



## Право на Штурвал. Игорь Егоров

Литературная запись  
Ильи Якубзона

Москва  
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ  
1979

Публикуется с разрешения родственников И.Егорова  
Подготовка к публикации - Елена Белова

### ОТ РЕДАКЦИИ

В ЦК ДОСААФ, куда мы обратились в поисках героя и автора задуманной книги, не нашлось никого, кто хоть минуту размышлял бы над этим вопросом. Нам отвечали с ходу: «Егоров! Игорь Егоров!» Говорили, что он не просто большой мастер, но в какой-то мере и теоретик — многие его пилотажные комплексы стали классикой мирового пилотажа. На лицах наших собеседников замечалась симпатия к Егорову-человеку: «Здорово на гитаре играет — виртуоз! Вообще очень способный человек. Обаятельный человек, бескорыстный человек!»

Неделю спустя состоялось наше знакомство. Мы знали — ему 38 лет. Но увидели молодого, даже мальчишеского вида мужчину, среднего роста, крепкого, плечистого, со светлыми, спокойными, чуть ироничными глазами. Движения неспешные, несуетливые, но точные; походка неторопливая, чуть вразвалку, с ленцой. Создается впечатление, что он на землю спускается в гости — а в гостях не торопятся... Через полчаса начинаешь понимать, что человек этот знает больше, чем высказывает, думает глубже, чем показывает; что играть перед ним, маскироваться, фальшивить — пустое дело, засекает сразу; что у него природный, истинно мужской иммунитет против вещизма — не придает, например, никакого значения одежде, как приезжает в Москву с зубной щеткой и пастой в кармане, так и уезжает со свободными руками, не глянув ни на одну витрину. Речь тихая, спокойная, но быстрая — скороговорка, которой он, кажется, немного стесняется.

Игорь Николаевич знал о цели нашего знакомства и не пытался сделать вид, будто слышит о ней впервые. Поэтому разговор завязался сразу по делу и по существу. Когда речь пошла о необходимости этой книги, он пошутил:

— Понятно. Ведь комсомол шефствует над авиацией. И «Молодая гвардия» в порядке шефства...

— В вашей шутке львиная доля правды, — отвечал ему сотрудник, которому поручено вести книгу. — И поэтому! И потому еще, что пресса, к сожалению, уделяет вашему спорту внимание более чем скромное. Настолько, что в результате найдется немало читателей, которые понятие высшего пилотажа связывают непременно с военной авиацией, подразумевают под ним некие боевые маневры.

И только! Хотя, если заглянуть в историю, нетрудно заметить: поначалу высший пилотаж имел чисто спортивную цель, тогда далеко не всем приходило в голову, какую огромную роль он может сыграть в воздушных боях.

Потом Егоров рассказал о себе и заключил:

— Как видите, ничего особо интересного в моей биографии нет — все как у всех. Да и спортивный путь довольно прямолинеен — никаких любопытных зигзагов.

— Дело не в этом. Если б даже и были «зигзаги», то не исключено, что объем книги заставил бы нас опустить их... И вообще у читателя есть для этого приключенческая литература. Здесь же ему интересна, во-первых, ваша личность — комплекс свойств, которые привели человека на высочайший пьедестал абсолютного чемпиона мира, семикратного чемпиона мира. Во-вторых, сам спорт со всеми его атрибутами: проблемами, конфликтностью, романтикой... Мало того, он наверняка захочет узнать, в чем суть самого искусства вождения самолета, в какой-то мере техническую сторону дела.

— Вы говорите — «конфликтность»... С этим будет трудновато. Сам характер работы летчика-спортсмена осложняет задачу. Конфликтность там, где есть общение между людьми. А здесь... Я сажусь в кабину, отгораживаюсь от мира колпаком и остаюсь, как говорят, наедине с самим собой. Если кто и конфликтует, то это Егоров с Егоровым и оба Егоровых с машиной...

— Все верно. Но ведь это и есть конфликтность. Хотя показать ее в книге не так легко... С этим ясно. Понятно и другое: следует, видимо, пренебречь хронологией событий. Размещать их не во временной последовательности, а так, чтобы они подходили по смыслу, соседствовали по принципу подтекстовой идеи. Если потребуется, то можно сначала рассказать то, что было потом, а потом — что сначала.

Словом, еще раз скажу, не надо стремиться к сюжетной гладкости. Пусть это будет фрагментарно, но надо взять такие фрагменты из вашей жизни, чтобы в сочетании они показали и вашу личность, и сам спорт наиболее широко, полно и с разных сторон...

— Короче говоря, вы предлагаете применить тот научный способ, которым пользуется современная разведка и который называется «мозаичный»?!

— Именно так!

# I. МЕДНЫЕ ТРУБЫ

— Дед, а птицы умеют летать вверх ногами?  
— Нет, внучек, на это способен только человек.

Мне рассказывал знакомый: после операции на глазах, которой предшествовала трехмесячная и почти полная слепота, мир предстал перед ним в неожиданном и непривычном буйстве красок. Зеленое, красное, голубое, оранжевое... — все резкое, преувеличенное, четко разделенное, тяжеловесное, чуть ли не физически ощутимое, давящее. Это был прекрасный, но труднопереносимый, гнетущий своей чужеродностью мир. Не хватало сил, чтобы усваивать эту перенасыщенность, — некой энергии восприятия... И главное, убивала психическая несовместимость, отчужденность. К счастью, так было недолго...

Я вспомнил об этом, потому что чувствовал сейчас нечто подобное...

Сперва исполинское брюхо Ан-12 выдало на свет божий маленькие спортивные Яки. Чистенькие, облизанные, симпатичные, со сложенными крыльями (сняли на время перевозки), они вылезли один за другим под туш оркестра и рукоплескания. Вышли из полости огромной машины и в сравнении оказались так малы, что мне вспомнились новорожденные кенгурята — с мизинец величиной.

Потом трое мужчин натужно вынесли из самолета большой ящик, напоминавший упакованный холодильник. В нем моя слава... Она тяжелая, моя слава, — 90 килограммов весу! Кто-то из распорядителей суматошно командовал и панически каркал ребятам под руку: «Осторожно! Уроните! Разобьете!»

Стоя в центре помоста рядом с двумя великими летчиками (я не кидаюсь словами — только этих пилотов война отметила тремя Золотыми Звездами), увенчанный золотом, цветами и восхищенными взглядами тысяч глаз, ослепленный магниевым заревом фотокамер, под восторженные выкрики — здравицы, мельтешение кино- и телехроникеров, стрекотание камер, я пытаюсь разобраться в своих чувствах...

На помосте со мной: Алексей Пименов, Евгений Каинов, Владимир Пономарев, Виктор Самойлов... О чем они думают? Что чувствует Лида Леонова? Зина Лизунова? Света Савицкая — совсем юная, но уже попавшая в фокус славы?

Мир кажется мне странным, непривычно далеким, чужим и нечетким, словно погружен в марево... Он утомляет меня перенасыщенностью, точь-в-точь как того прозревшего... Достиг я высшей славы... Ну и что?! Где ожидаемое счастье? Где упоение ею? Я говорю себе: «Ты — счастливый, ты — лучший из лучших... Сегодня ты — летчик номер один — это в масштабах планеты!» Ну и что?! Я хочу ощутить животворное солнце славы, то, которое видел в затаенных мечтах, искупаться в его лучах... Теперь оно мое, это солнце. Валяй бултыхайся в его тепле, наслаждайся радостью...

Я напрягаюсь, внушая себе это, — хочу быть счастливым... Но увы! Я сейчас никакой. Я — пусть простит мне читатель мудреное слово — индифферентный... Я — безразличный, отрешенный. Эмоционально я пуст. Та самая энергия восприятия во мне на нуле... Устал? Или потому, что слава — иллюзия? И вовсе она не солнце, а лишь солнечный зайчик... Она как время, которое есть и которого нет, — предыдущее

мгновение уже было, а последующее еще не наступило. Слава тоже не имеет настоящего... Точнее, в настоящем ее не воспринимаешь, в настоящем она в виде вопроса: «Ну и что?!» Она всегда или в будущем, к которому рвешься, во имя которого копыа ломаешь, или в прошедшем, которое под всеобщие и заслуженные насмешки пытаешься удержать...

Это очень обидно — обложиться банками с черной и красной икрой и вдруг потерять аппетит...

...Я стою на необозримо высоком пьедестале абсолютного чемпиона мира и не чувствую его высоты... Остается лишь пошутить: плохо, когда летчик не чувствует высоты. Хотя все, что вокруг происходит, направлено лишь на то, чтобы оттенить, подчеркнуть эту высоту.

Техники надели Якам их нарядные красные крылья. Вскрыли ящик и обнаружили огромный, в рост человеческий, кубок, шикарный и дорогой: семнадцать тысяч долларов! Это кубок сеньора Арести — известного испанского летчика, спортивного теоретика, мецената и президента Международной федерации самолетного спорта (ФАИ). Этот приз Арести учредил еще в 1968 году по случаю чемпионата мира в Магдебурге. Но там он остался неразыгранным. Хозяина нашел лишь теперь, в 1970 году в Хуллавингтоне — я стал первым обладателем этой высшей и, как сказал сеньор Арести, «самой весомой в мире» (90 килограммов) награды.

Я шел к этой вершине нелегкой дорогой. Однако на пути моем не было ни единого метра, где пришлось бы тащить свое измученное, обессиленное тело, как говорят, на крюке честолюбия. Я совершал свое восхождение трудными, но посильными участками. И вот что самое главное: на большей части маршрута я просто не видел для себя этой вершины, лишь информативно знал о ее существовании. Задача взобраться на нее казалась мне несбыточной и даже нелепой. Конечно, кто-то сюда поднимается... Но это были призрачные, далекие «кто-то», сделанные из другого теста. Во мне жило активное чувство, что горшки обжигают боги. И это, видимо, здорово сэкономило мою нервную энергию. Я не ставил много на карту и потому не боялся много потерять. Лишь на последнем участке, когда увидел, что вершина совсем рядом, что она в принципе доступна и можно считать себя в числе претендентов, когда в 1968 году в Магдебурге неожиданно для себя взял свою первую золотую медаль, все вдруг изменилось в моей психологии... Впрочем... Так ли это?

Может быть, вершина стала для меня очередным, но самым трудным рубежом? И поэтому стрессовое сверхчеловеческое напряжение? Нет... Надо разобраться в себе и быть до конца честным перед самим собой: все-таки главное в том, что она таила в себе атрибуты славы... Во всяком случае в борьбе за нее я понял тех, кто, взмыленный, до потери сознания гонялся за этим солнечным «зайчиком». Понял, потому что в немалой мере изведаль их чувства. Это была страшная погоня, и, ей-богу, золото Клондайка притягивало людей, понуждало их к известному поведению зачастую ничуть не больше, чем золото чемпионских медалей...

Я видел, как в небе Хуллавингтона слукавил честный, порядочный парень, блестящий, выдающийся летчик Боб Херенден. Слукавил рискованно, подвижнически, лукавством сильного мужественного человека.

Боб, оказалось, обладает завидным искусством распорядиться собственной

жизнью. Замороженный, охмуренный погоней за славой, он с поразительной легкостью поставил жизнь — эту бесценную штуку — на карту, назначив ей непростительно низкую цену. Химера, ускользавшая из его рук, казалась ему много дороже.

Теперь я уж точно не помню детали, по началу комплекса он, кажется, зацепил лишнюю высоту — выскочил за верхнюю кромку зоны, а немного спустя, после полуторавиткового штопора, вышел в прямой полет вместо перевернутого... Словом, Херенден, искуснейший мастер, тут же почувствовал, что теряет очки. И тогда он сделал это...

