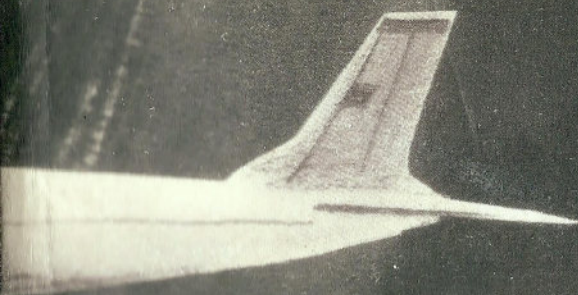


ЛЮДИ БОЛЬШОГО ПОЛЕТА



ЛЮДИ БОЛЬШОГО ПОЛЕТА



ИЗДАТЕЛЬСТВО
ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва • 1965

Летчик-испытатель поднялся на новой машине в воздух. Какие бы неожиданности ни подстерегали его в этом полете, он точно и хладнокровно выполняет задание, чтобы проложить дорогу тем, кто вслед за ним будут штурмовать невиданные высоты...

Обычный полет, обычный маршрут пассажирского самолета. Но вдруг... Оказавшиеся в кабине преступники, угрожая ножами, приказывают перелететь границу и садиться на чужой территории. Летчики переводят машину в пике. Израненные бандитами, они успевают посадить машину недалеко от населенного пункта. Преступники схвачены.

...Белое безмолвие Антарктиды. Беспощадные морозы, снежные бураны. Но, словно в самых обычных условиях, спокойно ведут свои самолеты летчики научно-исследовательских отрядов...

Вот об этом, обычном, будничном и в то же время героическом, полном удивительных приключений быте летчиков рассказывает книга «Люди большого полета».

Составитель

И. А. КОЛОС

«КАПИТАН ЛЕТАЮЩЕЙ ЧЕРЕПАХИ»

У этого человека судьба — легенда. И чем больше узнаешь о ней, тем труднее представить себе, как мог он, совершенно обыкновенный, абсолютно не похожий на героя человек, совершить такие необыкновенные поступки.

Неужели все это мог сделать он? Среднего роста, гладко причесанные темнорусые волосы. Острые морщинки возле губ и глаз придают лицу несколько утомленный вид. Взгляд спокойный, такой же голос.

Легенда о нем романтична. Ей почти тридцать лет, четыре года. Поэтому трудно о ней рассказывать. Можно что-то забыть, чего-то не досказать. Расскажем только о том, где этот человек был первым, самым первым.

I

Обрывистый каменистый берег. С силой бьют морские волны. Кружево пены, едва коснувшись шершавого комбинезона, исчезает. А волны, накатываясь одна за другой, все бьют и бьют в берег. Где-то там, в темнеющей дали, на противоположной стороне моря, родная земля. Несколько месяцев назад он приехал оттуда сюда, в Турцию.

Как это произошло? Почему он оказался здесь, на незнакомом далеком берегу?

...Крым. Коктебель. Планерная школа. Море в те дни, устав от жары, покрылось испариной. Воздух дрожал, и казалось, что даже слабенький ветерок может сдуть его и унести за море.

В планерной школе шли соревнования. В небе пилоты демонстрировали свое искусство, заставляя машины выполнять сложнейшие упражнения. Даже птицы, пораженные необычным зрелищем, не торопились скрыться в свое обжитое место за грядой скал.

А на земле инженеры и специалисты летного дела вели спор: в каких условиях полета возможно разрушение планера, какова допустимая вибрация крыльев?

Вечером, когда на аэродроме уже отдыхали «уставшие» за день машины, а из-за гор потянуло прохладой, в одной из комнат школы спорили авиаконструкторы Антонов, Грибовский и профессор Ветчинкин.

— Нет, это нужно доказать,— убеждал профессор.

— Есть же расчеты.

Ветчинкин был неумолим:

— Только полет на разрушение...

Он не успел закончить фразу. В комнату вошел Сергей.

— Я, наверное, помешал?

— Напротив,— ответил Антонов.— Наш спор может оказаться для тебя интересным.

Сергей внимательно слушал. Идея захватила его. И решил, что, если ему предложат провести эксперимент, он даст согласие.

Поздно вечером, когда Сергей собирался ложиться спать, его вызвал к себе начальник соревнований и предложил испытать планер на вибрацию с возможным разрушением машины.

— Возражений нет?

Летчик спокойно ответил:

— Завтра начну готовиться к испытаниям.

И вот все готово к старту. Планер тросом подцепили к самолету, и обе машины поднялись в воздух. Сделав два круга, они ушли в испытательную зону. Когда стрелка альтиметра показала 2500 метров, Сергей отцепил трос, и буксирующий самолет пошел на посадку. Планер продолжал свой путь. Внизу в огромной чаше плескалось море. В него как-то неуклюже сползала земля.

Над небольшой, выжженной солнцем долиной,

на склоне северного склона горы Клементьева Сергей ввел машину в пике. С каждой секундой нарастала скорость. Уши сдавило так, словно чьи-то сильные руки сжали голову.

Когда стрелка прибора перешагнула предел допустимой скорости, планер затрясло, как в лихорадке. Завибрировали крылья, хвост. И вдруг свистящий попутный ветер, как острым топором, стал рубить на куски машину.

Планер развалился в воздухе. Обломки полетели к земле, и вместе с ними — черный комок. Вот он опередил куски планера. Сергей дернул вытяжное кольцо парашюта.

На траве — останки машины. Они рухнули недалеко от того места, где приземлился Сергей. Сейчас он стоял среди них и в топорщившемся комбинезоне, слегка ссутулившись, был похож на человека, оторопевшего перед невиданным зрелищем.

Сергей закурил и через миг услышал чьи-то голоса. От палатки, стоявшей на краю выжженной солнцем долины, бежали люди, размахивая руками и что-то крича. Летчик вспомнил: это люди из группы известного кинорежиссера Протазанова. Здесь, возле Коктебеля, они ведут съемки.

Позже Протазанов недовольным голосом говорил:

— Ну и черт, ну и дьявол! Предупредить не мог! Какие кадры!

Потом, рассмеявшись, спросил:

— А не повторишь ли ты эту штуку?..

В истории авиации это был первый полет, в котором планер разрушил в воздухе сам летчик. Первый. Сергей не знал этого, когда садился в машину.

Спустя некоторое время испытателя вызвали в Москву. И как одного из лучших летчиков, в совершенстве овладевшего искусством пилотажа, отправили в Турцию.

Вместе с товарищем — Михаилом Романовым — Сергей первым оказался в летном спортивном обществе «Турецкая птица». Находилось оно недалеко от Анкары. Аэродром приютился на небольшом плато за грядой скал. Сергей и Михаил прибыли сюда по просьбе президента страны Кемаля Ататюрка. Это были первые советские авиационные инструкторы в Турции...

Сергей стоял на обрывистом каменистом берегу, и кружево пены от соленых морских волн, едва коснувшись комбинезона, исчезало на его глазах. Он думал о другом берегу, о других волнах, которые омывали кусочек земли у Коктебеля. Он думал и о тех людях, которых учил сейчас летать, об их судьбах, вверенных ему, советскому летчику, здесь, на турецкой земле.

Он вспомнил, как однажды на аэродроме к нему подошла девушка в узких, плотно обтягивающих ее стройные ноги бриджах.

— Я успею сегодня прыгнуть?

— Успеете. Следующий самолет веду я.

Сабиха Гекчан, дочь президента Кемаля Ататюрка, внимательно следила за плывущим в небе самолетом. И вдруг она вскрикнула: неожиданно для всех машина камнем полетела вниз. Спасти парашютистов и пилотов не удалось. Причиной катастрофы, как выяснилось, оказалась плохая подготовка летчиков: перед самым началом прыжков парашютистов им не удалось вывести машину из виража.

— Я буду летать только с вами,— твердо сказала Сергею Сабиха Гекчан.

Многие турецкие курсанты просились к Сергею. Они не доверяли ни английским, ни французским инструкторам. Сергей считался среди иностранных пилотов первым.

II

...Утро на передовой выдалось на редкость спокойное, безветренное. Даже кроны деревьев, опоясавших плотным кольцом аэродром, как бы прислушиваясь к тому, что делает враг за линией фронта, были молчаливы. Солнце только начало пробиваться сквозь листву.

Напившись чаю, Сергей вышел из блиндажа на зеленое поле.

— Видишь, какую нам привезли штуку? — Павел Еремеев указал в сторону аэродрома, где, спрятанная под чехлом, стояла машина. — Как ты думаешь, что это?

Сергей пожал плечами. По силуэту отгадать было

трудно. Подошли ближе. Скинули чехол и увидели... танк. К нему были приделаны фанерные крылья и хвостовое оперение.

Командование решило использовать танк-планер для засылки его на авиационную базу противника. Ведь эта машина, сбросив «летную амуницию», очень легко могла передавать за несколько минут десятки «мессершмиттов». А потом? Потом — прямой путь к партизанам. Им танк также может принести немалую пользу.

Выбор снова пал на Сергея. Он изучил конструкцию летающего танка, разработанную О. К. Антоновым, научился управлять машиной. Нужно было точно знать, как поведет себя эта стальная глыба в воздухе, изучить все ее повадки. Без этого нельзя рассчитывать на успех. Сергей невольно вспомнил случай, который произошел с ним недавно.

Одна из наших частей оказалась в окружении. Бойцам нужно было срочно доставить боеприпасы и медикаменты. Нагруженный всем необходимым, в воздух поднялся буксируемый бомбардировщиком планер, тоже конструкции О. К. Антонова. Управлял планером Сергей. В определенном месте планер должен был отцепиться от самолета, а потом лететь в расположение части.

Стартовали ночью. В полете Сергей ориентировался только по огненным языкам из выхлопных труб буксировщика.

Над линией фронта попали в полосу зенитного огня. Буксировщик начал выделять в воздухе невероятные «па», а вслед за ним такт в такт маневр повторял и планер.

Ушли от обстрела и тут же попали в паутину аэростатных заграждений. Их металлические тросы готовы были в любую минуту разрубить на куски самолет и планер. И вновь в воздухе акробатические упражнения тяжелого бомбардировщика и нагруженного до отказа планера. И все это удавалось делать только потому, что Сергей досконально знал «характер» своей машины, чувствовал каждое ее «дыхание».

Но танк не планер. Сергей отдавал себе в этом отчет. И не только он. Павел Еремеев, который дал

Сергею прозвище «капитан летающей черепахи», нервничал. Ему предстояло буксировать эту черепаху за линию фронта.

И вот дан старт. Через смотровую щель танка Сергей видит, как натянулся трос. Тяжелый бомбардировщик легко покатился по полю, а за ним, лязгая гусеницами, — крылатое чудовище. Потом танк слегка накренился и оторвался от земли.

Сергей потихоньку опробовал рули. Машина послушно отзывалась. Все шло хорошо. Но вдруг Сергей услышал в наушниках голос Павла:

— Дальше тянуть не могу. Греются моторы... Посадка на ближайшем аэродроме.

Разворот. Вдали уже видна база. Вот они совсем рядом — стоящие в ряд наши, настоящие «ястребки». Но что это? Сергей видит, как все, кто находился на зеленом поле, бросаются в укрытия.

Сергей отцепляет трос буксировщика и планирует на аэродром. Танк, вспахав гусеницами несколько метров грунта, останавливается как вкопанный.

Через несколько минут «капитан летающей черепахи» узнал о причине неожиданного исчезновения с поля людей. Они приняли летевший на них танк... за фашистский самолет неизвестной конструкции.

Так закончился первый в истории авиации полет танка. Он больше не повторялся. Тогда еще не было таких мощных самолетов, как сейчас, способных «качать» в воздухе стальные гусеничные машины.

III

...Над рейхстагом реет красный флаг. Вот уже неделя, как пустуют окопы. Но люди все еще боязливо проходят мимо развороченных снарядами стен домов, недоверчиво всматриваются в небо.

А у авиаторов жизнь идет своим чередом. На бетонную дорожку выруливает самолет. Первый пробный полет. А вот тот, кто должен дать ученым точную характеристику его надежности. Копна волос уже легко прячется под шлемом, и острые морщинки упрямо не сходят с лица. Испытана не одна машина, не раз далеко от земли, высоко над пустыней снежных облаков наступали «критические» секунды...

И вот опять воздух. Высота 6000 метров. Серебристая птица с огромной скоростью входит в зону испытательного полета. Пора! Пике. Все знакомо. И даже это: тело вдавилось в сиденье, стало в восемь раз тяжелее собственного веса. И вот опять сюрприз. На выходе из пике раздался металлический скрежет — крыло, отвалившись от фюзеляжа, рухнуло вниз. За ним, беспорядочно кувыряясь, пошел самолет.

Сергей пытается сдвинуть фонарь кабины. Скорее на волю, в воздух с парашютом! А самолет летит вниз. Земля. До нее уже рукой подать. Что-то ударило в фонарь кабины, и летчика вышвырнуло из самолета.

Над головой — шелковый купол парашюта. Но земля почему-то плохо видна. Сергей провел рукой по левой стороне лица. Что-то липкое осталось на ладони. А потом — госпиталь. Профессор Вишневский сделал операцию. Но глаз спасти не удалось.

Сколько бессонных ночей, тяжелых раздумий, воспоминаний! Вот он с мальчишками около Воробьевки гоняет по Москве-реке плоты, ловит тритонов в Царицынских прудах. Пятницкая биржа труда. Ордынский автобусный парк. Он кондуктор на «рено». Потом старенький «форд» и его тучный, похожий на мясника, владелец. Стал шофером. Теперь он водит английский «лейланд». И больше всего любит ездить в сторону знаменитой Ходынки, смотреть на акробатические полеты самолетов. А вот и первый его дебют в воздухе: по лотерейному билету выиграл полет над Москвой на пассажирском «юнкерсе». Летная школа. Воздух, воздух, Коктебель...

Неужели все кончено? Правый глаз не дает обзора. Он быстро устает. Нужны тренировки, упражнения — так, как поступал Маресьев. Хватит ли воли? Да! Комиссии, консилиумы: может летать!

А потом он одним из первых преодолевал звуковой барьер, одним из первых отрабатывал режимы сверхзвуковых полетов.

* *
*

Человек-легенда. Ей трудно было поверить, если бы не эта пурпурная книжечка: «За выполнение ответственного задания, за проявленное мужество и героизм присвоить звание Героя Советского Союза...» И если бы не ордена Ленина. И более двухсот типов испытанных в воздухе самолетов. Да, весь этот путь прошел он, Сергей. Сергей Николаевич Анохин. Один из лучших и талантливейших наших летчиков-испытателей.

Легенде о «капитане летающей черепахи» более тридцати лет. Но она еще до конца не написана.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ

Алеша потихоньку, чтобы не разбудить мать, вышел в сени и оттуда выскользнул на улицу. Ночное небо дышало еще не остывшим летним зноем, оно было глубоким и таинственным, притягивало к себе. Казалось, разведи руки в стороны и подетишь в эту бесконечную высь. Алеша сел на крыльцо и, прислонившись к теплым перильцам, задумался. О чем? О прожитых днях. О заводе, где работал учеником слесаря. О матери. О небе над головой.

О небе Алеша думал часто. Он любил наблюдать за медленным скольжением облаков. Иногда эти вечные странники застывали на месте, словно пытаясь рассмотреть землю с высоты, но ненадолго. Алеша никогда не видел земли с высоты. А хотелось, очень хотелось.

И однажды он решился. Худощавый, рослый, он встал перед начальником аэроклуба.

— Значит, летать хочешь? — спросил его высокий широкоплечий человек в выцветшем кожаном реглане.

Алеша кивнул — он не мог говорить от волнения. Начальник взглянул ему в глаза и вдруг строго спросил:

— Фамилия?

— Деев, — откликнулся Алеша.

— Попробуем летать, Деев, — сказал начальник. — На планерах.

С тех пор Алеша не задерживался дома ни на одну лишнюю минуту. Было трудно. До аэроклуба десять километров, столько же обратно. Каждый день

учеба. И вот на плечо паренька легла тяжелая рука человека в старом реглане:

— Сегодня полетишь, Деев.

И Алеша взлетел в синий, свободный, бесконечный океан воздуха и света. Лошади стащили старенький планер с холма, и он плавно заскользил вверх.

Земля уже была не властна над ним. И не было боязни в Алешиной душе. Обретя крылья, он избавился от страха. Внизу были крыши, крыши, крыши... А над ним — синий полог неба.

И не знал Алексей Деев, что, научившись свободно парить в воздухе, скользить по невидимым струям, он выработал навыки, впоследствии не раз приходившие ему на помощь.

Страна жила в ожидании сигнала тревоги. В кинотеатрах шла испанская хроника — горели города, древняя далекая земля покрывалась пеплом. Тяжелые «юнкерсы» пикировали на жилые кварталы Мадрида. Фашизм наглед. Нужно было крепить оборону Родины.

Алексей Деев, закончивший к тому времени планерную школу и аэроклуб без отрыва от производства, долго советовался с матерью, как ему быть. Он рвался в небо. Мать не видела неба совсем: она была слепа. Оставить ее без присмотра Алексей не мог. Один за другим его сверстники покидали Ленинград. Молодой слесарь обратился за помощью в заводской комитет. И завод помог.

Все полно особого смысла и значения, когда в первый раз покидаешь родной город. Алексей на всю жизнь запомнил слепые заплаканные глаза матери, многолюдный вокзал, мокрый, словно от слез, перрон и темный, грозовой кусок неба.

Поезд простучал на стрелках и вырвался на простор. Зеленый, стремительный, он убегал в будущее.

* *
*

Старые карты-десятикилометровки. На них горячая пыль военных аэродромов, они выцвели, обгорели по краям, но еще служат — будят воспоминания. И лежат они в ящиках стола вместе с фронтовыми

письмами и серебром орденов. Словно хорошие книги, они хранят удивительные рассказы о времени суровом и незабываемом.

...Истребитель сорвался с места. Из его выхлопных патрубков полились фиолетовые языки раскаленных газов. Деев не успел заметить, как «сдвинулись» деревья, а мощный поток воздуха уже подымал самолет. Вскоре звено шло в густой клубящейся облачности. Задача ясна: не допустить бомбардировщики до железнодорожного узла, где скопилась наша техника.

На цель вышли из облаков. «Юнкерсы» уже разворачивались над станицей. Деев увидел внизу яркие вспышки взрывов, густой дым.

Отжав ручку от себя, он одновременно двинул вперед сектор газа. Ястребок упал с высоты на выходящий из пикирования «юнкерс». Струйка трассирующих пуль прочеркнула воздух. Фашист сделал свечу, но попал под огонь, лениво перевернулся и вошел в штопор. Над ним зачернел столб дыма.

Деев потянул ручку управления на себя, и вдруг что-то тяжелое ударило в самолет. Алексей почувствовал острую боль в правой ноге, понял, что вражеский снаряд угодил в мотор. Он глянул вперед. Прямо на него от солнца мчался «мессершмитт».

— Внимание, «мессеры»! — услышали ведомые знакомый голос командира.

Фашисты свалились на звено Деева сверху, из облаков. Алексей понял, что сделать уже ничего не сможет. Правая нога онемела. Самолет быстро терял высоту. Еще две очереди прошли «ястребок», но не зажгли. Только в левой плоскости образовалась огромная пробоина. Приказав летчикам продолжать бой, Алексей стал уходить.

«Будут расстреливать», — подумал Деев, удерживая самолет в свободном парении. Два «мессершмитта» подошли совсем близко, немцы с любопытством хищников рассматривали обреченного русского летчика. Деев отчетливо видел своих «конвоиров» — слева белобрысого, почти мальчишку, а справа угрюмого, длиннолицего, с тонкими стрелчатymi усиками над узким провалом рта.

Да, это конец. Не вырваться из огненного кольца.

(Он словно конус, по которому так лихо и метко стреляют молодые летчики на тренировках.

Полумертвый самолет тащился над тусклыми зеркалами небольших заболоченных озер, летел над родной землей, и проплывавшие под ним поля и дороги пробуждали в летчике все, что есть в русском человеке гордого, мужественного. На земле его товарищи по оружию — пехотинцы и артиллеристы вели с врагом неравную борьбу, и он, Алексей Деев, не имел права в этой борьбе складывать оружия до последнего удара сердца.

Посмотрев направо, он увидел, как фашистский летчик, готовясь к стрельбе, свалил машину на крыло. Деев тронул ручку управления, и легкий «лагг» послушно метнулся под брюхо «мессершмитта». Огненные трассы пуль прошли выше раненой машины. Такой же маневр проделал Деев и с левым «конвоиром». Едва гитлеровец начинал делать вираж, как подбитый истребитель, резко накренившись, скользил влево и уходил из-под обстрела.

Деев видел глаза врагов, полные злобы и удивления, и думал о том, что с каждым метром высоты он словно теряет кровь. С каждым метром — по капле. Когда этих метров останется совсем мало, он упадет. Деев видел, как разрастается пробоина на плоскости. Он даже слышал, как пронзительно свистит ветер, попадая в нее. Если он и посадит истребитель, фашисты расстреляют его с воздуха. Они не уйдут, пока не убедятся в его гибели.

Деев мельком взглянул на карту, втиснутую в планшет. В двух местах она была прошита пулями. Он летел над древним Волховом.

Самолет стал вздрагивать. Пробоина в крыле росла на глазах, но машина была еще послушна летчику. Он четко повторял свой маневр, ускользая от пуль врага.

Карусель в небе кончилась неожиданно. Фашисты круто стали набирать высоту. Алексей заметил вокруг них белые вспышки. Потом он разглядел внизу мост и понял: его прикрыли огнем наши зенитчики.

Оба «мессера» ушли, и Деев остался наедине с землей. Теперь она была врагом. Самолет шатался от коротких ударов ветра. Потом сорвался в штопор.

Алексей успел отстегнуть ремни, но выброситься из кабины уже не мог — не было сил.

Удар о землю вышвырнул его из кабины. Это спасло жизнь. Самолет взорвался через несколько секунд. А через двадцать пять дней Деев снова поднялся в воздух.

* *
*

С первой встречи запоминается лицо этого человека. На нем нет морщин: обожженное огнем, оно осталось молодым. И только шрамы — следы ожогов — делают его суровым. Деев не любит вспоминать, как он горел. Прошедший через огонь несет его в себе всю жизнь...

В этот день в небе вспыхивали огромные факелы, словно людям не хватало солнца. Деев завязал бой с двумя «мессершмиттами». Фашисты пытались вести по его машине прицельную стрельбу, но Алексей, умело маневрируя, всякий раз уходил из-под вражеских трасс; выбрав удачный момент, сам открыл огонь. Это была короткая снайперская очередь. Мотор одного из «мессеров» окутался дымом. Но пулеметы противника продолжали посылать светящиеся трассы пуль, преграждая путь новой атаке. Одна из трасс задела истребитель, он вздрогнул, маленькие язычки пламени змейкой побежали по плоскости. Алексей ничего этого не видел. Машина слушалась управления, и он снова повел ее на врага. С разных направлений бросал Деев свой истребитель на подбитую машину. Его короткие очереди рвали дюраль «мессера», и наконец тот рухнул. Оставался еще один. Он вел беспорядочную стрельбу с большого расстояния.

Деев развернул истребитель, и вдруг в наушниках раздался встревоженный окрик:

— Деев, ты горишь! Уходи домой. Девятка, прикрой Деева. С юга «мессеры».

В лицо ударило пламя. Костер на высоте пяти тысяч метров. Выбрасываться с парашютом — значит быть наверняка расстрелянным в воздухе. Огонь охватил кабину. Раскаленный воздух обжигал легкие. Горел комбинезон. Прикрывая лицо свободной рукой,

Алексей отдал ручку вперед и убрал газ. Самолет стал падать. Летчик решил оторваться от противника, обмануть его, а потом у земли выровнять машину и продолжать полет.

Объятая пламенем машина стремительно понеслась к прохладным осенним полям. А в кабине раскаленное солнце в упор смотрело на человека. От него не было спасенья. Острая, все затмевающая боль лишила сознания.

Алексей скорее почувствовал, чем увидел высоту и понял, что машину не вывести из пикирования. Тогда, преодолевая боль, стиснул веки, сорвал фонарь. Он дрогнул и в следующую секунду исчез, подхваченный встречным потоком воздуха. Летчик вывалился из кабины.

Земля обожгла холодом. Алексей опустил в болото, и его сразу засосало по пояс. Окунув обожженное лицо в воду, он поднял его кверху и, осторожно разлепив склеившиеся веки, увидел синий купол и белые космы далеких перистых облаков.

Вокруг было тихо, только глухо шумела осока да где-то под ветром тоскливо скрипели деревья. Алексей наклонился и напился прямо из болота. Вода была рыжей и пахла лесной прелью.

Деев выполз на берег и взглянул на карту. Где он? Кого прячет чернеющий вдали лес? Боя не слышно. Значит, его самолет, подожженный над линией фронта, падал под углом. Нужно идти на восток и быть настороже.

Земля, земля... Он и не знал, что так трудно преодолеть тысячу метров безлюдной мокрой равнины. Алексей шел в полузабытьи, сжимая в правой руке пистолет. Он все время чувствовал его тяжесть в обессиленной ладони. Однажды, наклонившись к воде напиться, он увидел себя. Лица не было. Была обожженная маска. Обгоревшая кожа клочьями свисала со щек и бровей. Он шел день и ночь. Падал. Забывался. И снова вставал. Пистолет в руке сделался пудовой гирей. На исходе ночи Алексей выполз к железнодорожной насыпи и увидел силуэт часового. Силуэт приближался. Алексей приготовился стрелять и хрипло спросил:

— Кто идет?

Часовой отпрянул, вскинул автомат и в свою очередь окликнул:

— Кто идет?

— Русский я,— пробормотал Деев,— летчик...

Острый луч карманного фонарика ударил в лицо. Деев вскрикнул, словно от боли, заслонился рукой. Ему показалось, что он снова видит отблеск жадного пламени.

Часовой убрал фонарь и объяснил, как дойти до полевого госпиталя.

— Извини, брат, проводить не могу: на посту...

