дня.

День сжигал время, как мотор горючее, в привычной работе. Нового в ней для меня ничего уже не было, да и не могло быть. Пилотирование, единоборство с приборами, тесты...

Работая, я нет-нет да и поглядывал на стопку книг, лежащих с краю стола: над ней, едва касаясь крохотными колесами шасси потрепанной обложки какого-то детектива, парил мой выструганный из куска дерева "як". Хвост его был опущен, а нос горделиво вздернут. Казалось, он вот-вот вздрогнет, быстро наберет скорость - и оторвется. Да что оторвется! Он давно уже в небе, он давно летит... Слившись с машиной, став с ней единым целым, все выше и выше уходит невидимый мне пилот. Кто он, этот пилот? Куда летит?..

Впрочем, я давно уже знаю: он - это я...

Нет, сурдокамера здесь ни при чем. Нервы мои в полном порядке, сознание, как никогда, свежо и ясно. Если уж в чем и виновны ее непроницаемые, отрезавшие меня от внешнего мира стены, так разве в том, что заново помогли мне продумать собственную судьбу.

Я не был из тех редких удачников и счастливцев, кто, рано угадав свою цель жизни, упорно и уверенно шел к ней, делая вместе с тем и собственную судьбу. Мне удалось лишь то, что удается всякому, кто этого по-настоящему хочет. Удалось взвешивать свои желания, чтобы контролировать свои поступки, удалось не разбрасывать себя, не петлять в поисках легких путей и решений - не размениваться по мелочам. Но смешно утверждать, будто я обладал какими-то особыми качествами, благодаря которым мне чуть ли не на роду было написано участие в одном из грандиозных свершений человечества - освоении космоса. Я об этом не мечтал. Долгое время даже не знал толком о проделанной уже в этом направлении работе. Моя жизненная задача, как я ее понимал, сводилась к другому - найти свое место среди людей. Не первое подвернувшееся под руку и, конечно, не такое, которое принято называть "теплым местечком", где уютно и мирно можно продремать весь свой век. Я хотел отдавать себя людям, растрачивать отпущенные природой силы, чтобы ничего не унести с собой, когда придет мое время уйти, а оставить все здесь, на земле. Ради этого я старался не оказаться как-нибудь невзначай в обозе, стремился жить на предельных для себя оборотах, на самых жестких, критических режимах. Иначе жить я попросту не умел.

Я смотрю в последний раз на свой "як", который стал немым свидетелем моих дум и воспоминаний. Завтра я заберу его с собой, и он навсегда останется памятным для меня сувениром. Но это будет завтра. А сейчас по графику время ложиться спать.

С чувством удовлетворения и какой-то полноты души я перевернул последнюю страничку графика. Все позади, все, что нужно, сделано. Через несколько часов для меня должна открыться дверь в наш сложный, удивительный и прекрасный мир. А может быть, и в космос?

За пределами кривизны

Это не новость: сказать, что Земля, если смотреть на нее сверху, из космоса, вовсе не кажется такой бескрайней, какой привыкли ее считать люди. В сущности она совсем крохотная, наша Земля - пылинка во Вселенной, которую нам абсолютно необходимо сохранить. Другой такой нет. Нигде нет. Земля - одна...

Нил Армстронг, глядя на нее с Луны, на поверхность которой он высадился вместе с другим американским космонавтом - Эдвином Олдрином, сравнил Землю с голубым апельсином, лишь чудом не затерявшимся в бездонных и бескрайних космических пространствах. Апельсин не апельсин, но то, что Земля - шар, тут возражать не приходится. Мы все это знаем с раннего детства. Мы к этому привыкли. И так же, наверное, как и остальных, меня это ничуть не удивляло: шар так шар. Не конусом же ей, в самом деле, быть или, скажем, параллелепипедом. И все же, когда я собственными глазами увидел под собой кривизну, которую мы называем земной поверхностью, или еще проще - Землей, меня это потрясло! Я словно узнал об этом впервые: кривизна шара то, на чем стоят наши города, растут рощи и сады, текут реки и ручьи, рябят волной моря и озера... Кривизна эта - наш мир. За пределами ее - все остальное: звезды, галактики, Вселенная...

Как многие до меня и как многие после, находясь на борту несущегося над кривизной Земли космического корабля, я четко и до конца осознал, что космос стал для человечества реальностью. Не той, что связывали с существованием звезд и галактик ученые в обсерваториях или посетители планетариев, а реальностью, властно вторгнувшейся в нашу повседневность, изменившей не только наш способ ощущать, видеть, мыслить, но и вместе с тем нас самих. Люди стали чувствовать себя не только гражданами своей страны, не только представителями какой-либо нации, народа, расы, но еще и землянами. И пусть это слово пока не успело войти в повседневный обиход, пусть его еще редко произносят вслух, но то самоощущение, которое связано с ним, уже возникло и никогда не исчезнет.

Кстати, слово "земляне" пустил в обиход Циолковский. Великому русскому ученому не понадобилось ждать развития современной техники, он сумел подняться в космос силой своего воображения, мощью творческого разума. Видя в людях землян, он объединял всех единой целью. "Человечество не останется вечно на Земле, но в погоне за светом и пространством сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе все околосолнечное пространство", писал он, подчеркивая наряду с неизбежностью освоения космоса жизненную необходимость в этом для обитателей нашей планеты. Ошибся Циолковский, пожалуй, лишь в малом. Человечество вторглось в космос далеко не так "робко", как предполагал ученый, а решительно и по-хозяйски уверенно. Тысячи самого различного назначения спутников выведены на орбиту - многие из них работают для всего человечества. Космические корабли обживают не только околоземное пространство, они отправлялись и отправляются к другим планетам.

И все же Земля пока остается единственным нашим домом. Не колыбелью человечества, а единственным, ничем не заменимым обжитым общим домом, за порогом которого лишь беспредельная пустота и немой мрак космического холода. Звезды? Иные миры? Пока это лишь надежда, лишь стратегическая цель человечества. Пока нам остается как можно тверже и как можно быстрее усвоить то, что Земля - одна, что, несмотря на бесчисленность миров, другого мира, где бы мы могли жить, для нас нет.

И лучше всего этой истине учит сам космос. Там она становится максимально наглядной...

\* \* \*

Для меня космос начался 26 октября 1968 года в 11 часов 34 минуты по московскому времени. Именно в тот момент стартовал с космодрома в Байконуре космический корабль "Союз-3", который мне доверили пилотировать.

Ждать этого дня мне пришлось целых два года.

Говорят, долгое ожидание притупляет, а то и сводит на нет радость от ожидаемого. Может, и так. Не берусь судить. Скажу только, что сам я этого не заметил. И хотя после выхода из сурдокамеры путевой лист, открывающий дорогу в космос, получить мне удалось не скоро, чувство радости от этого не поблекло и не притупилось. И скорее всего, потому, что работы в Центре оба эти года для меня хватало. А работая, я все отчетливее понимал, что космический корабль не "Жигули" и даже не Ил-62. Обкатать его, как машину или самолет, строго говоря, невозможно, так что ни один космический полет не назовешь серийным. Меняются не только типы кораблей или их отдельные узлы, не только продолжительность полетов и количественный состав экипажей, но и сами задачи. Стереотипа тут быть не может, а дубли исключаются. Так что по справедливости каждый космонавт пока еще всегда "первый".

И когда наконец наступил мой черед, я ничуть не чувствовал себя обделенным из-за двухлетней задержки. Наоборот, все, что происходило тогда, переживалось как-то необыкновенно остро и ярко - всей силой чувств и души. Я хорошо усвоил, что жизнь щедра на эпизоды, но скупа на события. Случается, многие годы промелькнут, а зацепиться не за что. Вспомнить, понятно, есть о чем. Рассказать - тоже. При желании можно и выводы из прожитого сделать. И все это нужно, без этого не обойтись. Но событие... Тут совсем иной разговор. События, значительные, ломающие привычное течение дней, в жизни человека - редкость. Может, поэтому смысл их постигаешь не сразу и не в полной мере, а как бы от случая к случаю, постепенно.

Свой полет в космос осмыслить мне удалось тоже не сразу. Для этого понадобилось немало времени. И вовсе не оттого, что в нем было что-то из ряда вон выходящее. Нет, конечно. Просто и здесь действовала та же психологическая закономерность: верный масштаб требует расстояния.

Конечно, я имею в виду не объективное значение полета, не цели, которые ставились в нем и которые были достигнуты, - здесь, как говорится, все было ясно с самого начала. О полете "Союза-3", как и о любом другом, достаточно писалось в свое время и в нашей, и в зарубежной прессе. Но для меня, прямого его участника, дело этим далеко не исчерпывалось. Полет "Союза-3", бесспорно, стал одним из наиболее значительных событий в моей жизни. Уже в момент старта, а затем и приземления корабля я понимал, что мне предстоит вновь и вновь возвращаться к только что пережитому, причем возвращаться отнюдь не ради приятных воспоминаний, не ради самого прошлого, а во имя будущего, которое вытекает из него, служит его закономерным продолжением.

Но все это еще будет, А тогда, в октябре шестьдесят восьмого, я жил только настоящим. Оно захватило меня всего целиком.

Дома я никому ничего не сказал. Пусть не волнуются раньше времени. До космического рейса оставалось еще долгих две недели. Мало ли что может случиться! Наши космические врачи строже и беспощаднее вагонных контролеров: если что не так - мигом с трапа корабля ссадят на Землю! Достаточно подхватить в канун старта легкий насморк, чихнуть или кашлянуть несколько раз - так и останешься с занесенной на ступеньку ногой. Дорога, в которую столько лет снаряжался, закроется, а вместо команды с наземного пульта управления услышишь сочувственное: "Ну что ж, в следующий раз..."