В небе вдруг наступила опасная тишина, и с каждой секундой становилась страшнее... Я никогда не забуду жестокую, садистскую бесконечность этой тишины... Самолет терял высоту... Чем дальше, тем становилось яснее, что нам уже не услышать рокота мотора... Только бы не сорвался! Все — и верующие и атеисты молили: «Господи, помоги ему дотянуть до полосы!» Разве могли мы подумать, что он имитировал неисправность двигателя, чтобы получить право на вторую попытку?!. Он дотянул — посадил самолет с заглохшим двигателем!

Боб! Я бы, конечно, пошел с тобой в разведку! Только у нас говорят: не следует путать божий дар с яичницей... Впрочем... У нас с тобой разная мера славы. Для меня она — известность, может быть, популярность, для тебя — иное качество жизни... Раз это так, я охотно отдал бы тебе первенство, если б не одно обстоятельство — престиж страны! Эта штука не принадлежит мне, и я не имею права распоряжаться ею. Может быть, это самый мощный стимул, который дал мне силы победить тебя в нашем единоборстве...

...Я пытаюсь отыскать хоть какие-то составляющие, которые образуют вектор нашего поведения в небе. Ну хорошо — слава... От этой штуки не отмахнешься. Она — стимул! Но иррациональность, безумие иных поступков, рожденных в критический момент, только ею — погоней за славой — не объяснишь. Нет, здесь причастно и нечто другое....

История с Херенденом случилась в Хуллавингтоне (Англия) на VI чемпионате мира, в 1970 году. А двумя годами раньше, на V чемпионате в Магдебурге я видел полет, драматизм которого еще больше склонил меня к мысли, что дело не в славе... вернее, не только и не столько в славе. Опишу его подробно, и тогда станет ясно, что я имею в виду под этим «нечто другое». Но сперва несколько слов о Магдебурге вообще.

Атмосфера этого чемпионата отдавала душком педантизма. Судейские правила, естественно, были его источником. И потому в воздухе летчику приходилось заботиться не столько о красоте, акробатическом изяществе полета и точности фигур, сколько о месте выполнения каждой фигуры в пилотажном квадрате. Ибо первое влияло на результаты его выступления значительно меньше, чем второе. В принципе это тоже полезная акцентировка (позднее скажу почему), однако именно она, мне кажется, послужила причиной случая, который всем нам, участникам магдебургского чемпионата, пришлось пережить...

...Было в этом взлете и в резком, очертя голову, пронизывающем зону движения что-то нервное, душевно неуравновешенное, нечто похожее на робость, решившуюся на подвиг... Во всяком случае, отчаянностью это не назовешь, скорее

отчаянием... Мне казалось, что пилот боится... собственного испуга — бывает лихость, рожденная страхом.

Он почти насквозь пропорол зону по диагонали и где-то у самой ее границы, в верхнем углу, заложил глубокий вираж — настолько, что самолет встал на левое крыло, или, как у нас говорят, «на нож». Верное действие — более мелкий вырвал бы его из заданных границ, но только в сильнейшем психическом возбуждении можно давать такие резкие перегрузки. «Седовласый», но славный, надежный ЗЕТ-326 — чехословацкий самолет, прошедший через все мировые чемпионаты,— под самым потолком зафиксировался наконец в горизонтали и показал опознавательные знаки одной из африканских стран.

Трудно пересмотреть все полеты. Просто невозможно стоять целый день задрав голову, да еще под солнцем. Судьям не позавидуешь... И потому зрителя собирают только большие мастера.

Этому летчику до виртуоза далеко вообще, и сейчас, в частности, летал он не лучшим образом. И все-таки что-то привлекало в его пилотаже, притягивало всеобщее внимание. Теперь, задним числом, я начинаю понимать суть того, что так заинтриговало зрителя: короткое, энергичное слово «борьба». Здесь она в неслыханной, пугающей остроте буквально выскочила из своего материального выражения, из своей физической плоти, отделилась от пилотажа и в чистом, обнаженном виде витала в воздухе. Она-то и захватила зрителя, хотя воспринимал он ее подсознательно — не узнал, поскольку редко встречал ее в столь оголенной форме.

Больше всего этот летчик воевал с зоной. Не отличаясь особым чутьем места, распределения скоростей, потеряв центр пилотажа, он асимметрично располагал фигуры в квадрате и то и дело пробивал границы зоны. И хотя понимал, что штраф все равно неминуем, болезненно резко выкручивал машину, сгоряча и бессмысленно — увы! время не подлежит возврату, ошибки в нашем деле неисправимы. Нам оставалось лишь удивляться прочности самолета...

Впрочем, коварство зоны держит на стреме не только его — каждый из нас, пилотируя в клетке площадью 1000 на 800 метров и вертикалью, где верхний край километр, а нижний 100 метров, чувствует себя не слишком привольно. Добавлю к тому же, что Магдебург предложил спортсменам вовсе не легкие комплексы, напротив, далеко не всякий чемпионат мог козырнуть подобной накруткой фигур. Иные элементы попросту вызвали сомнения в безопасности: сочетания, скажем, где летчику из штопора полагалось выводить машину в пике по чистой, девяностоградусной вертикали — и это с относительно скудным запасом высоты!

Когда мы, советские летчики, подняли разговор об этом, то представители некоторых западных стран осмеяли нас, чуть ли не упрекая в трусости.

Между тем парень из Африки совершал свой полет и все больше и больше захватывал зрителя высшим пилотажем... человеческого достоинства. Мы были свидетелями редкого зрелища: единоборства человека с самим собой. Мне возразят: борьба с собой — повседневное, будничное и массовое дело. Верно! Но скрытое! Часто ли удастся нам видеть его в таком оголенном зрелищном виде?!

После десятка фигур полет его отяжелел, словно штрафы перегрузили борт

самолета, стал еще менее твердым. Неровность прочерченных линий говорила о том, что штурвал находится в обессилевших, перенапряженных руках, как бывает, если с непривычки долго работаешь ломом. Нам, профессионалам, становилось жутковато всякий раз, когда выходил он в перевернутый полет. Воля — единственное, на чем вел он сейчас свой пилотаж, — топливо ненадежное.

Порою и самые тренированные, опытные спортсмены на миг-другой теряют сознание, когда организм кидает из шестикратной отрицательной перегрузки в восьмикратную положительную. Бывает, что эти скоротечные полярные переходы надолго оставляют следы — лопаются сосуды глаз, и последние краснеют, как у кролика.

Мы опасались, что с африканцем случится глубокий обморок. Последствия объяснять излишне...

Но парень этот, несмотря ни на что, не давал себе ни единой поблажки — он делал все, что требовал комплекс. Он не сдавался, не отходил ни на миллиметр от позиции, в которую стал против самого себя. Внешне было смешно (иные и смеялись) наблюдать, с какой тщательностью старается выполнить он отдельные мелкие элементы явно загубленной им фигуры. И неважно, что получалось. Важно намерение не сдаваться, лежачим, но продолжать борьбу! Я такими намерениями мостил бы дорогу в рай!

С хорошими летчиками бывают казусы — досадные, пустяковые срывы, что в принципе не снижает мнения об их мастерстве, зато сильно снижает оценку на соревнованиях. Для хорошего летчика зона — это сцена, и он, как актер, вживается в роль, наслаждается творчеством, и, как бы ни был заучен комплекс, как ни оттренированы отдельные детали, в небе он одержим вдохновением художника, захвачен иллюзией перворождения, чувством импровизации. Потому-то и бывает, что в порыве самовыражения, в подсознательном стремлении к целостности комплекса, к совершенству его формы возьмет да и пропустит какую-либо деталь, порою и в самом деле излишнюю, но ту, что изложена в тексте. Это, конечно, не самая главная причина подобных ошибок. Но разговор к тому, что талант может иногда подвести, если не поставит его под строгий контроль трезвости.

С африканцем этого не случалось. Он не наслаждался полетом, а мучился им. Каждая следующая эволюция для него — предстоящая пытка, и потому он хорошо помнил, что ему предстоит.

Он непростительно много расходовал высоту — транжирил ее на каждой фигуре. Впрочем, «транжирил» — неточный и несправедливый глагол: он не умел по-другому, просто не знал, где и как нужно использовать двигатель. Когда он вышел на верхнюю точку петли Нестерова («мертвой петли»), мне захотелось крикнуть ему: «Не сбавляй обороты». Но... Я так и знал, что он это сделает, — ошибка всех новичков... Чтобы придать траектории правильную окружность, нужны хорошая скорость и разумное пользование сектором газа. Тогда создается мощный обдув рулей и самолет отлично маневрирует.

Окружности, понятно, не вышло. Не петля, а так... нечто похожее на кулек Деда Мороза. Но бог с ней, с фигурой, — главное, что он снова потерял высоту. Теперь он, кажется, спохватился и дал полные обороты с тем, чтобы на вертикали вверх поднять машину как можно выше. Но сколько можно протащить ее в небо под

девятьюстами градусами к горизонту, если сила тяги двигателя у ЗЕТ-326 чуть ли не в пять раз меньше, чем силы тяжести и лобового сопротивления?! Словом, перед наиболее опасной фигурой, которую начинать бы нужно у самого потолка, высота была безвозвратно потеряна...

Теперь ему предстоял «колокол» — фигура тонкая и очень трудная, может быть, самая трудная в высшем пилотаже. Суть ее в том, что, находясь в вертикальном подъеме, машина полностью теряет инерцию и камнем идет вниз. Нужно, чтобы падение было не хаотичным, а строго по вертикали на хвост, при этом не менее двух длин фюзеляжа — чем больше, тем лучше. Затем самолет делает отмашку на спину или в сторону шасси, как язык колокола, и уже оттуда выходит на траекторию следующей фигуры. В данном случае схема опять-таки предусматривала выход в вертикальное пики.

На свое несчастье, он слишком хорошо выполнил эту фигуру — неожиданно для всех, возможно, и для себя: пропал на хвост метров 30 (!), отмахнул в нужную сторону — а это самое трудное — и ввел самолет в отвеснее пикирование. От него требовалось только одно: зафиксировать линию и сразу же выходить в горизонт. Но, потеряв, видимо, голову от успеха, он и здесь слишком беспечно израсходовал высоту. Теперь ему предстояла полубочка вверх, на которой много не наберешь — десятки метров, а дальше...

Понимал ли он до конца опасность? Оценивал ли ее полностью? Скорее всего так и было. Но он находился в запале борьбы и воспринимал ситуацию оптимистично. Нам она казалась куда страшнее. Во всяком случае я уже ощущал ядовитый, парализующий запах надвигающейся катастрофы, чувствовал, как цепенею от ужаса... Ясно: высоты не хватит, даже если на полубочке он заберется еще на полсотни метров вверх. Ее точно не хватит, если этот фанатик борьбы решится на тот злополучный полуторавитковый штопор с выходом в пики... А он это сделает! Обязательно, особенно теперь, когда за плечами его успех.

...После полубочки под ним оставалось не более четырехсот метров. Этого, возможно, хватило, если бы он идеально точно, компактно выполнил все остальные эволюции. Но предстоящее сочетание — дело непростое и не для таких мастеров, как он.

Аэродром затих. Люди застыли, как в немой сцене гоголевского «Ревизора». Слышались только рокот мотора в небе да глуховатое урчание изготовившейся на старт «скорой помощи»... Беспочвенная надежда, самооглупление на тему «желаемое за действительное»: может, он все же забудет, перепутает что-нибудь, с летчиками это бывает!

Увы...

Когда он сорвал самолет в штопор, впечатлительный и посеревший от ужаса Володя Мартемьянов, наш первый абсолютный чемпион мира, стоявший рядом со мной, хрипло, натужно выдал:

— Сдается мне, что это его последняя вертикаль...