Деев сунул пистолет в кобуру и, пошатнувшись, оперся на плечо солдата. Ему показалось, что сил уже нет. И сделать еще шаг — значит умереть. Но он сделал еще шесть тысяч таких шагов, пока добрался до госпиталя.

Двадцать суток боролся Алексей со смертью. Врачи опасались гангрены. Из госпиталя вышел худой и ослабевший. Полк, в котором он служил, перевели под Сталинград. С попутным самолетом Алексей улетел разыскивать боевых друзей.

И снова родной полк, бои. В одной из схваток Деев почувствовал головокружение и свинцовую тяжесть в теле. Дорога в лесной госпиталь дала о себе знать. Алексея отстранили от полетов и направили в Москву на длительное лечение.

На железнодорожной станции Алексей встретил старого товарища — командира авиационной части полковника Акуленко.

— Летать хочешь? — прямо спросил Акуленко.

— Хочу, но... — Деев кивнул на предписание.

— А мы тебя в бой не пошлем. Отдохнешь и будешь перегонять на фронт самолеты. В Москву доложим. Согласен?

И снова — прощай, земля. Следы на тебе остаются надолго, но лучше неба для летчика нет стихии.

* *

*

Осень стояла дождливая, грибная. Река шумела под северными ветрами.

Деев медленно и размеренно шагал по заводскому аэродрому, словно вымерял рулежную дорожку. Он

еще не остыл от споров в конструкторском бюро. Как проверить «потолок» новой реактивной машины — бросить ее сразу в атмосферу или увеличивать подъем постепенно, с каждым новым полетом? Многие склонялись к постепенному наращиванию высоты. Но на это уходили месяцы работы.

Деева неотступно преследовала мысль о том, что где-то там, на огромной высоте, в эту минуту над миром, может быть, парит хищный американский У-2. Нужна высота, чтобы сделать его шпионские полеты невозможными.

Алексей дошел до капонира и, приветливо кивнув часовому, направился к самолету. Вот она, машина, на которой ему предстоит взлететь первому. Она все еще тайна. А сколько их уже разгаданных! Пожалуй, счет перевалил за второй десяток.

Деев слушал приглушенный капониром гул в небе и думал о том времени, когда согласился стать испытателем. Ему, прошедшему войну в воздухе, было хорошо известно, как важно иметь в стране самое совершенное и безотказное оружие. Ради этого можно пойти и на риск. И он одним из первых после войны сел в кабину реактивного истребителя. Каждый вылет на новом самолете был опасен. Его ждали на земле так, как будто он возвращался с боевого задания. И он приземлялся с лопнувшими патрубками, с помятыми закрылками, с забрызганной маслом кабиной, садился на фюзеляж, с остановившимися двигателями... Многое случалось за 15 лет работы летчиком-испытателем. Там, на высоте, он вел отчаянное сражение за второе рождение боевой машины.

Годы идут. Вот уже и маленькая Танюшка собирает из кубиков первые слова, и у жены его Маши серебринки в волосах.

За рекой в перелесках растут белые грибы. Проходит осень, а он так и не выбрался по грибы. Жизнь на заводе расписана по часам, как на фронте. Но сегодня он уйдет за реку со всей семьей. И долго потом зимой в сушеных грибах будет жить это прохладное лето.

Деев вернулся в диспетчерскую. И уже с порога отчетливо сказал:

— Я полечу на максимальную высоту... завтра.

Настало утро. Холодное солнце стояло, как часовой, у ворот неба. Алексей поправил гермошлем и постучал по распределительному щитку, проверил один за другим контакты, уселся поудобнее, чтобы чувствовать малейшие колебания машины. Потом потрогал ручку управления, проверил на ощупь каждую рукоятку. Только после этого включил двигатель и вырулил на старт. Из кабины успел заметить на КП множество людей. Это все «родители» машины. И слесарь, обрабатывавший чуткий лонжерон, сейчас волнуется так же, как и конструктор, чьей фантазией рожден аппарат. Они братья, соединенные узами вдохновения и долга. И он, Алексей Деев, может быть, самый младший брат в огромной и дружной семье.

Увеличены обороты, и самолет уже несется по взлетной дорожке. Ручку на себя — машина в воздухе. Тысячи лошадиных сил, впряженных в двигатель, породили в самолете дрожь. Вибрация достигла предела и вскоре слилась с ровным, уверенным гулом турбины.

Стрелки указателя высоты быстро перемещались по циферблату. А самолет все набирал и набирал высоту. Наконец она стала предельной.

И вдруг тишина. Ни звука. Остановился двигатель. Сразу холод хлынул в кабину. Упало давление. Фонарь покрылся снежными узорами. Самолет с огромной высоты ринулся в синюю пропасть. Летчик попытался запустить двигатель, но турбина молчала.

Алексей потянул ручку на себя, самолет перешел в планирующий полет. Затем Деев сообщил на землю о случившемся и заставил себя успокоиться. Остановился двигатель, но с ним бывало и не такое. Если покинуть машину, никто не узнает, отчего случилась беда, погубишь многолетний труд конструкторов и мастеров. Нужно садиться, садиться только на аэродром, до которого отсюда по прямой сто тридцать километров. Земля молчит. Там всё понимают. Они не видят его, но ожидают, что сейчас повиснет в воздухе голубой шелковый купол, а затем остроноса, со стреловидными крыльями машина врежется в землю.

Алексей смотрел в щель, процарапанную на фонаре кабины. Внизу под облаками — тоненькая лента реки и желтые полосы созревших хлебов. А Маша сейчас не спит, стоит на балконе и слушает небо. Так всегда. Много лет. Ему кажется, что он видит ее с огромной высоты в узенькую щель на фонаре. Как трудно дышать. И тело стало тяжелым, словно его налили ртутью. Это от резкого изменения давления в кабине. Оглушительный грохот в ушах. Только бы не потерять сознания.

Девять тысяч раз поднимался он в воздух и всегда был хозяином в небе. Из многочисленных голубых дорог пятого океана он всегда выбирал одну — самую верную: к жизни. Множество машин испытали на себе его волю, силу и выдержку. И каждое из таких испытаний завершалось успешно. «Будет так и сейчас», — подумал Алексей.

Прижавшись к фонарю кабины, он пытался различить внизу белые квадраты аэродрома. И увидел его.словно спущенный парус гигантского корабля, аэродром падал на самолет снизу.

Кажется, никогда еще Алексей не ждал так встречи с землей.

Падала высота. Еще секунда — и раздался приглушенный скользкий удар. Машина не дотянула до бетонированной полосы и, вздымая столбы пыли, помчалась по летному полю. Деев до боли в суставах сжал ручку управления.

Пыльный вихрь плотно обволок кабину, и настала ночь. Внезапно летчик ощутил, что самолет остановился. Машина, которую так ждали на земле ее создатели, осталась невредимой, способной вместе с ее летчиком рассказать об испытании.

* *
*

На заводском аэродроме, в самом углу, в густом кустарнике затаилась приземистая скамейка. Кто вкопал ее здесь? И почему никогда не сидит на ней? Никогда?.. Но вот ранним утром мелькнула в кустах чья-то стройная фигура, человек присел на скамейку, и легкий ветер, что гуляет на всех аэродромах, под-

квятил папиросный дымок, развеял его, смешал с тончайшей пылью осени.

Со скамейки видно все летное поле. Полковник Алексей Васильевич Деев не любит стоять у взлетной полосы, ему кажется это нескромным, но нет для него высшего наслаждения, чем смотреть, как отрываются от земли белые молнии. Так отец следит за первыми шагами своего ребенка.

Истребители парами взлетают с аэродрома и быстро скрываются из виду. Они идут на больших скоростях. И в каждом из них живет частица труда Алексея Деева — этого удивительно скромного и необычайно мужественного человека.

КАЖДЫЙ ДЕНЬ — ПОДВИГ

Парнишка поймал на себе строгий взгляд комиссара эшелона, увидел малиновый шрам через всю щеку и услышал спокойный, но твердый бас:

— Это что еще за пополнение?

— Механик-водитель с завода. С нами на фронт упросился,— пояснил один из танкистов.

Комиссар нехотя опустил на снарядный ящик:

— Дезертир, значит? Фамилия?

— А-а-ндреев. Евгений.

— Лет сколько?

— Шестнадцать.

— И уже куришь? — кивнул комиссар на сигарку, зажатую у Евгения в руке.— Драть тебя некому. Мальчишка...

Обидно стало парню, выпалил зло:

— Небось у станка по две смены — не мальчишка, и ночь напролет машины обкатывать, и на заводе безвыходно, когда план горит!

Вспомнилось Евгению детство, детские дома в Новосибирске и Серове, начало войны, помешавшее ему поступить в техникум, ремесленное училище, курсы механиков-водителей танков на оборонном заводе...

Евгений с трудом сдерживал слезы.

Комиссар на мгновение задумался. Взгляд его потеплел:

— Ну ладно, не сердись,— сказал он примирительно.— Только до фронта я тебя все-таки не допущу.

...С первой же большой станции его отправили обратно на Урал.

В мае сорок четвертого года будущий парашютист Евгений Андреев оказался в Армавирской школе летчиков, которая базировалась в Средней Азии. И именно там он впервые в жизни поднялся на самолете в голубое небо.

Но полеты пришлось прервать: школу летчиков перевели снова в Армавир.

Однажды Евгений познакомился со старшиной Григорием Портом. На груди Григория красовался значок парашютиста с подвеской, на которой четко выделялась цифра 300.

— Это что же, столько напрыгали? — удивился Евгений.

Старшина утвердительно кивнул.

— Силен! — только и смог произнести Андреев. — Как бы мне прыгнуть? — робко спросил он.

— Подожди, начнут летать — напрыгаешься еще.

И после первых же прыжков страсть к парашютному делу захватила юношу.

Летом сорок шестого года Андреева вызвал к себе начальник штаба школы и предложил продолжать обучение летному делу. Но Евгений отказался.

— Моя привязанность — парашют, — ответил он. — Разрешите мне и дальше заниматься парашютизмом. Полковник согласился.

В середине 1947 года над аэродромом Армавирской школы летчиков послышался необычный надрывный свист. Евгений Андреев запрокинул голову и впервые увидел реактивный истребитель. С огромной скоростью неся он в небесной синеве, оставляя длинный белый инверсионный след.

— Вот с такого бы выпрыгнуть, — сказал Андреев Григорию Порту.

Вскоре из Москвы пришло распоряжение об отправке подготовленного парашютиста в один из научно-исследовательских институтов. Командование школы послало Андреева.

Евгений прибыл к новому месту службы на испытательный аэродром и был направлен в группу подполковника Романюка. Евгений и раньше слышал фамилию прославленного мастера парашютного спорта, знал, что у Романюка за плечами более полутора тысяч прыжков.

Разговор с новым начальником продолжался долго. Невысокий, с живым, подвижным лицом и добрыми пронизательными глазами, Романюк усадил Евгения в кресло и начал подробно его расспрашивать. Поначалу молодой сержант робко отвечал на вопросы, но, услышав, что ему предстоит испытывать новые парашюты, оживился.

— Выдержишь? — спросил Романюк.

— Да мне лишь бы прыгать почаще, — улыбнулся Андреев.

— Прыгать придется много. Только теперь уж не ради удовольствия, а для того, чтобы выявить качество новых парашютов... В воздухе всякое может случиться. Главное в нашем деле — не растеряться.

Евгению понравилось, что умудренный большим опытом Романюк, не скрывая, говорит об опасностях.

Сначала Андрееву поручили контрольные испытания серийных парашютов. Потом Романюк вызвал Андреева к себе и предложил опробовать всевозможные варианты прыжков с парашютом из различных кабин новой боевой машины. Предстояло найти тот единственный безопасный способ отделения от самолета, который может быть рекомендован членам экипажа.

В первых полетах Андреев вместе со своими товарищами Жуковым, Иценко и Неудаевым покидал самолет через люк передней ноги шасси. С высоты 1300 метров они благополучно отделялись от самолета на различных скоростях полета и сумели найти наиболее безопасный способ прыжка с этой точки.

— Затем — прыжки из кабины кормового стрелка. Выбираться из нее требовалось не вниз, как в предыдущем случае, а в сторону, через отверстие в борту.

Пришлось прыгать при скорости триста километров в час. Когда Андреев до половины просунулся в боковой люк, встречный поток воздуха сильно прижал его к борту самолета. В такое положение Евгений еще не попадал. Потеряв точку опоры, ноги беспомощно болтались внутри кабины, парашют застрял в люке, а голова, руки и половина туловища повисли в воздухе, обжигаемые ледяными потоками ветра. Температура за бортом корабля была ниже тридцати градусов.

Евгений с силой уперся в холодный металл фюзеляжа. Не помогло. Он расстегнул молнию комбинезона и попытался изнутри подтолкнуть рукой свое тело. Но что это? Испытатель с ужасом почувствовал, как его буквально «высасывает» из комбинезона. Еще мгновение — и свистящий ветер вытряхнет его из меховой толщи. И тогда до самой земли без парашюта. Евгений рванул молнию к шее и ощутил, как плечи уперлись в комбинезон. Теперь, если собрать все силы, можно выкарабкаться наружу.

Окоченевшими руками Евгений начал по сантиметру вытягивать комбинезон из люка. Изловчившись, он еще раз оттолкнулся от фюзеляжа и вырвался из смертельных тисков...

Всю зиму Андреев проводил государственные испытания новой парашютной системы оригинальной конструкции. Система понравилась испытателям. Они дали ей высокую оценку и подписали заключение, давшее путевку в жизнь надежному десантному парашюту.

А впереди уже новая работа: нужно испытать спасательную лодку.

...Евгений впервые увидел с высоты такую картину: не было привычных полей и лесов, лишь маленькие белые барашки на гребнях волн да дежурный корабль, на котором создатели спасательной лодки ожидали приводнения испытателя.

— Плаваете хорошо?! — прокричал техник, придерживавший открытую дверь.

— Первый разряд по плаванию, — пошутил Андреев.

Как только прозвучал сигнал, Евгений шагнул за борт, раскинул руки и ощутил привычную упругость воздуха. Пора раскрывать парашют. Он ловко выдернул кольцо и повис под куполом над синей бездной.

Когда до бегущих волн оставалось не больше ста метров, он отцепился от подвесной системы, приготовился к приводнению. Наконец под ногами прошлепала волна. Евгений отпустил лямки парашюта, за которые держался руками, и с головой погрузился в воду. Через несколько секунд он вынырнул на поверхность.

Метрах в десяти от него шипела, расправляясь, красная спасательная лодка. Несколько взмахов руками — и Евгений возле нее. Гораздо труднее было забраться внутрь. Всякий раз, когда испытатель пытался перевернуться через борт, легкая лодка поднималась на дыбы и переворачивалась. Но вот Евгений изловчился, подтянул лодку под себя и переполз через борт.

Испытания шли хорошо. И прибор-автомат и лодка срабатывали безотказно. К концу работы в акте испытаний Андреев записал, что лодка может служить надежным средством спасения экипажей при авариях над морем.

А на испытательном аэродроме уже с нетерпением ожидали его возвращения. В августе в Тушино должны были состояться всесоюзные соревнования парашютистов. Испытатели выставили свою команду: Гладков, Жуков, Ищенко и Андреев. В команде Московского аэроклуба выступал Петр Долгов.

Впервые встретившись в Тушино, Андреев и Долгов сразу же нашли общий язык. И тот и другой всей душой отдавались парашютному делу, при каждой встрече говорили о прыжках, делились опытом, впечатлениями.

После соревнований Петр Долгов тоже был включен в группу испытателей, которая получила новое задание: совершать прыжки со скоростных самолетов. Необходимо было выяснить: можно ли оставить реактивные машины без специального катапультного устройства.

Поначалу испытатели покидали самолеты на скорости триста пятьдесят километров в час. Для каждого последующего прыжка скорость увеличивалась на пятьдесят километров. Уже на 500-километровой скорости потоки воздуха били испытателей с такой силой, что трудно было выбраться из кабины. Однако скорость довели до 550 километров в час. С этой своеобразной дистанции сошли все: прыгать из передней кабины становилось слишком опасно.

А Андреев продолжал испытания. Он попросил увеличить скорость до 650 километров и решил покинуть бомбардировщик через нижний люк кормового стрелка.

Евгений ринулся вниз. Неведомая сила ударила его, развела ноги. Непредвиденный «шпагат» болью отозвался в суставах. Андреев раскрыл парашют и, еще не спустившись на землю, решил: это предел.

Так Евгений Андреев сказал свое слово о необходимости создания катапульты.

...Андреев прыгал часто, порой по несколько раз в день. На его счету было уже более пятисот прыжков, из которых многие он совершал с помощью катапульты. А однажды...

Евгений катапультировался на высоте 1300 метров. Он начал отстегивать привязные ремни, пытаясь освободиться от кресла. Но не тут-то было. Замок заело. Кресло не отделялось, а земля стремительно надвигалась. Еще несколько секунд свободного падения и... конец. Основной парашют зажат между креслом и телом испытателя.

Свистит рассекаемый воздух. Евгений силится открыть замок привязных ремней, но его заклинило намертво.

Последний шанс на спасение — запасной парашют. Андреев знал, что он рассчитан на вес до ста килограммов. Теперь же, вместе с креслом, он весит более ста пятидесяти. Выдержит ли купол такую тяжесть? А земля уже рядом. Из последних сил Евгений пытается освободиться от тяжелого кресла. Но все напрасно. Скорость падения нарастает. Пронзительно воет воздух, ровную линию горизонта уже вспорола невысокая башня. Медлить нельзя.

На небольшой высоте Евгений выдернул кольцо. Воздух ударил в раскрывшийся купол. Испытатель бросил взгляд на белый шелк. Разрывов нет. Материал выдержал, запас прочности оказался достаточным. Но приземление вместе с креслом все еще грозит испытателю немалыми неприятностями. И когда до земли осталось каких-нибудь 20 метров, Андрееву все-таки удалось отстегнуть и отбросить кресло. И тут же ноги коснулись земли.

— Считай, что сегодня ты родился второй раз, — сказал Петр Долгов, наблюдавший за прыжком друга.

Евгений только кивнул головой и обнял Долгова.

Весь 1953 год Андреев вместе с Долговым «опрыгивал» новые катапульты на реактивных самолетах.

А следующей весной они принялись за испытания противоперегрузочного жилета и высотной кислородной маски.

...Команда «Пошел!». Евгений резко нажал рукоятку катапульты, услышал выстрел пиропатрона, последовал могучий толчок. Неожиданно Евгений почувствовал, как кресло само отделяется от его тела. «Раскрылся замок привязных ремней,— пронеслась в голове мгновенная мысль.— Что ж, не нужно будет возиться с отстегиванием». Но тут же страшный удар в бедро заставил испытателя скорчиться от боли. Все тело покрылось испариной. В глазах потемнело. По мышцам растеклась слабость.

Рассекаемый воздух свистел в ушах, охлаждал лицо. Дикая, пронизывающая боль сковала тело. Внизу на земле, к которой неумолимо неслись Андреев, вихрем кружились поля и перелески. Евгений понял, что находится в штопоре. На борьбу за жизнь оставались считанные секунды. Он раскинул руки.

Только теперь Евгений почувствовал, что правая нога сильно повреждена. Приземляться на одну ногу опасно. А земля ближе и ближе. Решение пришло сразу. Он раскрыл купол запасного парашюта. Скорость снижения замедлилась, приземлился на спину. К счастью, ветер был очень слабый.

Несколько месяцев неподвижно пролежал Евгений Андреев в госпитале. Бедро было буквально искромсано, и надежд, что кости срастутся, по мнению врачей, было мало. О чем только не передумал он в эти томительные дни! Нет, он не был одинок. Ежедневно навещали его друзья. Несколько раз навещался Романюк. Долгов приходил почти каждый вечер и рассказывал о последних новостях. А Валя уносила сынишку в ясли и целыми днями просиживала возле мужа.

Андреев нервничал.

— Отпрыгался,— бросил как-то невзначай дежурный врач.

Евгений сказал:

— Это мы еще посмотрим.

Наконец настал день, когда сняли гипс. Рентгеновский снимок показал, что осколки бедренной кости

срослись не совсем удачно. Правая нога стала на четыре сантиметра короче.

Евгений приступил к усиленным тренировкам в спортзале. Он решил научиться не хромать. Только в этом случае можно было рассчитывать на снисхождение врачебно-лётной комиссии, которая должна определить пригодность испытателя к дальнейшим прыжкам. Евгений часами не отходил от шведской стенки, часто ложился на маты и с помощью специального устройства поднимал ногами тяжёлые гири. А главное — прогулки, прогулки. Утром, днем, вечером. Побольше ходить, причем ходить не хромая! Сначала это было трудно, потом стало легче, и вскоре Евгений забыл, как хромал.

— Прошу направить меня на врачебно-лётную комиссию, — обратился он после отпуска к врачу части. — Больше без прыжков не могу.

— Ну, это несерьезно, — сочувственно улыбнулся тот.

Но Андреев не шутил. Больше недели пробыл он на стационарном обследовании. Медики тщательно исследовали организм испытателя. Десятки рентгеновских снимков выложил хирург перед председателем медицинской комиссии.

— Мы просто не имеем права допускать вас к прыжкам после такой травмы, — заявил он.

— А я могу. Понимаете, могу и должен прыгать, — настаивал Андреев.

— Потом пеняйте на себя, молодой человек! — сказал председатель комиссии, подписывая разрешение на тренировочные (только тренировочные!) прыжки.

А через несколько месяцев в том же госпитале седьмой хирург улыбнулся, вздохнул и сказал:

— Очевидно, воля тоже укрепляет кости. Прыгайте на здоровье. Испытывайте что хотите и как хотите. Себя вы уже испытали...

В августе пятьдесят седьмого года Андреев получает диплом первой степени за дневной высотный прыжок в составе группы с задержкой раскрытия парашюта. А через шесть дней вместе с товарищами он устанавливает мировой рекорд в ночном высотном прыжке.

...Весной 1962 года полковник Романюк вызвал к себе Андреева и Долгова.

Долго готовились друзья к необыкновенному полету. Утро над волжскими просторами было на редкость прозрачным. Легкий ветерок бередил водную гладь реки. Серебристый аэростат нетерпеливо покачивался над летным полем аэродрома. Полковник Долгов и майор Андреев, в герметических скафандрах похожие на пилотов космических кораблей, заняли свои места в кабинах небесной «Волги».

Последние рукопожатия друзей, последние напутствия.

— Старт!

И, будто освободившись от тяжести, огромный серебристый аэростат поплыл в беспредельную голубизну.

Небо постепенно меняло окраску. Поначалу из бледно-голубого оно превратилось в синее, потом в фиолетовое и, наконец, стало темным, почти как ночью. Андреев вновь увидел крупные, яркие, будто начищенные до блеска звезды. За бортом — лютая стужа. На высоте 13 000 метров термометр показывал 65 градусов ниже нуля. На 20 000 ртутный столбик пополз вверх. Температура воздуха повысилась до минус 61. Но что это за воздух! У земли давление перед стартом было 760 миллиметров, а на высоте 25 000 метров — всего около 18 миллиметров. При таком низком давлении кровь закипает в сосудах. Поэтому-то недостаточно одного кислородного прибора для тех, кто собирается окунуться в эту безвоздушную «пропасть». Нужен еще специальный костюм.

Уже два часа двадцать минут длится восхождение на порог космоса. На высоте 25 458 метров Андреев услышал спокойный голос полковника Долгова:

— Приготовиться к прыжку!

На такой высоте человек еще никогда не выходил из герметических кабин летательных аппаратов. Первым покидал «Волгу» Андреев. Ему предстояло пролететь в свободном падении 24 000 метров. Долгов должен был оставить аэростат вслед за Евгением и в отличие от него сразу же воспользоваться парашютом.

Евгений выбрался из теплой кабины и, оттолкнувшись, окунулся в пустоту. Он не почувствовал привычной упругости воздуха. Тело стремительно полетело вниз. Неимоверно возрастает скорость. Андреев перевернулся на спину.

Первые 10 тысяч метров он пролетел за одну минуту. Скорость свободного падения достигала 800 с лишним километров в час — крейсерской скорости современного реактивного истребителя.

Секундная стрелка побежала по кругу во второй раз. Евгений почувствовал торможение, спина оперлась о плотный воздух. Скорость падения заметно снизилась. Андреев вошел в атмосферу. Теперь можно перевернуться.

На высоте полторы тысячи метров сработало сигнальное устройство — барограф, закрепленный на ноге. Евгений почувствовал ощутимый толчок. Через двадцать секунд автомат раскрыл купол парашюта.

На земле Андреев расстелил парашют, чтобы его быстрее заметили с воздуха, и прилег рядом. Он оглядел небесную синь и увидел двойной парашют, на котором снижался друг.

Но Петра Долгова уже не было в живых. Несчастный случай — разгерметизировался скафандр. Полковник Долгов покинул аэростат на высоте 25 600 метров. Окунувшись в безвоздушное пространство, он сразу же раскрыл парашют. Предложенная им схема сработала безотказно. Но сознание уже оставило испытателя. Два огромных купола распахнулись над головой. Они бережно опустили тело Петра Ивановича Долгова на землю Родины, ради которой он жил и трудился...

Он испытал множество парашютов, катапультных систем, которые спасли жизнь десяткам советских летчиков. И прежде чем советские космонавты ушли в свои легендарные рейсы, Петр Долгов одним из первых опробовал те средства, которые позволили им благополучно вернуться на землю.

И каждый новый шаг советских людей в космическую даль будет лучшим памятником Петру Долгову и тем, кто прокладывал первые тропы на неизведанных путях к звездам...

В Доме авиации в небольшом зале собрались на пресс-конференцию корреспонденты газет и журналов. О небывалом прыжке рассказывал им Герой Советского Союза Евгений Андреев. Этот невысокий, коренастый, средних лет человек с мужественным волевым лицом спокойно и обыденно говорил о своей профессии испытателя парашютов. Просто — жизнь. Так говорил Андреев. Но все-то понимали, что каждый день такой жизни — подвиг.