В следующий... Мне как-никак было сорок семь, а космические корабли отправляются еще не с частотой летних электричек. Нет, я не мог откладывать. После стольких месяцев подготовки навсегда остаться в звании наземного космонавта?..

В Байконуре мои надежды на этот счет упрочились. Расположили нас в гостинице "Космонавт". Это современное двухэтажное здание из бетона и стекла с просторным холлом - зимним садом; уютные одноместные и двухместные номера с телевизорами, телефонами и душем; сквозь широкие окна открывается вид на песчаную равнину.

Однако меня успокоил не вид из окна, а меры предосторожности в отношении космонавтов, начисто избавляющие от лишних с медицинской точки зрения контактов.

Нас разместили в отдельном крыле, куда посторонние не допускались. В столовой, где мы питались, обслуживающий персонал носил специальные марлевые маски, а обеденные приборы, которыми мы пользовались, находились под неусыпным контролем гигиенистов. Кроме того, разговоры второстепенной важности мы проводили по телефону, а вход в наше крыло надежно перекрывал от друзей и знакомых несговорчивый часовой. Короче, на нас буквально старались не дышать. И когда перед самым полетом мы встретились с корреспондентами, беседа наша протекала хотя и в дружеской, но непривычной обстановке.

Наукой твердо установлено, что при разговоре, и особенно громких восклицаниях, вирусы гриппа, если они у кого-то имеются, распространяются в радиусе трех метров. Так что, учитывая темперамент представителей прессы, их отсадили от нас метров на шесть. Мы не разговаривали, а как бы перекликались через реку у потонувшего моста. Это было вполне безопасно, хотя и не очень удобно.

Вживаться в корабль, привыкать к нему космонавт начинает задолго до взлета. Мне это было знакомо по прежней работе. Перед тем как подняться в воздух, летчик-испытатель день-другой ходит вокруг новой машины, как бы налаживая предварительный контакт, ища с ней общий язык. Без этого не обойтись. Это не прихоть и не предрассудки - необходимость. Существует даже специальный термин: "сродниться с машиной". И прежде чем подняться на ней в небо, стараешься не только приглядеться к компоновке и положению ее приборов, но и привыкнуть к цвету, запаху кабины, ко всему, что будет тебя окружать в полете.

Правда, у летчика-испытателя есть одно преимущество: вживаясь в машину, он может вырулить на взлетную полосу, опробовать двигатель. У космонавта подобной возможности нет, хотя в кабине космического корабля посидеть тоже можно.

Внешне она вроде бы мало чем отличается от тренажера. Но потом понимаешь, что похожи они не больше, чем восковый слепок на оригинал. Что привыкать к ней надо заново, причем привыкать всерьез и надолго. Этим мы и занимались на космодроме по нескольку часов ежесуточно.

Немало времени отводилось также работе с бортжурналом. Для каждого летчика-космонавта бортжурнал - это расписанная по пунктам программа полета. В нем все подробно и детально расписано по часам и минутам, предельно расшифрованы все запланированные на орбите эксперименты. И каждый из них до старта должен быть еще и еще раз отрепетирован, или, как говорят, проигран. Здесь, на Земле, есть время все тщательно и всесторонне продумать. В космосе его не будет, там каждая потерянная минута невозвратима. А сбои в рабочем ритме неизбежно скажутся на качественном выполнении всей программы.

Вот почему наземной работе с бортжурналом придается такое важное значение.

День за днем мы вживались в корабль, совершали заочное путешествие по орбите, руководствуясь заданиями, заложенными в бортжурнале. Так что перед стартом могли работать с каждым прибором, что называется, почти вслепую. Но это полдела. Появилось и нечто другое: спокойное, уверенное, деловое состояние. Еще не поднявшись в космическое пространство, мы как бы свыклись с полетом в рабочем порядке, мысль о нем стала для нас привычной...

По традиции незадолго до старта в Байконуре проводится встреча со стартовой командой, со всеми, кто так или иначе участвует в подготовке корабля к полету. Этим как бы отдается дань уважения большому коллективу, который снаряжает космонавта в путь и обеспечивает кораблю как точный выход на орбиту, так и возвращение на родную Землю. К сожалению, их имена столь же малоизвестны широкой публике, как в кино фамилии звукотехников, художников, костюмеров, не говоря уже об изобретателях пленки и о конструкторе съемочного аппарата. Публика акцентирует внимание на исполнителях главных ролей. Но нам, космонавтам, имена тех, кто обеспечивает надежность космического рейса, бесконечно дороги и близки. Доля их ответственности неизмеримо больше тех почестей, которые мы им пока в силах оказать. Но они не чувствуют себя в обиде. В предстартовые дни весь космодром живет одной мыслью, одной заботой полет! И пульс каждого, кто причастен к запуску корабля, бьется как бы в унисон: "Пять, четыре, три, два... один!"

Наступило 25 октября. Согласно программе в этот день должен был стартовать беспилотный корабль "Союз-2" - копия моего "Союза-3", только без летчика-космонавта на борту. Таким образом, мне выпадала редкая возможность посмотреть, как я "полечу", со стороны.

До поры до времени ракета и корабль хранятся в специальном ангаре. Незадолго до запуска их стыкуют и рано утром везут к стартовому столу.

Когда в зыбком предрассветном мареве по степи медленно и плавно плывет серебряная ракета, кажется, что это сказочный призрак "Наутилуса", вышедшего из моря на сушу. Незабываемое, фантастическое зрелище!..

Утро в тот день выдалось солнечное. По мере заправки ракета покрывалась легкой папиросной дымкой, потом клубами пара, и вот по всему корпусу выступил густой ослепительный иней. Из серебряной она стала белоснежной, словно ее забинтовала липкая зимняя пурга.

Корабль "Союз-2" отправлялся в рейс без рулевого. Капитаны и штурманы космоса будут управлять им прямо с Земли. Позже к нему навстречу должен выйти его двойник, "Союз-3", но уже с человеком на борту, и они будут вместе маневрировать в океане, имя которому - космос.

С точностью до миллисекунды отстукивают электронные часы. На стартовой площадке - ни души.

Три, два, один... Старт!

Иней посыпался с ракеты пластами, словно с елки под ударом топора. Ракета неторопливо, будто прощаясь с Землей, снялась со стартового стола и, помедлив еще несколько мгновений, пошла вверх, быстро набирая скорость, чтобы стремительно уносящейся кометой растаять в глубине неба; "До скорого свидания, "Союз-2"! До завтра! - мысленно проводил я ее в путь. - Завтра - мой день...".

26 октября 1968 года началось для меня, как, впрочем, и все эти дни, не какими-то необыкновенными эмоциями и переживаниями, а звонком будильника. Стрелка стояла на половине восьмого, старт был назначен на 11.34. Впереди еще четыре часа.

И самое главное, самое важное на этот раз заключалось именно в том, чтобы не растратить из них ни одной минуты на расслабляющее самоуглубление и лишние переживания, а следовать графику.

Все как всегда. Физзарядка, медосмотр, завтрак..

"Обедать буду уже в космосе", - подумалось мне, когда входил в столовую. Впрочем, согласно тому же графику на "космический стол" меня перевели заранее, за три дня до старта.

Еще полгода назад в Центре по подготовке космонавтов кто-то предусмотрительно позаботился выявить наши индивидуальные гастрономические склонности, и теперь я не без удовольствия убедился, что космическое меню составлено в соответствии с высказанными тогда привязанностями и вкусами. Печеночный паштет, творожная паста с изюмом и сок из свежей, будто только что собранной с куста, черной смородины, из которых состоял мой последний земной завтрак, ничуть не утратили своих качеств оттого, что были сервированы в виде невзрачных на вид туб из металлической фольги.

Правда, забегая вперед, следует сказать, что я оказался последним из тех, кому пришлось иметь дело только с тубами: вскоре было решено, где можно, от них отказаться. Уже Шаталов, а вслед за ним Волынов, Елисеев и Хрунов, стартовавшие через каких-то два с небольшим месяца после меня, смогли наслаждаться в космосе обыкновенной земной пищей и если не ложки, так вилки с собой с Земли захватить не забывали. Дело-то всего-навсего свелось к способам упаковки и расфасовки: годился любой, лишь бы он исключил возникновение опасных при состоянии невесомости крошек. Хлеб - так выпеченный такой порцией, чтобы не откусывать, а отправлять булочку в рот целиком; сосиски - пожалуйста, зацепи вилкой одну, а остальные пусть дожидаются своей очереди в целлофановых гнездах...

Впрочем, меня трапезы с помощью туб ничуть не смущали, не страдал от этого и мой аппетит. Тем более что полет не был рассчитан на столь длительное время, как, скажем, состоявшийся двумя годами спустя полет Николаева и Севастьянова, которые пробыли в космосе почти три недели. Мне предстояло прожить на орбите четверо суток - срок слишком короткий, чтобы всерьез прочувствовать непривычную для Земли сервировку космического стола.

Позавтракав, я отправился взвешиваться. Весы показали 80 килограммов 200 граммов. Корабль же весил несколько тонн. При таком соотношении, подумалось мне, пожалуй, не будет особой беды, если я увеличу свой полетный вес еще граммов на двадцать - тридцать.

Дело в том, что по традиции космонавты обычно возвращались на Землю с сувенирами. Кто откажется сохранить на память какой-нибудь пустячок, освященный, так сказать, в глубинах космоса? Конечно, если я согласился бы выполнить в этом смысле просьбы всех своих друзей и знакомых, "Союз-3", на котором мне предстояло стартовать, вряд ли сумел бы оторваться от стартового стола. К счастью, на этот счет существовали строгие правила, и мне в качестве сувениров вручили только небольшую коробочку со значками, выпущенными в те дни в честь пятидесятилетия комсомола. Вручил их представитель ЦК ВЛКСМ - согласно правилам и разрешению руководителей полета.