Сейчас бы гаркнуть ему в наушник: «Прекратить полет! На посадку!» Но с самолетом нет связи — изъята напорч, дабы избежать возможность подказок....



А самолет, как осенний кленовый лист, кружил в воздухе тихо, плавно и безмятежно... Так мне казалось, хотя знаю, что полтора витка штопора могут длиться не более трех-четырех секунд. У меня вдруг мелькнула обнадеживающая мысль, хлесткая, пронзительная, как удар тока: его спасет психика, его спасет страх. Ничем не одолимый, не поддающийся волевому управлению, животный страх. Страх, в который мгновенно переплавляется вся личность, тот, что заставляет летящего головой вниз самоубийцу при виде неотвратимой смерти увернуться, вывернуться и приземлиться все же ногами...

Вот на что я надеялся: сейчас ему предстоит пике, а после выход в перевернутый полет... Я думал: когда на тебя с чудовищной смертоносной скоростью несется земля, когда видишь, что гибель на расстоянии вытянутой руки, в этот последний миг смертным присуще прятать голову, закрывать ее руками... У кого хватит силы сделать обратное: перевернуться на голову, подставить ее, приблизить и без того рядом стоящее роковое мгновение?!

Как и предполагал, он не сумел вовремя вывести машину из штопора — вместо полутора витков получились два. Когда самолет, войдя в пике, устремился в землю, до нее оставалось не более сотни метров. Но человек, повторяю, не ведает настоящего. Он знает прошлое и видит обозримое будущее... А обзор у него был поразительно четкий... Ста он не знал — он лишь видел перед собой 99, 98, 97... И их он не ощутил, ибо перед ним уже с нарастающей, не оставлявшей никаких сомнений и потому невыносимой четкостью маячили 96, 95, 94... И он не выдержал этой четкости — потянул ручку управления на себя... Самолет плавной траекторией начал выходить в прямой полет. Я прав! Инстинкты одержали победу!

...Мгновение... Лишь мгновение, в течение которого я успел возликовать, что человек всего только гомо сапиенс — пусть высший, наиболее организованный, но вид животного! Что то, что мы так усиленно маскируем, скрываем даже от самих себя, против чего порою так восстаем, живет в нас и имеет неодолимую и добрую, спасающую силу!..

Он думал по-другому... Теперь, когда земля стала уходить под фюзеляж, когда перспектива гибели утратила свою убийственную четкость, с той же драматичной бескомпромиссной четкостью перед ним встал гамлетовский вопрос: «Быть или не быть?», умереть стоя или жить на коленях? После этой победы страха над сознанием ему оставалось только одно: согласиться с собственной заурядностью. То есть с тем, от чего он, видимо, всю жизнь бежал. И вот сейчас, когда он выложился весь до основания, когда выстрадал право на самоуважение, один миг малодушия перечеркнул все.

...Истеричным движением (глядя на поведение машины, летчик довольно точно определяет не только действия, но и внутреннее состояние пилота — перевод синхронен и почти безошибочен) рванул ручку управления от себя, и ЗЕТ-326, переломив траекторию, снова вышел в пике... А до земли оставались десятки метров...

Я не хотел видеть эту сцену самоубийства, отвернулся и, съезжившись, ожидал взрыва... Но его не было.

Откуда-то из-под земли по-прежнему рокотал мотор. Я кинул взгляд на поверхность. Чудеса! Кио на воздушной арене — куда исчез самолет?! Мистика эта

длилась две-три секунды: где-то у горизонта, как из подземного ангара, выскочил перевернутый кабиной вниз ЗЕТ-326, взмыл в небо, лег в прямой полет и, сделав круг над летным полем, пошел на посадку.

Бледный, осунувшийся за эти мгновения Мартемьянов, неподвижно глядя куда-то в точку, глухо, с трудом выдавливая слова, проговорил:

— В Африке... люди, видно... рождаются в рубашках.

Володе еще предстояло лететь!..

...У самой земли, вопреки моим умозрениям, он все же решил довести свое дело до конца и перевел машину в обратный полет. Он шел под небольшим углом к горизонту, и следующий метр его траектории пролегал уже в недрах земли... Но перед яростным безумием фанатика отступила даже земля. В той самой точке, где машина должна была врезаться в грунт, начиналась ложбинка, глубокая — или скорее мелкая — ровно настолько, насколько необходимо было, чтобы машина аккуратно вписалась в кривизну ее дна.

...Он долго не вылезал из кабины и еще тогда, когда техник отстегнул ремни. Сидел, безжизненно свесив голову. Потом пустыми, блеклыми, как у старика, глазами стал осматриваться вокруг, словно только пришел в сознание и хочет понять, что с ним произошло. Самолет облепили люди — сбежались все, кто был на аэродроме. Стояли безмолвно, глядя как на диковинку. Даже свои не обратили к нему ни слова, понимая, что разговаривать с ним бессмысленно, ибо и сам он сейчас лишен здравого смысла. Затем, когда расплывшиеся во весь глаз зрачки стали собираться в одну точку, а бескровное, серое, как известка, лицо покрываться пятнами, он встал, дрожащими ногами ступил на центроплан, не спрыгнул и даже не сошел, а буквально сполз на землю, шатаясь, обогнул хвост машины и, повалившись в траву, затрясся в рыданиях. Подошел его тренер, опустился рядом и, ни слова не говоря, держал его за плечи. Две женщины-летчицы, стоявшие тут же, осуждающе, даже брезгливо отвернулись и ушли... Удивительный народ! Ни один мужчина не смог бы так прочно усвоить основополагающие истины этики. А женщина твердо знает: мужчине плакать не полагается! Рыдать — тем более!..

Судьи дисквалифицировали этого летчика. Жестоко, но поучительно! Пусть знают те, для кого самоутверждение дороже жизни, — этот их принцип порочен. Общество никогда его не признает, и победа на этой стезе может обернуться для них поражением...

Задаю себе вопрос: как увязать его поведение в воздухе с честолюбием? С первой же минуты полета он понимал: призов ему не видать. А перед тем как выдать эту смертельную акробатику, понимал и другое: речь может идти только о последних местах. Что толкнуло его на этот поступок?

Инерция борьбы. Та, которую набирал он тем больше, чем больше воевал с самим собой. Мощная настолько, что перенесла его даже через такой гигантский порог, как страх. Сильный человек в разгар борьбы еще

больше, чем жизни, жаждет победы. В запале он иногда забывает, зачем она нужна ему. Случается, он этого просто не знает. Борьба для него — самоценная и самоцельная штука. «Вступивший в борьбу пусть обретет победу!» — в этом сила

человечества, в этом суть его созидającego упрямства.

Все это я говорю к тому, чтобы сделать вывод: честолюбие честолюбием, но оно — понятие, как говорят, стратегическое, определяет поведение человека в масштабе всей жизни, тактика же борьбы чаще и больше зависит совсем от других причин.

Теперь я сойду со своего пьедестала, чтобы взглянуть на него со стороны, удивиться его высоте и особенно тому, что это я, Игорь Егоров, на нем оказался, а главное, задуматься над тем, как я туда попал?! Что же во мне такого, что сделало меня, некогда застенчивого, щуплого и очень смиренного мальчугана, чемпионом мира, первым обладателем кубка Арести?

## II. СУРОВАЯ НИТКА

Я могу назвать свое детство трудовым, но не трудным, суровым, но никак не безрадостным, ибо жил с матерью и отцом и к тому же с тремя братьями, двое из которых старше меня. Я знал чувство голода, но никогда не ведал дефицита в любви, в родительской заботе. Это дает мне право сказать, что у меня было хорошее детство. Случалось, сильно уставал, но никогда не доходил до вредного, подрывающего детское здоровье изнеможения, поскольку труд мой нормировали немалыми, но посильными для закаленного организма порциями. Никто не смотрел мне под руку, не диктовал каждый шаг, скажем: принеси воды, накопи дров... — возлагали ответственность за то и другое и строго спрашивали по принципу: ежели пасешь козу, то она должна давать молоко.

В какое-то время я пережил процесс проходившей во мне борьбы между «надо» и «хочется». Но обстоятельства насытили силой «надо», и в споре, кто главнее, оно победило раз и навсегда, стало пожизненным гегемоном. Словом, у меня было здоровое детство.

Родители мои в педагогические теории не вникали и приучали меня к труду не потому, что пользовались рекомендациями воспитательных систем. Вообще в этом трудовом воспитании не было и тени педагогической игры — семья действительно нуждалась в помощи детей. Хотя позднее, когда стал взрослым и родители поделились со мной воспоминаниями о былых днях, понял, что дух педагогики всегда присутствовал в домашней атмосфере, но витал он в слоях, пролежавших значительно выше детских голов, — мы о нем просто не подозревали.

И все же родители не подвергали какому-либо анализу свое педагогическое поведение, не новаторствовали, не ломали голову над стратегией и тактикой. Они руководствовались вековыми традициями, прочно вросшими, отобранными многотысячелетней жизнью нации и потому незыблемыми. Они подсознательно понимали, что суммированный опыт и разум сотен поколений больше и ценнее, чем их собственный. В них срабатывало то огромное историческое общенародное накопление информации, которое достигло такой степени, что диалектически перешло в новое качество, переместилось из области сознательного в подсознание, обрело новую, иррациональную форму и стало тем, что называют национальной душой. И если вообще эта душа состоит из многих компонентов, то убежден, что педагогический компонент занимает в ней львиную долю. Это мудрая душа (живущая во всякой нации — беда лишь, что живет она не во всяком), и сильна она

тем, что на ниве ее с трудом приживаются ростки нигилизма и всякие прочие сорняки. Но, к сожалению, все-таки приживаются — иммунитет недостаточно стоек, — и в этом ее слабость.

Вот простое и неопровержимое кредо моих родителей: их родители вырастили их самих порядочными и, так сказать, обществоугодными людьми — значит, их методы верны. Значит, лучшего искать не надо, ибо от добра добра не ищут.

И другое понимали мои отец и мать: они вправе называть себя порядочными именно потому, что угодны обществу — только общество имеет объективную возможность оценивать людей. И угодны прежде всего потому, что в них сильно развито пристрастие к труду... Думаю, всякие прочие нравственные качества прямо зависят от этого. Тот, в ком оно сильно развито, в принципе застрахован от выхода на путь, именуемый «скользкой дорожкой». Если б имелся способ измерять общественную тягу к труду и обозначать ее неким коэффициентом, то можно было бы сказать: чем выше этот коэффициент, тем меньше общество поражает преступность.

Очень важно научить человека читать и писать, но еще важнее воспитать в нем любовь и способность к труду.

Обстоятельства рано научили меня оценивать такое жизненное благо, как хлеб. В свои три-четыре года я еще не знал терминологии, но уже четко представлял себе единицы измерения, подобные унции и карату. Три раза в день наблюдал, как мой старший брат Алексей, виртуоз дележа, обматывал концами суровой нитки ладони, натягивал ее до звона и разламывал хлеб на ломти, равенство которых могли бы подтвердить электронные весы. Резать хлеб ножом — роскошь. Издержки в виде крошек, конечно, не делали погоды — потери скорее моральные, чем материальные, — но в каком-то смысле служили мерой нравственности. Нитка же резала почти без отходов.

Изредка судьба баловала нас, детей, деликатесами. Машины, развозившие корм на животноводческие хозяйства, загружались, видимо, слишком полно, и потому на дороге иногда попадались плитки жмыха. Его вкусовые качества пробуждали в нас откровенную зависть к коровам.

Гораздо проще обстояли дела с пищей духовной. Отец мой, Николай Григорьевич, работал в типографии начальником переплетного цеха. Как издатель имел к литературе сугубо техническое отношение, но как читатель — самое творческое. По части книголюбия не уступала ему и моя мать, Екатерина Васильевна, хотя профессия домашней хозяйки оставляла ей для этого слишком мало времени.

