



А что Вы знаете о современной авиации? О том, что собой представляет эта стратегически важная сфера деятельности рассказывается от лица авиации непосредственно. Оригинальная книга пера А. М. Маркуши. Для тех, кто интересуется авиацией в различных ее проявлениях.

**А. М. Маркуша**

**ОТ ВИНТА!**

*Художник - Владимир Романов*

***Принято считать, факты - упрямая вещь. Не знаю, все ли и непременно всегда ли. Но в одном не сомневаюсь: факты побуждают к размышлению.***

Отслужив верой и правдой шестьдесят лет нашей авиации, перечитав пропасть так называемых авиационных книг, я с огорчением обнаружил, как же мало литературы, достойно отображающей наше ремесло. Почему же так?

Когда за перо берутся весьма уважаемые, выдающиеся летчики, у них, естественно, получаются вполне достоверные книги, но чаще всего в литературном отношении это заурядные произведения. Очевидно, чтобы блестяще летать, нужен один талант, а чтобы хорошо писать - совсем другой. Когда за сочинение принимаются профессиональные литераторы, они, как правило, оказываются не на высоте "технических свершений", во-первых, и никак не могут увидеть профессию пилота его глазами, это во-вторых, и тогда начищают раскрашивать характеры на свой вкус, шустрить с построением интриги, непременно выдумывают захватывающий сюжет.

Вот тут мне и подумалось: а так ли обязательно книга об авиации, о летчиках, о тех, кто обеспечивает полеты, должна быть непременно сюжетной, строго выстроенной - вот завязка, вот кульминация, ну и как в школе еще учили, - вот развязка и эпилог? А не попытаться ли предоставить слово, если только можно так выразиться, САМОЙ АВИАЦИИ? Честное слово, это не так нелепо, как может показаться на первый взгляд.

Мне осталось предупредить читателя - написанное нет никакой необходимости читать подряд. Тут все, как в обычных наших разговорах - ведь и перебиваем друг друга, случается, вроде ни к селу и ни к городу позволяем себе вклиниться в чужую беседу... И возьмите, пожалуйста, себе на заметку великолепную, как мне кажется, мысль замечательного летчика Александра Гарнаева, сына Юрия Гарнаева, испытателя, давно занявшего прочное место в истории авиации России:

"Не уверен, что есть смысл всегда строго следовать хронологической последовательности изложения, порой стоит руководствоваться последовательностью ассоциативной".

Вот теперь можно и приступать.

# ОТ ВИНТА!

С молодых лет я привык связывать представление о банке с какими-то денежными операциями, чтобы не сказать - махинациями. И только очутившись в авиации, узнал - в нашем мире существует совершенно особый летческий банк. Ожидая своей очереди на вылет или удерживаемые погодой на земле, пилоты ведут неторопливый, раскованный треп - ТРАВЯТ БАНК - на любые свободные темы. Бывает речь идет о чрезвычайных происшествиях в воздухе, о событиях на земле, об авиационных нравах, о выкрутасах хоть жен, хоть начальства, словом, на любую решительно тему. Рассказывать свое полагается коротко, в выражениях можно не стесняться, предпочтение отдается историям остроумным, особо ценятся неожиданные концовки.

Смею уверить, авиационный банк обогащает. Награждает молодых пилотов опытом, передает им стариковскую мудрость, предлагает задумываться над примерами из прошлого.



\* \* \*

Седой пилотяга, на всю жизнь отравленный Севером, бывалый воздушный волк наставлял меня, салагу:

- Нет слов, самокритика, конечно, полезная вещь, только любить это занятие все-таки противоестественно, это все равно, что жрать горчицу столовыми ложками. Или - нет? По-моему лучше учиться на чужих ошибках. По крайней мере не чувствуешь себя дураком.



Только-только очутившись на Севере, еще не начав влетываться в новую обстановку, я как-то присел за преферанс, хотя вообще-то карт не люблю. Игра шла ни шатко ни валко, очень скоро мне надоела, но никто из "стариков" не предлагал заканчивать, а мне, новичку, высовываться со своим предложением было вроде неприлично. И все-таки я решился. "А не пора ли, бояре, прерваться на ужин?!" Меня поддержали, но... поужинать нам не пришлось. У дверей столовой выяснилось: время три часа ночи... С той поры меня постоянно спрашивали: "Сколько времени, боярин? - и когда я отвечал, непременно интересовались: - Дня или ночи, боярин?" Это продолжалось долго.