Не знаю, сколько весила коробочка с юбилейными значками, но "контрабанда", которую я все же рискнул захватить с собой в космос, потянула бы не более двадцати-тридцати граммов. Это были часы моего брата. Обыкновенные наручные часы отечественной марки "Победа". Насколько мне известно, генерал-лейтенант Михаил Тимофеевич Береговой до сих пор сверяет по ним время - четверо суток пребывания их в космосе не уронили высокой репутации тружеников 2-го Московского часового завода.

До стартовой площадки, где поджидал подготовленный к полету "Союз-3", было всего несколько километров. Тем не менее автоколонну нашу помимо "техничек" и машин ГАИ сопровождало несколько запасных. Любая случайность многократно подстраховывалась: заглох двигатель или, скажем, внезапно лопнула покрышка на колесе - да мало ли, бывает, что и на ровном месте спотыкаешься! - ничто тем не не менее не могло сорвать графика. Старт должен состояться точно в рассчитанное и назначенное время.

Потому-то так тщательно и снаряжалась движущаяся к стартовой площадке автоколонна. В машинах никого лишнего. Космонавт не пассажир теплохода или поезда дальнего следования: прощальные объятия родственников для него пока что не предусмотрены. В путь провожают лишь товарищи по профессии.

За обочиной шоссе тянулась унылая, грязно-пыльного цвета степь: порывы холодного осеннего ветра перекатывали по ней копны перекати-поля да серые, высохшие комочки земли.

Земля... Слово это, такое простое и такое обычное, в те минуты казалось мне дороже всех остальных. Как она выглядит, какого цвета, мягкая на ощупь или, наоборот, шершавая, жесткая, теплая или холодная, иссохшая, рассыпавшаяся в пыль или влажная, напоенная росой и дождиком - для меня было все равно. Любая - она мой дом, который вот сейчас предстояло покинуть...

Нет, эти чувства, разумеется, не были навеяны ни страхом, ни тем, что называют дурным предчувствием. Меня не раз спрашивали - и до полета, и после, - какую роль сыграли в моей предстартовой подготовке воспоминания о гибели Комарова, как они сказались на моем душевном состоянии Ведь Володя Комаров погиб во время испытательного полета корабля "Союз".

Что же, вопрос резонный.

В те апрельские дни 1967 года, когда Комаров вторично поднялся в космос (первый раз это было в октябре шестьдесят четвертого на корабле "Восход"), я в числе других дежурил за пультом наземного управления. Полет протекал успешно, в полном соответствии с программой, и ни у кого из нас не было сомнений в благополучном его исходе. Катастрофа произошла внезапно, буквально в последние минуты перед приземлением - запутались стропы парашютной системы.

Надо сказать, что в то время и без того ходило много толков о трагедии, разыгравшейся тремя месяцами раньше на мысе Кеннеди: подготовленный там к старту корабль даже не успел оторваться от Земли - в кабине неожиданно вспыхнул пожар, и все трое находившихся в ней американских летчиков-астронавтов - Гриссом, Уайт и Чаффи- погибли. Там испытывался первый корабль новой серии - "Аполлон".

Стоит ли удивляться, что нашлось немало людей, для которых лежащая на поверхности аналогия стала как бы основой для пессимистических выводов и прогнозов. Но подобные взгляды отражали лишь внешнюю, формальную сторону дела. Большинство из тех, кто непосредственно участвовал в осуществлении космических программ, видели вещи в их истинном, отнюдь не окрашенном в сколько-нибудь мрачные тона свете. Мы хорошо знали свою технику и верили в нее.

Пожалуй, "вера" - даже не то слово. Правильней бы говорить об уверенности.

Вот мужество - оно включает в себя готовность к риску, но разве освобождает от сопутствующего ему чувства тревоги? И лишь знание, твердое, прочное знание самой техники вместе с вытекающей отсюда уверенностью в ней, очищает эту тревогу от всего неоправданного, привнесенного, не относящегося к существу дела, ставя тем самым нравственную готовность к риску на прочный фундамент, заложенный в самом сознании.

Фронт и шестнадцать лет работы испытателем помогли мне прочно усвоить эту истину. Стремление разобраться, изучить возможности и особенности той или иной машины, с которыми приходилось иметь дело, не раз выручало меня в сложных ситуациях. Случались и эмоционально схожие с той, о которой идет речь.

Однажды - это было еще во время войны - эскадрилье, которой я тогда командовал, предстояло взлететь с аэродрома сразу же вслед за звеном тяжелых американских бомбардировщиков, которые тогда совершали так называемые челночные операции по бомбежке военных объектов фашистов. Выруливаем на старт, и вдруг первый из "бостонов", едва оторвавшись от полосы, с грохотом взрывается прямо у нас на глазах. За ним пламя охватывает второй, третий... За какой-то десяток секунд несколько машин превратилось в пылающие костры на земле. Не зная еще, что, собственно, произошло, даю газ - так и взлетел через эти костры... Что бы там ни было, решил тогда, мои штурмовики сами по себе в воздухе просто так не взрываются...

Впоследствии нам рассказали, в чем было дело. Бомбы, подвешиваемые под крыльями "бостонов", предварительно окрашивались изнутри, чтобы заливаемый туда жидкий тол не мог вступить в химическую реакцию с их металлическими каркасами. Видимо, краска в одной из бомб где-то отслоилась, не успевший еще застыть тол соприкоснулся с металлом, начинив бомбу детонирующими от вибрации пирокситами, и та взорвалась, едва бомбардировщик оторвался от полосы. Остальные машины загорались друг от друга.

Но в момент взлета мы, конечно, ничего этого не знали, мы видели только одно: впереди нас, в конце полосы, рвутся неизвестно отчего одна за другой боевые машины...

Примеров таких можно бы вспомнить и еще, но, думаю, для того чтобы обосновать мою мысль, этого достаточно. И тогда, перед стартом, сидя в машине и глядя с каким-то щемящим чувством в окно на перекатываемые порывами ветра комочки сухой земли и пучки травы перекати-поля, я, повторяю, не сомневался ни в себе, ни в технике. Что же касается самого чувства, заполнившего вдруг до краев душу,- это была естественная, хотя и непривычная, для человека грусть расставания с Землей. С Землей, а не с тем или иным ее географическим участком - деревней, городом, страной, наконец.

И еще. Это было проникновением в само понятие - "Земля", ощущение его не только умом, но и сердцем, всем своим человеческим существом...

Я не был новичком на космодроме. Мне уже доводилось провожать в космос других, поэтому я знал, что те, кто сейчас едет вместе со мной в машине, догадываются о том, что происходит у меня в душе. Я знал, что в таких случаях обычно стараются разрядить обстановку, сгладить поднявшуюся из глубин сознания волну эмоций, вернуть мысленно уже стартовавшего космонавта "назад, на Землю". А что тут может быть лучше дружеской шутки, какого-нибудь незамысловатого, но забавного розыгрыша!

Поэтому меня нисколько не удивило внезапное предложение заверить своей подписью прямо тут же, в машине, какой-то "документ", исполненный крупной, с замысловатыми росчерками и завитушками славянской прописью. Не задумываясь, я охотно включился в игру. Но в "документе", кроме начального, выведенного особенно крупными, а потому сразу бросавшимися в глаза буквами слова "расписка", прочесть так ничего и не удалось. На меня насели со всех сторон, затормошили, закидали неожиданными вопросами и, не дав времени опомниться, буквально вырвали из рук мою подпись. Я только и успел сообразить в поднявшейся суматохе, что "документ" составлен в двух экземплярах, во всяком случае, край копирки разглядел. А для дальнейших расследований уже не хватило времени: мы прибыли на место.

...Гигантская, высотой в многоэтажный дом, ракета стояла окутанная белесым колеблющимся маревом. Казалось, она вот-вот оторвется от стартового стола, чтобы, порвав оковы земного тяготения, навсегда уйти в бездонную высь, и только сомкнувшиеся вокруг нее стальные клещи массивных ферм обслуживания еще удерживают ее на Земле. Зрелище это - я его видел уже не раз! - вновь потрясло меня до глубины души: техника, созданная руками человека, будто обретала свободу и начинала жить своей собственной, самостоятельной жизнью.

Через несколько минут я, давно уже переодетый в полетный костюм из тонкой, но плотной шерсти (гидро- и теплозащитный костюмы лежали упакованными в корабле), докладывал председателю Государственной комиссии о готовности к отлету.

Последние секунды на Земле... Несколько шагов - и я у лифта. Последние напутственные слова провожающих, вроде обычного "ни пуха ни пера", со столь же обычным в ответ "к черту!" -и лифт возносит меня на самый верх, к кабине космического корабля.

Герметизируется входной люк. Все...

Теперь я один. Оглядываюсь вокруг: все как всегда, все привычно, знакомо; все так, как уже было сотни раз за долгие недели предварительных тренировок.

Я улыбаюсь про себя. Я усаживаюсь в кресло летчика-космонавта - в мое кресло...

На пульте управления приступили к циклу подготовки. Знаю: он будет длиться еще целых два часа. Но я знаю также и то, что с какого-то момента начнется необратимый процесс, стартовая площадка обезлюдеет, возле ракеты не останется ни души. Начиная с этого момента уже никто ничего не может изменить. Космонавту - что бы ни случилось! - уже не дано покинуть корабль: только старт, только пуск!..

Но пока продолжается цикл подготовки. Со мною поддерживают двустороннюю связь, за мной, как и тогда, в сурдокамере, наблюдают по телевидению. Там, на командном пульте, знают, что нервное напряжение космонавта в эти минуты растет, растет и будет неизбежно нарастать до того самого момента, когда в ракете начнется необратимый процесс и включатся электронные часы - только тогда, в эту предельно эмоциональную для летчика-космонавта секунду, натянутые до предела нервы отпустит и наступит сброс.