ПЯТЬ ГРАНЕЙ МУЖЕСТВА

В тот день снег косо падал на землю, налипал на шапки, теплые куртки пилотов. Когда была дана команда к вылету, Пысин пошутил:

— Моя любимая погода. Никто не ждет в гости...

Самолет шел в седой пелене, зажатый между тучами и землей. Его не ждали, но за линией фронта, возле Лиенаи, фашисты суматошно и лихорадочно стали бить из зениток. «Ничего, прорвусь», — сжал зубы Пысин. Но тут штурмовик резко трянуло. Летчик попытался выровнять самолет, но машина не слушалась. «Неужели отлетал свое? Неужели конец? Умирать сейчас, когда так близка победа?» Земля уже рядом, снежные островки, лужи, бурая трава, каждая травинка видна, каждый корень...

Очнулся в полумгле. Было такое ощущение, будто боль раскололась на тысячи осколков, проникла в каждую клетку его большого тела. Попробовал повернуть голову, и сразу в затылок словно вонзилось сверло. При каждом вздохе ныла ключица. Ноги не слушались.

...По резким запахам медикаментов, по стонам понял: госпиталь. И тут же лоб покрылся испариной: «Значит, у немцев. Значит, плен». Документов в кармане не было. Он просунул руку под реган, ощутил ладонью прохладный металл ребристой медали, облегченно вздохнул. «Странно, не догадались под реган посмотреть».

Потом, убедившись, что немцев в палате нет, отломил медаль от планки. Планку спрятал в потайной карман брюк. «А куда же звезду?» Завернул было ее в носовой платок. «Нет, не то. Найдут...» Размотал

платок и, пытаясь что-нибудь придумать, так и лежал с зажатой в горячей ладони звездой. Когда в палату вошла группа эсэсовцев и начался обыск, Пысин незаметно положил медаль в рот, за скулу. Плотнo сжав губы, ждал, когда подойдут к нему.

— А, господин Пысин! — громко, с явным удовольствием произнес его фамилию один из вошедших. — Мы давно ждали вас, господин Пысин. И всех ваших асов ждем.

— Ждите, если время есть, — сквозь зубы процедил Пысин. — Как у вас со временем? — А про себя подумал с усмешкой: «Ничего, можно и со звездой в роту с фрицем разговаривать».

— В вашем положении глупо шутить, — заметил немец, резко повернулся и вышел из помещения.

«В этом-то ты прав, — подумал Пысин. — Положение не ахти какое веселое». Сломанная ключица, глубокая рваная рана на шее, перебитая переносица, обе ноги вывихнуты. А главное, полная неизвестность относительно того, что будет завтра, через час, через минуту.

В госпитале держали недолго. Потом привели в порт, к трапу большого транспорта. В трюме, куда втолкнули Пысина, говорили по-русски. После нескольких фраз летчик понял, кого везут вместе с ним. Это были власовцы. Угрюмые, раздраженные, они ругали морскую дорогу, на которой каждую секунду можно было ждать смерти. Пысин напряг слух.

— Такую махину только и бомбить. Они теперь это запросто делают, приноровились. На той неделе штурмовик в такой же транспорт угодил. Сразу корыто пошло на дно, со всем населением...

«Про мой говорят, про двадцать пятый», — улыбнулся во тьме летчик.

С этим транспортом вышла у него особая история. У морских авиаторов каждое потопленное судно приписывается к счету, если попадание подтверждено фотоснимками. Двадцать четыре снимка видел Пысин, двадцать четыре свидетельства своей меткости: задымленные палубы, задранные носы, искореженные надстройки, вода, смыкающаяся над идущими ко дну кораблями... А когда вернулся на аэродром после двадцать пятого, оказалось, что ведомый не успел за-

печатлеть момент гибели транспорта. «Никогда бы не поверил, если бы кто-нибудь сказал, что в таких вот условиях услышу подтверждение своей правоты».

...Потеряв ориентировку во времени, сидел Пысин в трюме. И опять мучила неизвестность ближайшей минуты. «Где сейчас ребята летают? — думал он. — Может, близко где-нибудь? Может, уже заметили сверху, идут в пике сквозь зенитную завесу. Может, уже бомбы свистят в воздухе». Обида охватывала его: «Половину войны их бомбить, чтоб самому в немецком трюме захлебнуться!»

Впадал в забытие, вдруг просыпался в поту: «Где звезда? Ага, все в порядке». Потом по звукам, по командам, по оживлению среди власовцев понял: пришвартовываются.

Скучная, затянутая сеткой дождя гавань чужого порта. Долгая дорога на юг, мимо пылающих вокзалов, мимо лежащих под откосом вагонов, мимо унылых толп, на которых уже лежала печать паники и отчаяния. Целый месяц пути, месяц неведения, и почти все это время Пысину приходилось сберегать медаль во рту.

Несколько лагерей «испробовал» он на этом пути. Сначала сидел в одиночке лагеря в Свинемюнде. Потом привезли в Баварию, в замок Гросс-Мариенгофф. Там был центр, где власовцы агитировали воевать на стороне гитлеровцев. Тогда-то и понял летчик, почему его лечили и куда вела вся эта длинная дорога через Германию. Их было несколько, взятых в плен советских летчиков. Голодным и обессиленным, им сулили отдых и деньги, обильную жратву, коньяк, лишь бы продали Родину. Но никто не поддавался агитации.

Из Гросс-Мариенгоффа Пысина привезли в город Вайден, на окраине которого за угловыми вышками мрачнели бараки концентрационного лагеря. И снова обыск при входе, обыск в бане, обыски почти каждую ночь. Соседи по нарам заметили, как Пысин прячет звезду и, когда эсэсовцы вламывались в барак, предупреждали его.

Началась весна сорок пятого, и обыски стали особенно частыми: гитлеровцы боялись международной огласки своих зверств, рыскали в поисках докумен-

тальных доказательств нечеловеческого лагерного режима.

Здесь, на каждом шагу чувствуя помощь и внимание товарищей, Пысин особенно глубоко осознал, как ответственно звание Героя, каким высоким символом стала его звезда для людей, находящихся за решеткой.

Русских в международном лагере кормили хуже всех: пол-литра баланды на день и пять гнилых картофелин. Каждые сутки от истощения умирало человек двадцать. Неожиданно у Пысина с новой силой заняла перебитая переносица. Кровь, не свертываясь, несколько дней шла из носа. Уже не веря в то, что выживет, он метался на жестких нарах, в полузабытии сжимая зубами твердые грани звезды. Спас его военнопленный русский врач, с большим трудом доставший где-то нужное лекарство...

Как-то Пысин услышал о побеге, который совершили два советских офицера из Вайденского лагеря еще в сорок втором году. В зоне русских находился колодец канализационной трубы. Труба была проложена к речке, а три других колодца располагались в поле, за провололочной оградой. После того побега внутрилагерный колодец немцы заложили бетонной плитой, а наружные накрыли решетками.

И вот возник план: заключенные из соседнего «гражданского» лагеря сорвут решетку третьего колодца; если это сделать не удастся, беглецы проползут до конца трубы, к реке.

В тот день перед вечерним отбоем в «клетке» русских было шумно. Изможденные люди стали в круг, запели песни. В это время за их спинами те, у кого еще были силы бежать, сдвинули заранее припрятанными ломami многопудовую плиту и один за другим вползли в темноту колодца.

За два месяца плена Пысин похудел килограммов на двадцать, и каждое усилие давалось ему с трудом. Если бы не помощь товарищей, он вряд ли смог бы участвовать в побеге. Когда вниз спустился последний, оставшиеся сдвинули плиту на старое место, присыпали ее песком. Вечером проверки в лагере, к счастью, не было. Значит, спохватятся только наутро.

Пысин пробирался по трубе вторым. Она была диаметром сантиметров в восемьдесят. После теплого апрельского вечера все тело сразу сковало холодом: шла сточная вода с оттаивающих полей. Лишь голову можно было поднять над уровнем зловонной жижи. Густая тьма со всех сторон, как тогда, в трюме. Только шум дыхания да скользкое леденящее месиво.

Вот наконец что-то забрезжило впереди. Значит, проползли первые сто метров. Над головами в отверстии колодца смутно возникло отгороженное решеткой вечернее небо. Здесь отдыхали по двое, жадно вдыхая полевой воздух, прислушиваясь к звукам из лагеря. Там как будто все было спокойно.

Еще сто метров трубы, второй колодец. Здесь снова короткий отдых, несколько глотков чистого воздуха. И еще сто метров. Вверху между прутьями решетки светились звезды.

Открыли или нет? Полезли вверх и несильно надавили на прутья. Решетка со скрипом подалась.

Пысин отполз от колодца и, дожидаясь, пока вылезут все товарищи, лег на спину, закрыл глаза. Грудь тяжело вздымалась. Лежал и никак не мог отдышаться свободой. Потом взглянул вверх. Там были далекие звезды. А с ним была родная, сбереженная.

Это произошло в одну из последних ночей гитлеровской Германии.

Прячась, выжидая, находя случайную еду, двигались они навстречу гулу канонады, навстречу победе.

Когда появился Пысин в родном полку, не было человека, который бы не подошел к нему, чтоб обнять или просто потрогать за плечо. Слишком уж фантастичным казалось это явление его из мертвых.

...За иллюминаторами ТУ-114 — панорама Внуковского аэродрома. Мягким толчком отрывается самолет от бетонной дорожки; мелькают под крылом перелески, дома, потом землю заволакивает белесый слой облаков.

— Курс на Хабаровск! — объявляет стюардесса. — Средняя высота полета восемь тысяч метров. Командир корабля — Герой Советского Союза Николай Васильевич Пысин.

Пассажиры, которые часто летают по этой трассе, наверняка знают в лицо высокого, спокойного в

движениях, мягко улыбающегося человека со звездой Героя на кителе. Некоторые, очевидно, обращают внимание на самую звезду, покрытую несколькими мелкими зазубринками. Возможно, кто-нибудь даже досадует про себя: «Такая награда, а не бережет ее!»

Но мало кто знает, что звезда стала такой именно потому, что он очень хорошо ее берег. Одно время ее считали погасшей, но он, советский человек, не дал ей погаснуть, потому что знал: это не только кусочек золота, не только его личная награда, это частица Родины, ее слава.

Мы не говорили с ним об этом (нескромно спрашивать человека о самом сокровенном), но мне кажется: минуты, когда Николаю Васильевичу было совсем тяжело, его жизненные силы поддерживало одно только стремление спасти звезду. О себе он уже тогда не думал.

Когда я приехал на квартиру Николая Васильевича, разговор зашел о других его наградах.

— А знаете, у меня еще одна золотая есть,— он показал Золотую медаль ВДНХ.— За освоение новой техники.

Николай Васильевич испытывал и первым совершил пассажирские рейсы на ИЛ-18. Экипаж его ТУ-114 одним из первых в Гражданском флоте получил звание экипажа коммунистического труда. Командир воздушного лайнера носит почетное звание «Отличник аэрофлота».

Под конец беседы я попросил его показать звезду Героя. Она по-прежнему горит ровно и ярко. Ее считали пропавшей. Но она снова обрела небо, пятиконечная эмблема мужества. Снова засияла на груди своего хозяина, как бы еще раз подтверждая, что не зря принадлежит ему.

ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА

СПУСТЯ 22 ГОДА

С рассвета самолеты один за другим поднялись в воздух. На летном поле стало пустынно. Холодный ветер, разгулявшийся с самого утра, усилился и дул с такой силой, что сгибал флажки, укрепленные на зданиях авиамастерских и служебных помещений.

Защищая лицо от порывов ветра, по направлению к ангарам шел человек в летной форме. Он был тут новичок, и это чувствовалось во всем — и в несколько неуверенной походке, и в том, с каким интересом разглядывал он летное поле. Навстречу новичку спешил другой, тоже в форменной одежде.

Вот они поравнялись. Обменялись кивками. Потом один из них — тот, что выглядел постарше, — остановился и обернулся. Еще через мгновение, словно что-то внезапно вспомнив, он круто повернулся и догнал удалявшегося товарища.

— Постойте! Вы в Лодзи не бывали? Впрочем, давайте прежде всего знакомиться. Летчик Валентэй. Только что прибыл в вашу эскадрилью после окончания школы высшей летной подготовки. Предстоит летать на ЛИ-2.

— Штурман Жибко, — представился другой.

— Так как насчет Лодзи? — вернулся к началу разговора Валентэй.

Штурман пристально рассматривал собеседника.

— Да неужто вы тот самый, который?..

Теперь уже штурман задавал вопросы летчику:

— Сорок третий год, верно? Лагерь для военнопленных, побег?

— Верно, верно,— улыбнулся Валентэй.— Вот так встреча!

Летчики обнялись.

— А Германа Шугаева не забыл? — осведомился Жибко.— Тоже у нас. Он главный штурман отряда.

Так спустя 22 года судьба свела в одном отряде Московского территориального управления Министерства авиации нескольких бывших военных летчиков, перенесших горечь и муки фашистского плена, перешагнувших, казалось, через собственную смерть.

ПЛЕН

— Вам Вячеслава Александровича Валентэя? — спросил меня диспетчер в Быкове.— Придется подождать. Он в воздухе. Впрочем,— диспетчер взглянул на часы, затем на испещренный цветными линиями лист ватмана,— самолет сейчас пересекает воздушные ворота Москвы и скоро произведет посадку.

Проходит полчаса, и мы уже сидим с Вячеславом Александровичем на летном поле и беседуем.

— Впервые за много лет,— рассказывает летчик,— удалось побывать в своей родной части — гвардейском авиационном полку.

Родная часть! В ней служил прославленный летчик Алексей Маресьев. Отсюда в памятный день 8 июня 1943 года летчик-истребитель Вячеслав Александрович Валентэй вылетел на боевое задание и на базу не вернулся.

То было время жарких схваток на Курской дуге. Шел воздушный бой. На счету Валентэя в этот день уже три сбитых самолета противника. Но он снова в воздухе. И тут случилось непоправимое: снаряд попал в машину.

Валентэй на небольшой высоте выбросился с парашютом. Объятый пламенем самолет падал прямо в расположение немецкой зенитной части, и туда же опускался летчик. Вот он рухнул на горящие обломки боевой машины. Не чувствовал, как вытащили из огня, как поволокли куда-то.

Очнулся Вячеслав Александрович в орловской тюрьме. Открыл глаза и увидел лежащего рядом с ним летчика-штурмовика Александра Семеновича Ковгана, участвовавшего в той же операции, что и он, Валентэй. «Значит, и Сашу схватили в плен», — дошло до затуманенного сознания Вячеслава Александровича.

Вскоре Валентэй познакомился и с другими бывшими военными летчиками, при разных обстоятельствах попавшими в лапы к гитлеровцам. Вначале в Орле, потом в Смоленске, затем в Лодзи, том самом польском городе, где Вячеслав Александрович впервые увидел штурмана Жибко, он обзавелся надежными товарищами. Майор Родных, капитан Терентьев, лейтенант Правдивцев, старший лейтенант Трофимов... Всех их связывала одна мысль, одно чувство, одно горячее стремление — во что бы то ни стало бежать из плена, пробраться к своим и снова воевать против гитлеровских захватчиков.

ПОБЕГИ

Первый побег подготовили в Лодзи, но он провалился. Вячеслава Александровича эсэсовцы решили наказать и отправили в Мосбург, в лагерь с более строгим режимом. Месяц держали в зондербараке отдельно от других пленных. Однажды стало известно, что немцы убили пленного советского офицера Комарова. По инициативе Валентэя заключенные зондербарака в знак протеста против зверского обращения с военнопленными объявили голодовку. К ней присоединился чуть ли не весь интернациональный по своему составу лагерь.

Гитлеровцы решили вывести голодающих из зондербарака на работу в гравийно-каменный карьер. Каторжный труд, думали они, сломит сопротивление русских. К ним приставили одного из самых жестоких надсмотрщиков — рыжего унтера, по-садистски изощрявшегося в издевательствах.

Тем не менее, едва пленные очутились в карьере, они стали помышлять о побеге и вскоре осуществили его. Удалось дойти целыми и невредимыми до предгорий Альп.

Был декабрь. На дворе стояли морозы. Скинув одежду, форсировали ледяные воды Линца. В какой-то деревне добыли белье, оделись. И когда показалось, что побег увенчался полным успехом, попали в руки фельджандармам. В ту самую деревню, где удалось раздобыть белье, и привели жандармы беглецов. Заставили раздеться. На белье — вышитые голубыми нитками инициалы тех, кому принадлежали рубашки, кальсоны... У одной женщины блеснули глаза, когда она увидела знакомые вензеля, — белье принадлежало ее мужу. Что она скажет? От ее слов зависит жизнь беглецов. Напряженные секунды... Женщина отвернулась от пленных, не вымолвив ни слова.

Валентэя и его друзей снова водворили в лагерь. Гитлеровцы настойчиво допытывались: как удалось бежать, кто помогал, кто был на посту?

— А на посту, — вспоминает Вячеслав Александрович, — стоял пожилой солдат, видно, один из тех, кто если открыто и не сочувствовал русским, то во всяком случае ничего не делал такого, что могло бы им повредить. Он даже, бывало, сигареты нам подбрасывал. И вот мы решили избавить его от неприятностей и все свалили на того рыжего унтера, который любил над нами измываться. Унтера отправили на Восточный фронт.

Пленные расчищали снег на железной дороге, убирали мусор, а как только миновал февраль и земля Южной Баварии стала очищаться от снега, задумали новый побег. К Правдивцеву, Трофимову, Валентэю подключились Терентьев, бывший общевойсковой офицер Кириллов. К 1 марта все было готово. Успех сопровождал беглецов. За месяц отмахали почти 800 километров, дошли до границы Чехословакии и Австрии в том месте, где река Линц впадает в Дунай. И снова, когда, казалось, самое опасное уже позади, напоролись на засаду: вышли прямо на торчащие дула автоматов. Лишь одному Правдивцеву, шедшему замыкающим, удалось замаскироваться в кустах и избежать поимки.

— И опять — за решетку. Месяц просидели в мюнхенской тюрьме, а потом суд приговорил: пожизненное заключение в концентрационном лагере Дахау.

Вячеслав Александрович Валентэй попал в каменный бункер, где немцы задумали соорудить подземный завод авиационных моторов.

Время для гитлеровцев было тревожным. То и дело в небе проплывали тяжелые американские бомбардировщики. Они обрушивали на бункер смертоносный груз. Вверх взлетало то, что создавалось руками пленных. Фашисты вынуждены были отправить часть заводского оборудования в Эльзас-Лотарингию в надежде, что там будет спокойнее. Станки они установили в железнодорожном туннеле и некоторое время продолжали начатое дело.

Бывшему русскому летчику, прибывшему во Францию вместе с другими узниками, повезло: ему помогли стать электриком, хотя он имел весьма смутное представление о том, что ему полагалось делать. Зато эта работа давала большие преимущества: она позволяла общаться с людьми, сколачивать надежную группу для подпольной деятельности в лагере.

И когда все чаще и чаще в шлифовальных станках, на которых обрабатывались такие важные детали, как цилиндры моторов, обнаруживали кем-то подсыпанную корундовую пыль, многие из тех, кого вербовал Вячеслав Александрович и его друзья, догадывались: группа сопротивления не только существует, но и действует.

Пора спокойной жизни для немцев прошла и в Эльзас-Лотарингии. Они метались в панике и страхе, не зная, что предпринять, как уберечь от бомбежек завод, самих себя. Станки то вывозили во Францию, то опять волокли на старое место в район немецкого города Розенхайм. Чем ближе был конец войны, тем яростнее становились бомбежки, тем больше сатанели эсэсовцы, стараясь выместить свою бессильную злобу на русских. Братская солидарность пленных, стойкость и выдержка помогали советским людям, попавшим в лапы фашистов, выстоять...

В Стефанкирхе (церковь святого Стефана) близ города Розенхайм немцы раздавали узникам пакеты с продовольствием, которые посылала международная организация Красного Креста (такие посылки изредка попадали в лагерь).

— Прочь! Русским не полагается,— гаркнул рыжий фашист, когда у кого-то из наших не хватило выдержки и он тоже потянулся за пакетом.

А в это время, прячась от глаз надсмотрщиков, не только военнопленных французов извлекали содержимое пакетов и кое-что откладывали в сторону.

— Эдгар, подсчитай, сколько у нас набралось порций,— обратился к своему товарищу, бывшему французскому летчику Эдгару Франшо, какой-то сухопарый человек.

Эдгар назвал цифру. Выходило, порций с лихвой хватит, чтобы наделить каждого русского.

Человека, по инициативе которого истощенные голодом люди по-братски делились скудным пайком, звали Раймондом Пруньером. Он был французским коммунистом...

Американская авиация все-таки доконала завод. После одной из бомбежек туннель, в котором монтировались моторы, нельзя было узнать. Над беспорядочной грудой камня, из которой торчали скрученные взрывом железные балки, к небу поднимался столб едкой гари, смешанной с пылью...

Чудом уцелевших узников, среди которых были Вячеслав Валентэй, Иван Бурмистров, испанец Гомес Эскуэр из Таррагоны, французы Эдгар Франшо, Раймонд Пруньер, фашисты заставили расчищать площадку бывшего завода от обломков. А она, эта площадка, была усыпана бомбами замедленного действия...

— Сделал бы ты мне, Слава, какой-нибудь медальон, что ли,— попросил как-то Раймонд Вячеслава Александровича, зная, что у того, как говорится, золотые руки.

— А зачем он тебе? — спросил Валентэй.

— Если взорвется американский гостинец, то, может быть, хоть медальон найдут, узнают по нему, кто погребен под обломками, сообщат на родину.

Вячеслав Александрович смастерил из маленьких стальных пластин ромбовидной формы специальный браслет для друга, выгравировал на нем имя и фамилию Раймонда, его адрес в рабочем предместье Парижа — городе Иври на Сене. А в конце добавил: «Дахау. 1945 год».

Забегая вперед, скажем, что Раймонда Пруньера, к счастью, не убили. Он благополучно вернулся в освобожденный от гитлеровцев Париж и теперь работает в еженедельнике «Франс нувель».

— Недавно я получил письмо от Раймонда, — говорит Вячеслав Александрович. — Он сообщает, что тот браслет, который ему был подарен в Розенхайме, теперь музейная реликвия.

— А вот, взгляните на фотографию этой реликвии, — продолжает Валентэй, протягивая снимок. — Ее прислал Раймонд.

Передо мной лежат письма от Раймонда Пруньера, адресованные Вячеславу Александровичу Валентэю. Одно из них написано вместе с Эдгаром Франшо, который теперь живет в Марокко. Они пишут о том, что помнят русских друзей, часто говорят о них. Заканчивается письмо сердечными пожеланиями семье Вячеслава Александровича, всем советским людям.

А вот любопытный детский рисунок: несколько маленьких человеческих фигурок стоят в кругу, взявшись за руки. Над ними развеваются национальные флаги. На транспаранте начертано заветное: «Мир». Этот рисунок прислали дяде Славе дети Раймонда Пруньера.

Легко представить чувства человека, узнавшего, что тот, кого долгие годы считал погибшим, жив, здоров, занят любимым делом. А если это к тому же еще и хороший друг, да из числа тех, с кем не раз смотрел смерти в глаза?! Так вот однажды был ошеломлен Раймонд Пруньер, получив известие, что Вячеслав Александрович Валентэй, или просто Слава, как его называли друзья, жив.

«Это здорово! — написал Раймонд другу в Москву. — И очень здорово то, что ты, Слава, опять летаешь...»

К СВОИМ

Но вернемся к тем суровым дням. Как ни старались гитлеровцы скрыть правду о ходе войны, узники фашистских лагерей знали: Советская Армия стремительно движется вперед и близок, очень близок час свободы.

Советские части на подступах к Берлину! Это сообщение, принятое по радио, с быстротой молнии облетело лагерь. Вместе с этой радостной новостью пришла и другая, страшная: гитлеровцы спешат замести следы своих преступлений. Лагерь Дахау намечено стереть с лица земли, а всех, кто остался жив, расстрелять.

«Бежать! Во что бы то ни стало бежать!» — принимает твердое решение Валентэй. На счастье, когда уже полностью был разработан план очередного побега, к Вячеславу Александровичу и другим русским примчался солдат, тайком пробравшийся в лагерь, и рассказал, что он поляк, служит в немецкой армии по принуждению, давно задумал бежать, но не было подходящего случая, а теперь он решил рискнуть.

— Пусть я погибну, — на ломаном русском языке говорил поляк, — зато принесу пользу другим. Вы можете этим воспользоваться...

— Каким образом?

— Очень просто! Я стою там, — поляк показал рукой на одну из крайних вышек. — После того как я оставлю свой пост, можно, не подвергая себя большой опасности, вырваться на волю... Словом, хотите на свободу — действуйте... Сегодня ночью...

Через проволоку перебрались благополучно. Правда, вскоре гитлеровцы спохватились, пустились в погоню, но многим удалось скрыться.

Вячеслав Александрович брел по дорогам, пока не оказался в расположении плохо охраняемого лагеря, где находились угнанные с Украины советские юноши и девушки. Его накормили, снабдили одеждой.

— Помню, попало мне какое-то старое белье, — рассказывает Вячеслав Александрович. — А вместо головного убора — старомодная итальянская шляпа с пером. Но всему этому я, разумеется, был несказанно рад...

Вскоре летчик встретил группу бывших советских военнопленных, тоже вырвавшихся из лагерей. И какова же была его радость, когда снова свершилось чудо — в одном из беглецов он узнал Александра Семеновича Ковгана!

Потом их пути надолго разошлись. По-разному сложились судьбы друзей, и лишь совсем недавно в

Москве, на одной из шумных улиц, они снова встретились.

Неожиданно произошла встреча и с другим старым товарищем. На сей раз это был Святослав Шлепнев, тот самый, с которым Вячеслав Александрович был вместе в филиале Дахау — в бункере, где фашисты строили подземный завод авиационных моторов. Сейчас Шлепнев — главный инженер «Энергопроекта».

ТРУДОВЫЕ БУДНИ

Электричка мчалась вдоль полей и перелесков живописного Подмосквья.