\* \* \*

На Севере не только сплошной день летом. Здесь еще лед бывает лимонного оттенка, бывают лирически розовые, словно крыло фламинго, торосы, здесь полно неожиданностей.

Мне приказано лететь на аэродром подскока. Иду к начальнику подписывать полетный лист и слышу: "На приземлении держи язык за зубами, а рот - плотно закрытым. Если понял, тогда все".

Пока летел, посмеивался: сроду такого инструктажа не слыхивал. Видать, веселый мужик мой новый шеф. А приземлился и понял - какое тут веселье, если временные полосы на болотистых грунтах выкладывались из здоровенных бревен, одно к одному, поперек, сверху - песочек не густо насыпан. Язык на посадке я не откусил, но страху натерпелся.

\* \* \*

Рассказывают, будто еще в довоенное время была поставлена задача - выучить летать обезьяну. Все должны понять - нет неспособных курсантов, есть бездарные инструктора.

Летчик, как полагается, обходит самолет, качает винт, проверяет отклонение элеронов, руля высоты и поворотов... Обезьяна ковыляет следом и все точь-в-точь повторяет.

Начали летать. Нормально шло дело, уже и по кругу обезьяну в самостоятельный полет выпустили! Приступили к полетам в зону, на пилотаж. И тут - катастрофа! В чем дело? Забыла обезьяна на земле винт покачать и полезла из кабины на высоте тысячи метров.

\* \* \*

Был у нас уникальный командир эскадрильи - капли даже пива в рот не брал. Почему? Говорил: я из семьи алкоголиков. Зарок дал. Впрочем, следовать своему примеру, нас не заставлял.

Сидим, ждем погоды. Как вечер, пристаем к командиру: "По глоточку примем?" У нас кое-какой спирт был припасен. А он: "Циклон разрушается, повремените..." Ну, временили мы, временили, а на четвертые сутки без разрешения тихо, культурно за ужином приняли.

Утром в пудовом обмундировании ползем на аэродром. Лестница была ступенек на пятьсот. Запарились. Заползли, водички попили и ждем отбоя. Тут - разрыв в облачности, и на аэродром плюхается Ли-2. Командующий прямо из дверей своего корабля начинает разнос. Почему сидим? Могли еще третьего дня уйти! Раздолбайство и так далее...

А нас с той водички по первому разряду развезло... Спрашивается, что командиру делать? Не докладывать же: мои орлы - того. И он скомандовал: "По самолетам, скоты!"

Взлетели благополучно, до промежуточного аэродрома летели кучей. И тут началось: самолет за самолетом исчезают у меня из глаз, а посадочной полосы и знака "Т" обнаружить не могу. В хмельную голову стучает: ничего, дождусь подхода следующей за нами группы, вцеплюсь в их ведущего и зайду на посадку с ним в паре.

Правильно - дуракам везет! Чужую группу я не прозевал, в их ведущего вцепился бульдожьей хваткой. Как он меня ни отгонял, я ни на шаг... Примостился на полосе вторым, хотя шириной та полоса была в два с половиной размаха моего "Лавочкина".

Ох, не пейте после спирта воду, мальчики, не дай бог!

\* \* \*

Среди тех, кто травит банк, непременно случается хотя бы один любитель задавать вопросы. "А кто были первыми блатными курсантами в авиации, известно? - И сам же с удовольствием отвечает: - Николай Шебанов и Макс Дауге зачислены в школу пилотов 14 августа 1918 года по письменному распоряжению Ленина. Номер документа 8209. А почему? Шебанов приятельствовал с Дауге, который приходился родственником Инессе Арманд. Ясно? Судьбы Дауге не знаю, а Шебанов Ленина не подвел: первым в России налетал миллион безаварийных километров, и вообще летчик из него получился выдающийся".

\* \* \*

Молодой пилот интересуется у старого летчика: "Скажите, когда вам было по-настоящему страшно в полете?" Тот отвечает: "Загорелся мотор. Полагалось прыгать с парашютом. Но как я подумал, сколько объяснительных бумаг заставят написать, сколько кровушки из меня выпьют, что особняк станет выпрашивать, так перепугался до дрожи и полез к земле. Мне повезло - сел, и тут сразу выяснилось - с первого цилиндра головку сорвало. Как не поворачивай дело, а уж летчик не виноват. Очень удачно все вышло..."