Но секунда эта и нервная разрядка, связанная с ней, еще не пришли. Поэтому меня пытаются отвлечь, ободрить дружеским словом, шуткой. Не важно, удачна ли сама шутка или нет - важно, что с ее помощью поддерживается эмоциональный контакт, восстанавливается ощущение, что космонавт не одинок, что за него болеют, переживают, радуются, что он участвует вместе с остальными в одном общем деле. А вместе с тем с земли продолжают внимательно следить за всем, что происходит в кабине. Нервное возбуждение космонавта может привести к ошибкам. В таком случае ему вовремя, тактично, но настойчиво напомнят: сделай то-то, проверь то-то... Словом, нервы нервами, а работа работой.

"Как перед боем", - думаю я. И на душе становится легче. Я жду команды.

- Ключ - на старт!

Пошли электронные часы. Пуск ракеты рассчитан с точностью до третьего знака секунды.

Автоматика "опрашивает" двигатели: как давление, температура - словом, все ли в порядке?.. Вместе с автоматикой те же вопросы мысленно задаю себе и я...

Вместо ответа чувствую легкий толчок, за ним еще один - это начали расходиться фермы. Сейчас мне, конечно, их не видно, вообще ничего не видно: кабина корабля наглухо закрыта аэродинамическим колпаком - при взлете он примет на себя силу сопротивления атмосферы. Но высвобождение в момент старта ракеты из стальных объятий поддерживающих ее ферм обслуживания я не раз уже видел прежде. Представить это сейчас не составляло никакого труда...

Массивные - сплошного ажурного переплетения - фермы, будто скорлупа расколотого на четыре части диковинного, цилиндрической формы ореха, медленно и плавно раскрываются, как бы вылущивая из себя вместо ядра стройное тело ракеты - гигантский, поставленный на торец карандаш, припудренный иссиня-белым инеем. Вот фермы окончательно разошлись, ракета теперь на стартовом столе совсем одна, кажется, что в мареве испарений она колышется и только чудом удерживает свою гордую, устремленную ввысь вертикаль...

Мысленно я забегаю вперед и дорисовываю воображением не раз виденную картину. Вибрация ракеты усиливается, с ее обшивки осыпается иней, одновременно внизу вспыхивает бурлящий клуб ослепительного бледно-оранжевого пламени, а все вокруг сотрясает мощная волна грохота. Грохот раздирает воздух стремительно расходящимися в пространство волнами, подпирающий ракету столб пламени растет - ракета плавно сходит со стартового стола. Проходит несколько стремительных, но в то же время необъятно емких секунд, и высоко в небе, там, куда только что ушла ракета, гаснет крохотное пятнышко слабого света последний зримый след выходящего на заданную орбиту космического корабля...

Но мой "Союз-3" еще на Земле. Я слышу, как усиливается внизу гул, и забежавшая вперед мысль возвращается в действительность; двигатели из подготовительного выходят на рабочий режим.

Электронные часы отсчитывают последние мгновения перед стартом.

Невидимая сила мягко, но мощно все глубже и глубже вдавливает меня в кресло.

"Все в порядке!.." - усмехаюсь я про себя.

На 290-й секунде кабину внезапно залил яркий свет - как ночью луч прожектора. Все ясно: сработал пиропатрон, отбросив в пространство ставший ненужным аэродинамический обтекатель. Теперь можно взглянуть в иллюминаторы. Но прежде всего передаю на Землю:

- Колпак сброшен!

- Не волнуйся, дождя теперь уже не будет! - откликнулся кто-то с Земли.

О том, что за 290 секунд мой "Союз-3" вышел на такую высоту, до которой не дотянуться никаким облакам, я знал. И все же приятно было услышать подтверждение, что все идет нормально.

Теперь оставалось одно: благополучно миновать момент отделения корабля от ракеты. Если отстрел ракеты произойдет чуть раньше - скорости не хватит, и корабль, вместо того чтобы выйти на расчетную орбиту, не сумеет преодолеть притяжение Земли. Описав кривую, он приземлится или приводнится тогда где-нибудь у черта на рогах. Скажем, в Индийском океане или в пустыне Гоби... Наоборот, если корабль отделится от ракеты-носителя чуть позже - скорости будет излишек, и корабль выйдет на орбиту с координатами икс, зет и игрек. Что лучше - сказать трудно. Твердо можно быть уверенным лишь в одном: орбита с подобными "координатами" - далеко не самое лучшее, о чем можно мечтать.

Словом, отделиться нужно не "чуть раньше" и не "чуть позже", а точно вовремя. Только тогда все будет хорошо, только тогда можно будет спокойно работать.

Отделение корабля от ракеты-носителя происходит автоматически: вмешаться в это деликатное дело я не могу - могу только контролировать его ход по хронометру.

Я знаю нашу автоматику, горжусь ею, верю ей. Я сижу и гляжу на циферблат хронометра.

Глубокий вдох...

- Находишься на расчетной орбите! - информирует меня Земля.

Выдох... Все! Я начинаю работать.

В космосе легче побывать, чем рассказать о нем так, чтобы тебя по-настоящему поняли. Сколько я ни расспрашивал тех, кто возвращался с орбиты, сколько ни вглядывался в фотографии и рисунки тех, кто стартовал до меня, представить космос таким, как он есть, мне так и не удалось. То, что я увидел сам, оказалось и похожим, и непохожим. Одно дело - голые факты, совсем другое - их восприятие. Тут-то и загвоздка!

Казалось бы, что особенного? Ну, изменились скорость и высота - параметры, с изменением которых летчики постоянно имеют дело. Все верно, если иметь в виду одну арифметику. Но помимо нее существует еще и непреложный закон диалектики: количество при определенных условиях переходит в качество. "Союз-3" не просто поднялся над планетой, он вырвался за ее пределы. Вокруг простирался иной мир - мир, с которым человек был знаком только мысленно, мир космоса...

Космос подавлял своим торжественным, бесстрастным величием. От него веяло глухим отчуждением. Но помимо космоса была Земля. Стоило только взглянуть вниз, в иллюминатор, чтобы понять, как она прекрасна. Поначалу Земля просто ошеломляла буйным великолепием красок. Никогда прежде я не видел ничего подобного. И хотя те, кто побывали в космосе до меня, охотно делились своими впечатлениями, действительность все же превзошла самые смелые ожидания. Я понял, что человеческие слова тут бессильны, это нужно увидеть своими глазами.

И я смотрел, неотрывно смотрел на Землю. Она была необыкновенна! Странно как-то видеть, скажем, сразу чуть ли не всю европейскую часть Советского Союза - от Баренцева до Черного моря - и разглядывать в то же время столичный парк культуры в Сокольниках или панораму ВДНХ. И тем не менее в какой-то мере это было именно так. Еще командир "Востока-3" Николаев рассказывал, что видел улицы городов, а американский астронавт Купер утверждал, что при благоприятных условиях с орбиты можно рассмотреть и еще более мелкие детали. "Я мог различать отдельные дома и улицы в такой безоблачной и сухой зоне, как район Гималайских гор... - писал он. - Я разглядел паровоз, заметив сначала его дым. Я видел также след корабля на большой реке в районе Бирмы - Индии".

Паровозов или отдельных домов я, правда, разглядеть не сумел, может, Куперу лишь показалось, а может, он обладал повышенной остротой зрения. А вот бурунчики от пароходов видел вполне ясно. На синей глади океана белые как сахар следы от корабельных винтов выглядели достаточно отчетливо. Кстати, сама синь водной акватории тоже не однотипна, она поражает глаз богатством различных красок и оттенков - от серо-зеленого до синевы с сединой. Цвета переходят друг в друга необычайно мягко и неприметно, оттенки настолько тонки, что уловить грань между ними практически невозможно: ее, по существу, нет. Хотя разница в окраске хорошо заметна.

Земля там, где нет больших зеленых массивов, имела чаще всего нарядный красно-коричневый оттенок. На ней четко просматривались замысловатые извивы и петли рек, прямые линии железных дорог и автомагистралей, поблескивающие в лучах солнца зеркальные пятна озер.

Города, если они не прямо под тобой, казались крупными темными пятнами самых причудливых форм и конфигураций; от многих из них тянулись далеко в сторону длинные шлейфы дыма. Большие села и пригородные поселки тоже нетрудно было разглядеть.

Но, пожалуй, наибольшую необычность и наибольшее цветовое богатство вобрала в себя та часть земной атмосферы, которая непосредственно прилегает к горизонту. Тут, как с первого же взгляда осознал я, любые слова бессильны, как, впрочем, и любая живопись со всей ее палитрой земных красок - космос на этот счет несравненно щедрее. Не могла помочь и цветная фотография и киносъемка: самые высококачественные пленки не передавали и десятой части бесконечного спектра оттенков.

В первые минуты я просто не мог оторваться от иллюминаторов. Но хотя наблюдения и входили в рабочую часть программы, однако меня ждали и другие, более неотложные дела. Уже в конце первого витка следовало провести сближение с беспилотным кораблем "Союз-2", выведенным на орбиту сутками раньше. Работа предстояла крайне важная и ответственная. К ней требовалось подготовиться заблаговременно.

Прежде всего следовало освоиться с невесомостью. Готовясь к старту, я провел в состоянии невесомости не менее десятка часов. Но одно дело тренировки на Земле, совсем другое - работа в космосе.

Невесомость, естественно, наступила сразу же, как только корабль вышел на орбиту. В первые минуты мне казалось, будто тело хотя и медленно, но непрерывно вращается вдоль незримой горизонтальной оси - так, будто бы я крутил в воздухе неправдоподобно замедленное сальто. Впрочем, ощущение это возникло лишь тогда, когда я закрывал глаза. Стоило их открыть - и все пропадало.