— Глядите! Что это там происходит? — сказал кто-то из пассажиров.

Все прильнули к окнам: в воздухе над поднимающимся с земли столбом огня и дыма парил маленький самолет. Он делал один круг за другим. Вот он совершил еще один заход, и пламя сникло.

— Хорошая работа! — не выдержав, воскликнул один из пассажиров — человек в летной форме, когда пожар был полностью потушен.

Самолет, сделав свое дело, пошел на посадку. И только тогда летчик спохватился: а кто же они, эти пилоты, проявившие на его глазах такую находчивость и такое умение? Он успел рассмотреть номер самолета. Не надеясь на память, записал его в блокнот. По этому номеру удалось разыскать летчиков. Ими оказались Вячеслав Александрович Валентэй и его напарник Валерий Жиронкин.

Обработывая молибденом, растворенным в воде, посевы в совхозе «Приокский» Коломенского района Московской области, они заметили пожар. Горел дом в Беляеве, Фруктовского сельсовета. Но опасность угрожала всему селу. День был ветреный, и пламя могло перекинуться на другие строения. Не прояви Валентэй и Жиронкин находчивости, село было бы уничтожено огнем. Но летчики не растерялись. Они до тех пор кружили над горящим домом, поливая его раствором молибдена, пока огонь не заглох.

Это лишь один эпизод мирных трудовых будней бывшего военного летчика. А сколько их было, когда

Вячеслав Александрович работал в Красноярском крае, в Сибири! В тех местах открыли несколько крупных месторождений ценных ископаемых. Это заслуга не только советских геологов, но и В. А. Валентя — командира одного из авиационных подразделений. Взять хотя бы Нижнеангарскую экспедицию. Из Мотыгино, что на Ангаре, в тайгу можно было перебросить продукты и снаряжение только по воздуху. И первым проложил трассу, открыл воздушный мост, связывающий геологов, работавших в таежных условиях, с их базами, летчик Валентя!

До того как Вячеслав Александрович был направлен на учебу в школу высшей летной подготовки, а затем оказался в Быкове (помните его встречу с штурманом Жибко?), он снова работал вместе с геологами. На сей раз это было на Кавказе.

Елена Александровна Азаркина — начальник партии, аэрофотосъемщик Владимир Черкасов и другие участники экспедиции долго будут помнить смелые рейсы Вячеслава Александровича над Кавказским хребтом. И если геологам удалось добиться определенных успехов, то в этом немалая заслуга и летчика коммуниста В. А. Валентя...

Шли осенние дни. Над горами стлалась сизая дымка тумана. В такое время полеты связаны с большим риском, но лететь надо, так как ждать нет возможности, торопит работа. Перед пилотом стояла задача: вылететь в один из горных районов, посадить группу геологов и потом, когда те закончат работу, вернуться за ними. Первая часть задания прошла без происшествий — посадка в горах была произведена успешно. Наступило утро, когда самолет, пилотируемый Вячеславом Александровичем, должен был прилететь за участниками экспедиции. Вот появился в небе самолет. И только тогда геологи заметили: участок для посадки распахан (по оплошности никто не предупредил крестьян, и они подготовили землю к посевам). Осталась нетронутой изогнутая, как бумеранг, полоска на пологом склоне шириной десять и длиной не более трехсот метров. Эту полоску с воздуха заметил и летчик. Он понял: случилось непредвиденное и начал делать виражи: может быть, удастся найти другое место, где можно произвести посадку.

Все напрасно! Вячеслав Александрович принимает решение: приземляться на узкой полоске.

Самолет Валентэй посадил. Но какое потребовалось мастерство, чтобы справиться с задачей, чтобы при посадке на машине не оказалось ни малейшей царапины! И не меньшее умение потребовалось, чтобы затем с этой же полоски снова подняться в воздух!

Сейчас Вячеслав Александрович уже не летает на АН-2. Случилось так, что новая летная биография Вячеслава Александровича складывалась удивительно быстро. За каких-нибудь три последних года он несколько раз заново проходил подготовку, переучивался и получил право пилотировать вначале АН-2, затем ЛИ-2 и ИЛ-14...

Летчик, который летом 1964 года заметил, как Вячеслав Александрович тушил пожар в Подмоскowie, так охарактеризовал находчивость пилота:

— Это было так неожиданно, так смело, так здорово, что даже я, опытный летчик, много повидавший на своем веку, был восхищен.

Да, виртуозное мастерство Вячеслава Александровича Валентэя не может не вызвать восхищения, а сам он — глубокого чувства уважения. Этот человек — живая легенда.

КОМАНДИР

Цховребов повернул голову к вошедшему и сказал:

— Садитесь. В ногах, говорят, правды нет,

— Вы сказали, чтобы я в перерыв зашел к вам, командир,— летчик произнес эти слова ровно, но глаза его с тревогой спрашивали: «Зачем вызывал?»

Цховребов внимательно разглядывал бумаги на столе и думал: «С чего же начать?» Он исполнял обязанности командира подразделения вместо ушедшего в отпуск Витковского и пока не совсем уверенно чувствовал себя на этом месте.

— Да, поговорить нам надо обстоятельно,— и прямо, в упор, взглянул на летчика.— По поводу вашей «болезни» в Хабаровске... Вот,— он поднял в руке письмо с приколотым к нему конвертом.— Знаете, о чем идет речь?

— Знаю,— виновато опустил голову летчик и вдруг, спохватившись, добавил: — Правда, что там написано, представления не имею.

Решение пришло быстро, как это бывает в полете.

— Вот что, давайте так: закончите занятия, заходите всем экипажем. Понятно?

— Вы же со мной хотели поговорить...

— Вот и поговорим тогда все вместе.

Человек не рождается командиром, способности организатора, воспитателя к нему приходят вместе с жизненным опытом. Сейчас Харитону Николаевичу 43, а первое самостоятельное решение ему пришлось принять в 19 лет, когда, вопреки желанию родителей, он записался в аэроклуб.

После трудового дня он бежал в аэроклуб и осваи-

вал технику летного мастерства на планерах, на ПО-2, УТ-2, Р-5, а дома ничего об этом не говорил. Два года молчаливого упорства. Потом ему присвоили звание летчика-инструктора при аэроклубе.

Это было в 1940 году, в небольшом южноосетинском городке. Больше Харитон не мог скрывать от родителей, что летает. Сказал только: «Летчиком я работаю, мама».

Мать поняла, что слова напрасны. И ни она, ни отец больше не делали попыток уговорить сына бросить опасную профессию.

В грозный 1941-й воспитанники аэроклуба вместе со своим инструктором ушли на фронт. Это была суровая школа...

Летчик санитарного авиационного полка Харитон Цховребов получил задание вывезти из окружения четырех тяжело раненных воинов. Для спасения жизни раненых дорога каждая минута.

Горные сумерки коротки. Едва успевает солнце укрыться за вершинами гор, а в долины уже спускается ночь, густая, непроглядная. Последние приготовления: удлинены привязные ремни во второй кабине, к стойкам на плоскостях прикреплены специальные люльки-носилки, в фюзеляж уложена запасная канистра с горючим. И вот маленький ПО-2 делает короткий разбег и отрывается от земли. Но поднимается не высоко. Лишь когда отроги Большого Кавказского хребта перегораживают долину, маленький ПО-2, надрывно тарахтя, забирается «в гору». И опять, миновав хребет, ныряет в долину, сливаясь с зеленью лугов...

Трудной оказалась обратная дорога. В долинах ночь, а на вершинах день. Но чтобы преодолеть перевал, приходится заранее набирать высоту. А это значит — демаскировать себя. О резких подъемах и спусках и говорить нечего. Маленький «кукурузник» нагружен до отказа: четверо раненых и пятый Цховребов.

Внезапно справа черной тенью мелькнул «мессер». Гулко заколотилось сердце. Пальцы крепче вцепились в штурвал. Внизу вершина, вот она — рукой подать. Белая снежная шапка и черные углы скал. «Что предпринять?» А «мессер», набрав высоту,

по-разбойничьи, коршуном, устремился на свою жертву. Слева черной бездной поплыло ущелье.

Все произошло в считанные секунды. Убран газ. Мотор работает на малых оборотах, видно даже, как вращается винт. Левая нога Цховребова резко нажала педаль, отдана от себя ручка, и ПО-2 нырнул в пропасть. Сразу стало темно. Самолет быстро уходил в глубь ущелья. Слышно, как свистит в расщелках крыльев ветер. Земли не видно, сплошная чернота. Нервы на пределе.

Фашист не ожидал маневра. В кровожадном порыве он устремился в бездну за смельчаком.

Цховребов хорошо знал горы, именно поэтому он так смело устремился вниз. Слева мелькнула полоска голубого неба. Резко взяв ручку на себя, Харитон Николаевич направил самолет в видневшийся про-свет.

Позади полыхнуло пламя, и глухое ущелье потряс взрыв. Фашист так и не успел разрядить пулеметы, он нашел в ущелье свою могилу...

От Большого Кавказского хребта до столицы Австрии Вены прошел фронтовыми дорогами Харитон Николаевич. В 1945 году Цховребов уволился в запас в должности заместителя командира эскадрильи. Но летная душа без самолета, без больших воздушных дорог не могла жить. И Харитон Николаевич идет в гражданскую авиацию. Работает в Грузинском территориальном управлении ГВФ. Учится сам, учит других. Школа рабочей молодежи, университет марксизма-ленинизма, летный центр, курсы высшего летного мастерства, институт иностранных языков... Главное управление ГВФ...

Над Байкалом разразилась гроза. По экрану локатора скользили белые блики. В кабине пятеро: командир, второй пилот, штурман, бортрадист и бортиженер. Это экипаж самолета. А в салонах — около двухсот пассажиров.

Второй пилот Василий Тонушкин невольно сжимает штурвал, но, взглянув на спокойное лицо командира, обретает уверенность и спокойствие. Юрий Гармышев непрерывно запрашивает Хабаровск. Мешают грозовые разряды. Вот он взглянул на частоту, хотел было подняться, чтобы переключить частоты

на центральной приборной доске, но командир опередил его, сделав знак рукой: «сиди».

Когда в Хабаровском аэропорту серебристый лайнер ТУ-114 подрулил к вокзалу и пассажиры вышли из самолета, грузные свинцовые тучи заволокли уже полнеба. Вортинженер Сергей Конюхов, задрав голову кверху, сказал:

— Командир, а с вами и в грозу моторы работают уверенно.

— Это вы работали уверенно,— ответил Цховребов.— Теперь у вас командиром будет Василий Иванович Тонушкин. Можете летать самостоятельно.

Сложна инструкторская работа. Каждый полет для экипажа, вводимого в строй, должен быть школой летного мастерства. А подчас кроме профессиональных навыков инструкторская работа требует больших душевных качеств, уверенности в людях, которым передаешь свой опыт. Харитон Николаевич накопил большой инструкторский стаж работы. В различных подразделениях Гражданского воздушного флота уже есть немало летчиков, которые учились авиационному мастерству у Цховребова. Всех не упомнишь. Годы стирают в памяти фамилии и лица, забываются трудности. Но остается богатый жизненный опыт, который помогает подчас отыскать в глубинах души человека то, что мешает ему нормально жить.

...Пилот стал летать небрежно. В его действиях появилась та пагубная неряшливость, которая так нетерпима в летном деле. Применить дисциплинарное взыскание? Можно. Объявить человеку, что он непригоден для летного дела? Тоже можно... Но почему-то Харитон Николаевич уверен, что этот человек способен отлично летать. Что же мешает ему?

После очередного послеполетного разбора инструктор отозвал летчика в сторону и в упор глянул ему в глаза:

— Скажи, летать любишь? — Вопрос как будто праздный, но прозвучал он мягко, с душевным участием.

— Я... А почему спрашиваете?

— Мне нужно знать, любишь ли ты летать, или это принудительное занятие для тебя. Если любишь, то почему плохо летаешь?

В глазах пилота исчезла тоска. Теперь в них появились растерянность и сознание вины. Но на Цховребова они смотрят с доверием.

И инструктор узнал причину. На первый взгляд она обычная: семейная неурядица. Но кто хорошо знает жизнь, тот поймет, что душевный разлад — плохой союзник в летном деле.

Инструктор добился, чтобы летчику дали внеочередной отпуск. Он побывал дома. Когда вернулся, разговор на эту тему не возобновлялся. Пилот летал уверенно, прислушивался к каждому замечанию инструктора. Освоив летное дело, он перед отъездом подарил Харитону Николаевичу свою фотокарточку.

Много памятных фотографий и открыток в семейном альбоме Цховребова. Есть здесь даже красочный проспект самолета ТУ-114. На нем автограф Фиделя Кастро и дата: «Январь 1962 г.» Это были дни, когда появилась новая воздушная дорога: Москва — Гавана. Прокладывал ее Цховребов.

Есть интересная деталь, связанная с этой дорогой. Первым самолетом, прошедшим по маршруту Москва — Гавана — Москва, был ТУ-114, а первым учеником в отряде Александра Витковского, освоившего новую машину, был Харитон Цховребов. И вот январской ночью 1962 года в 2 часа 19 минут с Внуковского аэродрома поднялся самолет ТУ-114. Машину вел Александр Витковский. Через три часа полета на вахту стал другой экипаж, во главе с командиром Харитоном Цховребовым. Маршрут: Москва — Гавана — Москва.

На борту самолета находились представители Аэрофлота, направлявшиеся для подписания Советско-Кубинского соглашения о воздушном сообщении.

Об этом полете Харитон Николаевич рассказывает:

— Я не новичок в авиации. Более тысячи часов налетал на самолете ТУ-114. На этих замечательных машинах я сделал немало беспосадочных рейсов между Москвой и Хабаровском. Но, скажу откровенно, после того, как впервые слетал на Кубу, я по-

чувствовал себя за штурвалом самолета более сильным, профессионально обогащенным. И не только я. Все мы, завершив первый перелет Москва — Гавана — Москва, как бы поднялись еще на одну ступень своей любимой крылатой профессии.

Это был южный маршрут. Он пролегал через страны Западной Европы, над Африкой и Атлантическим океаном. А спустя некоторое время Харитон Николаевич прокладывал новый, северный маршрут на остров Свободы. От Мурманска и до Гаваны он пролегал над бескрайними водными просторами Атлантики.

В январе 1963 года Цховребов был награжден именными часами за полет на Кубу, в апреле удостоен высокой правительственной награды — ордена Ленина.

...Многолюдно во Внуковском аэропорту. Люди разных возрастов и разных национальностей. Но каждый, разумеется, спешит, если выбрал самый быстрый вид транспорта. Отсюда, из Москвы, пролегают небесные дороги во многие страны мира. Вот голос диктора объявил посадку на самолет, идущий по маршруту Москва — Дели. Спустя некоторое время двери комфортабельного лайнера плотно закрылись. Отъехал трап. Взревели турбины. В салонах засветились табло: «Не курить. Пристегнуть ремни». Бывалые пассажиры пожимают плечами, как бы говоря: «Пусть новички пристегиваются». Но в салон входит миловидная девушка и, вежливо улыбаясь, обращается с просьбой выполнить распоряжение командира. Девушка повторяет просьбу на русском, английском и французском языках.

Ночь. Бескрайние надоблачные просторы. Черная бездна высоты с яркими светлячками звезд и бледно-голубой волнистый ковер облаков. Пассажиры лайнера поглядывают в иллюминаторы. Земли не видно. Лишь изредка далеко-далеко проплывут внизу огни какого-нибудь города, и опять бледно-голубое безмолвие. Но как бы ни была молчалива эта небесная пустыня, командир корабля Харитон Цховребов без нее, пожалуй, не смог бы жить. Небесный житель, он четырнадцать тысяч часов провел над землей.

«ГЕНЕРАЛ ВОЗДУХА»

— Кого это у вас произвели в «генералы воздуха»?

— А что, хорошее звание? — командир подразделения Николай Алексеевич Сафронников улыбнулся. — Лучше о нашем старейшем летчике Дмитрие Ивановиче Барилове и не скажешь. Мастер летного дела, коммунист, командир корабля ТУ-114. Неужели вы не слыхали о Барилове?

Признаться, очень немного. В журналах видел фотографии Дмитрия Ивановича за штурвалом самолета. Смотрел телевизионную передачу из Внуковского аэропорта, когда руководители Аэрофлота и многочисленные друзья поздравляли Барилова с выдающимся достижением: он налетал шесть миллионов километров и, как говорится, разменял седьмой. Вот, пожалуй, и все, что я знал о человеке, которого товарищи по профессии давно называют «генералом воздуха».

Сафронников коротко рассказал о Барилове. В его судьбе на редкость наглядно отразилось наше героическое и прекрасное время. Барилов, как и сотни, тысячи ему подобных, был сугубо земным человеком. Он поднялся в небо, захваченный стремительностью событий, крутыми поворотами нашей жизни. Его крылья крепили вместе с крыльями страны Советов, устремленной в великое будущее.

Барилов живет во Внуково, недалеко от аэропорта. Кругом лес, зелень. В уютном тенистом садике Дмитрия Ивановича прохладно и тихо. Хозяин говорит неторопливо, с паузами, будто пробуя каждое слово на вес. Обстоятельность — вот что чувствуется в речах и, как потом увидим, в делах, во всей труд-

ной и красивой жизни этого уже не молодого, но бодрого, полного сил человека.

Дмитрию было семь лет, когда весной 1920 года в станице Куберле, что в Сальских степях, семьи красных партизан объединились в коммуну. Назвали ее «Победа». Маленький коммунары Дмитрий Бариллов пас овец, потом ходил за плугом и, наконец, сел на трактор. Действительность опережала мечты.

В ту пору над Сальскими степями изредка пролетали самолеты. Дмитрий иногда видел этих диких птиц, но ни разу не подумал: «Вот бы попробовать полетать!» Он восторгался самолетом, но продолжал любить трактор и еще — быструю езду на лихом коне.

В 1930 году Дмитрий добровольно уходит в Красную Армию, в кавалерию. Однако через год по комсомольской, как тогда говорили, разверстке направляется в Оренбургское летное училище. С коня — на самолет!

Учился Дмитрий на штурмана. Он занимался добросовестно, но еще задолго до окончания училища почувствовал неудовлетворенность. Товарищам говорил:

— Если уж связывать свою судьбу с авиацией, то надо быть летчиком. Штурманская служба меня не устраивает.

Дмитрий был превосходным штурманом, в армии его высоко ценили, и, вероятно, поэтому ему так и не удалось переучиться на летчика. Но когда мечта завладевает сильным человеком, она осуществляется. В 1935 году Бариллов демобилизовался и сразу подал заявление в Батайскую летную школу Гражданского воздушного флота. Он уже не мог бросить авиацию, она оттеснила любовь к просторным Сальским степям, к коню и трактору. Дмитрия неудержимо влекло небо, безбрежный воздушный океан, и он вскоре становится его хозяином.

Бариллов летал на всех типах самолетов, летал умно, сочетая смелость с осторожностью. Теперь он работает на прекрасном ТУ-114. Дмитрий Иванович летает не просто хорошо, а красиво. Это художник пятого океана. Потому товарищи по службе и назвали его необыкновенным званием.

В годы Великой Отечественной войны Бариллов выполнял особое задание: почти каждую ночь летал к партизанам Белоруссии и Украины, потом — к партизанам Польши. Один бывалый партизан о гуле авиационных двигателей говорил:

— Это для нас была самая приятная, самая оптимистическая музыка. Услышим в ночи самолет, и сразу становится легко на сердце.

Вот этот оптимизм нес Дмитрий Бариллов своим товарищам, сражавшимся в тылу врага. Хотя полеты были чрезвычайно трудными и опасными, Бариллов неизменно возвращался на базу.

Однажды в районе Барановичей самолет засекли прожекторы. Тотчас загрохотали зенитки. Самолет трянуло. Из строя вышел левый двигатель. Показалось пламя. Бариллов стремительно бросил машину к земле, сбил пламя и продолжал полет.

Сбросив груз над условленным местом, он повернул в обратный путь. Едва дотянул до линии фронта: кончалось горючее. В такие мгновения минуты кажутся днями. Самолет «клевал» носом. Бариллов приказал экипажу переместиться в хвост машины и стал присматривать место для вынужденной посадки.

Ночь полна неожиданностей, особенно когда летишь на израненной машине и в баках последние капли горючего. Сверху показалось, что под самолетом пашня, а когда Бариллов пошел на снижение, почти у самой земли обнаружил ошибку: сквозь осоку в воде отражались звезды. Болото! Мгновенно поднял машину, но тут же увидел впереди высокое дерево со сбитой вершиной. Самолет летел прямо на него. Еще одно нечеловеческое усилие, и машина на последних оборотах винта «перепрыгнула» через грозное препятствие. Летчик посадил ее на поле.

Бариллов спрыгнул на землю. Члены экипажа бросились было целовать своего командира, но он остановил возбужденных товарищей.

— Не меня, самолет целуйте. Послушен.

Бариллов летал к партизанам на СИ-47. Этот самолет слабо вооружен, и в случае нападения только умный и неожиданный маневр в воздухе мог спасти от гибели. А нападения случались. Однажды фашист-

ские истребители перехватили самолет над сигнальными кострами партизан. Барилов мгновенно спикировал, выровнялся и, прижимаясь к опушке леса, ушел от противника. Потом на ближайшей площадке высадил десантников, освободился от груза. На аэродром летел, «цепляясь» за вершины деревьев. После посадки осмотрели машину: фары разбиты, обшивка ободрана, из трещин торчат ветки елей. Один капитан из штурмовой авиации, увидев Барилова за обедом, подсел к нему и, ухмыляясь, спросил:

— Вы что, друг, лесные пожары тушите?..

Вскоре, однако, насмешник сообразил, какие рейсы совершает Барилов. Он с чувством пожал руку Дмитрию Ивановичу:

— Знаете, если бы мне предоставили выбор: сразиться на моей машине с пятью истребителями или лететь на вашей в тыл врага, честное слово, я бы выбрал первое. Все-таки легче умирать, нападая и защищаясь.

— А зачем умирать? — спокойно возразил Барилов. Потом с улыбкой заметил: — В воздухе тоже можно «окопаться»...

Барилов тоже не прочь был встретиться с врагом лицом к лицу, а не прибегать к воздушной акробатике, чтобы обмануть противника. Но именно это от него требовалось. Для человека, которого вырастили и воспитали комсомол и партия, нет более высокого долга, чем безукоризненно выполнить задание. Этим жил и живет коммунист Дмитрий Барилов.

...Пряный аромат цветов, зреющие плоды в садики, чудесная осень Подмосковья, а разговор шел о суровом Заполярье. Да, после войны Барилкову довелось полетать и там, в крае, который не жалуется робких, но любит отважных, находчивых, дерзких. Его послали на вывозку рыбы с промыслов. Полярная ночь, буйные ветры, злые вьюги — все это было знакомо из книг, по рассказам товарищей. Теперь с этим столкнулся он сам.

Однажды утром пришлось лететь в пургу. Дело в том, что на Новой Земле взрывом мины ранило рыбака и ему требовалась срочная медицинская помощь. Мина осталась от войны, где-то долго плавала и в конце концов нашла свою жертву.

Сначала в труднейший рейс командование решило отправить не Барилова, а молодого, но уже обжившегося в суровом краю пилота. Но он не смог пробыть, вернулся огорченный, расстроенный...

Пурга бесновалась. Товарищи раненого рыбака уже перестали надеяться, когда вдруг расслышали гул мотора. Это был самолет Дмитрия Барилова. Раненого быстро внесли в машину. Через пять часов отважный летчик благополучно доставил его на материк. Такое не забывается.

Тот молодой летчик, который неудачно пытался долететь к рыбакам, увидев Барилова, смущенно спросил:

— Вы, должно быть, давно в Заполярье?

— Первый год,— просто ответил Барилов.

— Я вам завидую,— проговорил молодой пилот.

Барилов промолчал. Он убежден, что не всякая зависть плоха. Есть такая, которая заставляет напрягать свои силы, взбираться на новые высоты. В свое время и Барилов завидовал более опытным товарищам и перенимал их опыт, учился.

Помогать рыбакам Барилкову пришлось еще раз, только уже не в Арктике, а в Аральском море. На льдине их унесло в открытое море. Потом льдина прибилась к крохотному островку, приблизительно километрах в 150 от берега. Дмитрий Иванович как раз находился в тех краях, и командование ГВФ поручило ему это сложное дело. Не каждый сможет сесть на «пятачок», каким был этот островок. Барилов покружил над ним, потом сбросил рыбакам вымпел: «Ограничьте посадочную площадку».

— Прилетел—вижу, рыбаки устроили что-то вроде ворот,— рассказывает Барилов.— Будто нарочно сделали, чтобы я поломал самолет. По незнанию, конечно. Вернулся и взял с собой опытного парашютиста. Он сделал все необходимое. Предупредил: посадка возможна только на кромке изгибающегося берега.

Иначе говоря, садиться и взлетать надо было не на прямой, а на дугообразной и очень узкой площадке. Незначительный просчет неминуемо грозил катастрофой. Требовалась только снайперская посадка. Дмитрий Иванович прицелился точно, колеса

катились у самой кромки воды. Восемь рейсов совершил тогда Дмитрий Иванович вдоль береговой линии. Он доставил на Большую землю двести двадцать рыбаков.

Нет, тут мало быть искусным летчиком. Чтобы совершить такое, надо очень любить жизнь, людей, надо быть мужественным и добрым.

Сейчас ТУ-114, которым командует Бариллов,— это школа высшего мастерства, передового опыта, коммунистического отношения к труду, коммунистической сознательности.

На корабле Барилова состав экипажа периодически изменяется, особенно часто меняются вторые пилоты. Настоящая текучка кадров! Но в данном случае она приятна. Поработав с Дмитрием Ивановичем, вторые пилоты сами становятся командирами кораблей. В этом его громадная заслуга перед авиацией как инструктора и педагога.

Дмитрию Бариллову помогла обрести крылья партия, и он, как сотни ему подобных коммунистов, помогает обрести крепкие крылья младшим товарищам.