Если в доме кто-то из взрослых читает, то обычно рано или поздно книгами увлекаются и дети... Я достаточно много читал, но еще больше мечтал. Свойство уходить в себя и смотреть на окружение невидящими глазами вынуждало соседей подозревать во мне некий психический дефект. А противоположное свойство: наблюдать, подмечать малозаметные детали и делать на этой основе выводы, составлять собственное мнение — окончательно утверждало их в этом подозрении. От ярлыка «чокнутый», который, возможно, готовы были повесить некоторые взрослые, меня спасали дети — мои товарищи. Они относились ко мне с дружбой и уважением.

Мы жили на берегу реки Самарки. Я хорошо плавал, нырял, прыгал с импровизированных вышек. Во дворе врыли два столба, сверху закрепили чугунную перекладину, и на этом самодельном турнике самодеятельно занимались гимнастикой. Кое-что мне удавалось лучше, чем другим, и от этого рос мой авторитет. Словом, есть основания без натяжки назвать свое детство спортивным, хотя организованным спортом начал заниматься позднее, когда учился в 8-м классе.

Нередко во дворе у нас стихийно возникали всякого рода состязания. Но одно из них стихийным, пожалуй, не назовешь — оно носило планомерный характер и имело постоянные календарные сроки.

Летом мы вылавливали из Самарки топляки и разные прочие бесхозные бревна, а в конце августа — начале сентября жители нашего двора, выбрав погожее воскресенье, выходили на пилку и рубку дров. Начинался веселый, отдававший праздником турнир «на колунах».

Трудились с радостью, сочетая работу с шуткой, подтруниванием друг над другом, особенно над отстающими. Имелась, однако, деталька... Тысячи слов, сказанных о соседях, об их отношениях, посвященных уходящей в прошлое коммунальной эпохее, не расскажут так много, как одна эта вроде бы незначительная деталь: никто не покидал «турнирного поля», покуда на дворе оставалось хоть одно нераспиленное бревно, хоть один нерасколотый чурбак, кому бы он ни принадлежал. Тот, кто справлялся со своими дровами, тут же брался помогать соседям... Нынче и самому верится в это с трудом...

Лет в 13—14 я уже был неплохим дровосеком. Любил эту работу, выполнял ее с удовольствием и часто бывал победителем.

Вообще товарищи нередко подмечали во мне некоторую особенность... шустрость, что ли. И самого меня удивляли такие факты собственной скорости на руку — не осознавал ее, не чувствовал, поскольку работал обычно спокойно, неторопливо, без напряжения. Эта, видимо, врожденная повышенная реактивность субъективно воспринималась мною иначе — казалось, что не я, скажем, быстро двигаюсь, а наоборот: многие вокруг меня слишком медлительны. И, только будучи взрослым, обобщив некоторые признаки собственных жизнепроявлений, в том числе и речевую особенность — скороговорку (до сих пор учусь разговаривать медленнее, чем мне хочется), сделал вывод, что проживаю свой век в повышенном темпе, что мои секунды более тягучи, чем у многих других.

Думаю, это природное свойство во многом способствовало моим успехам в авиации.

Учился хорошо. Особенно обнаруживал склонность к точным наукам. Преподаватель физики даже обратил на это внимание родителей. Теперь не припомню: много ли времени уделял этим предметам. Но занимался с увлечением, часов не замечая, — наверное, был достаточно счастлив. Я вообще любил учиться и настолько, что, случалось, в летние каникулы, как ни удивительно, скучал по школе. В круглых отличниках не ходил, но были годы, особенно в старших классах, когда приближался к этому.

Об отличниках иногда говорят неуважительно. И даже взрослые из педагогической среды: это, мол, те, кто в силу своей правильности, покорности

взрослым зубрят днями и ночами. То есть впавшие в длительный, растянувшийся на все детство шок от страха перед палкой. Надо, однако, быть гением, чтобы на пятерки учиться из-под палки. А гении — вполне уважаемые люди... Подобный взгляд на отличников — от излишней критичности иных умов. От неистребимой тяги пересматривать старые истины. И от неуправляемого, безудержного обвала критики, вызванного мелким камушком — сомнением. Начинается с того, что не все, скажем, отличники — такие уж отличники головой. Среди них немало средних, ничего особого собой не представляющих. Это верно, и на этом бы остановиться, ибо если он отличник, то ниже среднего быть не может. Но остановиться трудно, теперь уж нужно низвести его до полного дурака и убедить весь свет, что нет этому племени доверия...

...Мне было лет 12, когда в доме нашем появился то ли родственник, то ли знакомый родителей некий дядя Ваня — веселый человек из Сингелея (поселок на Волге). Он прибыл с маленьким деревянным чемоданчиком и с зачехленным предметом необычной формы, оказавшимся гитарой, и жил у нас, пока не получил жилья от работы. С того дня в нашем доме прописалась музыка — песни, танцы...

Я не расставался с дяди Ваниной гитарой, брэнчал на ней все свободное время и неожиданно для себя и других обнаружил, что кое-что получается — могу подобрать аккомпанемент к любой песне. Всех это удивило, а больше всех дядю Ваню, и он сказал, что у меня музыкальные способности.

Неподалеку от нас Дом офицеров. Кто-то сказал, что там есть детский самодеятельный оркестр народных инструментов. Я отправился туда. «Нет мест», — ответил руководитель на мою просьбу. Чуть было не всплакнул от огорчения. Он, видно, заметил и пожалел меня: проверил слух и, оставшись довольным, предложил заниматься на трехструнной домре. Я мечтал о гитаре, но на чем угодно, лишь бы заниматься музыкой. Играли мы неизменный «Светит месяц» — тот, что звучит в любом клубе, любом красном уголке. Но я воспринимал его так, словно постигал олимпийские тайны...

Позднее, когда сосед мой Юра Гребешков, учившийся в музыкальной школе, овладел скрипкой настолько, что, как говорится, было что послушать, меня «заинтриговал» и этот инструмент. Я ходил к Юре каждый день, терзал тренированные, многотерпеливые уши его родных и вскоре, как сказала Юрина мать, «сделал большие успехи»...

Словом, и сегодня могу сказать, что лучше музыки может быть только авиация.

В девятом классе серьезно занялся гимнастикой. Три года спустя сдал нормы на первый разряд.

Тренеры прочили мне хорошее спортивное будущее и весьма ревниво отнеслись к тому новому увлечению, которое ворвалось в мою жизнь неожиданно и стремительно, как конница Чингисхана, и покорило меня пожизненно, без всякой надежды на освобождение. И зря старались тренеры, доказывая мне преимущество гимнастики. Я соглашался с ними умом, но сердцу, как говорят, не прикажешь...

\* \* \*

Мое знакомство с авиацией началось поздно. Мне «стукнуло» четыре года, когда

увидел первый самолет. (Нынешним трехлетним также трудно нарисовать небо без самолета, как небо без солнца.) Впечатление настолько сильное, болезненное, что не сотрется во всю жизнь. Перед глазами и сейчас стоит плывущий в небе темный предмет, схваченный перекрестием прожекторных излучений. Помню и мистический страх, который вызывал у меня унылый, подвывающий, зловеющий гул с неба и который, вероятно, передавался мне тревогой моих близких; хлопотливый, спешный бой зениток, открытые, хлопушечные разрывы в небе и отдаленные, но тяжкие, гулкие взрывы на земле... В небо Куйбышева каким-то образом проник фашистский самолет. Это случилось в конце 42-го, когда враг еще находился под Сталинградом.

А много лет спустя...

...С некоторых пор обычно тихое небо нашего окраинного района утратило это свое достоинство и стало шумным, как городская улица, то и дело заполняясь оглушительным грохотом.

Сперва детвора и даже многие взрослые высыпали на улицу, чтобы поглазеть на самолеты, летящие здесь хоть и в наборе высоты, но все-таки непривычно низко. Потом взрослые привыкли и выказывали любопытство к авиации не больше, чем к автомобильному транспорту.

Детское любопытство неиссякаемо. Во мне оно росло, копилось и зрело много лет и в конце концов привело к расположенному километрах в пяти от нас аэродрому. Много, видно, его накопилось, раз сумело побороть такую вредную и живучую силу, как застенчивость. Надо сказать, что и детство мое и юность прошли под знаком великой и повседневной борьбы с этой напастью. Тогда я часто упрекал себя в безволии, терзался сознанием слабости духа, особенно в случаях, когда не удавалось совладать с собой, и завидовал нахамам. Теперь, однако, оценивая свое прошлое, ставлю себе плюс за то, что с успехом пересиливал себя всякий раз, когда это касалось по-настоящему важного дела.

На подступах к аэродрому Валера Улитчев, мой одноклассник, храбрился, делал вид, будто все ему нипочем, и всю дорогу двигался в авангарде, но я видел, что Валера боится, стесняется не меньше меня, охвачен тем же трепетом. Безотчетное чувство, вызванное, видимо, обожествлением всего, что связано с самолетами, не пустило нас за священную черту. Мы спрятались в кусты и оттуда наблюдали происходящее.

Аэродром, видевшийся нам до этого некой производственной площадью, которая кишит людьми и кипит деятельностью, с виду оказался пустынным и безжизненным. Хвостами к нам уныло стояли с пяток самолетов и два-три планера. И хотя у одной из машин расположилась группа в несколько человек, впечатление безлюдности сохранялось — уж очень мала «плотность населения». Люди эти чего-то ожидали и общались между собой мало и лениво. Большинство из них лежали в траве, некоторые читали, двое, оперевшись о крыло самолета, то и дело поглядывали на небо, изредка бросая друг другу короткие реплики. А небо, как стеганое одеяло, закрыто низкими и неподвижными, точно приклеенными облаками...

Мы просидели в своей засаде с полчаса, потом пообвыклись и окончательно осмелели, увидав, как двое из той компании затеяли шутивную борьбу — точь-в-точь как мы, простые смертные. Как ни странно, но я первым решился обнаружить себя и первым сделал шаг — свой первый шаг в авиацию...

Мы приблизились и остановились метрах в десяти — на большее духу не хватило. Стояли, по-деревенски переминаясь с ноги на ногу...

— Вам кого, ребята? — спросил, приподнимаясь, один из тех, кто лежал на траве. Спросил доброжелательно, располагающим и ободряющим нас голосом.

— Да нам... никого... Мы самолеты пришли посмотреть... — запинаясь, ответил Валера.

— Самолеты? А чего на них смотреть?! На них летать надо...

— Или чистить... — вмешался другой. — Кто умеет летать, тот не чистит, кто умеет чистить, тот не летает. Но летать проще... А вы что умеете?

— Да мы... — потупевший от робости Валера случайно дал остроумный и правильный ответ, — ничего не умеем...

Летчики засмеялись. Они понимали, к чему вел их товарищ, как и следовало ожидать, техник. Но не понимали, что техник, хотел он того или нет, собрался нас осчастливить.

Он вручил нам по тряпке, подвел к одной из машин и велел протереть крылья, фюзеляж...

С тех пор мы стали частыми гостями на аэродроме. И даже не гостями — своими людьми: знали здесь всех и все знали нас.

Аэроклуб — самый доступный, самый удобный для молодежи вход в авиацию. Можно сказать, что аэроклуб — основной поставщик кадров, и скорее всего лучших кадров в воздушный флот, ибо человек здесь может приобщиться к летной профессии еще подростком. Многие из тех, у кого за плечами такая школа, поступают в летные училища, будучи уже готовыми летчиками. Не случайно через аэроклуб прошли почти все знаменитые асы нашей страны: Чкалов, Анохин, Орлов, Галлай... С аэроклубов начинали большинство летчиков-космонавтов: Гагарин, Титов, Береговой, Попович, Николаева-Терешкова...