\* \* \*

Юноша увлечен авиацией, читает специальную литературу, спрашивает дядю, полковника авиации, снайпера и кандидата в заслуженные военные летчики России: "Что в авиации важнее всего, к чему надо готовиться, что уметь?" И дядя отвечает: "Главное - научиться сдавать зачеты. Будь ты хоть курсант, хоть летчик со стажем, все равно плановые проверки, сезонный контроль; инспекторских зачетов после где-то и у кого-то случившегося чепе тебе не избежать. Хочешь летать - сдавай зачет. Сперва зачет, потом полет!"

Не зря в авиации анекдот придумали: у пехотинца спрашивают, через какое время он сможет сдать зачет по китайскому языку. Тот говорит - через два года. Моряк полагает, через полтора года сможет. Танкист берется управиться за год. "А ты, летчик?" - "Где сдавать, кому, говорите!"

\* \* \*

Вечный спор - какой летчик лучше: бомбардировщик, истребитель, полярник... Желаете оценить пилота, не спрашивайте, НА ЧЕМ он летает, поинтересуйтесь НАЛЕТОМ. Если окажется, что человек налетал без больших неприятностей, хоть на воротах, тысяч пять часов, не сомневайтесь - перед вами Летчик. Великую мудрость высказал ас первой мировой войны Дидье Дора: "Летчика делают небо и самолет". И никакие политзанятия тут ни при чем.

\* \* \*

Один из первых отечественных наших воздухоплателей Н.И.Утешев приехал в 1908 году в Париж. Здесь он познакомился с прибывшим в Европу Вильбуром Райтом, и не просто познакомился, а даже сумел подлетнуть с ним. "Я помещался рядом с Вильбуром Райтом на отдельном сиденье и держался руками за стойки. Аппарат был поставлен на тележку, разгоняемую по рельсам падающим с "катапульты" грузом... Аппарат отделился от тележки, плавно поднялся и описал в воздухе несколько кругов на высоте 100-200 м". Для 1908 года такой полет был событием. И Утешев оказался первым русским офицером, принявшим воздушное крещение, да еще из рук самого Райта.

\* \* \*

В начале своей деятельности (в послевоенные годы) Сергею Павловичу Королеву необходимо было пробиться на прием к Сталину, и он пошел на поклон к Покрышкину: "Помоги!"

Прямого хода к Сталину у трижды Героя Советского Союза и популярнейшего летчика в стране не было. Но война его многому научила - гибкой тактике не в последнюю очередь. Покрышкин повел Королева в ЦК комсомола, к Михайлову, подбил позвонить того по вертушке Поскребышеву... Машина закрутилась, Королев был принят и обласкан...

\* \* \*

В начале Отечественной войны, спасаясь от преследования "Мессершмитта", летчик Рожнов нырнул под мост и уцелел. Как Чкалов! Можно, конечно, сказать и так, но вот почувствовать стоит, пожалуй, чуточку по-другому: Чкалов - жив! Чкалов был с нами в войну, он участвовал в воздушных боях... Собственно, это и есть, уж извините за высокое слово, БЕССМЕРТИЕ.



\* \* \*

Так уж повелось, что число налетанных часов занимает мысли тех, кто хочет понять суть летного труда, почему-то больше, чем духовный мир пилота. А уж ответ на вопрос: "Сколько ты сбил?" кажется и вовсе самым важным при оценке боевого летчика.

Но послушайте-ка: "... когда человек попадает в каменный мешок, он перестает быть человеком - это живое существо, лишенное своего "я". Человек, имея свободу, не ценит ее, но стоит ее лишиться, как он сознает, что потерял все дорогое, заключающееся в свободе... А главное, он уже не может любить реально, а только мысленно". Взятые в кавычки строки - выписка из тюремного дневника двадцатипятилетнего Чкалова. Тут есть над чем подумать и авиаторам постарше.

\* \* \*

Удивительным человеком был Арцеулов, и судьба с ним обходилась куда как неожиданно и резко. 26 августа 1916 года появилось газетное сообщение о гибели Арцеулова. Вот текст: "В бою с неприятельским аэропланом на фронте генерала Брусилова, смертью храбрых погиб К.К.Арцеулов, известный художник, 26 лет..."

Отец Константина Константиновича заказал уже панихиду, и богослужение было началось, когда пришла телеграмма - произошла досадная ошибка: на "Ньюпоре", самолете Арцеулова, погиб летчик Шарапов.