**ЧЕЛОВЕКУ
НЕЛЬЗЯ БЕЗ КРЫЛЬЕВ**

Эдуард заметно волновался. Он заранее себе представлял, как председатель собрания, выдержав паузу, скажет:

— Товарищи! Поступило заявление от инструктора вертолетной службы Эдуарда Скрипченко с просьбой принять его кандидатом в члены КПСС...

Все так и произошло. Услышав свое имя, Эдуард встал и обвел взглядом зал. Знакомые улыбающиеся лица. Со многими из этих пилотов он не раз выполнял трудные задания, бывал на далеких факториях Эвенкии и в заполярной тундре, летал в глухие таежные села, забрасывал снаряжение геологам и топографам. И только в эту минуту он почувствовал особенно остро, что вся его жизнь была у них на виду и они вправе спросить с него за каждый шаг, за каждый поступок.

...Вчера долго Эдуард не мог уснуть. Перебирал в памяти разные события, стараясь взглянуть на свою жизнь как бы со стороны. И ему вдруг стало страшно: как он ни силился, не мог припомнить что-нибудь выдающееся, значительное, ради чего он жил и работал. Ведь тридцать три, если подходить строго, возраст критический. Если не успел сделать самого важного, то можно и не успеть. «А что ты сделал за эту треть столетия? — спрашивал он себя. — Чего достиг, чем знаменит? Если ты человек, то должен же что-нибудь оставить людям: построить дом, придумать какую-нибудь машину, открыть дорогу в неизведанный край или, наконец, сложить хорошую песню».

Лермонтов погиб в двадцать семь, а стихи его живут. Гайдар в восемнадцать лет командовал полком.

Шестнадцатилетний Рахманинов дирижировал симфоническим оркестром и сочинял концерты. К тридцати они успевали сделать столько, что иному хватило бы на три жизни.

Годы многое выветрили из памяти, но было и такое, что никогда он не сможет забыть... Красноярск. Енисей. Как сейчас, видит Эдуард отца. Они стоят на берегу и смотрят на идущие мимо пароходы.

— Вот подрастешь немного,— говорит отец,— и мы прокатимся с тобой до Минусинска... Там растут арбузы и виноград, а в солнечную погоду видны горы с белыми от снега вершинами. Саяны...

Перед глазами мелькают знакомые лица. Многих из них уже нет в живых. Одни смотрят лукаво, с усмешкой. Другие приветливо улыбаются. Был в его жизни человек, которого он всегда вспоминает с душевной теплотой. Дед. Добрый старенький дед. Без него они ни за что бы не прожили, когда ушел на фронт отец. Даже в самую трудную минуту он находил бодрое слово, шутку, и все становилось не таким уж страшным.

— Мы ведь с тобой мужчины, хозяева в доме,— говорил он с ласковой улыбкой.— Не унывай, Эдька!..

Перед дедом нельзя было схитрить. Он видел насквозь, угадывал все помыслы. Но какой теплой и ласковой была его потемневшая от металла рука...

Что сказал бы сегодня дед, если бы был жив? Эдуард живо представил его лукавую усмешку: «А ну-ка, Эдька, поди сюда. Посмотрим, что ты за человек. Как идешь по земле? С чистой душой, прямо, или научился ловчить?». — «Не знаю, дедуня, ведь столько лет прошло. Может, и не всегда поступал как надо. Ошибался. Разве все упомнишь?» Эдуард незаметно втягивался в этот мысленный диалог, и картины прошлого ясно вставали перед ним. Да, как он шел?

Он вспоминал себя худеньким, вытянувшимся не по годам мальчишкой, вспоминал свой домик в самом конце улицы, неподалеку от Енисея. Летом он целыми днями пропадал на его берегу, купался, загорал, играл с мальчишками. Но почему-то больше всего врезалось в память, как он заготавливал дрова на зиму. Река приносила откуда-то сверху тяжелые

набухшие бревна. Эдька выбирал потоньше, выка-
тывал на берег и, согнувшись, таскал их на себе в
гору. Работа тяжелая, но он заставлял себя делать ее:
надо. Матери некогда, допоздна на работе. Война.
Если разрубить бревно на две части, тогда легче. Но
придется идти второй раз. «Вот дойду до камня и
брошу», — думает Эдька. Один шаг, второй, третий.
Зеленоватые круги в глазах. Еще пять шагов, и он
почти падает вместе с бревном. Потом снова на плечо,
и шаг, второй, третий. «Какой же я тогда был сла-
бый!»

Школу пришлось бросить и поступить в кузницу
к деду подручным, молотобойцем. Да, нелегкое было
время. Казалось Эдьке, что не под силу его тонким
рукам тяжелый молот. Но постепенно привык, при-
норовился. Два кулака с рукояткой к затылку и по-
том сразу — бух!.. Искры разлетаются по сторонам,
вздрагивают окна и поддакивает маленький молоток
деда: тюк!.. И снова — бух... бух... бух... А мысли ле-
зут непрощенные: «Вот так и придется махать всю
жизнь. Недоучка».

Но бывают дни поворотные, круто меняющие
жизнь. Человек быстро взрослеет и начинает иначе,
серьезней смотреть на свое будущее. Эдуард хорошо
помнит такой день. Вышел он из ворот мастерской и
вдруг услышал звонок, самый обычный школьный
звонок. Стало тревожно на сердце. В школе начались
занятия, все пришли, и только его место там пусто.
«Нет, так нельзя. Надо учиться. Есть же вечерняя
школа. Не одному тебе трудно. Война...»

Как он устал! Вечером в классе только закроет
глаза, и голос учителя сразу удалялся, глух в весе-
лом, гулком перезвоне наковальни. Голова медленно
никла к столу... Бывало, ребята звали его на берег,
а ему не до гулянья, скорее бы спать.

Но жизнь манила в неизведанные дали. Порою
тесно становилось в четырех стенах. Поднимется он
на Караульную гору, и мир словно раздвинется. Рас-
кинул бы руки в сторону и полетел над землей, над
Енисеем, в Саяны, о которых так часто рассказывал
отец.

И Эдька поступил в аэроклуб. Это был важный
шаг, определивший на всю жизнь его профессию.

Через год ему уже выдали удостоверение об успешном окончании аэроклуба. Теперь он мог поступить в летное училище. Однако для этого нужно было окончить школу, получить аттестат зрелости.

Кто-то из летчиков подсказал, что в Бугуруслане последний год принимают в училище ребят с образованием 9 классов. И он решил поехать туда. Мать и дед не возражали. На последние сбережения снарядили в дорогу.

— Главное, — напутствовал дед, — чтобы задумка впереди тебя бежала, не давала застыть на месте. С задумкой светлей. Поверишь в нее — легче живется, словно крылья отрастают. А человеку без крыльев нельзя.

Экзамены он сдал хорошо. Но отбирали самых лучших, отдавая предпочтение тем, кто закончил десятилетку. Нет, такие дни не забываются! В утро, когда вывесили списки зачисленных в училище, он не нашел в них своей фамилии. Подавленный, зашел в экзаменационную комиссию, чтобы забрать свои документы.

Председатель комиссии умел разбираться в людях. Парень молчал, ни о чем не просил, только глаза выдавали отчаяние.

— Жалко, брат, не повезло. Деньги-то есть на дорогу?

Денег не было.

— Куда теперь?

— Буду работать. Может, на стройку.

— Пожалуй, можно тебя взять в виде исключения, но учти: будет трудно, ребята подготовлены очень хорошо. Придется много заниматься.

Юноша ликовал. Велика беда! Да он горы свернет, если надо. Лишь бы стать настоящим летчиком.

И он стал им. Училище закончил успешно. По практике и технике пилотирования получил самую высокую оценку — «отлично».

...Снова Красноярск. Эдуард летает на АН-2 вторым пилотом. Суровый сибирский пейзаж, темная, нахмуренная тайга, голубые прожилки рек. Где только он не побывал за эти годы!

Нет, он не ловчил, не искал легких путей. Ему нечего краснеть перед дедом. Если и ошибался, то

без злого умысла, без расчета. Да, теперь бы он поступил не так, но ведь жизнь нельзя возвратить назад, как кадры киноплёнки.

...Была уже поздняя осень. Холодный северный ветер гнал над хребтами тяжелые серые облака. В тот день дождь перемежался со снегом и самолету АН-2 так и не удалось улететь в Красноярск. Чтобы ночевать в тепле, решили переправиться на противоположный берег Ангары, где виднелись дома небольшого села. И надо же случиться такому: мотор заглох, когда лодка уже миновала стремнину. Налетел ветер, крутая волна опрокинула лодку, и все, кто находились в ней, оказались в ледяной воде.

Эдуард вынырнул неподалеку от перевернутой вверх дном моторки. Меховая куртка и унты мгновенно намокли и тянули вниз... Те, кто умел плавать, устремились к берегу. А в воде беспомощно барахтались несколько пассажиров. Одна женщина крепко уцепилась руками за командира самолета, не давая ему освободиться от меховой куртки. Оба они уже изрядно хлебнули ангарской воды. Эдуард сбросил с себя теплую одежду, быстро подплыл к тонущим и ухватил за ворот куртки своего командира. Кое-как сумел подтащить их к перевернутой лодке. С остальными Эдуарду было легче — сами помогали плыть. Только один пожилой мужчина чуть не утонул. Барахтается в воде, шлепает одной рукой, а не бросает портфель с бумагами. Так его и подтащил к лодке с портфелем в окоченевшей руке.

— Держитесь за борт, не утоните! — подбадривал всех Эдуард, но он хорошо понимал, что люди долго не продержатся в ледяной воде. Лодку стремительно несло вниз, к перекату. Если не подоспеет помощь, все погибнут.

Катер подошел вовремя. В первые минуты никто не мог вымолвить ни слова. Но когда отогрелись горячим чаем и спиртом, когда с радостью убедились, что опасность миновала, стали бурно, наперебой благодарить.

— Вы спасли нам жизнь...

Эдуард отмахивался: мол, на его месте точно так поступил бы любой советский человек...

Даже укрывшись полушубком, Эдуард долго не мог согреться. Снова и снова мысленно продолжал спор с тем очкастым пассажиром, которого он подтащил к лодке с портфелем в руках.

— Ничего я не думал. Просто руки и ноги делали то, что надо. Некогда было решать сложные моральные проблемы, взвешивать «за» и «против». Видимо, к такому моменту готовишься заранее. А потом — как же я людям в глаза стал бы смотреть, если бы вы перетонули здесь, а я остался живой?

— Все равно это подвиг.

— Зачем называть подвигом то, что человек обязан делать и может сделать? Вот, скажем, я должен лететь к больному в таежное село. Иногда туман или ветер не позволяют. Можно сослаться на инструкцию и ждать, когда улучшится погода. А большой тем временем истечет кровью. Я-то уверен, что долечу, бывал в тех местах не раз, «на ощупь» площадку знаю. Это моя обязанность — лететь и спасти больного. Может, чуть больше риска. Но какой же это подвиг! Подвиг — это когда человек делает в трудную минуту больше, чем он может, перешагивает через свой «потолок». Всего себя выложит, но сделает то, что ему подсказывает совесть.

Да, жизнь не заменить никакими инструкциями. Правильно говорил Хемингуэй: для человека самый высокий судья — его сердце. Делай так, как подсказывает сердце. Оно очень редко ошибается.

А все же ошибается.

Эдуард вспомнил, как его однажды отстранили от работы «за лихачество». Было и такое. Иногда кружилась голова от рискованных полетов, от посадки на маленьких таежных «пяточках». Приятно слышать за спиной небрежно брошенную похвалу: «Отчаянный парень!». Немудрено, ведь ему было немногим больше двадцати.

Вез медикаменты в Новоселово. Прилетел, а садиться нельзя, аэродром не принимает. Для ПО-2 слишком сильный боковой ветер. Посадочная полоса узкая. Малейший просчет — и машина окажется в болоте. Но тренировка не пропала зря. Эдуард удачно приземлил самолет и лихо подкатил к стоянке. На его беду здесь оказалась комиссия во главе с Героем

Советского Союза И. М. Дзусовым. Этого прославленного авиатора летчики любили и побаивались. Он был справедлив, но не прощал рисовки, позерства.

— Красиво сел, лихо! — сказал тогда Дзусов, вырезая талон из пилотского свидетельства. — Только не подумал, есть ли в этом необходимость. Рисковать надо, когда уже нет другого выхода.

Тогда Эдуард обиделся. И только потом, позднее, вдоволь испытав эти «безвыходные положения», понял, что человеческая жизнь — слишком дорогая цена для неоправданного риска.

— Ну, долго еще будешь летать на «кукурузнике»? — спросили однажды Скрипченко товарищи. — Многие поехали учиться. Будут принимать ИЛ-14.

Эдуард не торопился. К самолетам больших транспортных линий он относился с должным уважением. И все же после скитаний по геологическим базам и таежным зимовьям крепко привязался к «малой авиации». В ней как-то ближе, острее чувствуешь, как ты необходим людям.

На большом самолете пассажиры иногда и не видят пилота. Прилетят на место и уйдут не оглянувшись, словно сошли с трамвая. Надо провести полярную зиму где-нибудь на далекой фактории, чтобы понять необыкновенную радость первой встречи с человеком Большой земли. И этим человеком очень часто оказывался он. Его встречали, как самого дорогого гостя.

Вот почему Эдуард охотно согласился стать вертолетчиком. После окончания школы он был назначен командиром МИ-4...

Много он выполнил заданий, разных, совершенно непохожих одно на другое, начиная от заброски снаряжения для геологов и кончая монтажом мачт высоковольтной линии. Постепенно, от рейса к рейсу, крепло его мастерство вертолетчика. И когда наступила решительная минута, потребовавшая напряжения всех духовных и физических сил, знаний, опыта, он выдержал испытание.

Как же это было? Он, как сейчас, видит залитый водой город. Вода пришла ночью, когда все спали. Где-то далеко в Саянах прошли небывалые ливни,

и колоссальные массы льда и снега быстро растаяли, «сползли» с гор. Спокойный и не очень широкий в тех местах Кан вышел из берегов. Неудержимый водяной вал высотой около двух метров захлестнул город. Вода врывалась в дома через окна, сметала заборы. На спасательные работы были брошены все имеющиеся средства: лодки, катера, вертолеты.

Побросав свои пожитки, люди спасались на крышах домов. Ему запомнился мальчишка лет семи. Он плакал от страха, обхватив ручонками печную трубу. Вода отрезала его от матери. У Эдуарда сжалось сердце. Не так-то просто среди телеграфных проводов и высоковольтных линий посадить машину на покату ю крышу, когда на ней, распластавшись, лежат люди. Того и гляди, сбросит их в воду воздушной струей от винта. Скрипченко держал машину «на весу», в то время как бортмеханик Евгений Затолокин и авиатехник Валерий Михальков помогали пассажирам забираться в кабину.

Нельзя было терять ни одной минуты: вода прибывала. На помощь пришло еще несколько вертолетов, и целый день они перевозили пострадавших в безопасное место. Эдуард потерял счет рейсам. Каждая посадка на кромку крыши требовала предельного напряжения. А чего стоило поднять перегруженную машину и провести ее через лабиринты проводов! И все же Эдуард Скрипченко выдержал. Последний, 97-й рейс он сделал глубокой ночью. И если в тот день обошлось без жертв, то не стоит этому удивляться. Своим спасением люди были обязаны самоотверженности вертолетчиков. Один лишь экипаж Скрипченко вывез из зоны наводнения около 600 женщин и детей.

Правительство высоко оценило мужество летчиков. Пятеро из них были награждены орденом «Знак Почета», а Эдуард Скрипченко — орденом Красной Звезды.

К Эдуарду пришла известность. Даже старые, опытные летчики, с именем которых связано освоение труднейших трасс в районах Крайнего Севера, относились к нему с уважением: на такого можно положиться. Но слава уже не пьянила его, не кружила голову. Эдуард отлично понимал, что уважение

товарищей — самое точное, самое верное мерило его поступков.

Теперь он имел солидный опыт. Когда-то учили его, настало время передавать знания другим. Эдуарда назначили инспектором по вертолетной технике Красноярского управления ГВФ. Должность оказалась на редкость беспокойной и хлопотливой. Теперь он отвечал не только за себя, но и за каждую машину, за профессиональную подготовку каждого вертолетчика.

Порой ему казалось, что он достиг своего «потолка» и дальше подняться некуда, хоть разбей голову. Он имел в виду не должность, а тот душевный подъем, горение, которые приходят вместе с работой. Неужели вот так и летать теперь в Богучаны, Кежму, Енисейск, Абакан? Проверять подготовку людей, технику, давать инструкции, к которым и сам никогда не чувствовал большого расположения?

Может, и действительно такая работа не приносит большого удовлетворения, если относиться к ней формально. Но Эдуард так не мог. И постепенно она наполнялась для него глубоким и важным смыслом. В Управлении много молодых летчиков. Им нужны его помощь, опыт, знания. И Эдуард был по-настоящему счастлив, если удавалось кого-то из них поддержать, научить, предостеречь от серьезной ошибки. Для этого он не жалел ни сил, ни времени.

Исправить ошибку в технике пилотирования — дело нелегкое. Но гораздо труднее перевоспитать человека, помочь ему разобраться в своих поступках, изменить дурные черты характера. Эдуард вспомнил Менжулина. Сколько пришлось с ним повозиться, прежде чем он стал одним из лучших командиров вертолетов в Игарке.

К выходкам Менжулина уже привыкли. И если он «откалывал» очередной номер, то товарищи только морщились с досадой: «Ах, опять этот Менжулин! Гнать надо парня».

Василий Менжулин был смелым пилотом. Чего греха таить, завидовали ему многие. Он бесстрашно мог вылететь в тундру, когда погода не предвещала ничего хорошего, приземлиться на таком «пяточке», на котором не решился бы посадить машину даже

очень опытный пилот. За отчаянность и готовность немедленно прийти на выручку его любили геологи, охотники, оленеводы. И парень зазнался, стал несобраным.

Кто-кто, а Эдуард знал, что в их деле нельзя без напряжения нервов. Любой, даже самый простой рейс требует большой внимательности, тщательной подготовки. Иначе может случиться непоправимое.

Но даже товарищи Менжулина не предполагали, что дело пойдет так далеко. Сообщение радиста ошеломило всех: Менжулин разбил в тундре машину. Он доставлял продукты и снаряжение геологам-исыскателям. Хотел приземлиться на неподготовленной площадке и допустил ошибку. Как говорят, «перетяжелил» винт, и зависший над землей вертолет неожиданно упал. Одно колесо попало в скрытую под мхом яму — машина завалилась на бок, поломались винты. Хорошо еще, что члены экипажа не пострадали.

Случай в авиации чрезвычайный. И хотя ошибка непреднамеренная, она могла привести к более серьезным последствиям. Менжулина отстранили от работы.

Вертолет подняли, отремонтировали, и Скрипченко привел его в Игарку. «С машиной просто, — размышлял он. — Поставили новые лопасти, выправили вмятину — и летай на здоровье. А кто исправит ошибки летчика? Нельзя же списать его, как списывают бракованную деталь».

Эдуард решил сам присмотреться, как работает Менжулин, как он водит машину. Взял его вторым пилотом и полетел к геологам. Когда стали снижаться, отдал ему штурвал.

Парень страшно волновался, словно его впервые посадили за управление. У него даже вспотели руки. Эдуард внимательно следил за каждым его движением, подстраховывал. И хотя приземлились удачно, Скрипченко увидел: профессиональная подготовка Менжулина слаба.

Эдуард не стал при всех говорить об этом. И только когда они вдвоем ушли в тундру, спросил:

— Как же ты летал?

— Вот так и летал...

— Надо переучиваться. Это очень трудно, легче научиться заново. Сможешь?

— Попробую... — в голосе полярного «аса» не было обычной самоуверенности.

— Хорошо, заниматься с тобой буду я. Согласен?

Около двух месяцев Эдуард тренировал Менжулина, помог ему исправить въевшиеся ошибки в технике пилотирования и — самое главное — сумел привить ему необходимую для полетов собранность. Уезжая в Красноярск, отдал его на попечение нового командира, опытного летчика Дмитрия Павловича Ключева. Рассказал ему об особенностях подготовки и характера Менжулина, просил взять его под личное наблюдение.

Больше года Менжулин был вторым пилотом, упорно тренировался и многое освоил. И, как говорят товарищи, стал другим человеком, сдержанным, без зазнайства и показухи.

Эдуард Скрипченко побывал недавно в Игарке, разговаривал с Ключевым. И ему было очень приятно узнать, что Менжулин снова теперь командир вертолета и по результатам работы его экипаж считается одним из лучших, ~~допущен к ночным полетам~~. Менжулин устоял, сумел перебороть свой характер. И в этом ему помогли Скрипченко, Ключев и другие настоящие товарищи. За бравадой и пренебрежением к мелочам техники они разглядели хорошего летчика и помогли ему найти себя.

Нет, ни о каком «потолке» не может быть и речи. Это у машины есть барьер, выше которого она не может подняться. А человек смело перешагивает через вчерашний рубеж, потому что каждый новый день, даже очень похожий, требует от него творчества, новизны, поиска.

Давно ли они учились монтировать мачты высоковольтных линий с помощью МИ-4? А теперь на смену им пришла новая замечательная машина — МИ-6. И Эдуард Скрипченко одним из первых должен ее освоить. Он прошел специальное обучение в школе высшей летной подготовки. Но ему надо не просто научиться водить машину, а до тонкостей постигнуть технику ее пилотирования, чтобы потом обучать других. Какой уж тут застой! Будущее сулит

большую работу. И это хорошо. Труд приносит ему настоящее удовлетворение и радость.

Да, полезно иногда взглянуть на себя со стороны, убедиться, туда ли гребешь. Не каждому дано совершать удивительные открытия, испытывать новые самолеты и ставить на них рекорды. Даже самый обычный повседневный труд может стать подвигом, если он согрет искренним чувством любви к людям. Видимо, в чем-то прав был тот очкастый ревизор. Чтобы совершать подвиги, не обязательно лететь на другие планеты и открывать новые миры. Самый трудный из человеческих подвигов и есть тот, который рождается в обыденной обстановке.

* *
*

...Один за другим говорили на собрании коммунисты о своем товарище. Видимо, правильно шел он по жизни, если каждый из них верит, что Скрипченко будет настоящим коммунистом. И когда председатель собрания сказал: «Принят единогласно», Эдуард почувствовал, что за это доверие нельзя благодарить словами, его можно оправдать только делами всей своей жизни.

РАЗВЕДЧИК НАУКИ

— Вам доводилось видеть северное сияние? А торосы, айсберги? — спрашивает Осипов.

Я знаю, что Борис Семенович — известный полярный летчик, налетавший три с половиной миллиона километров, большая часть которых приходится на Заполярье; что в общей сложности он провел в воздухе тринадцать с половиной тысяч часов — более полутора лет. Но сейчас меня интересует другое: когда началась его крылатая жизнь?

Борис Семенович добродушно усмехается и, как бы невзначай, переспрашивает:

— Летная биография? Четверть века назад. А если говорить о крылатой жизни, то значительно раньше — в 1917 году, когда я родился. Советская власть окрылила мою судьбу, как и судьбу миллионов людей.

Обычна и в то же время необычна биография этого широкоплечего, с доброй улыбкой на лице, человека. Он с гордостью считает себя ровесником Октября, хотя и родился в апреле. В том самом апреле, когда набатным колоколом прозвучали на весь мир знаменитые ленинские тезисы. Тьма и бесправие еще царили над Россией, но в колыбельной песне матери уже жила солнечная надежда: скоро, очень скоро наступит время, которое принесет ее первенцу счастье!

Шли годы. Пронесся над страной штормовой октябрьский ветер. Отгремела гражданская война. Отпыхали над Доном зарева пожаров, учиненных кулаками в период коллективизации.

Как-то близ станицы Константиновской, где ро-

дился и рос крестьянский сын Борис Осипов, приземлился самолет. Диковинная птица привлекла внимание чуть ли не всех станичников. Но, конечно же, первыми среди них были босоногие мальчишки. До сих пор помнит Борис Семенович, как тревожно и радостно забилося у него тогда сердце при виде этого необычного гостя, спустившегося с небес. «Вот бы самому...» От одной только этой мысли захватывало дух, кружилась голова. Нет, нет, куда ему, простому деревенскому парнишке, до летчиков! Небо — не степь, про него не скажешь — рукой подать. И все же с той поры небо манило и влекло его к себе, вторгалось по ночам в мятежные юношеские сны.

Случилось так, что неисправный двигатель с приземлившегося самолета летчики оставили в Константиновской. Борис и его одноклассники мигом перетасовали мотор в школу и начали мастерить аэросани. Попытка закончилась неудачей.

— Учиться надо, много учиться, чтобы быть хозяевами техники,— внушал своим питомцам преподаватель физики.

В 1935 году слесарь-инструментальщик «Ростсельмаша» Борис Осипов одним из первых записался в планерную школу. По крупицам накапливал знания, знакомился с основами летного дела. А когда впервые взмыл в голубую высь на легкрылом планере-парителе, захотелось петь от счастья. Теперь до неба было действительно рукой подать!

Вскоре комсомол предоставил Борису путевку в авиационное училище. И те, кто рекомендовал его туда, не ошиблись: он закончил училище с отличными оценками по всем предметам.

Это было время исторических перелетов Валерия Чкалова и Михаила Громова. Молодой летчик Борис Осипов старался подражать крылатым богатырям, прославившим Родину, жадно прислушивался к каждому их слову. А они говорили, что характер закаляется там, где трудно.

После окончания училища Борис, не раздумывая, попросил, чтобы его направили на Север: в то время в Якутске требовались летчики.

Так началась у него новая, полная суровых испытаний жизнь. Не сразу привык он, коренной дончак,

к лютым, обжигающим морозам, к полетам в условиях капризной, изменчивой погоды.

Война застала Осипова заместителем командира. Сердце рвалось на фронт, туда, где разворачивались сражения.

— Здесь тоже нужны летчики, — коротко и просто объяснили Осипову. — Дел и тут хватит. Принимайте командование — и в добрый час!