Есть и еще одно важнейшее достоинство этой летно-учебной инстанции: проблема профориентации здесь была решена еще тогда, когда и вовсе не знали этого слова. Решена просто, естественно, сама по себе и безболезненно для личности и общества: хочешь проверить себя, пойдешь и хлебни, испытай — по плечу и по душе ли тебе такая специальность.

Словом, если б на каждый клуб пришлось по одному самолету, то и тогда он себя оправдал. Курсанты получают теоретическую подготовку, навыки вождения самолета, пусть даже самые первые, — это уже немало для тех, кто в дальнейшем пойдет в летные учебные заведения.

Думаю, не сильно преувеличу, если скажу, что аэроклуб — тот сук, на котором сидит авиация...

Год спустя я стал курсантом планерного отделения аэроклуба. Валере Улитчеву не повезло — врачи забраковали его по зрению.



Всю осень нас начинали теорией: аэродинамика, теория полета, документация, регламентирующая полет... Интересно!.. Но как предисловие к роману — не более. Порою очень хотелось пропустить «страничку», чтобы приблизиться к самому роману. Наконец, как и все на свете, период чистой теории закончился, и началась практика...

В один прекрасный декабрьский день вместо того, чтобы, как обычно, усаживать по очереди за тренажер, инструктор Рождественский вывел нас на заснеженное аэродромное поле и подвел к планеру...

Говорят, каждый человек в первоначальном развитии повторяет основные стадии эволюции своего биологического вида. Теперь, летая на сверхзвуковых самолетах, могу сказать, что как летчик проделал то же самое, начав с «пеленок» авиации.

17 декабря 1903 года братья Райт, сев в крылатую машину, именуемую аэропланом, оторвались от земли и, не касаясь ее, преодолели маршрут длиной в 32 метра. Полет их продолжался 17 секунд. В этот день родилась авиация.

52 года спустя я начал свою карьеру авиатора примерно с такого же полета. Едва ли он был долговременней... И проходил на высоте не более трех-четырёх метров.

Скажу только: когда мотоцикл-буксир разогнал мой планер до взлетной скорости и когда, потянув ручку управления на себя, я оторвал этот летательный аппарат от земли, то знал, что отныне никакая сила не может остановить меня в моем стремлении в авиацию. Знаменитый горьковский Уж лишь потому не понял Сокола, что в прыжке его отсутствовал полет — лишь взлет и падение. Задержись он в воздухе хоть на секунду, жизнь его превратилась бы в бесконечную, непрерывную драму — до конца дней своих занимался бы тем, что сворачивался в кольца и подпрыгивал в надежде еще хоть раз поймать момент зависания в воздухе... Понимаю, что моя восторженность отнюдь не украшает литературу, но по-другому об этом сказать не могу.

Рождественский держал нас в черном теле. Подниматься выше пяти метров запрещалось. Называть это полетом — значит сильно исказить современный смысл понятия. «Подскоки» — гораздо точнее. И мы это скоро поняли. Месяца тренировки хватило, чтобы осознать свой ясельный возраст.

Я не мог упрекнуть себя в недисциплинированности, хотя бы уж потому, что буквально заглядывал в рот инструктору, ловил каждое слово. И объяснить то, что случилось на одной из тренировок, можно только нетерпеливостью, неумной жадой настоящего полета.

Выдался не частый в зимнее время солнечный день. Ни облачка. Не морозно и совсем безветренно. Но чистота неба погоды не делала — подниматься на пять метров можно при любом состоянии неба: есть ли облачность или нет ее, высокая она или низкая. Только погода, я так думаю, в данном случае все же сыграла свою роль, оказав на меня психическое воздействие.

Планер А-1, зацепленный буксирным тросом, стоял на стартовой дорожке. Я сел в кабину, закрылся колпаком, проверил приборы и доложил о готовности. Когда мотоцикл потянул аппарат с места, я вдруг представил себе скудную, убогую процедуру, которую проделаю сейчас в очередной раз: хилый, жидкий подскок чуть

выше прыжка кузнечика и движение на несколько десятков метров, едва не касаясь земли... Мне дали возможность птицы, но загнали в клетку — в клетку с условной заградой — той, что на самом деле нет, которая существует только в моем мозгу... То есть мне поручили блюсти свою собственную неволю... А меня тянуло в открытое небо. Я чувствовал, что созрел для него. Но взял себя в руки, помня о дисциплине, и, когда разбег достиг необходимой для взлета скорости, перевел штурвал на привычный угол. Но лишь только планер начал взлетать, рука неосознанно, против воли моей пошла дальше... Я сразу же ощутил, как аппарат увлекает меня в небо все выше и выше...

Ошалев от восторга, забыл обо всем, что связано с землей, и зажил только этим сильным, все подавившим чувством. Оно заполнило меня настолько, что, казалось, никогда не пропадет, останется со мной навсегда. Но длилось это лишь несколько мгновений, ибо планер вдруг начал падать...

Во мне и в самом деле все оборвалось. Внутренности мои с такой резкой силой потянуло вверх, что, казалось, они вот-вот оторвутся. И поскольку природа не терпит пустоты, грудную клетку заполнил густой и отвратительный, как деготь, панический страх. Я с силой рванул ручку управления на себя, но планер на рули не отвечал. Он стремительно снижался на режиме парашютирования — то есть происходило все то же падение, но, на счастье, амортизированное, без клева носом и крена на крыло. Аппарат обладал отличными аэродинамическими возможностями и был, видимо, рассчитан на подобные выходы новичков.

Земля притянула к себе своего сына весьма решительно и энергично — планер крепко приложился животом, но особых повреждений не было. Отделался, как говорят, легким испугом и его пилот. И приземлился тогда не только в прямом, но и переносном смысле — романтику неба сдуло как ветром, хоть и на очень короткое время...

Но что случилось? Почему упал аппарат? Ведь на том же А-1 инструкторы летали на сто метров и выше? И достигали этого все тем же и единственно возможным приемом — отклонением руля высоты, переводом ручки управления от центра на себя до необходимого угла. Я сделал то же самое: угол атаки не перебарщивал, тянул ручку достаточно плавно. Почему у них получается, а у меня нет? Или причастно здесь некое таинство, некие заговорные слова?

Мистика и наука как лед и пламя. Там, где появляется наука, от мистики остается лишь мокрое место... Но именно науки мне и не хватало, чтобы избежать этого случая.

Я достаточно знал теорию, элементарную — большего здесь и не надо, — но при всем этом обнаружил дремучее невежество, безграмотность, знания лежали в моей голове неподвижным грузом, непосредственной, отчужденной и бесплодной информацией. Она не стала моим активом, руководством к действию. Будь это не так, я бы знал, как знаю, что для ходьбы нужно передвигать ногами, — для такого полета планер должен накопить некоторый минимум энергии. Чтобы подняться на высоту и благополучно летать, он должен обладать необходимой инерцией, и запастись ею нужно еще на земле — получить разгон, набрать скорость значительно больше, чем та, что я располагал. А нас разгоняли ровно настолько, насколько требовалось, чтобы чуть оторваться от земли и продержаться в воздухе десяток, другой метров...

Потом пришел февраль, на редкость правильный, классический — с пуржистыми непогодами, заносами и кипящим, бушующим молоком вместо прозрачного воздуха. Время, когда человечество осознает смысл истинного и единственно объективного счастья — наличие очага и крыши над головой, а собаки согласно поговорке проверяют человечность своих хозяев.

Но на такую оценку способны только нормальные существа — у одержимых мечтой мальчишек своя мера вещей. В дни занятий вместе с Олегом Сизовым, приятелем и коллегой по планерному спорту, презирая погоду, тащились на аэродром, отмеряли по шпалам пять-шесть километров в один конец с расчетом на маловероятный случай: вдруг погода изменится и начнутся полеты?!

Погода, однако, не менялась весь февраль и еще половину марта. Полетов не было полтора месяца. Кроме того, ушел наш тренер Рождественский, и группа, в которой я занимался, распалась. Огорчительно, но не трагично — так или иначе утверждать себя в планерном спорте не собирался, рассматривал его как первый шаг на пути к самолету.

### III. ВРЕМЯ ПРОСТРАНСТВА

Весной я обратился в секцию самолетного спорта с понятной просьбой, но получил отказ — предложили зайти, когда исполнится семнадцать лет. Ждать трудно, но я дождался.

Второй раз появился в день своего рождения, когда тренер самолетной группы имел право посмотреть на меня и посмотрел взглядом, в котором говорилось: «Юность неприлична в своем нетерпении, в своем безудержном, безоглядном стремлении сломать себе голову.

Юность талантлива и глупа странной глупостью — той, что вызывает симпатию...» Взгляд был брошен тогда, а расшифровал я его, разумеется, сейчас.

Тренер сказал:

— А может, ты обманываешь! Может, семнадцати еще нет?

— Ну вот же паспорт...

— А что паспорт?! Может, ты в двенадцать ночи родился? Справку от матери!..

В комнате сидели еще несколько летчиков. Они смотрели на меня насмешливо, и один из них тихо, не для моих ушей, произнес:

— Экая килька, а туда же, в авиацию... — И хотя сосед толкал его в бок, урезонивал: не обижай, мол, парня, обратился ко мне. — Слушай, друг, а в летчики берут только тех, у кого не меньше двух пудов весу...

Он сказал остроумно, но никто не засмеялся, потому что бывают лихие фразы, которые выявляют бестактность, душевную черствость. Однако сказал он метко и попал точно в больное место — хотя под рубашкой у меня были довольно крепкие и

рельефные мышцы (не зря ведь гимнастикой занимался, правда, еще недостаточно много, чтобы она сказалась на всей фигуре), внешне выглядел маленьким, худеньким, слабосильным.

Впервые в жизни, несмотря на патриархальное воспитание, которое отработало во мне уважение к старшим и несокрушимое табу на дерзость с ними, я огрызнулся:

— Глядя на вас, — ответил я зло и вопреки привычной скороговорке растягивая слова, — можно подумать, что в авиацию берут не по уму, а по весу.

Наступило молчание. Летчики отвернулись, чтобы спрятать глаза и скрыть с трудом сдерживаемый смех. Ответ, видно, понравился, и, главное, все остались довольны тем, что восстановлено равновесие, которое называют справедливостью.

История эта пошла мне на пользу. У меня не возникало поводов, чтобы упрекнуть себя в излишнем честолюбии, но самолюбия хватало всегда. Реплика насмешника сыграла роль сильнейшего допинга, и я с двойным усердием набросился на гимнастические снаряды.

Сейчас, однако, понимаю, что все эти годы занимался не только гимнастикой, но и чем-то вроде эквилибристики... Ходил, что называется, по канату времени... И довольно твердо, не качаясь и, главное, не замечая, как лунатик по карнизу. И ввергала меня в подобный сомнамбулизм увлеченность...

Учился в десятом классе — увлекался физикой, математикой. Четыре раза в неделю ходил в аэроклуб, два раза в секцию гимнастики и иногда навещался в оркестр народных инструментов. И если учесть, что от дома до аэродрома топтать больше пяти километров, то есть час в один конец, то непонятно, как все это удавалось совмещать. Поистине желание в сочетании с молодостью не имеет преград!

Но вот сданы экзамены на аттестат зрелости, закончен курс подготовки к полетам. Побежали свободные и счастливые дни: началась так называемая вывозная программа. Это означало, что мне надлежит налетать 12 часов вместе с инструктором.

Погода стояла хорошая, и программу удалось выполнить недели за три.