Константин Константинович присутствовал на похоронах своего товарища и вынужден был пояснять: "Я здесь, а не в гробу". Представьте только ситуацию, ведь многие пришли проститься с Арцеуловым, как себя держать, что говорить, о чем думать?..

\* \* \*

Обойденный славой удивительный пилот Артем Молчанов в свои девятнадцать лет накрутил одну за другой 317 петель на планере. И был скандал. Его обвинили в самовольстве и никак не могли определить достойной меры взыскания. Но все в мире, как известно, проходит, прошел всплеск административного ража, и Молчанов ПЕРВЫМ в мире выполнил обратную петлю. Это его достижение было признано ФАИ.

Из рук Артема Григорьевича я получил истребитель И-16, он многое сделал для нас, своих курсантов, чтобы мы пережили войну и в свой час стали реактивщиками. Он до упора, что называется, прослужил нашему небу.

\* \* \*

Сегодня небезынтересно вспомнить, что перед началом первой мировой войны военный министр Сухомлинов, как и целый ряд членов Государственной Думы, состояли пайщиками Русско-Балтийского завода и весьма заинтересованно поддерживали деятельность этого предприятия. Спросите, какое это имеет отношение к авиации, отвечу - на Русско-Балтийском строились самолеты Сикорского. По сохранившимся документам, не трудно определить - каждая машина обходилась государству свыше 100 тысяч рублей. Пайщикам имело полный смысл любить авиацию, не задаром ведь.

Маргарита Петровна Нестерова - дочь автора бессмертной петли - подарила в свое время фотографию отца А. И. Покрышкину, написав, что своими подвигами Александр Иванович доказал - он любит Родину, как П. Н. Нестеров. Встреча Покрышкина с дочерью Нестерова произошла совершенно случайно, тем, думаю, дороже ее подарок: он был сделан от души, а не в порядке очередного мероприятия по укреплению связи между поколениями...

## Между прочим



Аэропланы только-только еще утверждались в небе, а государства уже спешили объявить: "Желающие приобрести звание пилота должны подвергнуться СЕРЬЕЗНОМУ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОМУ ИСПЫТАНИЮ. Пилот должен удовлетворять как определенным физическим, так и умственным требованиям, помимо опыта в управлении данного рода воздухоплавательным аппаратом".



О катастрофе самолета "Максим Горький" так или иначе наслышаны все, а вот о том, что эта машина имела свое продолжение и, претерпев некоторую модификацию, переименованная в ПС-124, до самой войны эксплуатировалась Аэрофлотом на линии Москва - Минеральные воды, а во время войны - в Средней Азии, известно мало кому.



Доктор военно-морских наук В. Абчук дал в свое время весьма поучительное определение понятию РИСК. "Риск - это вынужденный образ действий в условиях неопределенности, ведущий в конечном результате к преобладанию успеха над неудачей". Об этом, мне кажется, нелишне напоминать летчикам во время предварительной подготовки и на разборах полетов.



Знаете ли вы, что скандинавская авиакомпания "SAS" уже 15 ноября 1954 года открыла РЕГУЛЯРНУЮ авиалинию Копенгаген - Лос-Анджелес через Северный полюс? На билетах этой линии было бы справедливо печатать контур маршрутов Чкалова и Громова. Впрочем, возможно, я и перехлестываю, судите сами! Одно бесспорно - мы не вправе забывать прошлое!



Когда наши впервые приземлились на Северном полюсе, не сразу удалось наладить радиосвязь с островом Рудольфа. УПОЛ долго не отвечал. Все изнервничались. Наконец Полюс откликнулся, и первая неофициальная радиограмма, без номера, начиналась так: "От радиста Кренкеля - радисту Струмилину. Понял! 88, Коля!.." И все пошло дальше, как надо, по строгим правилам радиообмена. А "88" на языке всех коротковолнников мира обозначает - привет и поцелуй!



В свое время восстановление детальной ориентировки методом опроса местных жителей, если не удавалось сориентироваться, прочтя название железнодорожной станции, долго казался неистребимым. Но однажды во время учений командование перепутало все вывески на железной дороге (временно, конечно) и с той поры уважение к навигационным приборам резко возросло.