Отстегнув ремни, я освободился от кресла и попробовал воспользоваться приобретенными во время тренировок навыками, и через несколько минут уже довольно ловко контролировал свои перемещения в пространстве. Парить в воздухе было необыкновенно приятно: небывалая легкость в теле, освободившемся из-под власти вековечного земного тяготения. Управлять движениями приходилось с учетом условий невесомости. Поджимая или, наоборот, резко выпрямляя ноги, сводя вместе или разводя руки, отталкиваясь от пола, потолка, стен, я добивался того, чтобы попасть куда нужно. С этим дело пошло на лад довольно скоро.

И все же понадобилось немало времени, чтобы приспособиться к новым условиям и выполнять работу, требующую точности движения. Предстояло испытать ручное управление кораблем. Для этого в моем распоряжении имелась сложная, но вполне надежная система. В числе прочего в нее входили бортовые маневренные двигатели, сообщавшие кораблю нужное ускорение, ручка управления, с помощью которой контролировались перемещения в пространстве по всем трем осям.

...Беспилотный "Союз-2" возник в глубинах пространства в виде едва различимой, но яркой точки, которая постепенно увеличивалась в размерах. Первый этап сближения осуществлялся автоматически.

Вскоре "Союз-2" уже не выглядел едва различимой точкой, а напоминал большую серебряную птицу, у которой вместо крыльев широко раскинулись в стороны панели солнечных батарей. Теперь эта птица парила совсем близко, до нее оставалось не более двухсот метров.

Наступал второй этап сближения. Я взялся за ручку управления.

Едва слышно ворчали за бортом малые двигатели системы ориентации и стабилизации корабля. А вот заработали и маневровые. Два "Союза" медленно сходились в пространстве. И это было как чудо! Ощущение его не покидало меня ни на секунду, хотя задолго до этого я несчетное число раз мысленно представлял себе, как все это будет.

Наконец я сбросил тягу до минимума: корабли сближались теперь совсем медленно, их относительная скорость практически подходила к нулю. Абсолютная же скорость была огромна: оба они неслись над Землей, покрывая за час двадцать восемь тысяч километров! Здесь, на орбите, особенно если не смотреть вниз, на Землю, чудовищная эта скорость никак не чувствовалась. Оба корабля будто неподвижно повисли в пространстве.

Когда они сблизились до нескольких метров, двигатели отключились. Некоторое время корабли шли борт к борту, но вскоре в силу разницы орбит опять стали расходиться в стороны. Я вновь включил тягу, и вновь корабли сошлись. Ручное управление действовало безотказно.

Время, отпущенное программой на первое, пробное, сближение, окончилось. Впереди ждали другие неотложные дела.

Я неохотно вернул ручку управления в нейтральное положение и несколько минут следил, как удаляется "Союз-2", уменьшаясь в размерах, чтобы вновь исчезнуть, раствориться в беспредельных просторах космоса до новой, запланированной на следующие сутки встречи...

Одной из приятных задач, которую согласно программе предстояло выполнить, являлись телерепортажи с борта космического корабля. Я по себе хорошо знал, с каким нетерпением ожидают их на Земле. Я помнил, как страстно хотелось мне заглянуть в кабину первых "Востоков", которые пилотировали Гагарин или Титов, Николаев или Попович, заглянуть хотя бы на несколько секунд, хотя бы краешком глаза - что там, как там?! Но тогда репортажей из космоса еще не вели, новости узнавались из газет, из сообщений по радио.

А вот сейчас миллионы людей могли собственными глазами увидеть, что происходит на далекой орбите, стать в какой-то мере соучастниками космического полета. Для этого на борту корабля была специальная переносная портативная камера, с помощью которой я мог показать все, что хотел и считал нужным. А показать, разумеется, было что. В сравнении с "Востоками" и "Восходами" новый корабль отличался не только размерами, но и совершенством внутренней компоновки, комфортом. Помимо кабины с рабочим креслом, приборными досками, индикаторами, тумблерами, ручками управления, телеэкраном, радиооборудованием для двусторонней связи с Землей и контейнером с неприкосновенным запасом воды и пищи на случай, если приземление произойдет не там, где намечено, на "Союзе" имелся еще и специальный орбитальный отсек, где наряду с проведением различных научных исследований космонавт мог отдохнуть, пообедать, размять мышцы, отоспаться, наконец.

Отсек этот был выдержан в строгом деловом стиле. Возле одной из его стенок размещался удобный диван для сна, напротив - своеобразный рабочий кабинет со столом и отделанным под красное дерево сервантом, где хранились продукты, аптечка, предметы личного туалета. Полка с фотокассетами и микрофильмами, пульты управления, приборы для научных опытов, различные, в том числе и астрономические, инструменты. Портативная небольшая кухня, с помощью которой можно быстро приготовить космический обед или ужин... Словом, не зря прозвали корабль двухкомнатной летающей квартирой.

Радовало и ощущение пространственной свободы. И без того немалые размеры орбитального отсека здесь, в космосе, как бы еще раздвинулись. Возможность передвижений в трехмерном пространстве, не ограниченная силой земной гравитации, сделала и отсек, и кабину еще просторнее, чем они казались на Земле.

Свободно перемещаясь во всех направлениях, я брал под прицел объектива телекамеры все, что могло представить для телезрителей на Земле хоть какой-то интерес. Комментируя этот необычный, первый в истории человечества видеорепортаж из космоса, я увлеченно давал справки и пояснения, рассказывал обо всем, что вижу сам и что может увидеть многомиллионный зритель. Наводил, конечно, объектив камеры и на иллюминаторы, чтобы люди могли, так сказать, взглянуть на самих себя сверху. Единственное, о чем я жалел, что не в моей власти было приобщить зрителей к той захватывающей игре красок, которые открывались отсюда, из космоса, и которые невозможно было передать с помощью черно-белого телевизионного изображения.

Работа с телекамерой доставляла мне громадное удовлетворение. Хотя, конечно, я и не мог отдать ей столько времени, сколько хотелось.

Время на орбите жестко лимитировалось графиком: все четверо суток, что предстояло провести в космосе, были расписаны буквально поминутно. Стоило лишь раскрыть борт-журнал, найти нужное место - и ломать голову над тем, чем заняться в следующую минуту, уже не следовало. Все действия космонавта были спланированы и расписаны еще на Земле задолго до старта.

После работы с телекамерой по графику мне полагался отдых. Часть отпущенного на него времени помогли скоротать друзья, оставшиеся на Земле. Шутка, начатая еще до старта, закончилась только в космосе. Когда корабль совершил уже несколько витков на орбите, с Земли среди прочих поступила такая радиограмма: "Загляни в бортжурнал. Надеемся, что тебе это доставит массу удовольствия".

Раскрываю, смотрю: между страниц вложена расписка. Та самая, которую я подмахнул в машине не читая и с текстом которой мне было обещано детально ознакомиться в ближайшем будущем. Читаю. Дескать, я, такой-то, обязуюсь не возмущаться тому факту, что, пока сам буду, так сказать, вкушать космос, оставшиеся на Земле будут пользоваться за мой счет земными питиями и яствами. И приписка: а если, мол, буду возмущаться, то соответственно будут нарастать и проценты. В чем, дескать, собственноручно расписываюсь...

Радирую в ответ: "Прочел. В восторге. Больше того: ликую!"

II снова с Земли: "Молодец! Ликуй! И о процентах помни!"

Не стоит, разумеется, думать, что радиосвязь с Землей использовалась как бог на душу положит. Все радиограммы имели строго, непосредственное отношение к выполнению программы. Но в те редкие минуты, когда в делах наступало затишье, дружеское слово с Земли или шутка приходились как нельзя кстати.

Впечатления от всего пережитого за первый день моей космической одиссеи оказались настолько ярки и богаты, что первую ночь в космосе я практически не спал. Изрядно мешала на первых порах и невесомость. Свободное парение в воздухе, как выяснилось, не самая удобная кровать, хотя довольно мягкая. Только проку от этой "мягкости" ни на грош. Шевельнул, скажем, во сне ногой и сразу, по принципу реактивной отдачи, поплыл в сторону. Поплыл - значит проснулся. Поэтому, в конце концов, ловишь себя на странном по первой видимости желании - спеленать себя! Пеленок в инвентаре космического корабля не числится. Вместо пеленок - ремни. Вот и стараешься как-то зафиксировать себя в пространстве: засунешь в какую-нибудь щель между аппаратурой ноги, закрепишься ремнями и, глядишь, при определенной сноровке, уснешь. Зато уж заснув, спишь меньше, а высыпаешься лучше: сказывается отсутствие нагрузки на суставы, на мышцы и на все остальное...

Вообще говоря, невесомость ощущается весьма субъективно, каждый переносит ее как умеет. А точнее говоря, как может. Суть тут в типе нервной системы. Если она легковозбудима, неуравновешенна, тогда с невесомостью лучше не связываться, тогда она как болезнь. Есть даже для таких случаев специальный медицинский термин, так называемый комплекс "гибели мира". Человек со слабым типом нервной системы, попав в условия невесомости даже на короткое время, полностью теряет нормальное восприятие окружающей его среды. Ему кажется, что все вокруг начинает качаться, изгибаться, рушиться, и в конечном счете у него складывается стойкое впечатление, якобы весь мир летит в тартарары.

В космонавты отбирают людей уравновешенных, с хорошо сбалансированной, устойчивой психикой. Комплекс "гибели мира" для них - дверь за семью печатями, и знают они о нем лишь понаслышке, от знакомых психиатров да невропатологов. И все же каждый осваивает для себя состояние невесомости индивидуально, всякий по-своему. Разумеется, в пределах норм, существенно не отражающихся ни на работоспособности, ни на состоянии психики.