Разные были часы — добрые и недобрые. Большого напряжения воли стоил каждый полет в те горячие дни. Самолеты ежедневно поднимались в воздух...

Уже в самом конце войны Осипову доверили ответственной задачей: доставить по неизведанному маршруту правительственную делегацию в Сан-Франциско.

— Короче говоря, — улыбается Борис Семенович, — проложил и я свою трассу в Америку. А потом... Потом снова обычные полеты в Арктике, Антарктиде.

Обычные?! Полистайте подшивки газет и журналов за пятидесятые годы. На многих страницах вы найдете небольшие лаконичные информации.

«19 октября 1959 года. Командир авиаотряда Б. Осипов вместе с начальником экспедиции А. Дралкиным и группой научных работников успешно завершил большой 3500-километровый перелет вдоль закованного в лед берега Антарктиды от обсерватории Мирный до советской прибрежной станции Лазарев. Перелетом этим проложена новая антарктическая воздушная линия».

«Это было 15 сентября. Самолет ИЛ-12, пилотируемый Б. Осиповым, поднялся в воздух с аэродрома поселка Мирный и взял курс на Южный геомагнитный полюс. Свыше 10 часов продолжался этот перелет общей протяженностью около 3000 километров. На станцию Восток доставлено все необходимое для продолжения зимовки».

«Летчики экспедиции оказывают большую помощь участникам трудного внутриконтинентального похода... На днях в районе Южного геомагнитного полюса на ледовом аэродроме Восток совершил посадку самолет ИЛ-12, оборудованный лыжными шасси.

Воздушный корабль пилотировал летчик Б. Осипов. Такого типа самолет впервые сел на ледяном куполе в глубине Антарктиды на высоте 3420 метров над уровнем моря».

«Летчики Четвертой советской экспедиции оказали помощь полярникам австралийской станции Уилкс. Пилот Б. Осипов доставил к месту их зимовки врача Косачева...»

«Летчики авиаотряда во главе с известным полярным пилотом Б. С. Осиповым провели в воздухе в общей сложности 1700 часов... Сегодня поздно вечером «Кооперация» вошла в Рижский порт. Исследователей Антарктиды встречали приветственными гудками стоящие у причалов суда».

Скупы газетные строки. Но сколько подлинного героизма, благородства и мужества скрывается за каждой из них!

...ИЛ-12 кружит и кружит над белым безбрежьем. Под плоскостями — один и тот же пейзаж: хаотические нагромождения торосов, зияющие разводья льда. Глазу не за что «уцепиться». Но глаз должен «уцепиться»! Осипов напряженно всматривается в ледяную пустыню. Где-то здесь сделал вынужденную посадку самолет Черевичного, вылетевшего на разведку вместе с начальником экспедиции Кузнецовым. Окрест же на десятки, сотни километров раскинулось «белое безмолвие». В висках учащенно и упруго стучит кровь. Ноет спина, затекли натруженные руки. Сейчас бы полежать, даже нет — хотя бы на минутку, только на одну минутку выпустить из рук штурвал, снять ноги с педалей, потянуться... А товарищи? Они в беде. Искать, искать! К черту усталость!

Спокойно и ровно гудят моторы. Плывут и плывут внизу причудливые торосы. Круг за кругом описывает ИЛ-12...

Седьмой час самолет находится в воздухе. Седьмой час! Но что это? Осипов даже вскрикнул. Там, слева по курсу, что-то темнеет. Осипов снижает машину. Наконец-то! Вот он, самолет Черевичного!

Через четверть часа возбужденные Черевичный и Кузнецов уже тискали в объятиях своих спасителей...

Суров север. В каждом полете — свои особенности, свои неожиданности. Как-то двухмоторный осиповский ИЛ-12 доставлял к месту зимовки участников высокоширотной экспедиции. Все шло хорошо. И вдруг при подходе к заданной ледовой точке отказал один двигатель.

«Будем садиться на одном», — решил Осипов. А он, бывалый полярный авиатор, знал, что это значит. Малейший просчет при выборе площадки — и дело обернется плохо: с выпущенными шасси и закрылками на второй заход тяжелую машину при одном работающем двигателе не выведешь.

Значит, посадка должна быть выполнена с первого захода. Осипов так и сделал. Самолет благополучно «приземлился». Семь дней жил экипаж Осипова на льдине вместе с учеными. Потом, когда привезли новый двигатель, авиаторы в тридцатиградусный мороз сами установили его на самолет и отправились на свою базу.

Как будто ничего необычного не было и в другом полете. Экипаж Осипова получил задание доставить на дрейфующую станцию «Северный полюс-2» все необходимое для продолжения научной работы. Взлетели, легли на курс. Но за два часа до подхода к «СП-2» полярники сообщили экипажу по радио, что «аэродром»... разошелся. Образовалась широкая, метров в восемь, трещина. Что делать?

Находившийся на борту самолета пассажиром Михаил Водопьянов нетерпеливо посматривал в сторону Осипова: ~~какое решение примет командир корабля?~~ Но Борис Семенович уже решил: садиться! Он знал, что его ждут ученые, он верил в свой экипаж. И пилот Юрий Орлов, и штурман Валентин Аккуратов, и бортрадист Николай Богаткин, и бортмеханик Николай Коровин — все они были коммунисты. Значит, другого решения не могло быть.

Как только ЛИ-2 закончил свой бег и остановился в нескольких метрах от трещины, изумленный Михаил Водопьянов сердечно обнял всех членов экипажа и тихо произнес: «Поздравляю».

Это была первая в истории мировой авиации посадка самолета на Северном полюсе в полярную ночь, да еще на таком крохотном аэродроме!

Есть в характере Бориса Семеновича Осипова одна черта, которая в соединении с недюжинным мастерством и мужеством образует чудесный сплав,— это щедрость сердца. Когда в полярную авиацию пришли новые четырехмоторные ТУ-4, летчик-коммунист первым в совершенстве овладел машиной, а затем стал передавать свой опыт товарищам. Скольких пилотов обучил он взлетать на этой машине с ограниченной площадки и производить посадку в пургу, в условиях полярной ночи!

Доброе имя крылатого полярника хорошо известно не только летчикам Аэрофлота, но и многим ученым, покоряющим Север, штурмующим шестой континент. С этим именем связаны и разведка погоды в Арктике, и проводка судов в Северном Ледовитом океане, и обеспечение всем необходимым высокоширотных экспедиций, и первые в мировой практике полеты трехколесного самолета, «обутого» в лыжи. Ученые-полярники нашей страны по праву считают летчика Осипова своим верным помощником и другом.

Впрочем, не только наши ученые. Помните газетную информацию, в которой говорилось, что пилот Б. Осипов доставил врача Косачева к месту зимовки австралийских полярников? Право же, в ней зафиксирован только результат. А пути достижения его? Вот как это было.

1959 год. Антарктическая зима в разгаре. На австралийской исследовательской станции Уилкс тяжело заболел научный работник. Начальник станции мистер Дингл обратился за помощью к советским полярникам.

Самолет Осипова с врачом на борту вылетел к австралийцам. И хотя погода благоприятствует полету, Борис Семенович радирует на Уилкс: погода может измениться, подготовьте «якорь» для привязки шасси. И советует, как это сделать: вморозить два конца троса в лед.

При подходе самолета к станции поднялся ветер. Начался снегопад. Он все гуще, ветер все порывистее. Впору бы не садиться, а возвращаться домой. Но лететь назад нельзя. Там, внизу, отделенный от мира тысячекилометровым ледяным безбрежьем, находится в беде человек. Он ждет помощи.

Борис Семенович «на ощупь» сажает машину неподалеку от станции. Изумленные мастерством советского летчика, австралийцы бегут к самолету. Им не терпится узнать: кто же этот пилот, каков он из себя? И когда Осипов первым делом представляет им врача, австралийцы снова поражаются. Но теперь уже его скромности.

— Пилот Борис не просто летчик, он большой человек,— сказал мистер Дингл.

А «большой человек», возвратившись в поселок Мирный, сидел перед репродуктором и, затаив дыхание, слушал передачу из Москвы. Из далекой, такой бесконечно дорогой сердцу столицы его поздравляли с Первомайским праздником жена Полина Арсентьевна и дочурка Лида. И сразу по-домашнему тепло и уютно стало в деревянном домике. Нахлынули воспоминания.

...Он приехал в отпуск в родную Константиновскую. Они сидят с Лидушкой на берегу Дона и удят рыбу. Поймано всего два сазана, но дочь торопит его: «Пойдем, пойдем домой. Надо показать маме...»

...Вот они проходят с женой мимо того места, где когда-то, давным-давно приземлился маленький самолетик и куда, он, босоногий мальчишка, примчался раньше всех. Незабываемое место! Здесь родилась его мечта, которая увлекла его в голубую высь.

...Вот они беседуют с отцом за праздничным столом. Их окружают родные, соседи. Полон дом гостей. Кто-то запекает песню, кто-то весело и заразительно смеется... Небось, и сейчас в доме отца царит праздничное веселье. Что ж, день сегодня большой — Первое мая. Можно и повеселиться.

Наша беседа с Борисом Семеновичем подходит к концу. Завтра летчик Осипов поднимет с Шереметьевского аэропорта свою тяжелую машину и возьмет курс на север. Там его ждут новые, нелегкие дела, ждут друзья — авиаторы и ученые-полярники.

В добрый час, Борис Семенович! Высокого вам неба!

МИЛЛИАРДЫ, ОБНАРУЖЕННЫЕ С ВОЗДУХА

На летчика Михаила Сургутанова, командированного с Урала в Северный Казахстан, где работала Аятская геологоразведочная экспедиция, Тургайская степь произвела удручающее впечатление.

Под крылом самолета, перекаываясь через горизонт, тянулась бескрайняя, местами всхолмленная равнина. Зимой над ней кружили метели, дул злой, холодный сиверко. Летом она рыжела, выжженная горячим, ничем не затененным солнцем. И не было на этой пустынной и, по всему видно, бросовой земле ни куста, ни деревца, за которые можно было бы зацепиться взглядом.

«Да, скучный пейзажик», — подумал Михаил. Не верилось ему, что когда-нибудь и сюда придут люди, что разбудят они забывшуюся в вековом сне целину.

После демобилизации офицер запаса Михаил Григорьевич Сургутанов стал гражданским пилотом. Летал он на стареньком, потрепанном самолете ПО-2. Такие самолеты называли «кукурузниками» или «огородниками», потому что на них якобы высоко не поднимешься и далеко не улетишь. В этом определении, пожалуй, больше веселого зубоскальства, чем истины. Самолеты ПО-2 неплохо послужили нашему воздушному флоту. На этих юрких неприхотливых машинах было воспитано не одно поколение советских летчиков-героев, имена которых широко известны всей стране.

Работая на ПО-2, Михаил Сургутанов обслуживал поисковые партии геологов. Он разыскивал их среди

горных круч и скал, в далеких таежных углах, на обжитой комарами болотистой хляби лесотундры. Случалось, в пути его заставляла непогода. И тогда приходилось пробиваться сквозь дождь, туман или пургу.

Служба летчиков малой авиации во многом отличается от той, которую несут экипажи транспортных воздушных кораблей. Пассажирские самолеты имеют совершенное радиотехническое оборудование. Они надежно защищены от обледенения и летают по строго определенным трассам, где наряду с основными есть и запасные аэродромы. На борту каждой такой машины находится небольшой, крепко спаянный коллектив: два пилота, штурман, бортмеханик, бортрадист. Когда члены экипажа занимают в кабине свои рабочие места, им заранее известно все: время вылета и прилета, высота и маршрут рейса, метеорологическая обстановка на пути следования и в пункте посадки. В любую минуту, будучи в воздухе, экипаж может запросить радиопеленг, точно сориентироваться над местностью и внести поправки в курс. За пассажирским самолетом от взлета до посадки постоянно наблюдают зоркие глаза радиолокаторов. Земля всегда готова к тому, чтобы оказать помощь экипажу рейсовой транспортной машины.

У Сургутанова было иное. Каждый полет представлял для него задачу с несколькими неизвестными. Зачастую ему лишь примерно указывали район, где расположилась та или иная геологоразведочная партия. Поднимаясь в воздух, он сразу же терял связь с землей: радиосредств на самолете ПО-2 не было.

В распоряжении пилота имелись лишь простейшие навигационные приборы да крупномасштабная карта, по которой он мог сверить, удастся ли выдерживать намеченную линию пути. С таким несложным хозяйством отправлялся Михаил Сургутанов на своей утлой крылатой лодчонке в дальние вояжи по неспокойному пятому океану. По дымку от костра, по куску полотнища, наспех брошенному на землю, он должен был найти, как иголку в стоге сена, крохотную стоянку геологов и совершить посадку на незнакомой площадке размером с пятак. А если солнце заво-

лакивали облака, если сгущались грозовые тучи, налетал шквальный ветер, то советовать можно было лишь с собственными знаниями и опытом.

Но Сургутанов не сетовал на судьбу. За годы, проведенные в армии, он привык к условиям жизни на полевых аэродромах. И даже радовался, что попал в такую похожую на его прежнюю, суровую по быту среду.

Выше среднего роста худощавый шатен с неправильными, однако очень приятными чертами лица, он давно уже ходил в штатской одежде. И, пожалуй, ничто не выделяло Михаила среди его товарищей — гражданских летчиков. Запоминалась, может быть, только сохранившаяся военная выправка, благодаря которой он казался более подтянутым, собранным. Может быть, обращала на себя внимание его манера повторять отданные ему распоряжения. Может быть, чуть пристальной, пронизательнее смотрели из-под мохнатых бровей его серые, глубоко посаженные глаза. Как летчик Сургутанов еще ходил в молодых. Но он был из тех молодых, у кого уже окрепли в полете крылья.

В авиационном подразделении помнили, как однажды осенью, когда внезапно наступило резкое похолодание и группа геологов надолго застряла из-за распутицы в отрогах Южного Урала, на ее поиск послали три самолета ПО-2. Вскоре после вылета все машины возвратились на базу.

— Перевал закрыт мощной облачностью, — доложили летчики. — Пробовали пройти верхом — не удалось. Стороной — то же самое. Надо ждать улучшения погоды.

Подождали день, другой — никаких изменений. Более того, холодный мелкий дождь стал перемежаться со снегом. А ночью землю сковал крепкий мороз.

Летчики знали, что геологи терпят бедствие: к зимовке они не подготовлены, теплых вещей у них нет. И Сургутанов предложил следующий план: он полетит пока один, но не через перевал, а по ущельям, под кромкой облаков; если обнаружит лагерь, то сбросит спальные мешки, может быть даже сядет; затем вернется и поведет туда остальные машины. Риск,

конечно, большой — можно потерять и машину и голову. Но где выход? Ведь людей надо спасти!

С тяжелым сердцем командир подразделения дал согласие на эту, как он выразился, авантюру. Потом долго обсуждал с Михаилом детали предстоящего полета. И наконец, заразившись его уверенностью, решительно заявил: «Добро!»

Трудно сказать, чего больше требовалось на этот раз от Сургутанова — воли или мастерства. Каждое ущелье — это своеобразная гигантская труба, в которой воздух движется по каким-то своим, стихийным законам. Он то подхватывал самолет и стремительно нес его вверх, то прижимал вниз, на дно, стремясь ударить о камни. До боли сжимая в руках штурвал, пилот четко парировал наскоки ветра и настойчиво продвигался вперед.

Через полтора часа напряженного полета, в котором Сургутанов испытал гораздо больше, чем иные за годы жизни, он обнаружил у горной реки светлогreenую палатку. Снизился, лег в вираж и увидел людей. Машут руками — значит, свои. Сделал круг и сбросил груз. Присмотрелся, прикинул в уме: «Если садиться вдоль береговой черты, у самой воды, то площадки, очевидно, хватит»... Развернулся, засек время и прошел совсем низко над землей. «Место чистое, метров шестьсот — не меньше. Конечно, сяду». И вот его машина уже катится по смерзшейся прибрежной гальке навстречу бегущим людям...

Лучшей наградой Сургутанову за его нелегкий, а порою и опасный труд была благодарность и крепкие рукопожатия друзей, которым он своевременно доставлял оборудование и одежду, продукты питания и почту.

— Хорошая у вас профессия, Михаил Григорьевич, — говорили пилоту геологи. — Везде вас ждут, всюду вам рады. В тяжелую минуту вы выручаете нас, как сказочный крылатый джин.

— Профессия подходящая, — соглашался Сургутанов. — Так ведь и ваша не хуже. Шагнете раз — прииск, шагнете другой — шахта либо рудник. Словом, навечно оставляете после себя следы. А я что? Пролетит самолет, скроется с глаз, и не сохранится в синем небе никакого воспоминания для потомков.

Как будто и не было на свете летчика Михаила Сургутанова.

Он шутил. Однако и в самом деле несколько завидовал разведчикам земных недр. Правда, их путь не был усеян розами. Но что значат лишения по сравнению с конечными результатами созидательного труда! И Сургутанову тоже хотелось открыть новые залежи полезных минералов или руд, возродить жизнь на безлюдном, вчера еще никому не ведомом пустыре. Не есть ли это самое большое счастье для человека?

Михаил часто размышлял над этим, но никому не доверял своих сокровенных мыслей. Может быть, оттого, что они были слишком смелыми. А он не знал, свершится ли его мечта, или останется бесплодной.

Помогая кочевникам-геологам в их настойчивых поисках, Сургутанов нередко перелетал с места на место. Он исколесил с ними десятки тысяч километров и наконец прибыл в Тургайскую степь, которая поразила его своим унылым однообразием. Здесь вместо магнитных и аэрофотосъемок ему поручили транспортные работы. И хотя это не устраивало Михаила, стремившегося к творческому труду, он добросовестно выполнял все задания.

Как-то в феврале, приняв на борт самолета срочный груз, Михаил Сургутанов вылетел из села, где базировалась Аятская геологоразведочная экспедиция, в город Кустанай. Погода благоприятствовала, трасса была несложной, полет протекал спокойно. И вдруг стрелка магнитного компаса, установленного в кабине пилота, заволновалась. Самолет летел на северо-восток, а она решительно отклонялась к югу. Через несколько минут стрелка начала отступать и вскоре приняла первоначальное положение.

Сургутанов торопился. У него не было времени анализировать поведение прибора. Но природная любознательность и, если так можно сказать, инстинкт летчика не позволили ему равнодушно пройти мимо этого факта. Сверившись с картой, он нашел промелькнувшее внизу урочище Сарбай и повел машину прежним курсом.

На обратном пути погода испортилась. Чтобы не потерять ориентировки, Михаил прижал самолет к земле и старался придерживаться старого маршрута. Впереди, сквозь плотную пелену снегопада, проступило знакомое урочище. И вновь, послушная какой-то неведомой силе, ушла в сторону стрелка прибора. Максимальное склонение ее превысило 60 градусов. Молнией сверкнула догадка. Но, опасаясь разочарования, Михаил старался думать о другом.

И все-таки возникшее предположение не давало покоя. С нетерпением ожидал теперь Михаил Сургутанов полета в областной центр. А когда выпадал такой случай, направлял самолет к загадочному урочищу. Там искал Сургутанов подтверждения навязчивой, как он потом подтрунивал над собой, идеи.

Стрелка компаса неизменно отклонялась. Робкая догадка переросла в уверенность. Только после этого Сургутанов решил обнародовать свои наблюдения: он доложил о них Дмитрию Дмитриевичу Топоркову — главному геологу Аятской геологоразведочной экспедиции.

Ясным весенним утром, которое никогда не забудет Михаил Сургутанов, он вылетел с Топорковым к урочищу Сарбай. Они долго летали над ним в разных направлениях. И чем больше нервничала стрелка магнитного компаса, тем оживленнее становилось лицо главного геолога. Топорков следил за ее «пляской» с удовольствием. Затем широко улыбнулся и, пересиливая рокот двигателя, крикнул:

— Поздравляю, именинник!

В тот день, 9 апреля 1949 года, пилот Михаил Григорьевич Сургутанов написал заявку на железорудное месторождение, открытое им в Тургайской степи. Эта заявка под номером 1001 хранится ныне в Уральском геологическом управлении.

Геологи приступили к планомерному исследованию обнаруженного рудного тела. У Сарбая заложили три скважины и извлекли на поверхность первый керн. Тяжелый, с прожилками ржавчины, он имел характерный блеск железа. Опустили бур глубже, прошли 40, 50, 70 метров, но руда не пропадала. Миновали 100-метровый рубеж — то же самое. Постепенно, шаг за шагом, вырисовывались контуры пла-

ста, оказавшегося уникальным: в отдельных местах его толщина достигала 130 метров.

Неподалеку от урочища Сарбай геолог Вячеслав Носиков открыл другое месторождение, названное Соколовским. Было установлено, что запасы магнезитовой руды Сарбайско-Соколовского месторождения исчисляются в 1 миллиард 300 миллионов тонн. Руда залегает неглубоко от поверхности и содержит до 47 процентов железа. По заключению специалистов, это месторождение богаче Магнитки и является одним из крупнейших в мире.

О Сарбае и Соколовке узнали в Москве. Партия и правительство приняли решение создать в Тургайской степи новую базу черной металлургии. Было предусмотрено построить в районе Сарбая мощный горнообогатительный комбинат для снабжения железной рудой индустриальных центров Урала.

Родина не забыла тех, кто нашел и отдал своему народу ископаемые богатства. В числе группы геологов летчику гражданской авиации Михаилу Григорьевичу Сургутанову — первооткрывателю Сарбайского железорудного месторождения — была присуждена Ленинская премия.

С борта воздушных кораблей, которые пролетают там, где несколько лет назад водил свой самолет Михаил Сургутанов, видна раскинувшаяся внизу стройка. В огромной чаше рудника копошатся экскаваторы, бульдозеры, тракторы, хлопотливо снуют вагонетки и самосвалы, высоко в небо взметнулись железные плечи подъемных кранов.

Свыше 35 миллионов тонн породы выбрано из гигантского котлована, прежде чем было вскрыто рудное тело. Освободившись от строительных лесов, в степи выросли корпуса промышленных сооружений — дробильно-сортировочной фабрики, тяговой энергоподстанции, электровозно-вагонного депо, автогаража. Ровными рядами вытянулись жилые кварталы. А рядом с ними, зеленея молодой листвой, укрепились поросль фруктового сада.

Несколько лет Соколовско-Сарбайский горнообогатительный комбинат выпускает продукцию. Он уже отправил уральским металлургическим заводам миллионы тонн высококачественной руды. Комбинат

набирает силу и к концу семилетки будет давать до 20 миллионов тонн руды в год.

Облик города в ближайшем будущем уже ясно виден сотрудникам Ленинградского филиала «Горстройпроекта».

— Представьте себе широкие асфальтированные проспекты,— рассказывает старший архитектор филиала Абрам Маркович Кулин.— Их названия — проспекты Мира, Дружбы, Энтузиастов, Строителей — отражают устремления и чаяния советских людей. Есть здесь и улица имени первооткрывателя Сарбайского железорудного месторождения Сургутанова. По обеим сторонам магистралей — аллеи деревьев, а за ними — жилые дома. Все квартиры благоустроенные. В нижних этажах зданий расположены детские сады, магазины, столовые, культурно-бытовые учреждения. Имеются гостиницы и рестораны. На центральной площади Дворец культуры со зрительным залом на тысячу мест, библиотекой, спортзалом и плавательным бассейном. В парке — летний театр, открытый кинотеатр, различные аттракционы. Колхозный рынок — под стеклянной крышей. На берегу подступившего сюда Кустанайского моря устроены пляж и лодочная станция. По улицам курсируют комфортабельные автобусы. С железнодорожного вокзала отправляются один за другим электрические поезда.

Именно таким,— говорит в заключение А. М. Кулин,— будет новый социалистический город, создаваемый советскими людьми на целинных землях Тургай. Этот город рожден советской гражданской авиацией. Имя этому городу — Рудный.

ФАРХАД РАСПРАВИЛ ПЛЕЧИ

Самолет низко кружил над степью. Она только что сбросила снежный покров и свободно дышит. Сзади самолета — причудливый, пепельного цвета, громадный шлейф. Он ровно расстилается над землей, потом как бы сливается с золотистыми струйками паров, повисших над разогретой почвой. Удобрения ложатся в самую пору, на влажную поверхность полей Голодной степи.

Много лет назад узбекский народ создал замечательную легенду о богатыре Фархаде. В эту легенду он вложил свою извечную мечту: напоить водой пустыню, дать ей жизнь, а людям — радость и счастье. И это должен был сделать богатырь Фархад.

Ждали узбеки легендарного богатыря, ждали, когда он развернет свои могучие плечи, направит в обделенную водой землю горные потоки, заставит ее пышно цвести и богато плодоносить. И дождались. Пришел сказочный богатырь. Только имя у него было другое — Ленин.

...О чем думает пилот, молодой коммунист Юсуп Садыков, рука которого твердо лежит на штурвале АН-2? Это он, крылатый хлопкороб, низко кружит над землями целинного совхоза «Фархад», умело рассыпая химические удобрения в освобожденную от снега почву. Может быть, он думает о начале пробуждения обездоленной земли, о майских днях 1918 года, когда был издан ленинский декрет об орошении 500 тысяч десятин в Дальверзинской и Голодной степях? По рассказам стариков Юсуп знает, как радовался народ, услышав об этом декрете.

Юсуп, прищулив глаза, внимательно смотрит на вешки, затем взгляд переводит вдаль. Кругом степь. Ныне труженики полей выращивают здесь богатые урожаи. Сооружается новый канал. В ближайшие годы в Голодной степи будет орошено еще 300 тысяч гектаров земли. Партия, народ широко осуществляют ленинский декрет. Да, скоро вся степь не будет испытывать жажды, она получит вдоволь воды.