23 июля 1957 года состоялся мой первый самостоятельный вылет. В воздухе я испытал множество всяких чувств. Здесь и радость, и гордость, и восторг... Но здесь и тревога, и даже некоторый испуг, особенно когда оглядываешься и в задней кабине вместо инструктора видишь семидесятикилограммовый мешок с песком, погруженный для центровки.

Но так или иначе он состоялся, прошел удачно и остался в моей памяти на всю жизнь.

В то знаменательное для меня лето я сделал еще пятнадцать самостоятельных вылетов и получил отличную оценку.

В самом конце учебной практики, в один из дней, прибыв на аэродром, я увидел среди аэроклубного начальства, наблюдавшего за полетами, незнакомого офицера.

Он не покидал наблюдательного пункта весь день. Среди курсантов пошел слух, что он здесь с целью набора в летное училище. И, несмотря на то, что мы уже пообвыкли и чувствовали себя в воздухе уверенно и спокойно, на этот раз возникла робость, волнение абитуриента, идущего на экзамен.

Я в тот день летал дважды, после чего был вызван к начальнику аэроклуба. В кабинете уже сидели мои товарищи. Здесь же, кроме начальника, находился наш тренер Николаев и тот самый офицер.

Он начал издавека и вел к тому, что летчиком быть хорошо — уговаривал жаждущих испить воды. А мы гордились — ведь избрали далеко не всех.

Однако выбор офицера дела еще не решал. В училище для поступления, как и везде, полагалось сдавать конкурсные экзамены: математику, физику и русский язык. Получив по всем трем предметам отличные оценки, я стал его курсантом.

После курса молодого бойца сразу же начались занятия, связанные со специальностью: изучение материальной части самолета и теоретические дисциплины. Все это в той или иной мере мне было знакомо, и потому учился без особого напряжения. Как всегда, меня главным образом интересовала практика. И когда она началась, усердно взялся за дело, благо что возможности открылись большие: группы немногочисленные, пять-шесть человек, машин хватало. Кроме того, наш инструктор, капитан Нелипо, использовал положенные ему личные тренировки для обучения своих курсантов: брал в полет одного из своих учеников, сажая его в инструкторскую кабину. Вообще-то делать этого не полагалось, но Нелипо хоть и отличался особым почитанием дисциплины, но своим педагогическим делом горел настолько, что шел на это нарушение, обманывал начальство, справедливо считая такую ложь святой.

Как педагог Нелипо не представлял собой загадки. Что касается его характера, то судить о нем курсантам не представлялось почти никакой возможности. Мы могли лишь гадать: какой, скажем, у него темперамент — холерик, сангвиник или флегматик? Речист или молчун? Веселый или угрюмый...

Нелипо среднего роста, но казался большим, ширококостным. Возможно, это общее впечатление создавало широкое, скуластое, с крупными и жесткими чертами лицо.

Духовная сила этого человека распространяла вокруг него некое гипнотическое поле, подобное магнитному. Так что каждый, кто попадал в него, чувствовал влияние силовых линий, которые действовали так, что приводили к частичной потере самостоятельности. И даже начальство, я замечал, разговаривало с ним несколько скованно. Он это тоже видел и как человек, чтящий армейскую дисциплину, субординацию, ощущал от этого неловкость.

Он всегда являлся к нам экипированный точно по форме, как внешне — отутюженный, начищенный, так и внутренне — с раз и навсегда отработанной, сбалансированной линией поведения, стабильной манерой держаться. И эта его внутренняя униформа, которую он никогда не нарушал и соблюдал с удивительной легкостью, надежно скрывала склад его души, мешала нам понять его истинный характер. Во всяком случае убежден, что внешне проявляемые им свойства: уравновешенность, пунктуальность, аккуратность — нельзя принимать за ключ к

разгадке его натуры, поскольку тогда пришлось бы прийти, скажем, к выводу, что он сух и склонен к педантизму. А этого про него никак не скажешь — иначе Нелипо не пошел бы на такое систематическое нарушение режима личных полетов. И другое: вряд ли педантичный человек смог бы пробудить к себе такую любовь подчиненных.

В общении с нами Нелипо был немногословен, строг, не допускал и намека на фамильярность, не позволял и на миллиметр сократить дистанцию, необходимую между учителем и учениками.

В один из июльских дней 1958 года меня вызвали к капитану.

— Полетите со мной на тренировку, — сказал он.

На эти полеты между курсантами группы установилась очередь, и сейчас приглашение его прозвучало для меня неожиданно, как внеурочное.

— Слушаюсь, товарищ капитан! Но... вроде не моя очередь?

Капитан согласно кивнул головой и ответил:

— Идите к машине.

Оказалось, курсант-очередник отпущен в увольнение — к нему приехал кто-то из родственников. Если б я ответил Нелипо: «Рад стараться», как отвечали в старину солдаты, то это следовало бы понимать в самом буквальном смысле — мне действительно хотелось стараться, хотелось оправдать доверие, не говоря уж о благодарности: ведь я не один в группе, на освободившееся место капитан мог взять любого из моих товарищей...

Самостоятельных полетов у нас хватало — тренировались много. И если небо никогда не надоедает, то от работы в нем порою устаешь. Поэтому, сев в заднюю, инструкторскую кабину, я подумал, как хорошо быть инструктором, летать на правах пассажира, точнее, полу-пассажира — у Нелипо особо не разгуляешься, передать управление не забудет, — испытывать все прелести полета, при этом виртуозного, ибо инструктор наш — опытный летчик.

Як-18у (учебный), готовый к полету, стоял на колодках — металлических подпорках под колесами, которые железнодорожники называют башмаками. Я привязался ремнями и, ожидая инструктора, балагурил с приятелем по поводу недавно случившегося и бывшего у всех на устах происшествия: курсант из соседней группы, сруливая с посадочной полосы на нейтральную, вместо посадочного щитка убрал шасси и прокатился на брюхе машины, сровняв все предусмотренные конструкцией выпуклости.

— Большой мастер, — говорил мой собеседник, — из самолета сделал уют!

Пришел капитан Нелипо, влез в переднюю кабину, пристегнулся ремнями и скомандовал:

— Магнето на первую кабину! Кран шасси в нейтральное положение!

Команда, необходимая для того, чтобы самолетом можно было управлять из

первой кабины. Вообще управление как в первой, так и во второй кабинах автономно. Но две из многочисленных систем машины находятся все же, так сказать, в вассальной зависимости: магнето, без которого нельзя ни включить мотор, ни выключить его, и управление шасси, без которого, как известно, нельзя посадить самолет. Так вот, командный кран шасси и тумблер магнето находятся во второй кабине — в инструкторской, и покуда управление этими системами не переключено на впереди сидящего пилота, они ему неподвластны.

Исполненный чувством благодарности к своему тренеру, тронутый его высокой оценкой — а только так можно объяснить подобное предпочтение со стороны этого объективного, справедливого, ровного в отношениях к людям человека, — я старался оправдать ее, что называется, не ударить в грязь лицом и потому напрягся предельно, изготавился, как спринтер на старте, чтобы выполнить все его команды мгновенно, четко и точно. Услышав приказ, тут же нажал на кнопку переключения магнето и рванул кран шасси, стоявший в положении «на выпуск» с таким усердием, что он проскочил защелку, фиксирующую нейтральное положение, и ушел до отказа. В тот же момент почувствовал, как машина осела...

Я помню, что на общем фоне бездумности, охватившего меня оцепенения, морального и физического, мелькнула все же одна мысль, до нелепости не соответствующая моменту, — я подумал о языковых образах: почему это говорят «сгореть со стыда»? От стыда не сгорают — от него, наоборот, холодеют, стынут, леденеют, наконец... От стыда может быть и другое: желание исчезнуть, превратиться в пылинку, молекулу, атом, чтобы никто и никогда не обнаружил...

Я долго не выходил из кабины... Когда Нелипо покидал самолет, он сказал: «Вылезай, Егоров...» Мне удалось с ним не встретиться взглядом. Он ушел. Но я еще долго сидел здесь, потому что панически боялся этой встречи...

В тот же день состоялось собрание эскадрильи. Но до этого я узнал, что капитану Нелипо объявлено взыскание за нарушение правил личной тренировки.

На собрании ожидал, что меня отчислят из летного состава и предложат проходить службу в команде обслуживания самолетов. Боялся этого, но считал справедливым, поскольку, вспомнив случай с планером и обобщив, решил, что во мне живет роковая черта, которая не позволяет стать настоящим летчиком.

Однако никому не пришло в голову ставить так остро вопрос. А когда капитан выступил в мою защиту, назвал отличным курсантом и объяснил всю историю случайностью, дело кончилось тем, что слегка и отечески пожурили и впредь посоветовали хорошо, без спешки обдумывать действие, которое предстоит выполнить.

В результате падения деформировалась нижняя часть фюзеляжа — изрядно, но небезнадёжно. Ремонтники выправили и в два дня привели самолет в полную готовность к полетам. Сам я физически не пострадал, зато получил полезный урок и вывел для себя на всю жизнь правило: «Не старайся руками — старайся головой, ибо руки глупы и не знают меры».

И другое. Своим поведением я, видимо, дезориентировал окружающих — вовсе не преднамеренно, создавая о себе мнение не совсем верное, по крайней мере неточное. А палка, как водится, о двух концах — оно, это мнение, дезориентировало

меня самого. Наставники и товарищи относились ко мне как к человеку внутренне дисциплинированному, собранному и часто говорили мне об этом в глаза, считая, что это пойдет на пользу, укрепит веру в себя. Но случай с шасси противоречит такому мнению, показывает скорее на нехватку этого свойства. Я тогда понял, что мои доброжелатели принимали самоуглубление за сосредоточенность. А это, известно, не только разные, но и в какой-то мере исключают друг друга вещи.

...В отличие от многих жизнь в армии казалась мне легче, чем на гражданке. Хотя бы уж потому, что здесь мне не приходилось крутиться в том самом четвертом измерении. Позволю себе нечто похожее на каламбур и скажу: здесь все мое время принадлежало пространству. Отсутствие спешки, суеты, даже некоторой сумятицы дало мне ощущение уверенности, здорового деятельного, покоя. Учился хорошо и без натуги. На «отлично» сдал теоретические дисциплины, а практику...

Генерал, проверявший наше летное искусство на выпускных экзаменах, оказал мне особую честь — лететь первым. Он остался доволен и рекомендовал начальству отправить меня для учебы в истребительное училище.

Никаких особо любопытных событий в бытность мою в Оренбургском авиационном училище не случилось. Скажу только, что летал здесь на МиГ-15, курс наук закончил с отличием и получил звание лейтенанта.

Упоминания заслуживает лишь один факт — значительный, круто повернувший всю мою жизнь: время моей офицерской службы исчисляется часами. В день присвоения звания газеты опубликовали известный указ о значительном сокращении Вооруженных Сил, вошедший в историю Советской Армии под названием «Миллион двести тысяч». Утром другого дня нам объявили: весь выпуск увольняется в запас.

...Домой я возвращался с чувством, о котором нельзя сказать однозначно — сложно и противоречиво настолько, что и сам не мог разобраться. Досада, конечно, занозила душу, но больше было другого: удивления, даже ошеломленности. «Ну и ну! — думал я. — Могучий рычаг понадобился судьбе, чтобы опрокинуть жизненные планы такого незаметного, только еще начинающего жить человека!» Если б, сидя в купе, я отпустил свои эмоции, дал им возможность изливаться наружу, то всю дорогу так бы и покачивал изумленно головой, приговаривая: «Ну и ну!»

Но я не жалел о прошлом и радужно смотрел на будущее. Отношение к тому и другому возникало на мысли: я — летчик! Значит, армейские годы не проведены зря. А раз я летчик, значит, дома, где-то на аэродроме, в каком-то ангаре меня уже ждет самолет.