\* \* \*

А что можно сказать относительно процентов, начисляемых авиационным банком? Они не так малы! Во-первых, банк обогащает своих клиентов занимательной и порой самой неожиданной информацией, во-вторых, заставляет задумываться над вещами весьма серьезными, даже судьбоносными, иначе говоря, награждает житейской мудростью. Впрочем, судите сами:

- Не ленитесь вглядываться в облака, у всякого - свое лицо, позволяющее судить, чего можно ожидать от близкого знакомства с этим чудом природы.

- По собственному опыту знаю - рисковать и увлекательно, и заманчиво, но летать с оглядкой куда безопаснее.

Вспоминаю об этом всякий раз, посещая авиационное кладбище города Жуковского.

- Чтобы пролетать долго и надежно, надо, наверное, принять за самое первое правило: сперва ДУМАЮ, а потом ДЕЙСТВУЮ. И никогда - наоборот.

- Конечно, уверенность качество положительное, но только до тех пор, пока она не порождает сомнений - да мне и черт не брат! - такое, как правило, до добра не доводит.

- Ничто, сработавшее хоть и талантливыми руками, не бывает лучше САМОГО человека, призванного управлять и распоряжаться рукотворной техникой.

- Хочешь надежно разобраться в подробностях, освоить детали конструкции, сначала изучи принцип. Знать и понимать - не совсем одно и то же.

- Еще братья Райт поняли - летное дело совершенно не терпит суетливости, спешки и особенно - пренебрежения мелочами. Считайте для надежности - в авиации НЕТ МЕЛОЧЕЙ!

- Если полет в ясную погоду, когда четко просматривается горизонт, требует хорошей головы, то пилотирование вслепую, когда вы вручаете свою жизнь тоненьким стрелочкам приборов, требует головы еще лучшей. И - воли!

- Блистательной судьбы авиатор - летчик, конструктор, художник и педагог - говорил: "Приземляясь, думай о посадке, а не о ПОПЫТКЕ посадки". Советую запомнить эти слова и оценить деликатность Джорданова, другой бы мог и рывкнуть: "Не разевай пасть! Сосредоточься! Скорость, скорость! Остороп!..."

- Так считается - "смелость города берет", только одной смелости хорошему летчику МАЛО, надо еще многое знать, многое уметь и непременно очень многое ПОНИМАТЬ!





- Чтобы долететь до места назначения, нужно четко соображать выдерживать заданный курс с погрешностью не превышающей  $\pm 5^\circ$ , но чтобы попасть в задуманное место, сбившись с пути, требуется сообразать по меньшей мере в десять раз лучше.

- Страх - так уж распорядилась природа - состояние, присущее любому человеческому существу. Преодолевать страх можно, пренебрегая опасностью, или, что куда надежнее, с помощью знаний. Дурак смел потому, что не в состоянии оценить меры грозящей опасности. Умный - отчетливо сопоставляя свои возможности, не пойдет на риск, если шанс выиграть меньше 50%.

- Добросовестная теоретическая подготовка, меньше всего напоминающая тупую зубрежку, она все равно что фундамент высотного дома, возводимого в сейсмоопасном районе.

- Коль свои ошибки и промахи вы не воспринимаете как УРОКИ, боюсь, долго пролетать вам не придется.

- Один старый, крепко потрепанный жизнью летчик, что называется, воздушный волк, любил повторять: "Чего не знаешь, того не угадаешь".

- Приучив себя ожидать в КАЖДОМ полете чего-то неожиданного, вы наверняка избавите себя от больших неприятностей.

- И еще раз Джорданов: "Безопасность полета начинается на земле". Эта заповедь обращена ко всем без исключения летающим - молодым и старым, безвестным и знаменитым.

\* \* \*

Этот подарок - зеленый листочек в ладонь, помеченный литерами ВЗ и номером 393255, - я получил из рук Логинова. Евгений Федорович властью первого лица в гражданской авиации страны пожаловал меня служебным билетом на спецрейс: Тикси - СП-16. К полюсу мы летели на Ил-14. Пол машины просвечивал дырками, сквозь них было отчетливо видно - нас здорово несет... Я спросил бортмеханика, не боится ли он летать на таком дранье, да еще в Арктике, над безлюдьем и заброшенностью? И услышал в ответ: "Если она, - тут бортмеханик погладил бочину громадного дополнительного бензобака, установленного по левому борту, - ни разу не упала за шестнадцать лет, почему бы ей вдруг завалиться сейчас?" Признаться, я не нашелся, что возразить бортачу и спросил: "А вот у тебя на бензобаке примус горит... Тоже - не страшно?" Он пожал плечами: "Вся наша жизнь с нарушениями. Разве мне положено курицу в полете варить? Нарушать надо с головой... Бак полный, асбест под примус подложен, а взрываются пары".