Биография крылатого хлопкороба не богата эффектным событиями. Характер Юсупа формировался в десятилетке, потом в аэроклубе, среди смелых и отважных, потом в Бугурусланском летном училище. Легенду о Фархаде, в которой слились думы народные о радостной и счастливой жизни на цветущей земле, Юсуп знал с детства. Она в какой-то степени предопределила его путь. Наряду с тракторами и комбайнами самолеты год от года играют все большую роль в сельском хозяйстве. Ни одна машина не может с такой быстротой обработать огромные площади, как самолет. А Юсуп знает, насколько важно своевременно произвести полевые работы. И когда после окончания летного училища (он окончил его блестяще) ему предложили пойти в спецaviацию, помогать колхозам и совхозам выращивать высокие урожаи, он охотно согласился:

— Фархад расправляет плечи, — сказал Юсуп. — Я на своем самолете умножу его силы.

Так Юсуп Садыков стал крылатым хлопкоробом. А одно из хозяйств, которое он обслуживает, носит имя легендарного богатыря. Совхоз расположен близ Беловатского ущелья, кладовой ветров. Они задувают оттуда сильно и внезапно, доставляя летчикам много серьезных неприятностей. Садыкову знаком их коварный характер, и он бдителен: приземлится и переждет, пока ветер устанет и спрячется в ущелье.

Каждый год, едва наступает весна, самолет Юсупа Садыкова обслуживает совхоз. Вместе с экипажем он заранее знакомится с планом работы, уточняет детали подкормки почвы минеральными удобрениями. И всякий раз Юсуп с радостью узнает: площади под хлопчатником расширены.

Вместе с экипажем он тщательно готовится к подкормке почвы. Несколько раз проверяет аэродром,

выложенные на нем знаки, назначает стартера, ин- структурирует загрузчиков и сигнальщиков.

— Работать надо так, чтобы земля была доволь- на,— говорит командир.— Если земля довольна, она много даст, обидишь — не сетуй на ее скупость, сам виноват.

...Самолет кружит над полями колхозов и совхо- зов. Спросите любого труженика полей, и он скажет:

— Прекрасно работает экипаж Юсупа Садыкова.

Прекрасно, без единой аварии. Несколько лет назад, наблюдая за полетом и посадкой самолета, пи- лотируемого Садыковым, командир отряда Нигмат Гафаров сказал:

— Будет Юсуп настоящим летчиком. Правиль- ный, красивый почерк у пилота.

Оправдал Садыков надежды командира, летает грамотно, уверенно, разумно. Машина послушна пи- лоту: так хорошо Юсуп изучил авиационную тех- нику, проник в секреты безукоризненного самолето- вождения.

— У нас закон: работать безаварийно,— рас- сказывает Садыков.— Этому закону подчинена вся наша повседневная деятельность.

Надо добавить: неписанный закон экипажа Сады- кова — и высокопроизводительная работа. Командир следит, чтобы экипаж, выражаясь спортивным язы- ком, всегда находился в отличной форме. И тут боль- шую роль играет режим тренировок, питания и от- дыха. К нарушениям Садыков строг, да и в дружном коллективе их почти не бывает. В результате произ- водственный план всегда значительно перевыпол- няется.

Ну, а если подводит погода, как тогда?

— Туго приходится,— говорит молодой коман- дир.— Но мы не подводим колхозников. С аэродрома не уходим. Едва утихнет ветер и прекратятся дожди, мы тотчас в воздух. Используем каждую минуту.

Вплоть до сбора урожая экипаж Юсупа Сады- кова трудится рука об руку с тружениками села. Поднялись чудесные всходы. Появились и ненасыт- ные вредители — совки, паутинный клещик и другие паразиты. Безжалостно атакуют они хлопковые плантации. Прозевашь — не видать урожая. Самый

быстрый и самый надежный способ борьбы с вредителями — опыливание или опрыскивание полей ядохимикатами с самолетов. Авиаторы всегда готовы. С раннего утра до позднего вечера самолет Юсупа Садыкова в воздухе, экипаж умело контратакует прожорливого противника.

Перед тем как начать самую ответственную работу — дефолиацию хлопчатника, Садыков вместе с агрономами-энтомологами непременно побывает на полях. Много раз Юсуп видел хлопковые плантации, но так и не налюбуется их изумительным видом, миллиардами нежно-белых комочков, притаившихся среди листвы. Надо опылить эти комочки и тем закрепить трудовую битву за богатый урожай.

Но вот все поля осмотрены. Юсуп ставит задачу перед каждым членом экипажа, подробно объясняет каждому, что и как делать. Теперь можно до утра отдохнуть. А утром, задолго до восхода солнца, экипаж уже на аэродроме. Раздается голос техника:

— Самолет в полной готовности!

Машина в воздухе, набирает высоту, подходит к участку опыления, заходит на гон. Затем снижается до пяти метров, и Садыков открывает аппаратуру. Начинается последний этап работы авиаторов — опыление хлопчатника. Потом на поле выйдут уборочные комбайны и, ведомые опытными механизаторами, завершат страду.

А результаты? Результаты хороши. С каждого гектара колхозы и совхозы получают по тридцать центнеров хлопка. В этом успехе большая заслуга авиаторов — экипажа коммунистического труда Юсупа Садыкова, человека, умножившего силу легендарного богатыря Фархада.

РОЖДЕНИЕ ПЕСНИ

Этот припев песни, у которой нет автора в общепринятом смысле слова, родился в небе приволжских степей, и аккомпанементом для куплетов был дробный стук вертолетного мотора:

Ветер в компас, друзья!
Ветер в компас, друзья! —
Пожелали вы нам перед взлетом.
И аукнула степь, зашумели поля,
Отвечая на песнь вертолета...

Каждое утро, отрываясь от земли, уплывал вертолет вдаль и уносил с собой песню — сначала строчку, потом две, потом целый куплет. Шли дни, менялись люди в кабине вертолета, а песня все росла и росла. Она рождалась медленно и трудно — так же, как коллектив вертолетчиков Саратовского аэропорта. Она создавалась вместе с коллективом, и нет ни одного пилота или техника, который не вложил бы в нее своего слова.

...1960 год. Позднее утро с жарким июльским ветром. Первый и единственный вертолет аэропорта взял курс на станцию «Золотая степь». У экипажа приподнятое настроение. Винтокрыл шел туда, где на десятки и сотни километров расшагались буровые вышки. Каждый день в любую погоду к ним на машинах и тракторах спешили смены буровиков, теряя в дороге много рабочих часов. Дальние передвижения выматывали силы, и чем больше было расстояние до объекта, тем ниже производительность труда на нем. Вертолет спешил на помощь нефтяникам.

Машина начала пересекать извилины реки Кара-

ман. Уже пàрила степь, рождая в мареве удивительные миражи. Николай Бударсков, прицкнув к стеклу иллюминатора, тихо напевал:

Из-за отрогов желтых Карамана
Чудесный город словно призрак всплыл.
И вот несется низко над домами
Стрелой зеленой быстрый винтокрыл.

Против ожидания, буровики городка Отрогово не очень ласково встретили «стрекозиную машину». Многие морщили лбы: «Дорого!». Бухгалтеры множили стоимость летного часа на предполагаемое время полетов и сокрушенно разводили руками: «Съест нас эта машина!» Вахтовых рабочих беспокоило другое:

— Что, вот эти хлипкие махалки у вас вместо крыльев?

— Лопасты винта выдержат ваш дом вместе с тещей! — успокаивали пилоты.

— Шайтан-арба!

— Да-а! — недоверчиво чесали затылки буровики. — Вот самолет... Там все фундаментально.

И в первый полет пошли только самые решительные. От взлета до посадки у всех были крепко спаяны губы, руки натужно сжимали края сидений и в стеклах отражались ждущие чего-то глаза.

Шло время. Дожди превращали дороги в топкие болота, метели засыпали их снегом, разлившиеся реки отрезали пути к буровым вышкам, а нефтяники работали, не снижая темпов. Уже не один вертолет, а несколько винтокрылых машин рокотало в приволжском небе.

Кончился год. Бухгалтеры схватились за счета и ахнули: «прожорливые» винтокрылы дали экономию в миллион рублей старыми деньгами! Арифметика оказалась простой: стоимость рабочих часов, которые терялись при многокилометровых переездах, намного перекрыла дороговизну вертолета.

А буровики теперь презрительно косились на автомашины и осаждали винтокрылы. Они поверили в их надежность и безопасность — ведь за год не было ни одной, даже самой незначительной аварии.

— Куда-а?! — не раз кричал авиамеханик Нико-

лай Сергеев очередному «зайцу» или «зайчихе», пытающимся проникнуть в кабину МИ-4 сверх положенной нормы.

Иногда Николай применял свою недюжинную силу, потому что «зайцы» стремились улететь, прицепившись к шасси.

И вот тогда, через год, Анатолий Усачев спел под аккомпанемент гитары:

Не слышны нам с земли слова привета,
Но виден взмах рабочих рук простых.
Пришли сюда мы с голубым рассветом
Помочь в работе гулких буровых...

Постепенно набирал силу, мужал коллектив вертолетчиков. С нефтяниками у них завязалась большая дружба. Рабочие называли вертолет не иначе, как «Милый-4». И никто из пилотов и техников не кичился своей кропотливой и трудной работой. А было о чем рассказать.

...На буровой вышке 111-й тревога. В глазах бурмастера плещется беспокойство, и он, взглянув на прибор, измеряющий давление газа, бросается к ради. Радиоволна несет его взволнованную скороговорку в Отрогово:

— Произвели прострел труб на проектной глубине. Пошел газ, но давление выше расчетного. Уже сто пятьдесят атмосфер. Глинистый раствор не сдержит нагрузку. Нужен цемент! Давайте цемент! Иначе...

Иначе газ нарушит герметичность скважины, вырвется на поверхность, начнет фонтанировать. Тысячи кубометров уйдут в воздух. Пропадет тяжелый труд буровиков. Государство потеряет много миллионов рублей. Срочно нужен тяжелый цементный раствор. А цемента под руками нет. Весеннее половодье залило низину, в которой стояла буровая. Грунт размяк, образовалось топкое болото.

Гора мешков с цементом лежала в полукилометре от вышки.

Начальник Заволжских нефтепромыслов послал к вышке тракторы. Две мощные машины полезли в топь. Стальной грудью разрезая метровую толщу грязи, они медленно шли к объекту. Но вот моторы

взвыли на самой высокой ноте и заглохли. На помощь было брошено еще пять тракторов, но и они не прошли...

Александр Тезиков заметил у вышки семь застрявших гусеничных машин. Четыре из них завалились на бок, на крышах остальных сидели водители. Вертолету предстояло выполнить их работу.

Александр сделал «пристрелочный» заход на посадку. Ветер сильный и порывистый. В ста метрах от вышки — линия высокого напряжения: последняя прямая короткого маршрута прошла через нее. Выбрав наиболее сухую площадку, он завис.

Из грузовой кабины на грунт выпрыгнул Николай Бодарсков. И пока вертолет перелетал к грузочной площадке с цементом, он вместе с буровиками устроил под шасси настил.

На площадке рабочие, в очках, с закрытыми платками и марлей лицами, быстро загрузили вертолет. Заурчал двигатель. Лопасты винтов врубались в воздух. Александр потянул ручку шаг-газа. Плавно отделившись от земли, слегка опустив нос, вертолет стал набирать скорость.

Движения пилота спокойны и уверенны, но глаза начинают слезиться от цементной пыли. Еще во время погрузки пыль начала проникать в пилотскую кабину. После взлета она повисла перед глазами белесым туманом. Кругом сияет солнце, горизонт чист как стеклышко, а видимости нет.

Александр рывком открывает левую дверь. Пыль рассеивалась нехотя. Уползла в туннель правая дверь — пыль медленно потянуло наружу. Тогда Александр нажал педаль ножного управления. Вертолет скользнул в сторону, и струя воздуха очистила кабину.

Высоковольтка. Вертолет понемногу гасит скорость, выдерживая безопасную высоту, идет на посадку. Механик, стоящий на площадке, кажется совсем маленьким. Он сигналил руками: влево... чуть-чуть вправо... садись!

Колеса касаются двух нешироких досок и вдавливают их в грязь. Ювелирная посадка! Но вертолет снова в воздухе. Площадка ненадежна, нужно усилить настил.

Полет за полетом. Два часа в цементной пыли. Скольжением уже нельзя выбить ее из кабины. Она осела серой пленкой на одежде, приборах, набилась в уши и в нос, мешает дышать, режет глаза.

Двадцатитонная гора мешков таяла. Последний перелет... Около вышки выгружен последний мешок. Буровики, выстроившись цепочкой, сноровисто переправляют кули к раствородельному агрегату. Вертолет покачивается с колеса на колесо, словно разминает натруженные ноги, и деловито уходит в воздух...

Если требовала обстановка, вертолетчики неделями, месяцами были в разлуке с семьями. В холод и грязь механики Анатолий Иванов, Николай Бодарсков, Валерий Захаров, Анатолий Потапов, Иван Антипов катали, а иногда и носили на руках тяжелые бочки с горючим. Всюду их другом и помощником была песня:

Когда весь мир Титова голос слышал,
От дальних звезд летевший над страной,
Наш вертолет работал среди вышек,
К земле привязан радиоволной...

Вымпел передовика среди вертолетчиков держит коммунист Николай Муранов. Но и все экипажи воздушных вездеходов с полным правом поют:

Вгрызаясь в землю, буры-автоматы
Дают народу нефть и легкий газ.
И вместе с ними славим мы Саратов
Полетом точным, радующим глаз!

И. ВОЛОКИТИН,
В. ГОЛЬЦОВ

ЕСТЬ ТАКИЕ ПАРНИ

До рассвета было далеко. И в окно заглядывали крупные южные звезды. Постепенно свет их блекнул, стусшевывался. На горизонте все больше разливалась красноватая полоса прохладной утренней зари.

Анатолий поднялся тихо, чтобы не разбудить жену и сына. Сделал физзарядку, повозился с гантелями, умылся до пояса и с удовольствием растер себя махровым полотенцем. Сонливости как не бывало. Приятно ощущать прилив сил, бодрость.

Еще с курсантской поры, когда в училище приступили к тренировочным полетам, Анатолий привык просыпаться рано. Проснется, бывало, ни свет ни заря и лежит с открытыми глазами.

— Опять бодрствуешь, Шевелев? — спрашивал Анатолия командир подразделения, заходивший по утрам в общежитие курсантов.

— Думаю...

— Волнуешься? Ничего, полетаешь — обвыкнешь. Я тоже немного нервничаю. Скоро ведь выпуск. Хотелось бы за вас спасибо услышать...

Давно позади и первые полеты, и первые волнения. А вот подниматься в летные дни пораньше — эта привычка сохранилась. И хотя сегодня рейс предстоял обычный, по традиционному почтовому кольцу, Шевелеву хотелось заблаговременно поехать в аэропорт, чтобы не торопясь проверить самолет, побеседовать с техниками, оформить полетные документы.

Прежде чем выйти из дома, Анатолий подошел к жене и, едва коснувшись, поцеловал ее в щеку.

Сына тревожить не стал, а лишь с минуту постоял у его кровати. Сережка раскинулся на постели и улыбался каким-то своим радостным детским сном.

По дороге в аэропорт Шевелев прикидывал, как сложится у него рабочий день. И вновь вернулся мыслями к своему второму пилоту Владимиру Байдецкому, которого назначили к нему в экипаж. Парень будто бы ничего — подтянутый и смышленный. Характеристику в училище ему дали хорошую. «По технике пилотирования, — вспоминал Шевелев, — у Байдецкого «пятерка». Осмотрительность в полете — без замечаний. Общая оценка тоже отличная».

С таким, конечно, приятно летать. Закваска у него крепкая. Из нашего Краснокутского училища, своего рода однокашник. Хоть и молодой, но семейный. Сына имеет. Любит своего Андрюшку.

В Кишиневском аэропорту на стоянке самолетов Шевелев встретил Байдецкого. Авиационные специалисты сдали им машину, работники службы перевозок подвезли почту. После объявления о посадке на борт поднялись пассажиры. И летчики вылетели по маршруту с первой посадкой в Чадыр-Лунге.

Чадыр-Лунга — это городок на юге Молдавии. Ежедневно туда, как и во многие другие населенные пункты республики, прибывают по расписанию небольшие транспортные самолеты. Здесь они разгружаются и летят дальше — на Болград, в Измаил. Завершив кольцевой маршрут, самолеты возвращаются на базу в Кишиневский аэропорт. Это будничная работа летчиков малой авиации, обслуживающих так называемые местные воздушные линии. И она, эта работа, не сопряжена ни с особыми трудностями, ни с какими-либо неожиданностями.

Так, собственно, было и в этот погожий осенний день. Экипаж Шевелева, прибывший в Чадыр-Лунгу, отправлялся в Болград. Командир самолета занял свое место в кабине, а второй пилот Владимир Байдецкий принимал пассажиров.

— Пожалуйста, быстрее, товарищ, — поторапливал он грузного мужчину, замешкавшегося в проходе. — Время для нас дорого.

— Время — оно и для меня деньги, — отпарировал

неуклюжий верзила.— Только лайба ваша тесновата. Не сразу в ней развернешься...

— Сколько их там? — поинтересовался Шевелев, когда Байдецкий вошел в кабину.

— Двое прежних и еще двое новых.

— Четверо, значит?

— По весу больше.

— Как это так? Груз, что ли, добавили?

— Не то чтобы груз. Просто такой дядя подсел — один за двоих потянет.

— Ты бы предложил ему второй билет взять.

— Хотел пошутить. Да он, по-моему, не в настроении. Чего доброго обидится...

Перекидываясь репликами, летчики запустили двигатель. Самолет ожил. И, вздрогнув, порулил на старт. А минутой позже, накатисто разбежавшись, зеленокрылый биплан поднялся в воздух.

— Видишь вон тот ориентир? — Шевелев указал Байдецкому на живописную рощицу.— Дойдем до нее — поведешь машину.

— Ясно.

— Высоту контролируй поточнее. Не так, как в прошлый раз.

— Постараюсь...

Летит самолет. Весело поет свою песню двигатель. За штурвалами молодые парни, один из которых чуть постарше другого.

Седьмой год Анатолий Шевелев летает по трассам Молдавии. А Владимир Байдецкий лишь недавно окончил училище. Несколько дней, как они вместе, еще мало знают друг друга, еще не успели по-настоящему сдружиться. Все это у них впереди. Пока же оба присматриваются и, если так можно сказать, «примериваются» характерами. Это ведь тоже важно, потому что работать в одном экипаже им придется долго. А без взаимопонимания, без дружбы не сложишь даже маленького коллектива. Какие уж тут могут быть полеты?!

Шевелев передал управление Байдецкому и ободряюще кивнул. Байдецкий с удовольствием сжал штурвал. Неплохо, конечно, когда тебя опекает опытная рука, но велик соблазн проявить самостоятельность.

Летит самолет. Ровно, спокойно, как по струне. Спокойно и на душе у летчиков. Они и не предполагали, что в это время за их спиной назревали драматические события.

Двое пассажиров — те самые, что сели в Чадыр-Лунге, о чем-то шептались. Если бы прислушаться, то можно было бы уловить отрывочные фразы:

— Скоро, шеф?

— Погоди, Джо.

Опустив руки под сиденье, верзила рылся в своей поклаже. А затем бросил:

— Пошли...

Они придвинулись к соседям по пассажирской кабине и выхватили из-под одежды спрятанное оружие — пистолет и нож.

— Тихо, мальчики. Давайте так, чтобы все было тихо, — процедил «шеф». — Джо, пошарь-ка у них в карманах.

С профессиональной ловкостью подручный обыскал пассажиров.

— А теперь, чубы вниз, — распоряжался «шеф».

— Ну! — Джо замахнулся ножом. — На колени...

— Посторожи. И не цацкайся с ними. Я с летчиками объяснюсь...

Широкая полоса тени легла на приборную доску. Шевелев инстинктивно обернулся. В дверном проеме как бы застыл человек с испытанным лицом и тяжелым, злобным взглядом. В руке у него был парабеллум.

— Не пытайтесь сопротивляться! — хрипло выдал он. — Радио не включать. Будете крутить — стреляю без предупреждения.

Летчики переглянулись. Что это — розыгрыш? Дикая выходка подгулявшего лоботряса?

— Вы что — в своем уме? — возмутился Шевелев.

— Усвоил? Летим к морю. А то я тебе ума вложу.

— Слышишь, Володя, как хорохорится этот гусь?

Верзила побагровел. Выругался. И по-молдавски сказал Байдецкому:

— Этот много болтает. Сейчас я его кокну. Один справишься?

Байдецкий привстал с кресла и подался вперед. «Шеф» отшатнулся.

— Назад!

Байдецкий подчинился, но успел заметить, что в пассажирской кабине двое стояли на коленях, голова к голове. А рядом с ними был третий, с ножом. Да, дело заворачивалось круто. И надо было выиграть время.

— Чего это вы боитесь? — нарочито улыбнулся Байдецкий. — Во мне шестьдесят три килограмма, а вы, наверное, все сто весите.

— Ты мне зубы не заговаривай, — верзила смахнул рукавом пот со лба. — А пушка привязана. Не выбьешь...

Шевелев презрительно посмотрел на бандита:

— Ишь как подготовился...

— С тобой все, — оборвал тот. И, переходя на молдавский, приказал Байдецкому:

— Тяни один. Его спишем.

Байдецкий ответил по-русски — так, чтобы было понятно Шевелеву.

— Нет, ты его не трогай. А то пропадем. Один я не умею.

— И что ты на нас взъелся? — в тон Байдецкому подхватил Шевелев. — Черт с тобой, к морю так к морю. Какой курс?

— Сто пятьдесят...

Анатолий усмехнулся:

— Хотя бы закурить дал.

— Джо, неси закурить, — крикнул «шеф», обернувшись в пассажирскую кабину.

Шевелев молниеносно выключил дистанционный компас.

— Сколько градусов тебе надо?

— Сто пятьдесят.

— Можно. — Анатолий перевел стрелку дистанционного компаса на соответствующее деление. — Устраивает?

— Похоже, что в норме.

— А ты шумел. У нас — как в аптеке.

Явился Джо:

— Кому тут закурить, шеф?

— Нам, — ответил Байдецкий. — Мне и командиру.

— Поладим?

— А зачем ссориться? Нам тоже жить хочется...

Летчики закурили. Со стороны могло показаться, что наступило перемирие. Нападавшие считали, очевидно, что борьба закончена. Между тем борьба только начиналась. Избегая крена, Шевелев подворачивал самолет курсом на Кишинев.

«Завяжем бой, а там будет видно», — подумал Байдецкий. Как бы мимоходом он «прощупывал» намерения бандитов.

— Тебя как величают? «Шеф», что ли?

— Положим, так.

— Куда летим, выкладывай до конца.

— Уже говорил. К морю.

— А поточнее? Договариваться надо ж не на берегу.

— За границу. Нравится?

— А что там делать будем?

— Джо, изложи летунам мою платформу.

— Что делать? Жить будем.

Осторожно нажимая на педаль, Шевелев довернул самолет влево.

— А здесь что, плохо вам живется?

— Чего ж хорошего? Один срок в тюрьме отбыли, другой вешают.

— Попались?

— Если б уши развесили, прихлопнули б. А за границей нас не достанешь.

— Туда долететь надо.

— Что, горючки не хватит? — встрепенулся «шеф».

— Бензина-то вдоволь, — сказал Байдецкий. — Не сбили бы на границе.

— Повезет — проскочим. А грохнемся — так вместе. Нам терять нечего...

Да, этим терять было нечего. Освобожденные из заключения, они снова совершили преступление. И намеревались уйти от возмездия. Ради того, чтобы выжить, спасти свои шкуры, они готовы были убивать. Но разве могли поступиться своей честью, своим достоинством пилоты Анатолий Шевелев и Владимир Байдецкий? Даже под угрозой оружия, даже перед лицом смерти?

Шевелев посмотрел на часы. Прошел уже час. Скоро должен быть Кишиневский аэропорт.

«Пора снижаться, заходить на посадку,— размышлял Анатолий.— Но как? С прямой? Пожалуй, так будет вернее. Уберу газ. Скажу — отказал двигатель. И спланирую...»

Слегка отжимая штурвал, он посмотрел на Байдецкого. Тот понял, что самолет идет на снижение. Приближается решительный момент.

Впереди показалась окраина города.

— Шеф! Куда они нас привезли? Это ж Кишинев! — истерично завопил Джо.

— Г-га-ды...

В кабине грянул выстрел. Правая рука Шевелева, перебитая пулей, повисла как плеть. Самолет резко качнуло. Байдецкий взял управление на себя.

— Поворачивай...

— А я что делаю? — второй пилот кинул машину вниз.

Бандитов подбросило.

— Вот вы какие... Джо, режь их!

Пересиливая боль, Анатолий потянул штурвал на себя. Самолет взмыл.

— Нет, я тебя прикончу! — «Шеф» поднял парабеллум.

Байдецкий потянулся к бандиту, ухватился за ствол пистолета. Раздался выстрел, и левая рука Владимира обогрилась кровью.

Две руки на двоих остались у пилотов. Но эти руки действовали, как руки одного человека. Самолет падал на крыло, делал горки, пикировал. Бандиты валились то к одному, то к другому борту. Гремели выстрелы.

— Добей же их, Джо! — орал «шеф». — У меня заело...

Извиваясь, подручный подполз к Шевелеву и ножом нанес ему сильный удар в грудь. Хлынула кровь.

— Садимся здесь, Володя! Здесь люди...

Самолет нырнул к земле. Врезался в виноградники. Перевернулся. Шевелев открыл фонарь и нашел в себе силы выбраться из кабины. Вслед за ним вылез Байдецкий. А навстречу уже бежали сборщики винограда.

Бандиты-рецидивисты пытались скрыться. Но их настигли...

В Кишиневской больнице скорой и неотложной помощи, куда доставили Шевелева и Байдецкого, шло партийное собрание.

— Товарищи, привезли раненых летчиков,— доложил дежурный врач.— Их состояние тяжелое. Особенно у командира. Большая потеря крови. Пульс не прощупывается...

— Собрание закрываем,— предложил председательствующий.— Хирург Ройтбурт, берите нужных людей и приступайте к операции.

Оперируя Шевелева, Евсей Ильич Ройтбурт диктовал ассистенту Васильевой:

— Три огнестрельных ранения... В оба бедра и правую руку. Раздроблена плечевая кость... Две пули — навывлет... Третья застряла в левой голени... Четыре ножевых ранения... Повреждена плевра... Глубокая рана в трех миллиметрах от сердца...