Я слишком легковесно относился к жизни, чтобы сообразить: в этот момент по дорогам страны в тот же Куйбышев тянутся тысячи разделивших мою судьбу авиаторов, которые так же претендуют на право летать и многие из которых имеют на то оснований куда больше...

Прибыв в родной город, без промедления пустился на поиски своего счастья и на сей предмет посетил управление ГВФ. Двери начальника отдела кадров осаждали бывшие военные летчики. Сколько их? Им несть числа! Хоть и бывшие, но все в офицерской форме, при погонах. И подавляющее большинство из них по своему званию еще недавно имели право командовать мной: «Лейтенант, кругом! Шагом марш!» Тогда у них было официальное право, теперь — моральное. В данной



ситуации последнее для меня значило гораздо больше. Поэтому я скомандовал себе: «Лейтенант, кругом! Шагом марш!»

Могу похвалиться лишь тем, что оказался понятливым и больше никаких попыток не предпринимал. Решил поступить в вуз.

Два месяца усиленной подготовки. И вот незадачливый, но настырный летчик Егоров у входа в Куйбышевский авиационный институт.

Среди абитуриентов, пятиминутной давности десятиклассников, я чувствовал себя переростком, чем-то вроде второгодника. При этом за неимением приличного штатского костюма пришел в офицерской форме — только без погон.

Застенчивость, видимо, неизживаемая штука; под ударами, которые я наносил ей, она только крепла. Ровесники быстро знакомились, сходились, становились своими людьми. Я некоторое время оставался в стороне — в прямом и переносном смысле слова... Скоро, однако, они потянулись ко мне сами — после первого же экзамена, когда сдал письменную математику на пятерку. Когда на ту же оценку ответил и устную, пришлось выступить в роли нештатного консультанта.

Конкурсный балл засчитывали по трем профилирующим дисциплинам: физике и двум математикам. Получив отличную оценку по физике, я набрал пятнадцать из пятнадцати, и вопрос о моем зачислении в институт был решен.

Не помню, по какой причине, но начало занятий не совпало с традиционной датой — его отодвинули месяца на полтора. Чтобы не бездельничать, отправился на завод, зная, что там всегда нужны грузчики. И до самых занятий «круглое катал, плоское таскал»...

Я начал учиться строить самолеты. Мне это нравилось... Но еще больше нравилось мне летать на них...

В аэроклубе меня вспомнили и сожалели, что пришел слишком поздно — все группы укомплектованы, ни единого места. Но... что ни делается — все к лучшему. Известно: первый курс — самая трудная вузовская ступень. Раздваиваться на этом этапе опасно — того и гляди попадешь в историю с двумя зайцами. Думаю, что в течение года в аэроклубе, наверное, нашлось бы для меня место, но я просто не заходил туда, решив сперва пообвыкнуться, притереться к институтскому режиму...

...Над головой то и дело летали самолеты. Неизвестные мне избранники буднично, без особого торжества в душе вершили свои обыденные небесные дела, ничуть не осознавая ежедневного праздника, которым одарила их судьба. Так у собаки хватает ума, чтобы понять величие человека, а человек по недомыслию скорбит о своей слабости.

Уличные прохожие, должно быть, принимали меня за парня из таежного глухого хутора; когда видели, как останавливался посередь дороги, задирали голову и восхищенным взглядом провожал самолет... Отвлекался на лекциях, лишь только стекла начинали подрагивать и глуховатый, отдаленный еще гул вползал в аудиторию...

Где-то я прочел формулировку: музыка, дескать, отличается от шума тем, что

первая несет в себе информацию, второй лишен всякого смысла. Либо это неверная, во всяком случае, неточная мысль, либо иные шумы следует отнести к музыке.

Однажды ранним весенним утром в окна моей квартиры ворвался шум, не хуже музыки возбудивший во мне эстетические чувства. По крайней мере он принес богатую и ценную информацию. Шум с полным набором музыкально-классических оттенков: форте, пиано, крещендо и диминуэндо... Еще лежа в постели, глядя отнюдь не в небо, а в потолок, слушая звук мотора, хорошо представлял себе движение самолета... Вот рокот усиливается, нарастает все больше и больше, переходит в открытое звонкое «форте», потом сдвигается куда-то влево и постепенно глохнет, переходя в отдаленный гул, и вдруг неожиданно резко усиливается... Ясно: подходя к верхней точке петли, пилот прибавил обороты... Ясно и другое, и самое главное: летчики-спортсмены начали тренировки...

В тот же день, едва окончились лекции, я отправился в аэроклуб. По дороге увидел нечто такое, от чего отяжелели ноги, поостудился пыл, закралось в душу сомнение: а возьмут ли?!

Самолет летал «на спине» — не ЛЕТЕЛ, а именно ЛЕТАЛ, долго летал — несколько минут. Выполнял фигуры, изредка, по необходимости на десятки метров переходя в прямой полет, и снова ложился «на спину».

Меня раздирало двоякое чувство — с одной стороны, смогу ли я так? Какой-никакой, но я летчик и понимаю, что за этим стоит. С другой — нестерпимо хотелось научиться этому.

Командир отряда Борис Павлович Долгов, добродушный человек с мягким, внимательным и чуть улыбочивым взглядом, принял меня без привычной военной строгости, официальности — скорее ласково, по-домашнему. Меня удивило и обезоружило (откажи он мне — не сделал бы и малейшей попытки настоять, убедить) обхождение без всякого налета бюрократизма, естественного для людей, которым часто приходится иметь дело с просителями. Он выслушал мой рассказ терпеливо, ни разу не перебив, и сказал:

— Вообще-то у нас «полна коробочка»... Но не огорчайтесь, найдем вам место... Я вас помню. Думаю, из вас получится хороший спортсмен... — Он хотел еще что-то сказать, но в комнату вошел высокий, худощавый, немного сутуловатый человек лет сорока пяти. — Вот как раз Сергей Иванович Мотыгов, заместитель командира отряда, с ним и решим... Сергей Иванович, это Игорь Егоров. Очень хорошо занимался у нас в 57-м году. Потом по нашему направлению закончил Актюбинское училище, после Оренбургское. С отличием! Но уволен в запас по указу «Миллион двести». Нынче учится в авиационном. Хочет летать. Найдем ему место?

— Надо найти, Борис Павлович! Поищем — найдем...

Неделю спустя, когда я ознакомился с материальной частью ЗЕТ-326, самолета-тренера, или, как называют его, спаркой (спаренные кабины), состоялся мой первый полет. Пока что с Мотыговым.

Я волновался. И пожалуй, вдвойне из-за той лестной характеристики, что дал мне Долгов. Теперь ее нужно оправдать. Но, главное, больше года не держал штурвала в руках. Однако через две-три минуты полета понял: то, что умеешь, не пропадает.

Даже напротив того — время обладает чудесным свойством — работает само по себе.

Навыки, над которыми долго трудился, после некоторого перерыва (здесь, конечно, тоже существует критическая точка, после которой наступает обратный процесс) закрепляются, созревают, достигают автоматизма, и его можно сравнить только с автоматизмом врожденных чувств. Не знаю, почему, но это так. Может быть, они отдыхают, набираются силы?

Как только прошел первый испуг, почувствовал легкость, ритмичность, точность в движениях. Это так меня приятно поразило, что на радостях и от ощущения легкости пошел крутить доступные фигуры. Я увлекся, забыл о неусыпном оке экзаменатора и быстро почувствовал вес самолета, центровку, реакцию на рули. Не сразу все удавалось, но это меня не смущало: понимал, что нахожусь скорее в роли летчика-испытателя, чем ученика.

Вскоре Мотыгов предложил посадку, но я разохотился и, преодолев застенчивость, попросил еще несколько минут... И тут полуторагодовалый тайм-аут в пилотаже дал себя знать: я устал, хоть и не понимал этого. Бездействие силы не нарастит... Начал вдруг терять пилотажную меткость — перетягивать или не дотягивать ручку, пережимать или не дожимать педали, стала пропадать координация рук с ногами, появились напряжение, скованность... Сергей Иванович, видимо, понял это и категорически предложил сажать машину...

Оценивая мой пилотаж, инструктор пренебрег последним эпизодом — остался доволен и лестно отозвался о моей работе; но не забыл о нем и сказал:

— Если не хочешь потерять, чего достиг, и надолго, а достиг, прямо скажу, немало, не перебарщивай время пилотажа, не улетывайся досыта, уходи из-за стола, как рекомендует медицина, чуть не доев... Не послушаешь меня — сломаешься! После будешь набирать по крохам то, что умел раньше... А вообще-то молодец... Уверен, месяца через два будешь летать по второму разряду. Потерпи годок — освободится место, переведем в группу мастеров высшей квалификации, научим акробатическому пилотажу...

\* \* \*

В институте на первых лекциях меня смешил примятый, сонный вид еще не проснувшихся до конца студентов. Чумные, ошалелые взгляды, басовитые с хрипотцой голоса, угловатые и неточные движения, угрюмость, раздражительность не по делу — неплохой объект для шуток и подтрунивания. Сам-то я в порядке, свеж, бодр и, как говорят музыканты, разыгран. Мой рабочий день в зените, я уж находился и налетался. Все это меня веселит... Правда, где-то на третьей лекции роли меняются — постоянно недосыпая, я к этому времени начинаю клевать носом. И тогда уж мои однокурсники смеются надо мной...

Полеты начинались в полпятого утра. В три полагалось быть на аэродроме. Поэтому в погожие дни, когда появлялась возможность летать еще и вечером, не оставалось ничего другого, как ночевать, скажем, в палатке, разбитой в летном лагере...

В подобных трудах прошло два года. К концу 1963-го выполнил норму первого

разряда. А осенью 65-го получил звание мастера спорта. В том же 65-м закончил институт и получил диплом инженера. Но все это будет несколько лет спустя. А пока...

...В то утро я уже дважды побывал в воздухе и собирался покинуть аэродром, когда подошел Мотыгов и сказал:

— Не спеши. До лекций есть время... Хочешь еще полетать? — Вопрос риторический. Мотыгов знал, что такое желание всегда при мне. — Машина свободна. Полетим вместе.

Предложение Сергея Ивановича меня удивило. Обычно инструкторы наблюдают за полетом с земли, руководят тренировкой с помощью радиосвязи, но периодически контролируют своих воспитанников из инструкторской кабины. Однако совместные полеты проводятся не чаще раза в неделю — они как контрольные работы у школьников. Не далее как вчера я выполнил свою «контрольную», и Мотыгов оценил ее «хорошо» — сейчас у меня были все основания недоумевать...

Ни слова не говоря, направился к машине и уж занес ногу в кабину, когда Сергей Иванович остановил меня.

— Посмотри, — сказал он, — чиста ли кабина? Нет ли лишних, незакрепленных предметов?

— Нормально, — ответил я, осмотрев кабину.

— Посмотри, посмотри внимательно. Идеально должно быть...

Я не спросил почему, поскольку теперь уж догадывался. Когда привязался, он подошел и сам проверил ремни.

Через пару минут полета, после нескольких сделанных мною фигур услышал команду: «Полубочка!» Выполнив ее, я тем самым перевел машину «на спину» и, повисев несколько секунд головой вниз, с нетерпением ожидал предложения сделать еще одну полубочку, чтобы лечь наконец в прямой полет. Команда последовала, но не та, что мне хотелось.

— Левый вираж! — прозвучал голос в наушниках. Ясно... Мотыгов решил неожиданно кинуть меня «в воду». Пусть, мол, побарахтается — потонуть не дам, а учеба потом пойдет лучше.