Мы летели на полюс, а по пути меня одолевали вполне земные мысли. Спросил командира корабля, пожилого, полысевшего в полетах мужика, почему он задержался в пилотах третьего класса? Он ответил: "А не один ..., какой класс? По погоде имею допуск - меньше не бывает, к ледовым посадкам давно допущен. Ваши московские дураки придумали - повышение класса оформляется только на материке. Через курсы. Интересно, КТО и ЧЕМУ может меня там научить? А за три месяца курсов полярные не выплачивают, летные, само собой, не набегают, да еще полтора рубля наличными за значок выложи!" - И он послал всех, кто руководит полетами в Арктике, в соответствующее место.

Подумалось: вообще значок с обозначением, например, второго класса, применительно к гражданской авиации - глупость. Пассажир поднимается на борт и видит, кто повезет его по небу пилот второго класса. А он, пассажир, с детства усвоил: 2 - это ПЛОХО!

Мы летели на полюс, а мысли снова обращались к земным будням. Когда Евгений Федорович Логинов вручал мне билет на СП-16, я, поглупев от счастья, совершенно неприлично устался на его знак военного летчика. Второй класс?! "Что делать, - сказал Евгений Федорович, заметив мое изумление, - большего в армии не успел достигнуть..."

\* \* \*

Служба моя в авиации началась скандально - не прошло и трех месяцев, - меня судили "красноармейским судом". За что? Кто-то из курсантов спросил: "Ты старшину видел? Он правда из города под балдой явился?" Ну, я и ответил: "Если это тебя волнует, пойди и понюхай". На другое утро ротный показал мне рапорт старшины, тот требовал наказать дневального, так как "по его науськиванию был подвергнут обнюхиванию курсантом Соколовым и еще некоторыми на предмет установления, принимал ли я алкоголь, что нарушает авторитет младшего командира и дисциплину Красной армии..."

Ротный был под стать старшине. "Говорили, трищ курсант, - пойди понюхай старшину?" Детали его не интересовали... И меня судили.

Расстроило не взыскание - выговор, а "порядок", по которому приговор суда полагалось доводить до места моей гражданской работы и до сведения родителей. Я бурно возмутился: "Мама тут при чем?! У нее больное сердце... и я, между прочим, совершеннолетний!" Суд моим стенаниям не внял, и тогда я обозвал их скопищем олухов...

Чем бы все закончилось, не знаю, не вмешайся командир эскадрильи. Почему-то он вызвал меня к себе домой вечером. Явившись, я по всей форме доложил, а он сказал: "Здесь я не майор, а Григорий Гаврилович", - и познакомил меня с женой. Пригласил к чаю. Дав прийти в себя, спросил: "Так что там произошло, расскажи толком? - и не перебивал, пока я не иссяк. - Все? Теперь, не горячась, ответь, пожалуйста: постельное белье вам вовремя меняют? В столовую старшина не опаздывает приводить? За температурой в казарме следит? Чистота поддерживается?" И я был вынужден бубнить: вовремя, не опаздывает, температура нормальная. "Так чего же ты от СТАРШИНЫ хочешь? Ну, малограмотный он, ну, глупый, знаю, только за глупость у нас никого со службы не прогоняют. Нет такой статьи".

Это был первый памятный урок летчика Голубева, преподанный мне, курсанту. И еще запомнилось: "Не открывай рта, не проверив тормоза: держат они или не держат твой длинный язык".



\* \* \*

А кто такой Минье, знаете! Эх вы! Он был асом первой мировой войны. А потом строил самые удивительные самолеты-самоделки. "Воздушная блоха" называлась машина. Размах - 6 метров, длина - 3, и весила она 250 кг. Минье многие годы контрабандно летал на своей блохе и строил новые мини-самолеты, которые расползли по всему свету!

С Минье конкурировал наш Невдачин. Его "Буревестник" при размахе 9 метров и длине 6, весил всего 130 кг. На нем знаменитый испытатель Жуков забрался на высоту 5500 метров.