Мне к невесомости удалось приспособиться довольно быстро. Во всяком случае, если она и мешала, то только в первые сутки. Впоследствии никаких неприятностей из-за нее я не испытывал, скорее даже наоборот.

...Когда на другой день с Земли поступил приказ приготовиться к вторичному сближению с моим, теперь уже двухдневным, попутчиком в космосе - беспилотным "Союзом-2", я чувствовал себя бодрым, свежим - как утром.

Сближение, как и в первый раз, началось под контролем автоматики. Но затем снова наступила пора взяться за ручки управления самому, и автоматика по команде с Земли покорно передала власть над кораблем в руки человека.

Не стану подробно рассказывать, как протекало само маневрирование процесс этот и сложен да и заинтересовать может лишь узкий круг специалистов, - скажу одно: по оценкам с Земли ручное управление кораблем прошло успешно, в соответствии с заданиями программы.

Однако помимо локальных, конкретных задач сегодняшнего дня существуют задачи и проблемы, которым суждено предопределить будущее. Одна из них, на мой взгляд, и связана с системой ручного управления космическим кораблем, которая, к сожалению, пока не дает возможности проявить летчику-космонавту все те свойства и качества, которыми природа щедро наделила человека.

Обычно, когда имеешь дело с какой-либо машиной, в ходу сразу все виды твоих анализаторов: зрительные, слуховые, внутримышечные. Иными словами, видишь, слышишь, чувствуешь. Такое разнообразие каналов, по которым поступает информация, не только позволяет лучше ориентироваться в обстановке, но и, что не менее важно, высвобождать один из них, когда это нужно, за счет других.

Шофер, например, сворачивая с автострады, измеряет крутизну поворота не только зрительно, но и той силой инерции, которая стремится отклонить его тело в противоположную сторону, - в мышцах возникают соответствующие ощущения. Чем выше скорость и круче поворот, тем больше приходится напрягать мышцы водителю, чтобы не завалиться плечом на дверцу автомобиля. Если, скажем, взять летчика, то помимо силы инерции он еще ощущает противодействие со стороны штурвала и педалей. В обоих случаях тактильные анализаторы и внутримышечное напряжение помогают зрительным, и те и другие делают, в сущности, одно и то же дело информируют, как протекает процесс управления машиной.

Хороший летчик способен вести самолет, не глядя на приборную доску. Во время воздушного боя это попросту необходимо. И летчик ощущает машину по рулям управления, по перегрузкам, возникающим в ходе маневрирования. Иначе и нельзя: иначе он был бы занят приборами, а не боем.

Когда в авиацию пришли сверхзвуковые скорости с их огромными перегрузками, могучими силами инерции, обычные системы управления стали непригодны. Никакой силач не справится с усилиями, возникающими в полете на штурвале или педалях самолета. Пришлось призвать на помощь гидравлику, которая не только ослабляет эти усилия, а практически может свести их почти к нулю. Возник парадокс. При крутом вираже на сверхзвуковой машине летчик испытывает значительные перегрузки, а на штурвале их не чувствует. Для того чтобы сдвинуть ручку, нужно усилие в какие-нибудь двести - триста граммов. Гармония управления нарушилась - пилот может разломать машину на части только оттого, что исчезло привычное соотношение между перегрузками, которые испытывают летчик и самолет, и усилиями, которые возникают у него на рулях управления.

Пришлось разработать и ставить на сверхзвуковые самолеты так называемые АРЗ - автоматы регулировки загрузки. Чисто искусственным путем они приводят эти усилия в некоторое соответствие с перегрузками: восстанавливают, иными словами, ту условность, которая необходима для гармоничного управления самолетом. Когда оно гармонично, пилот как бы соединен, связан через систему управления с той средой, в которой самолет находится, летит.

Нарушить ее - значит разорвать эту цепь, значит исказить поступающую через штурвал и педали информацию.

Именно это и происходило при ручном управлении первыми космическими кораблями. Ручки управления есть, а усилия на них отсутствуют: тактильные, внутримышечные анализаторы летчика-космонавта в работу не включены и остаются бездействующими.

А вынужденная бездеятельность большинства анализаторов неизбежно приводит к перегрузке зрительных. Практически почти вся поступающая к летчику-космонавту информация, кроме радиосвязи, идет только по одному каналу - через органы зрения. Глазам достается! Следить приходится и за приборами, и за Землей, и за положением объекта сближения...

Но дело здесь не в субъективном восприятии - устали, дескать, твои глаза или нет, трудно им или не очень, - речь идет о гораздо большем: о возможности, а в некоторых случаях и неизбежности ошибок. Когда поступающая информация распределена по разным каналам, вероятность ошибки снижается сразу за счет двух факторов: во-первых, уменьшается доля нагрузки на каждый вид анализаторов, а во-вторых, одни анализаторы, дублируя другие, одновременно же их контролируют. Грубо говоря, то, что, скажем, видят глаза, подтверждают или опровергают уши. Если же вся масса информации воспринимается только с помощью глаз, зрительные анализаторы могут с ней попросту не справиться, а значит, привести к ложным суждениям и выводам. То же, кстати, происходит и в тех случаях, когда информации не избыток, а, наоборот, недостаточно. Хрен, как говорится, редьки не слаще...

Конечно, мысли эти ко мне пришли не вдруг. Не в момент преодоления тех трудностей, которые возникли при сближении кораблей "Союз-3" и "6оюз-2". Окончательно сформировались они значительно позднее. Но предпосылка к ним наметилась именно тогда, именно там, в космосе. И я думаю, что это не случайно, а закономерно. Пока не видишь трудностей, нет и стимула задумываться над ними. А затруднения при ручном управлении корабля, повторяю, были: не те, которые мудрено преодолеть, но вполне достаточные, чтобы о них подумать.

Третий день в космосе начался ревом сирены - я проспал.

В смежном с кабиной отсеке у меня был будильник. Но, видимо, сказались наконец первые бессонные сутки: звон будильника не достиг ушей. И тогда, потеряв терпение, с Земли включили сирену: так сказать, "С добрым утром!".

Я был не в претензии: утро и в самом деле оказалось не хуже вчерашнего. Я чувствовал себя до краев заряженным энергией, бодростью, великолепным настроением. "Но физзарядка все же не помешает", - подумалось мне, этого же требовал от меня и график. Он обязывал двадцать пять минут посвятить физическим занятиям.

И вот я вытащил резину, эспандер и, кувыркаясь в невесомости, принялся разминать свои мышцы. Потом завтрак. После завтрака - работа с фотоаппаратом. Кроме дневного и сумеречного горизонтов Земли фотографировать в космосе приходилось очень много: отдельные участки суши, снежные покровы гор и предгорий, ледники, различные скопления облаков... Все попросту невозможно и перечислить.

Пролетая, скажем, над Сомали, я мог наблюдать уникальную по своей наглядности и масштабам картину. Над поверхностью огромной территории как бы свирепствовала злая зимняя метель-поземка. Только остающиеся от нее языки переметов состояли не из снега, как я узнал позднее, а из земли.

Эти мои фотопленки впоследствии были переданы в лабораторию землеведения при Ленинградском государственном университете, где ученые, изучая их, пришли к выводу, что систематическое фотографирование из космоса определенных участков земной поверхности может помочь выявить и понять особенности и закономерности процессов эрозии почв. Ведь помимо того что зафиксированные мною "языки" размещались в определенном порядке, каждый из них, кроме того, еще отчетливо указывал направление выветривания и переноса почвы - начало "языка" выглядело на снимках более темным, а конец светлее.

Ближе к полудню с Земли на борт корабля поступила радиограмма: мой космический попутчик, беспилотный "Союз-2", в соответствии с программой совершил посадку в заданном районе территории Советского Союза.

"Известие, приятное во всех отношениях", - припомнилась мне на радостях гоголевская строка. Итак, "Союз-2" уже на Земле! Сначала я проводил его в космос, потом встретился там с ним, затем мы дружно и в полном согласии выполнили все запланированные задания по совместному маневрированию и, наконец, дружески распрощались...

Обед у меня в тот день выдался роскошный: вобла, куриное филе, печенье, какао с молоком и чернослив. Все, конечно, либо в жидком, либо в пастообразном виде, все в тубах.

Покончив с ним и немного отдохнув, я вновь заступил на космическую вахту.

Корабль начал свой тридцать шестой виток, и в соответствии с программой мне предстояло перевести его с помощью ручного управления на другую орбиту. Исходя из показаний датчиков, я сориентировал его в пространстве и включил бортовой двигатель. После этого маневра необходимо было еще раз сориентироваться, но уже на Солнце, и произвести затем стабилизацию корабля в нужном положении.

Первая ориентация необходима для того, чтобы тяга двигателя оказалась направленной в нужную для изменения траектории полета сторону. Вторая обусловливалась тем, что электросистема корабля питалась от установленных на нем солнечных батарей: их плоскость должна находиться под прямым углом к лучам Солнца.

Выйдя на новую орбиту, я запросил с Земли ее параметры: они полностью соответствовали расчетным.

С каждым часом я чувствовал, что все лучше и лучше осваиваюсь с кораблем. Давно остался позади начатый еще на космодроме процесс вживания в него. Теперь я уже не вживался, а, скорее, сживался с ним. "Эх, полетать бы так недельку, а то и две!-думал я. - А то только-только начнешь привыкать, только-только вработаешься - и на тебе, пора на Землю!"

До Земли, правда, было еще далеко, но четверо суток на таком, не боясь слова, скажу, комфортабельном корабле и в самом деле до обидного мало. Да и почему, собственно, не удлинить полет? Дополнительного расхода топлива он не требует: ракета-носитель, сделав свое дело, давно сгорела; витки, следовательно, накручиваешь фактически бесплатно, за счет даровой теперь силы инерции...