На операционном столе Байдецкий.

— Сквозные огнестрельные ранения...левой голени... Кисти левой руки... Черепно-мозговая травма...

Несколько дней длилась борьба медицинского персонала за спасение жизни летчиков. Круглые сутки дежурили у их постели врачи, медицинские сестры, санитарки. Вниманием и заботой окружили своих мужей Аделина Шевелева и Людмила Байдецкая. Пилотов навещали многочисленные друзья. Со всех концов страны приходили теплые телеграммы и письма:

«Делегаты Бельцкой городской конференции шлют вам, дорогие Анатолий и Володя, привет и пожелания скорейшего выздоровления».

«Спасибо вам, что на нашей прекрасной земле стало на двух сволочей меньше, а на героев-патриотов больше...

Антонина Борщ, Москва».

«Суровое испытание выпало на вашу долю. И вы его выдержали с честью.

Галя Жилкина, Новосибирск».

«Пограничники нашей заставы восхищены вашим подвигом. Заверяем, что при встрече с врагом будем так же мужественно драться, как и вы, тт. Шевелев и Байдецкий.

Начальник заставы *Тихий*, секретарь бюро ВЛКСМ *Филимьев*, рядовой *Степичев*. Эстонская ССР».

«Мы, юные ленинцы, будем с вас брать пример. Нас тридцать шесть, и все мы учимся у вас выдержке и смелости.

*Учащиеся 6 класса «Б» школы № 7
г. Барабинска».*

«Когда узнал, что Анатолия оперировали удачно, не смог сдержать слезы радости. Обнимаю вас, как своих сыновей.

Вартан Матевосян. Ереван».

«Молодцы, ребята! Вы настоящие герои нашего времени. Герои с большой буквы. У меня нет родных. Была бы счастлива называть вас своими братьями.

Галина Маслова. Киев».

А вот письмо из Краснокутского летного училища, которое закончили Шевелев и Байдецкий:

«Самоотверженность и мужество, которое вы проявили,— яркое свидетельство высоких моральных и волевых качеств советского летчика.

Курсанты, пилоты-инструкторы, командиры, инженеры и техники горды тем, что вы являетесь воспитанниками нашего училища.

Диденко, Тульский, Иванов, Ефимов».

Кстати, из стен этого же училища вышел и армянский летчик Эдик Бахшинян. Так же, как и молдавские летчики, он смело вступил в единоборство с преступниками, которые напали на него в воздухе.

Из Ленинграда и Хабаровска, из Мурманска и Ашхабада, из Харькова и Свердловска и из многих других городов писали Анатолию Шевелеву и Владимиру Байдецкому. Вот как широко разрослась ге-

ография их подвига! Их выдержка, собранность и отвага заслужили признание и у советских космонавтов. А они-то, всенародные герои, знают цену мужеству.

Авторам этих строк довелось встречаться с покорителями космоса Владимиром Михайловичем Комаровым, Константином Петровичем Феоктистовым и Борисом Борисовичем Егоровым. Узнав, что мы собираемся в Кишинев к Анатолию Шевелеву и Владимиру Байдецкому, космонавты стали расспрашивать:

— Как их здоровье?

— Поправляются?..

— Отличные ребята. Стойко выдержали испытание.

А затем космонавты передали нам следующее письмо:

«Кишинев, летчикам-комсомольцам Анатолию Шевелеву и Владимиру Байдецкому.

Дорогие товарищи!

Поздравляем с подвигом, который вы совершили, отразив бандитское нападение в воздухе. Гордимся вашим мужеством и стойкостью.

Вы поступили как истинные советские патриоты. Желаем вам скорейшего выздоровления и новых полетов.

Летчики-космонавты СССР,
Герои Советского Союза
В. Комаров, К. Феоктистов, Б. Егоров».

Мы побывали в Кишиневской больнице, увиделись с Анатолием Шевелевым и Владимиром Байдецким. Они чувствовали себя хорошо. С большим волнением прочитали пилоты теплое письмо прославленных космонавтов.

— Мы навсегда сохраним это письмо как самый дорогой подарок,— сказал командир самолета АН-2 Анатолий Шевелев.

А второй пилот Владимир Байдецкий добавил:

— Будете в Москве, передайте от нас самый горячий привет всем космонавтам.

— И скажите еще несколько слов от медиков,—

попросил хирург Евсей Ильич Ройтбурт.— Пожелание космонавтов о новых полетах будет выполнено. Наши «больные» — мужчины с характером. Их на земле не удержишь. И Володя и Толя будут летать...

И вот она, Москва, Шереметьевский аэропорт. Сюда на воздушном корабле ИЛ-18 прибыли окрепшие после ранений летчики-герои. Прямо с аэродрома они поехали осматривать город. Побывали у древних стен Кремля, ознакомились с новостройками столицы в Ногатино, Черемушках, на Ленинском проспекте.

— Я не впервые в Москве,— сказал Анатолий Шевелев,— но в каждый свой приезд поражаюсь тому, как она быстро благоустраивается и хорошеет.

— Лишь несколько часов, как мы здесь,— дополнил Владимир Байдецкий,— а впечатлений уже много. Будет о чем рассказать по возвращении в Кишинев.

Молдавских летчиков А. Шевелева и В. Байдецкого принял министр гражданской авиации Е. Ф. Логинов. Тепло поздравив пилотов с их патриотическим поступком, министр вручил им нагрудные знаки «Отличник Аэрофлота». Такими знаками в гражданской авиации награждаются лучшие из лучших, те, кто своим трудом, доблестью и героизмом умножает славные традиции ордена Ленина Гражданского воздушного флота.

В старину говорили, что друзья познаются в беде. Еще лучше они раскрываются в бою. Когда жизнь и смерть стоят рядом.

Преступники готовились к нападению, а для экипажа самолета оно явилось неожиданным. Те были вооружены, а летчики оружия не имели. Им не от кого было ждать помощи. Но в момент сурового испытания и Шевелев и Байдецкий показали твердый характер, стойкость, силу духа. В неравном бою, презрев смерть, они победили.

За мужество и отвагу, проявленные во время бандитского нападения в воздухе, за высокое исполнение своего патриотического долга молдавские летчики-комсомольцы Анатолий Григорьевич Шевелев и Владимир Георгиевич Байдецкий награждены орденами Красного Знамени.

СЕКУНДЫ ЖИЗНИ

Над Таллинским аэропортом низко плыли тяжелые дождевые облака. Садились и взлетали рейсовые самолеты. А экипаж реактивного воздушного корабля, прилетевшего накануне из Москвы, собирался в обратный путь.

В аэровокзале зазвучал мелодичный голос девушки-диктора, которая по-русски говорила с легким акцентом:

— Внимание, внимание! Пассажиров рейса триста шестьдесят шесть, вылетающих из Таллина в Москву, просим пройти на перрон для посадки в самолет. Повторяю...

Это было приглашением к полету в комфортабельных ~~салонах крылатого белоснежного корабля~~. Заняли рабочие места командир корабля Виктор Мостовой, второй пилот Василий Чеченев и другие члены экипажа. Бортпроводники приветливо встречают пассажиров и усаживают их в кресла.

Итак, счастливого пути! До свидания, Балтика! Впереди, через какой-нибудь час полета, — Москва.

На старте — последняя проверка машины. Опробуются самолетные системы, приборное оборудование, рули управления. Газовые турбины двигателей выводятся на максимальные обороты и развивают мощность в тысячи лошадиных сил.

Техника в порядке. У экипажа на этот счет нет никаких сомнений. И командир корабля Мостовой запросил по радио стартово-командный пункт:

— К вылету готов. Разрешите взлет?

— Вас понял. Взлетайте...

Спущенный с тормозов, самолет ринулся по бетонной полосе. Он мчался все быстрее и быстрее,

наращивая скорость. Подскок, еще подскок. Толчки прекратились. Упругий воздух мягко подхватил машину.

— Убрать шасси! — скомандовал командир.

Бортмеханик Виктор Смирнов включил механизм уборки шасси. А секундой, может быть, двумя секундами позже послышался глухой удар. Мостовой окликнул бортмеханика:

— В чем там дело, Виктор?

Тот склонился к лючку, расположенному в пилотской кабине, и пристально смотрит вниз:

— Что-то с передней ногой. Она не убирается. И гидросмесь... Сильно выбивает гидросмесь!

— Ну-ка посторонись, — сказал командир, отодвигая бортмеханика. — Дай взглянуть.

И беглого осмотра было достаточно Мостовому для того, чтобы оценить обстановку: произошла серьезная авария. Передняя нога шасси свободно болталась под фюзеляжем, как будто у нее перебили «нерв». Если садиться с такой ногой, она сломается. Самолет «клюнет» носом и ударится о бетон.

Когда морской корабль терпит бедствие, в эфир летят тревожные сигналы «SOS». Всем, всем, всем!.. И суда сворачивают с маршрутов, идут на выручку.

А если бедствие терпит воздушный корабль? Какую помощь могут оказать ему другие самолеты? Пусть даже они где-то здесь, поблизости, совсем рядом! Экипажу воздушного корабля приходится полагаться лишь на себя, на свои знания, на свой опыт. И, в лучшем случае, воспользоваться добрыми советами земли.

Бортрадист Иван Беремин связал командира со службой движения Таллинского аэропорта. Мостовой кратко доложил о происшествии. Движенцы, проконсультировавшись с Москвой, передали экипажу:

— Борт сорок пять ноль двадцать один. Примите меры к ликвидации дефекта имеющимися средствами. Посадку производите в Ленинграде. Ваш эшелон четыре тысячи двести метров. Будем следить за вами. Как поняли? Прием...

— Также мне, утешили. — Мостовой невесело усмехнулся. — Примите меры... Какие?!

В самом деле, самолет — не автомобиль. Его не остановишь у обочины дороги, чтобы устранить неисправность. И все-таки что-то делать надо.

— Может быть, попробовать отжать шасси и защелкнуть его на замки? — предложил Чеченев.

— Отжать? Но чем?.. Послушай, Виктор! — обратился командир к бортмеханику. — На вешалке есть металлическая штанга. Сумеешь ее снять?

— Пожалуй...

— Тащи ее сюда.

Смирнов побежал в гардероб. Вместе с бортпроводником Виктором Харченко он отвинтил штангу, принес ее в кабину. Разбили стекло смотрового лючка. И, действуя штангой, как рычагом, пытались дотянуться до передней ноги, придать ей нормальное положение. Однако ничего из этой затеи не вышло.

Тем временем штурман Виктор Царев дал поправку в курс. Чеченев развернул самолет в сторону Ленинграда. Экипаж стал готовиться к аварийному приземлению.

По инструкции, которой, кстати сказать, предусмотрены и такие редчайшие для авиации случаи, требовалось затяжелить хвост самолета. Поэтому весь груз, находившийся на борту, сосредоточили в заднем багажнике. При посадке на основные ноги шасси это позволяло использовать концевую часть фюзеляжа в качестве дополнительной, третьей точки опоры. В таком именно положении приземляются некоторые поршневые самолеты — ЯК-12, АН-2, ЛИ-2.

Обсудив с экипажем детали предстоящей посадки, Мостовой направился в пассажирскую кабину. Между креслами с самым непринужденным видом ходила бортпроводница Шура Александрова. Она угощала пассажиров конфетами, минеральной водой, шутила. «Отлично держится девушка», — отметил про себя командир.

У пассажиров, как видно, не возникло никаких подозрений. Кто-то дремал, откинувшись полулежа. Две женщины, приладив съемный столик, играли в карты. По-юношески шумно вела себя группа эстонских спортсменов, летевших на соревнования в Баку транзитом через Москву. Супружеская чета уре-

зонивала расшалившегося малыша, мешавшего дышать их соседу-инвалиду. «Моя Ленка старше, — сравнивал Мостовой, глядя на малыша. — На днях ей уже на учебу, в первый класс. Не забыть бы купить цветы, она любит гладиолусы. Если удастся, в школу провожу сам. Дочурке будет приятно...»

«Как там у вас?» — бортпроводница спрашивала его молча, одними глазами.

— Все в норме!

Он произнес это машинально. И тут же усовестился своих слов: от нее-то зачем скрывать правду?

— По-прежнему, Шура, пока что по-прежнему, — поправился Мостовой. — А в общем и целом, как говорится, надеемся на лучший исход. Занимайте пассажиров, привяжите их покрепче. И, главное, будьте... мужчиной.

Александрова рассмеялась:

— Хорошо, товарищ командир. Постараюсь.

Вернувшись в кабину, Мостовой сел за штурвал. По указанию, поступившему с земли, провел самолет сквозь облачность. С небольшой высоты открылась панорама, Ленинградского аэропорта, знакомого по прошлым прилетам.

У прямой как стрела взлетно-посадочной полосы сгрудились машины специального назначения. Красные — это пожарные. Чуть дальше — автомобильные краны, кареты скорой медицинской помощи.

Да, в аэропорту ждут. Ждут и волнуются за судьбы людей, попавших в беду.

Однако с приземлением нельзя торопиться. Нужно выработать из баков как можно больше топлива и тем самым облегчить самолет. При посадке это уменьшит опасность взрыва и пожара. Так что хочешь — не хочешь, а придется «утюжить» воздух. Самолет начал кружить в районе Ленинграда, огибая его стороной, по дуге.

На командно-диспетчерский пункт Ленинградского аэропорта поднялся Сиротин, заместитель начальника Северного территориального управления Аэрофлота. Пилот первого класса, возглавляющий ныне летную службу, он приехал лично руководить сложной посадкой самолета.

— Кто на борту командиром? — поинтересовался Сиротин у диспетчера.

— Мостовой.

— Что-то я такой фамилии не слыхал. Из молодых, что ли?

— Похоже. Ему около тридцати.

— Плохо... Налет у него безусловно маленький.

— Нет, отчего же? — возразил диспетчер. — Налет подходящий. В часах Мостовой налетал тысяч семь.

— А остальные в экипаже?

— Тоже молодежь. Но уже отслужили в армии. Ребята как будто крепкие.

— Как вы считаете — справятся с посадкой?

— Данные для этого у них вроде есть.

Земля прикидывала, на что способен экипаж Мостового. А экипаж методически совершал за кругом круг. Каждые пятнадцать минут воздушный корабль появлялся над летным полем. И каждый раз на протяжении двух часов полета покидал пределы аэропорта.

Этого не могли не заметить пассажиры. Прильнув к иллюминаторам, они с любопытством наблюдали за местностью. Широкая лента реки, впадающей в просторный залив. Вдали какой-то собор с колоннами. Неужели Исаакиевский?! А вот там, правее — что? Петропавловская крепость?!

Любопытство пассажиров сменилось тревогой. Опознав город, они атаковали бортпроводников. Посыпался град вопросов:

— Простите, зачем нам в Ленинград?

— Как мы сюда попали?

— Почему нас не принимают?

Александрова и Харченко отвечали уклончиво — не хватало еще, чтобы в самолете возникла паника. Некоторые и так уже догадались: у летчиков что-то не в порядке. До слуха бортпроводников донеслась реплика:

— Непонятно, что все это значит?!

Между тем, самолет делал восьмой круг. И тут — новая неприятность! На вираже «забарахлил» левый двигатель. Он сбился с ритма, «чихнул» раз, другой и наконец заглох. А до аэродрома, если продолжать полет вокруг города, километров двадцать с гаком.

Лететь через Ленинград? Это намного короче. Но города — запретные зоны. Полеты над ними запрещены. Ситуация создавалась исключительно критическая: «куда ни кинь — всюду клин!»

Из двух зол обычно выбирают меньшее.

— Спрямяйте маршрут, — распорядились с земли.

Мостовой облегченно вздохнул и, осторожно манипулируя рулями, изменил направление полета. Под крылом — заводы и фабрики пригорода. Масивы зеленых насаждений, тронутые желтизной. Жилые кварталы, расчерченные ниточками проспектов. Пересекали Неву, стали приближаться к Дворцовой площади.

Здесь, над центром Ленинграда, летчики столкнулись с таким испытанием, которое могло оказаться для них последним. Единственная надежда экипажа — правый двигатель неожиданно тоже начал сдавать. Газовая турбина вращалась все медленнее. Вскоре ее обороты упали до нуля. В наступившей тишине сохранился лишь угасающий звук, тонкий и печальный. Так бывает, когда обрывается туго натянутая струна.

Если верно, что двигатель — это сердце любой машины, то остановившееся сердце — это клиническая смерть. Воздушный корабль еще продолжал горизонтальный полет, подчиняясь закону инерции. Однако он уже был во власти другого закона — закона тяготения. Самолет неудержимо влекло к земле.

Положение отчаянное, если не безнадежное. На борту корабля пятьдесят два человека. Но лишь двое из них — Мостовой и Чеченев — имели возможность хоть как-то повлиять на полет. И оба мучительно искали выход.

Высота по приборам — четыреста метров. Скорость снижения самолета — двадцать метров в секунду. Прежде всего, как рекомендует космонавт Николаев, спокойствие и еще раз спокойствие. Но спокойствие не дольше чем на четверть минуты. Иначе будет поздно.

Командир положил машину в крутой вираж. Назад, только назад, подальше от оживленных улиц. Секундная стрелка бежит, будто она на скачках. Так

хочется разбить часы: время, остановись! А город летит навстречу, растет, укрупняется в размерах.

Блеснула вода. Нева?! Мостовой и Чеченев переглянулись. Второй пилот угадал немой вопрос и одобрительно кивнул головой.

Повернули к реке, вышли на ее середину. Командир приказал экипажу:

— Штурман, бортмеханик, радист! Покиньте кабину! Все, кроме Чеченева,—быстрее в хвост!

Вода! Разумеется, это не лучшая поверхность для посадки сухопутного самолета. Тем более реактивной машины, которая весит тридцать с лишним тонн. Но сейчас, может быть, только на воде спасение?! Может быть... Все может быть...

На указателе высоты — девяносто метров. Вполне достаточно для того, чтобы перевалить через мост... За мостом машина проваливается. Ничего. Перед посадкой самолету нужна скорость! У самой воды надо выровнять машину. Штурвалы взять до отказа на себя.

Сажать самолет на реку — это, конечно, был риск. Но при сложившихся обстоятельствах это было единственно правильное, хотя и мгновенно обдуманное решение. Надо было также сохранить завидное хладнокровие, чтобы при резком снижении провести самолет над спящими по Неве судами, выбрать свободное от препятствий пространство и впритирочку посадить машину на воду, как на бетонную полосу. Пока Мостовой и Чеченев справлялись со своей труднейшей задачей, другие члены экипажа заняли места у основных и аварийных дверей, чтобы обеспечить выход пассажиров.

Они приводнились между Большим Охтинским и Финляндским мостами. Ленинградцы были свидетелями этой неповторимой посадки. Первое впечатление — самолет скрылся под водой. Потом он якобы вынырнул и, как судно на подводных крыльях, заскользил по реке.

Не в меньшей мере были изумлены пассажиры. Какой-то всплеск, брызги! В передней части салона выбило часть пола, и в самолет просочилась вода. Однако никто не ушибся, не получил даже пустяковой царапины.

— Приехали, товарищи! — в пассажирском салоне раздался громкий голос командира. — Можно отстегнуть привязные ремни. С кресел пока не вставайте. Сейчас к нам подойдет катера.

Он произнес это уверенно, заведомо зная, что так именно и будет. Помощь придет! Разве их оставлять в беде?! А самолет — молодец! У него есть плавать.

С правого борта к самолету уже подходил приземистый буксир. На его палубе стоял моряк в темной рубашке. Приложив к губам рупор, он кричал:

— Э-эй, авиа-ция! Как само-чув-ствие?

— Пре-крас-ное!

— До бе-ре-га про-дер-жи-тесь?

— Про-дер-жимся!

— Тог-да ло-ви-те ко-нец!

Чеченев подхватил брошенный ему трос. Намотал его на колонку штурвала. Буксир тронулся, и за кормой вспенились белые барашки. Неподдалеку от берега самолет причалили к плотам, раскинувшимся у цеха деревообделочного завода.

Эвакуация пассажиров протекала без какой-либо суеты. Вначале на плоты сошли дети и женщины, потом — мужчины. Летчики вынесли на руках пассажира-инвалида. Последним воздушный корабль, потерпевший бедствие, оставил его капитан — Виктор Мостовой. У авиаторов такие же традиции, как и у тружеников моря!

Сотни ленинградцев тепло встретили участников этого чрезвычайного рейса. Незнакомые люди предлагали им свои услуги. Для них сразу же освободили автобусы. И пассажиры самолета вскоре уехали в аэропорт. На вертолете МИ-4 прилетел Сиротин. Он увез экипаж. «Операция» по спасению самолета и людей закончилась благополучно.

Существует мнение, что иногда стреляет и незаряженное ружье. Нечто подобное случилось и с воздушным кораблем: отказала в общем-то безотказная, надежная техника. Но не отказала воля простых советских людей, воля рядового экипажа Аэрофлота.

Летный экипаж стойко перенес все испытания, которые легли на его плечи. Он не спасовал перед опасностью. Действовал разумно и точно. Он с честью и

до конца выполнил свой профессиональный и общечеловеческий долг.

Я решил поближе познакомиться с Виктором Мостовым и членами его экипажа. Несколько дней я звонил в летное подразделение, где они служат. И каждый раз ответ был неутешительным.

— Мостовой? — переспрашивали с другого конца телефонного провода. — Сегодня он в Мурманске.

— А завтра?

— Подождите, уточню по наряду... Завтра он летит в Волгоград.

— Как же быть?

— Трудно сказать. Сами ведь знаете — летчики народ кочевой. Живут как перелетные птицы...

Однако и перелетные птицы возвращаются домой. Поздно вечером вместе с фотокорреспондентом я отправился на квартиру Мостового.

У Комсомольской площади, одной из самых оживленных в Москве, сворачиваем в тихую Пантелеевскую улицу. Отыскиваем дом номер четырнадцать. Поднимаемся на второй этаж. Дверь открывает пожилая женщина. Как мы узнали позднее, это мать Мостового.

— Проходите, пожалуйста, — любезно приглашает она. — Виктор только что приехал. Он в другой комнате, переодевается. Сейчас я его позову.

Входим, осматриваемся. Квартира небольшая, но уютная.

Знакомимся с женой Виктора — Жанной Мионовной. Она закончила Воронежский университет, работает инженером-химиком. Рядом с нею — очаровательная дочь Леночка. Девочка охотно вступает с нами в беседу, говорит, что учится в первом классе специальной школы, где преподавание ведется на французском языке.

А вот и глава семьи — Виктор Яковлевич Мостовой. Чуть выше среднего роста, полнеющий брюнет, он удивительно похож на мать. У него красивый рисунок бровей, глаза карие, как у типичного южанина. Лицо приятно красит по-мальчишески застенчивая улыбка.

Судя по всему, он смущен. Смущен тем вниманием, которое ему уделяют. Той известностью,

которая свалилась на него словно снег на голову. Смущен тем, что именно ему, по натуре чрезвычайно скромному человеку, приходится рассказывать о своем поступке.

— Теперь все это уже в прошлом,— говорит Виктор Яковлевич.— Неполадки, имевшиеся на самолете, давно уже выявлены и устранены. История, которая с нами приключилась, единственная в своем роде. И, надо полагать, у нас не будет дублеров.

Во время нашей беседы комната до предела заполнилась людьми. Сюда, на огонек, пришел весь экипаж во главе со стюардессой Шурой Александровой. Приехали и пассажиры, участники того незабываемого рейса,— Вера Давыдовна Лазуркина и Олег Борисович Милонов, оба врачи, кандидаты наук. Женщины захлопотали вокруг стола, откуда-то появилось вино, фрукты. Прозвучали тосты:

— За дружный экипаж Виктора Яковлевича Мостового, за него самого, за его семью!

— И за нашу Советскую Родину, которая растит таких крылатых богатырей!

СОДЕРЖАНИЕ

Б. Ванин	
«КАПИТАН ЛЕТАЮЩЕЙ ЧЕРЕПАХИ»	3
С. Наумов	
ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ	11
Г. Гофман	
КАЖДЫЙ ДЕНЬ — ПОДВИГ	22
Ю. Лоциц	
ПЯТЬ ГРАНЕЙ МУЖЕСТВА	33
Б. Перельмутер	
ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА	39
Н. Травников	
КОМАНДИР	50
И. Колос	
«ГЕНЕРАЛ ВОЗДУХА»	56
И. Титов	
ЧЕЛОВЕКУ НЕЛЬЗЯ БЕЗ КРЫЛЬЕВ	62
В. Маценуро	
РАЗВЕДЧИК НАУКИ	74
В. Гольцов	
МИЛЛИАРДЫ, ОБНАРУЖЕННЫЕ С ВОЗ- ДУХА	81
А. Полещук	
ФАРХАД РАСПРАВИЛ ПЛЕЧИ	89
В. Казаков	
РОЖДЕНИЕ ПЕСНИ	93
И. Волокитин, В. Гольцов	
ЕСТЬ ТАКИЕ ПАРНИ	98
В. Гольцов	
СЕКУНДЫ ЖИЗНИ	109

ЛЮДИ БОЛЬШОГО ПОЛЕТА. М., Полит-
издат, 1965.

119 с.

На обороте тит. л. Сост. Колос И. А.

6Т5 (09)

Редактор В. Орлов

Обложка художника Р. Вольского

Художественный редактор С. Сергеев

Технический редактор Е. Каржавина

Сдано в набор 12 мая 1965 г. Подписано в печать 9 июля 1965 г. Формат $84 \times 108 \frac{1}{32}$. Физ. печ. л. 3 $\frac{1}{4}$. Условн. печ. л. 6,30. Учетно-изд. л. 5,41. Тираж 150 тыс. экз. А 05056. Заказ № 3080.
Цена 14 коп.

Работа объявлена в Т. п. 1965 г., № 341.

Политиздат, Москва, А-47, Миусская пл., 7.

Типография «Красный пролетарий»

Политиздата.

Москва, Краснопролетарская, 16.