\* \* \*

Только что оставленный инструктором в училище летчик спросил, когда мне было всерьез страшно? Поторопившись с ответом, я стал рассказывать, как еще до войны меня отловили на аэроклубовском аэродроме и чужой инструктор спросил, не желаю ли прыгнуть с парашютом? Мне было семнадцать лет. Отказаться - что люди подумают? - я не решился. Он торопился, вероятно, делал свой "план". Короче говоря, я сказал: "Да!" А испугался на высоте восьмисот метров, когда с запозданием понял, что деваться мне некуда. Вспоминаю с ужасом, как инструктор скомандовал: "Пошел!", а я спросил: "Куда?"... Но все обошлось благополучно.



\* \* \*

Задание, прямо сказать, выглядело странно - собрать потрепанные и разбросанные по случайным посадочным площадкам машины, подштопать и перегнуть на основательный ремонт в Пензу. Мне достался вполне приличный с виду агрегат, правда, мотор у него со страшной силой жрал масло. Командир решил: "Бери канистру масла с собой. Взлетишь последним, строя можешь не держать, зря газом не шуруй. Начнет падать давление, сядешь на промежуточной точке, не выключая мотора, долбнешь масла - и дальше!"

Перед самым взлетом вести нашу группу взялся инспектор армии. О полученных мною указаниях он ничего не знал. И начал меня чествовать еще на выруливание.

Взлетел. Минут через десять погода стала портиться, пришлось снижаться и не столько смотреть за группой, сколько наблюдать за землей и за давлением масла. А группа уклонялась влево. Это я видел, но тут меня совсем прижало, пришлось вцепиться в железку, снизившись до уровня электромачт. Железка не подвела, масла хватило, и я сел, как и было задумано, в Петрозаводске. И тут же к борту "подали" "Виллис" - командующий требовал! Немедленно!

"Где группа? - спросил генерал. - Ну?" Ничего вразумительного я ответить не мог, стал рисовать, "как дело было", но командующий меня не слышал: "Где группа? Почему бросил строй?"

Разнос продолжался довольно долго, пока не принесли донесение: "Потеряв ориентировку по причине плохих метеоусловий, группа в полном составе произвела вынужденную посадку с убранным шасси. Сели на заснеженную поверхность озера... Все целы".

"Так, - сказал генерал, - теперь понятно. Повтори, что ты лопотал с самого начала". Я повторил. "Ладно, пошли обедать, - позвал командующий. - Приглашаю". Признаюсь, до меня дошло с опозданием: старый легчик, наш генерал, любил нас, и глупо было на него обижаться.

\* \* \*

На войне он сбил пятнадцать самолетов противника и был пожалован Золотой звездой, после войны закончил школу летчиков-испытателей с отличием, но для меня важнее всего прочего он САМ, мой лучший друг. Чтобы понять и ощутить, каким он был ЧЕЛОВЕКОМ – два маленьких фрагмента из его биографии.

На показ новой техники прибыли руководители страны. Экипажи выстроили перед парадными трапами. Туполев представил моего друга и начал давать пояснения по машине. Хрущев реагировал весьма непосредственно, задавал массу вопросов, отвечать на которые было не так просто. "А что лучше – два двигателя или четыре?" Вот и подумай, как отвечать, когда рядом стоят двухдвигательная и четырехдвигательная твои машины? Одно неосторожное слово – и какой-то самолет может не увидеть неба. Внезапно слушать пояснения Хрущеву, видно, наскучило, и он спросил: "А внутрь-то пустите?" - и уже занес ногу на трап... И тут мой друг взял Хрущева за локоток и придержал. "В чем дело?" - вскинулся Никита Сергеевич. Вздригнуло окружение. А Митя сказал: "Пропустим даму, Никита Сергеевич," - и сделал пригласительный жест в сторону Фурцевой, члена политбюро и персоны в те годы очень высоко взлетевшей. Екатерина Алексеевна начала подниматься в салон, а мой друг, наклонившись к самому уху Хрущева, прошептал достаточно громко:

"Оцените эти ноги, Никита Сергеевич!.."

Пожалуй, тот, кто не жил в ту эпоху, не оценит в полной мере независимого нрава и мужества моего друга. О хорошем вкусе и не говорю!

И второй фрагмент.