Размышления эти я, конечно, держал про себя: высказывать просьбу о продолжении полета - штука бессмысленная. В лучшем случае предложили бы принять таблетку аспирина. Как жаропонижающее. И все же, отправляясь в смежный отсек укладываться спать, я искренне жалел, что завтрашний день - последний день моего пребывания в космосе...

Четвертые сутки на орбите... Пятьдесят витков. Два с гаком миллиона километров... Если бы по старинке, пешком, - не хватило бы и целой жизни. Даже если идти круглые сутки, изо дня в день, из года в год - и так подряд лет с полета! - все равно не хватило бы.

А скорости, если не смотреть на Землю, так и не чувствуешь. Но на Землю, конечно, смотришь во все глаза!

Пролетаю над Атлантическим... Красота - взгляда не оторвешь. Буйство красок! При такой скорости быстро меняется угол падения и отражения солнечных лучей, в связи с этим меняется и цвет океана. Сравнить попросту не с чем. Любое, пусть самое качественное, цветное фото - слишком грубо.

А вот в иллюминаторе появилась Африка. Четко различима длинная, на несколько десятков километров, сплошная полоса дыма: горят леса. Особенно много очагов лесных пожаров наблюдалось в те дни в Южной Африке.

А вот и тайга, наша, сибирская... Здесь, к счастью, все в порядке: ни огня, ни дыма. Где-то бродят по ней, необъятной, геологи - ищут сибирскую нефть, уголь, руду. Кому-то повезет, а кто-то и с пустыми руками вернется. Сибирь хотя и не космос, а пешком и там много не выходишь.

"А ведь скоро, - подумалось мне, - земную кору будут просвечивать, как металл рентгеном, с помощью электромагнитного излучения. И все полезные ископаемые - как на ладони. Дело только за орбитальными станциями..."

Разве в Сахаре нет каменного угля, металлических руд или той же нефти? А подземные пресные моря и озера, в которых так нуждается этот опаленный солнечным зноем край? Но попробуй разыщи под безбрежными, накаленными до 50-70 градусов по Цельсию песками все эти залежи, месторождения, озера и моря... Там геологам придется, пожалуй, похлестче, чем у нас в Сибири.

Да разве только в карте полезных ископаемых дело? А связь? Прямой прием в любой точке Земли передачи по любому действующему телевизионному каналу; телефонные переговоры со всеми городами и населенными пунктами планеты без помощи междугородных и международных коммутаторных станций; коротковолновые радиопрограммы, которые без помех доходят до антенн каждого радиоприемника... А метеорология? Долгосрочные, в глобальном масштабе прогнозы погоды; своевременные, сверхоперативные предупреждения о направлениях ураганов и циклонов; сводки гроз, штормов, полярных и арктических метелей... Служба наблюдения и предупреждения о стихийных бедствиях: землетрясениях, извержениях вулканов, лесных пожарах, наводнениях... Навигация, контролирующая каждую трассу летящего самолета или плывущего корабля... Картография с детальной разработкой любого участка земного шара - характер почв, растительность, обводнение... Разносторонняя, своевременная и точная информация для промышленности, гидромелиорации, сельского хозяйства. Скажем, степень созревания хлопка или цитрусовых, контуры мест, зараженных сельскохозяйственными вредителями, миграция промысловых рыб в морях и океанах... Космическая медицина, биология... Новые технологические методы в условиях вакуума и невесомости: производство сверхчистых металлов, новых сплавов, идеальной формы шарикоподшипников... Да разве все перечислишь, разве обо всем скажешь!

Как ни странно на первый взгляд, но полеты пилотируемых космических кораблей открывают самые широкие, какие только можно себе представить, возможности для исследования не столько самого космоса, сколько в первую очередь самой Земли. А еще более широкие возможности скрываются как раз там, куда до сих пор даже и не заглядывало дотошное человеческое воображение...

А сутки, последние, четвертые сутки на орбите, между тем подходили к концу. Близился момент посадки.

В 19 часов 03 минуты по московскому времени я доложил на Землю, что вся намеченная на этот день - а значит, вместе с тем и на весь полет, если не считать самого приземления, - программа научно-технических исследований и экспериментов выполнена.

Последние записи в бортжурнал. Все, что нужно, сделано. Земля скоро скажет: пора!

Оглядываю еще раз закоулки отсека: все ли взял, не забыл ли чего-нибудь ведь ему предстоит сгореть при входе в плотные слои атмосферы. Отсек - это цена расставания с космосом. На Землю вернется лишь та часть корабля, которую принято называть спускаемым аппаратом.

Нет, все в порядке, и конечно же ничего не забыто. Все необходимые вещи и аппаратура давно увязаны и закреплены в кабине, там же и переносная портативная телекамера. Перебираюсь туда и сам.

Через несколько минут команда с Земли: посадка!

Программа спуска на кораблях "Союз" могла включаться автоматически - с Земли и вручную. Я включаю программу сам. Видно, как корабль, послушно выполняя ее команды, начал поворачиваться вдоль оси, чтобы направить сопло тормозного двигателя в противоположную траектории полета сторону. Для того чтобы сойти с орбиты и начать снижение, необходимо погасить скорость до расчетной величины.

Включился тормозной двигатель. "Союз-3", заканчивая свой четырехсуточный рейс, пошел на посадку. Впрочем, теперь это уже не тот "Союз-3", который еще несколько минут назад несся в просторах космоса, теперь это лишь отделившийся от него спускаемый аппарат - остальное сгорит в воздухе.

Вошел в плотные слои атмосферы. На термометре все те же семнадцать по Цельсию - система терморегулирования в кабине работает как часы. А ведь на обшивке сейчас несколько тысяч градусов! Правда, "Союз" не "Восток". У тех спуск был не управляемый, а баллистический. Обшивка от трения с воздухом в буквальном смысле слова пылала, да и перегрузки доходили до восьми - десяти единиц. А здесь перегрузки значительно меньше, порядка четырех-пяти единиц.

Когда я вновь заглянул в иллюминатор, Земля была уже совсем рядом. "Мать честная! - мелькнуло в голове. - Да где же я ахнусь?! До Земли рукой подать, а подо мной еще только Аравийский полуостров!" Но, взглянув на приборы, успокоился: высоты было более чем достаточно...

Опять, как в первые минуты после старта, подвело зрение. Весь спуск - от включения двигателя до приземления- занимает каких-нибудь полчаса. Глазам же, для того чтобы реадаптироваться, перестроиться снова с космических на земные условия, этого мало. Они все еще, так сказать, настроены на "космическую дальность". Привыкнув видеть Землю с высоты орбиты, какие-то семь-восемь десятков километров показались мне сгоряча сущим пустяком. Не дотяну, дескать, при такой высоте туда куда надо, сяду где-нибудь па склонах Иранского нагорья.

На самом же деле все шло как положено. Система управления исправно выдавала команды, ориентируя аппарат так, чтобы обеспечить посадку точно в заданном районе. Но, хотя я следил за показаниями приборов и отчетливо сознавал, что спуск проходит без отклонений, глаза по-прежнему отказывались принимать очевидное: Земля все еще казалась мне какое-то время значительно ближе, чем это было на самом деле...

Резкий рывок, удар - и сразу же тишина. Я понял, что сработала парашютная система. До приземления теперь остались считанные минуты...

А вот и оно - едва ощутимый толчок. Мягко, по-матерински бережно Земля приняла мой аппарат. И только тут я почувствовал, как сжалось на какой-то миг сердце, а в душу внезапно ворвалась жаркая волна радости: "Земля! Выходит, здорово я по тебе соскучился..."

Я быстро переоделся, открыл люк и ступил на землю. Она - словно поролон. Сделал несколько шагов - ну совсем ковер. И ноги будто ватные, и вместо суставов - металлические шарниры - последнее напоминание оставшейся в космосе невесомости. Впрочем, через несколько минут все прошло. Чувствую, земля, как ей и полагается, опять обрела свою привычную твердость, неколебимость, прочность - можно идти.

А навстречу уже бежали люди...

\* \* \*

Со дня приземления "Союза-3" прошло семнадцать лет. Однако если понимать вещи не в буквальном их смысле, то полет мой не закончился и по сей день. Работая начальником Центра по подготовке космонавтов, я по-прежнему тесно связан с теми, кто сегодня стартует в космос. И как и прежде, считаю, что практическое освоение космоса - одна из самых масштабных, самых грандиозных и самых перспективных задач, какую человечество когда-либо ставило перед собой. Тем не менее находятся еще люди, которые пусть не часто, но все-таки спрашивают: а что дальше? Ну спутники, ну пилотируемые корабли, ну орбитальные станции - все это, конечно, хорошо. И все же - что дальше?..

Проще всего, конечно, было бы сослаться на многочисленные факты, наглядно свидетельствующие о тех преимуществах, которые уже сегодня сулит людям освоение космоса. Факты, о которых я уже не раз говорил.

Но главное даже не в этом. Главное - то, что мысль человеческая не имеет пределов своему могуществу. Люди никогда не откажутся от уготованных им самой природой великих дерзаний, в кругу которых достижение морально-нравственного и социального совершенства, как и грандиозные задачи освоения Вселенной, играют и будут играть особую, первенствующую роль. Во всяком случае, так думаем мы, коммунисты.

И далеко не случайно, что первый искусственный спутник Земли был выведен на орбиту именно в нашей стране, что первым человеком в космосе стал гражданин СССР, коммунист Юрий Алексеевич Гагарин. Коммунисты, люди, идущие в авангарде человечества, умеют не только дерзать, не только ставить перед собой и теми, кто идет вслед, масштабные задачи, грандиозные цели, но и уверенно воплощать в действительность свои великие идеи и замыслы.

Мы не только мечтатели, как писал когда-то в своей книге "Россия во мгле" известный английский писатель Герберт Уэллс. Мы - люди дела, не останавливающиеся во имя великих идей ни перед какими трудностями. История порукой тому, что это не пустые слова. Мало кто в мире, как, видимо, и посетивший в двадцатые годы нашу страну Герберт Уэллс, верил, что на нищей, опаленной войнами и интервенцией земле удастся осуществить великий ленинский план ГОЭЛРО, залить разрушенную страну электрическим светом, насытить ее необходимой для промышленности энергией. Однако электростанции были построены, а маловеры и злопыхатели посрамлены. Кое-кто также не принимал всерьез наши первые пятилетки, считая их вздорными и беспочвенными авантюрами, однако и они были выполнены, причем выполнены, как говорится, с лихвой.

Многим также казалось, что в таком сложном технически деле, как зарождение и становление космонавтики, требующем мощной научно-промышленной базы и колоссальной концентрации средств, первенствующую роль должна была бы сыграть такая ведущая в капиталистическом мире держава, как Соединенные Штаты Америки. Кстати, именно оттуда громогласно заверяли мир, что первенство в освоении космоса будет принадлежать американцам. Однако в действительности случилось иначе. Не английское, а русское слово "спутник" было в октябре 1957 года у всех на устах, не подданный США, а гражданин Советского Союза Юрий Гагарин облетел первым в апреле 1961 года на космическом корабле нашу планету. Именно ему выпало на долю осуществить дерзкую мечту своего великого соотечественника Константина Эдуардовича Циолковского - преодолеть путы земного тяготения и выйти в космос.

К слову сказать, сам основоположник космонавтики не раз выражал убежденность в том, что приоритет освоения космоса будет принадлежать именно нашей стране. На то у него были веские причины. Дочь Циолковского Мария Константиновна, вспоминая об этом, приводила слова великого русского ученого: "В одном я твердо уверен: первенство будет принадлежать Советскому Союзу!.. Я верю в это. Верю потому, что уж больно много внимания уделяют правительство и партия науке, технике". Сохранилась и пленка с записью голоса Циолковского, где он утверждал, что его предсказания близки к осуществлению: "Теперь, товарищи, я точно уверен в том, что и другая моя мечта - межпланетные путешествия, - мною теоретически обоснованная, превратится в действительность. Сорок лет я работал над реактивным двигателем и думал, что прогулка на Марс начнется лишь через много сотен лет. Но сроки меняются. Я верю, что многие из вас будут свидетелями первого заатмосферного путешествия". Предвидение ученого полностью оправдалось. Слова эти он сказал незадолго до своей смерти. А через каких-нибудь четверть века они стали фактом. Именно Советский Союз осуществил первый полет космического корабля с человеком на борту, и именно гражданин Советского Союза, коммунист Юрий Гагарин, стал первым в мире космонавтом.

Кое для кого на Западе это оказалось таким шоком, что там даже изобрели нелепицу, будто Гагарин, как известила читателей американская газета "Дейли ньюс", "внук русского князя, расстрелянного большевиками". Другой автор небылиц утверждал: "Бабушка Гагарина была женой князя Михаила Гагарина, которому принадлежали огромные поместья под Москвой и Смоленском".

Отповедь подобного рода вымыслам дал сам Гагарин. Как коммунист, он хорошо понимал, что за ними стоит.

- Многие интересуются моей биографией, - сказал он на пресс-конференции в Московском Доме ученых. - Как я читал в газете, нашлись люди в Соединенных Штатах Америки, дальние родственники князей Гагариных, которые считают, что я какой-то их родственник. Но могу их разочаровать. Я простой советский человек. Родился в семье колхозника. Родители мои до революции - крестьяне-бедняки. Мой дедушка тоже был крестьянин-бедняк, и никаких князей среди нас нет. Я выражаю сожаление этим знатным "родственникам", но придется их разочаровать.

А затем, переждав аплодисменты и дружный смех в зале, окончательно расставил все по своим местам:

- Я безмерно рад, что моя любимая Отчизна первая в истории человечества проникла в космос. Первый самолет, первый спутник, первый космический корабль и первый полет человека в космос - вот этапы большого пути моей Родины к овладению тайнами природы.

Да, Юрий Алексеевич Гагарин, выражаясь его словами, был простой советский человек. И жизненный путь его тоже был таким же простым, как и сама его биография, в которой не было ничего, что бы выделяло его из миллионов других советских людей. Школа, ремесленное училище, техникум, летное училище, служба в армии... Обычная жизнь, обычная судьба. Именно о таких судьбах писала вскоре после его полета в космос газета "Дейли уоркер", отмечая, какой политический урок следует извлечь из достижений Советского Союза: "Карьера Гагарина, как и карьера миллионов его соотечественников в Советском Союзе, показала, какие колоссальные таланты рождаются в рабочем классе, избавленном от капиталистической эксплуатации..."

Юрий Гагарин именно так и смотрел на вещи. Он не мыслил себя вне своего народа, без поддержки и помощи своих товарищей. Никогда не стремился выделиться, подчеркнуть как-то личные достоинства; напротив, всех подкупала в нем естественная, не покидающая его ни на минуту непоказная скромность. Готовя к печати книгу "Дорога в космос", он говорил о своем товарище и дублере Германе Титове:

- Герман был натренирован так же, как и я, и наверное, способен на большее. Может быть, его не послали в первый полет, приберегая для второго, более сложного.

А как он был счастлив, когда в числе первых узнал о том, что Президиум Верховного Совета СССР своим указом наградил около семи тысяч рабочих, конструкторов, ученых, инженерно-технических работников - создателей космической техники, с помощью которой был осуществлен первый в мире полет в космос человека на корабле "Восток". Многих из них он знал, встречался с ними на космодроме, в лабораториях и на тренировках - и от души радовался, что их работа получила высокое признание и оценку.

"Успешное осуществление космического полета, - писал он в газете "Правда", - стало возможным в результате великих побед социалистического строя, поэтому поздравления в мой адрес я отношу прежде всего к советскому народу, нашему правительству и родной Коммунистической партии".

Гагарин гордился своей страной, ее успехами и достижениями.

- Я русский человек, - говорил он. - Я объездил полмира, но лучше советской земли нигде не видел.

Но вместе с тем он понимал, что освоение космоса потребует усилий всего человечества. Он говорил об этом постоянно и убежденно. В Финляндии, например, Гагарин всюду - и на митингах в Хельсинки, и на традиционном празднике дружбы в международном молодежном лагере на берегу Ботнического залива, и на рабочем собрании в Турку - повторял, что для мирного сотрудничества в космосе хватит места для всех народов. То же самое он говорил в Индии и на Кубе, в Польше и Франции, в Греции и Англии... В Манчестере, когда президент профсоюза литейщиков вручил ему золотую медаль, где были изображены крепко сплетенные рабочие руки и вычеканены слова: "Вместе мы отольем лучший мир", Гагарин, обращаясь к тысячам собравшимся на митинг рабочим машиностроительного завода, сказал:

- Я рад пожать в Манчестере ваши мозолистые руки, которые, как и во всех странах, создают самое прекрасное, что существует на земле!

Там же в Англии ученые Британской Академии наук подарили ему два тома писем Ньютона. Космонавт в свою очередь, вручая президенту Академии наук Говарду Флори свою книгу "Дорога в космос" с дарственной надписью, сказал:

- Мне дорог ваш подарок, потому что полет в космос совершался по законам земного тяготения, впервые открытым героем британской науки Исааком Ньютоном.

Да, освоение космоса дело не одиночек и даже не отдельных народов и государств - это задача всего человечества. И Юрий Гагарин, первый космонавт Земли, прекрасно это понимал. Но он знал также, что космос должен быть мирным, и во всеуслышание говорил о том, насколько опасны для людей всей Земли высказывания тех, кто уже тогда пытался видеть в нем будущий плацдарм для военных приготовлений. И вскоре после своего полета, и позже он не раз говорил, что поиски нового оружия заставляют кое-кого обратить свои взоры в космос. Его тревожила милитаризация американской космической программы, чему он находил все новые и новые подтверждения, регулярно просматривая американскую прессу. Делал пометки на откровениях, подобных тому, что было напечатано в журнале "Лайф": "Сейчас совершенно очевидно, что Соединенные Штаты должны создать вооруженные силы, способные действовать в космическом пространстве".

Как человек, первым увидевший нашу планету из космоса, Гагарин остро сознавал, насколько гибельны и опасны подобные взгляды и концепции. Как коммунист, он считал необходимым во всеуслышание предостерегать об этом. Как космонавт, он мечтал о новых полетах в космос; мечтал и верил, что надежды его непременно сбудутся.

- Я думаю, что советские космонавты скоро слетают и к другим планетам, сказал он на пресс-конференции в Московском Доме ученых. - Лично я еще хочу много летать в космос.

Осуществить свое желание Гагарину не удалось. Жизнь его, как известно, трагически оборвалась, когда ему исполнилось всего тридцать четыре года.

Но начатое его полетом мирное освоение космоса продолжают его товарищи. За те четверть века, которые прошли с того памятного апрельского дня, когда Гагарин описал вокруг нашей планеты первый в истории человечества космический виток, сделано многое. Советские космонавты с каждым годом все надежнее обживают космос, стремясь использовать его в интересах всего человечества. Правда, к другим планетам, как мечтали об этом и Гагарин и Циолковский, летать еще никому не довелось. Но это, думается, лишь вопрос времени.

Правда, пока никто не знает, когда именно это случится. Но ведь вчера мы не знали многого из того, что знаем сегодня. Так же как завтра будем знать то, чего не знаем сейчас. Нельзя предугадать результаты работы дерзновенной, не знающей преград и препятствий человеческой мысли. То, что невероятно сегодня, становится обыденным завтра. Таков закон творчества. Ищущая мысль признает лишь набор высоты.