Он успешно поднял свой первый опытный корабль. Дело сделано - можно праздновать! И мы отправились на Сретенку, в "Дары природы", за закуской. Внезапно он выполняет резкий разворот на девяносто и сворачивает под вывеску "Меха". Следую за ним: ведомый - щит героя! В прохладном почти пустом магазине мой друг обращается к симпатичной продавщице: "Не сочтите за труд показать нам чернобурку, желательна крупный экземпляр". Девушка старательно перекладывает на прилавке дорогую рухлядь, приподнимает шкуры, встряхивает, оборачивает к свету. Митя дует в мех, внимательно разглядывает товар, задает не очень понятные мне специфические вопросы. В какой-то миг, нагнувшись, оборачивает чернобурой лисой голень и поясняет: "Хочу на унты пустить, чтоб Женька от зависти лопнул!! Парную лисичку найдем?"...

Это был легкий розыгрыш, за ним последовал легкий флирт, и я бы, пожалуй не стал рассказывать о мифических унтах из чернобурки, когда бы не одна фраза, произнесенная Митей в магазине "Меха": "Жить надо весело, весело надо жить". И праздники устраивать самим себе, не ленясь и не скупясь.

## Между прочим



Воздушное крещение Антуан Мари Роже де Сент-Экзюпери получил в двенадцать лет на аэродроме в Амберье. И крестил его сам Жюль Ведрин, сегодня он, увы, забыт, а до первой мировой войны этот пилот был едва ли не самым известным авиатором мира.



Отто Лилиенталь с четырнадцати лет наблюдал, приручал и старался подражать аистам. Тому, кто избирает своей судьбой авиацию, НАЧИНАТЬ не может быть рано, опасно – ОПОЗДАТЬ!



Из документа восьмидесятилетней давности: "Некоторый юридический интерес представляет вопрос о подданстве детей, рожденных на воздушном судне в пути, во время нахождения его над территорией чужого государства". Как ни странно, но вопрос этот так и не получил однозначного ответа.



Виктор Гюго восторженно относился к летанию. "Культура скоро проникнет во все уголки мира. Благодаря воздушному флоту все люди смогут приобщиться к науке и прогрессу. У нас есть крылья, человек становится птицей, и какой птицей! Птицей, обладающей разумом!"



"Каждое желание дается тебе с силами, необходимыми для его осуществления", - уверяет Ричард Бах, летчик и писатель весьма нестандартной судьбы. Не так давно его книги перевели на русский язык.



Необходимость в воздушных коридорах предусмотрел еще мудрейший капитан Фербер. Уже в 1910 году, когда летательные аппараты едва-едва скреблись у земли, была названа высота коридора: "Это будет, вероятно, около 300 метров..."



Еще не существовало ни одной регулярной авиалинии, а юристы беспокоились о минимальной высоте трасс: "Надо установить такую высоту, с которой были бы затруднены нескромные наблюдения за тем, что делается в домах населения".



Как убедительно звучат слова Антуана де Сент-Экзюпери: "Неудачи закаляют сильных". Хоть девизом пиши по всей длине борта.



Был момент, когда Уильбур Райт предложил Орвиллу держать пари: "Человечество освоит моторный полет не раньше, чем через тысячу лет..." Братья полетели через два года. Слабость извинительна и сильным людям, непрослительно – бездействие.

\* \* \*

Василий Андрианович Слесарев не только создатель одного из первых самолетов-гигантов - "Святогора", но еще и изобретатель, пытливый конструктор, соорудивший ротативную машинку для определения мощности... мух и скорости их полета. Уроки природы получили количественное выражение благодаря этому открытию. И тут стоит припомнить заповедь Фербера: "От шага к прыжку, от прыжка - к полету".

\* \* \*

Рассказывали мужики из КБ Микояна: Гуревич остался за главного в лавке. Микоян ушел в отпуск. Идет совещание, конечно, срочное и, ясное дело, важное. Гуревич спрашивает, а где инженер, назовем его Васин? Нет Васина. Гуревич возмущается: "Что за безобразие! Он же должен делать сообщение... Я просто не нахожу слов..." Совещание заканчивается без Васина, и Гуревич велит: "Пусть Васин, когда изволит явиться на работу, сразу зайдет ко мне в кабинет, я ему такое скажу, на всю жизнь запомнит!"

Васина на фирме не очень-то обожают: надменный он человек. Все с интересом и некоторым злорадством ждут, что ему скажет деликатнейший Гуревич.

Наконец, Васин появляется, его только что не толпой препровождают в кабинет Гуревича.

- Извините, Михаил Иосифович, - начинает Васин... Но Гуревич останавливает его:

- Как вам только не стыдно! Идите работать... Работать надо, Васин.

[Следующая страница \(страница 2\)](#)

[Страница 3](#)

[Страница 4](#)