Прежде чем выполнить команду, привычно бросил взгляд вниз, чтобы сориентироваться по месту. Но низа, под которым человечество понимает неперемное наличие какой-либо тверди, не оказалось. Внизу был верх. Твердь отсутствовала. Не было земли! Очень человеку охота оторваться от земли — всю жизнь мечтает, но, как выясняется, при одном условии: чтобы она всегда оставалась в поле его зрения...

На мгновение я почувствовал себя пловцом, обнаружившим вдруг, что кругом открытое море — берега не видно... Мало того, солнце, только что вывалившееся из-за горизонта и находившееся слева, тоже исчезло. Теоретически я был готов к этому — на земле много думал о перевернутом полете, готовил себя к «наоборотному»

эффекту. Но случилось то, что происходит с молодым, не обстрелянным еще номером орудийного расчета: как ни готовится к звуку залпа, но в момент его все равно теряется.

В наушниках раздался смех и реплика:

— Ты чего в небо уставился?! Ворон считаешь? Работать надо!

Я поднял глаза к небу и увидел НАД СОБОЙ (странно звучит!) знакомые пейзажи: широкую ленту Волги, ее берег — Жигули, одетые в синеватые подернутые утренней дымкой леса, и ПОД СОБОЙ, где-то сбоку, солнышко, изменившее сейчас вечной традиции и восходившее по моей ориентации с запада. Обругав себя за эту растерянность, решил действовать не спеша, осторожно — сперва подумать, потом сделать. Поэтому, выполняя команду инструктора — заложить левый вираж, — с ходу дал левую ногу и ручку управления к левому борту. Но земля, за которой следил теперь внимательно, вместо того чтобы пойти теперь вправо, как ей положено в этом случае, дернулась влево и остановилась.

— Где же вираж? — сдерживая смех, с ехидной мягкостью укорили меня наушники.

Я чертыхнулся в очередной раз, вывел машину из неудавшегося виража и суматошно засучил рулями — очень трудно насиловать собственные рефлексy, отработанные годами, и действовать им наперекор, делать все наоборот. Я все же заставил себя двинуть ручкой вправо... Чтобы ввести самолет в ЛЕВЫЙ вираж!

Теперь земля повела себя правильно. Впрочем, я оценил ее поведение умозрительно, с помощью вычислений на пальцах: если это идет сюда, тогда то должно пойти туда... В конечном итоге запутался и уж не знал, что куда должно пойти, — больше ориентировался на наушники: раз молчат — значит, правильно.

На вираже мощная сила потянула меня из кабины. Ремни напряглись и, казалось, вот-вот оборвутся. Душа обомлела, хоть голова и верила в надежность привязи.

Неожиданно из меня что-то посыпалось, загремело, зазвенело и пошло швыряться, метаться, кататься по всей кабине... Я, видимо, не до конца затянул «молнию» бокового кармана куртки, и хранившаяся там мелочь проникла сквозь эту лазейку. Монеты прыгали, раздражающе мельтешили перед глазами, часто и больно щелкали меня по лицу. Под этот «золотой» звон, который вовсе не стимулировал, проходил весь дальнейший полет. Благо что обошлось лишь одними переживаниями. Было б куда хуже, если б монета заклинила управление...

Мотыгов еще с минуту погонял меня «на спине» и поставил наконец на ноги, выдав желанную команду: «Полубочка!»

По земле шагал угрюмо и прятал глаза, но инструктор неожиданно сказал:

— Неплохо, Игорь... Для начала просто хорошо!

Обозлившись, я ответил, что от этой его оценки за версту несет педагогикой и что ложь есть ложь, даже если ее называют воспитательным методом. Сергей Иванович опешил — он вообще не терпел пререканий и уж от меня дерзости никак не ожидал,

тем более незаслуженной, несправедливой. Он сперва нахмурился, но потом, вероятно, вник в мое состояние и с несвойственной ему для такого случая реакцией ответил мягко и добродушно:

— Чудак! Правду говорю: думал, хуже будет... Я-то знаю, как бывает по первому разу...

Ночевал дома. Лег в постель и, когда погас свет, поджал колени к животу и задвигал воображаемыми педалями, воображаемым штурвалом, бороздя «на спине» воображаемое небо... С того дня...

Трудно было определить продолжительность моих ежедневных тренировок. Прекращал их разве что засыпая. Впрочем, порою и сны видел на ту же тему... Занимался каждую свободную минуту: в полетах по-настоящему и в перерывах между полетами теоретически, лежа в траве, дома и даже в транспорте, мысленно представляя ситуацию. Правда...

«Теоретическое» воспитание навыков принесло некоторую пользу. Что-то оно дало. Но лишь «что-то», лишь на первом этапе, когда намечалась их грубая, приблизительная основа. В дальнейшем результаты от такой работы равносильны тем, что получил бы, скажем, пианист, занимаясь на столе вместо инструмента. Подкорку не обманешь, по крайней мере долго ей лгать не удастся — ей нужны реальные сигналы, те, что поступают из жизни, а не из воображения. У нее своя агентура — легальная: зрение, слух, осязание... а есть, вероятно, и нелегальная, вроде той, что называем мы шестым чувством. Но даже в их информацию верит она только после тысячекратных повторений...

Когда эти репетиции «всухую» потеряли свой смысл, началась борьба за машинное время. Борьба, разумеется, без конфликтов, без ссор, без обид. Просто я начал, что называется, шакалить каждую минуту полета. Целыми днями проводил на аэродроме (если позволяло институтское расписание), даже в тех случаях, когда отработал официально отведенный мне срок. Терпеливо ждал — вдруг кто-то не придет на тренировку, раньше времени закончит ее... Мало ли по каким причинам может освободиться машина? Никого ни о чем не просил, а если просил, то лишь молчаливым присутствием. Инструктор никогда не досадовал на простой самолета — под рукой всегда был Егоров или другие, подобные ему «шакалы». Имена их нынче известны в авиации: Юрий Тарасов, Владимир Шахмистов, Светлана Пододяк...

А уж когда пробивал мой законный час... У Сергея Ивановича Мотыгова, возможно, и по сей день не угас рефлекс на мое имя: инструктор мой, как уже говорилось, близился к пятидесяти, да и акробатическим пилотажем занялся он поздно — мастера спорта получил незадолго до нашего знакомства. Искусный, мудрый спортсмен, прозорливый педагог, но по части выносливости начинал сдавать... А я увлекался в небе работой и, забывая о его возрасте, не понимая его состояния как сытый голодного, укатывал своего учителя до полусознания. «Хватит, Егоров! Хватит! — слышал я в наушниках. — Давай на посадку». — «Еще разок, Сергей Иванович, сейчас должно получиться...» И таких «разков» набиралось, как правило, с десятком, ибо категоричности в его голосе не было — он-то ведь тоже жил нашими успехами, он-то учитель! И, как истинный учитель, не щадил себя...

1963 год — год моего первого серьезного турнира. Меня включили в команду

Куйбышевского аэроклуба для участия в зональных соревнованиях, проводимых в Ульяновске. Подробности этих состязаний не представляют особого интереса, поэтому скажу лишь, что по всем четырём упражнениям получил бронзовые медали.

В тот же год выступил на чемпионате Союза. Летать пришлось на ЗЕТ-326 — некогда образцовой, но теперь по справедливости ушедшей на «пенсию» машине. Подавляющее большинство участников работали на Як-18п (пилотажный). В сравнении с ним ЗЕТ иначе как каракатицей не назовешь. Так его и окрестили...

Попав в середину таблицы, заняв 30-е место, я тем не менее считал, что удостоен самой высокой награды: меня и Владимира Шахмистова, летчика из куйбышевской команды, пригласил к себе в номер старший тренер сборной СССР Владимир Евгеньевич Шумилов, учинил нам, что называется, биографический допрос, потом сдержанно, но все же весьма лестно отозвался о нашей работе и в заключение сказал, что намерен перевести нас в сборную, как только появится возможность.

Полтора года спустя он сдержал свое слово.

## IV. АКРОБАТЫ НЕБА

За дверью, к которой я подошел, живут люди. А в душе у меня — робость, нерешительность, неуверенность... Словом, сумятица такая, будто там обитают боги. Бывает, что обожествленные люди кажутся выше и недоступней, чем мифические боги.

В голове с трудом укладывалась эта ставшая вдруг реальностью фантастика — зачисление в сборную СССР. Человек быстро привыкает к своему везению, принимает подвалившее ему счастье за должное. То же, вероятно, случилось бы со мной, когда везение носило откровенный характер лотерейной удачи. Но тут была некоторая видимость закономерности — вроде бы все последовательно, ничего чудесного. Терзали, однако, сомнения, логика... точнее, нелогичность которых держалась на неверии в себя.

С этим чувством стоял я у заветной двери, переминаясь с ноги на ногу, не находя воли взять себя в руки и взяться наконец за дверную ручку...

В просторной комнате, интерьер которой состоял в основном из кроватей, трое молодых людей в спортивных костюмах, растянувшись поверх одеял, о чем-то разговаривали. Они прервали беседу и вопросительно уставились на гостя: по какому, мол, поводу? Меня они, естественно, не знали, но я-то их узнал — не единожды видел на аэродромах...

Я окончательно растерялся, увидел, что судьба поселила меня с тремя лучшими летчиками не только страны, но и, как выяснилось позднее, мира.

В углу у окна полулежал плечистый парень с приветливым лицом. Он смотрел на меня улыбаясь. Я не знал, относилась ли эта улыбка ко мне или она, так сказать, инерционная, вызванная прерванным разговором. Зато знал, что принадлежит она восходящей звезде, по общему, хоть и неофициальному, признанию, летчику «номер

один» Владимиру Мартемьянову. На койке рядом, спустив одну ногу на пол, расположился соперничавший с ним Алексей Пименов. Напротив, расслабившись, полностью доверив свое тело кровати, отдыхал чемпион мира 1964 года, победитель чемпионата в Испании Витольд Почернин. Меня удивили эти обыденные, подчеркивающие человеческую слабость позы «богов».

Я стоял с чемоданом в одной руке, другой с непонятной целью прятал за спину гитару... Впрочем, цель непонятна, зато побуждение ясно — она всегда слишком привлекала ко мне внимание. Она почему-то освобождала от принятого между незнакомыми и даже малознакомыми людьми поведения, она давала право рассматривать меня в упор, откровенно, что называется, в лорнет... Меня это смущало, порою раздражало и даже злило. Нынче человеку с гитарой проще. Нынче гитаристов хоть пруд пруди. И поэтому они не в диковинку.

— Вы к нам? — спросил Мартемьянов.

— Да... Меня, собственно, жить сюда к вам направили...

— А-а... Пожалуйста! Располагайтесь... Койка около вас свободная... Вас, кажется, Игорем зовут?

Я удивленно посмотрел на Мартемьянова. Откуда он знает мое имя?! Он, видно, понял это и со смехом сказал:

— Не удивляйтесь... Владимир Евгеньевич предупредил нас...

Позднее выяснилось, что Мартемьянов и Почернин видели мой полет и что, прежде чем пригласить меня в сборную, Шумилов спрашивал их мнения. Больше того — они наводили справки и у тренера, и у ребят из команды: что, дескать, представляю собой как человек?

— А что это вы за спиной прячете? — спросил Почернин. — Бомбу?.. — И вдруг, перебив себя, загудел паровозом: — У-у-у!..

— У-у-у!.. — подхватили Мартемьянов и Пименов, тоже разглядев гитару. Они пошколярски, ради баловства тянули это «у» с минуту и заставили меня рассмеяться.

— Если он не только носит, но и играет на ней... — сказал Почернин.

— Играет, играет! — прервал его Владимир. — Я вспомнил — мне говорили.

— «Говорили»! А я не верю, — усомнился Витольд. — Сей же момент пусть возьмет и докажет...

— Ох, Витольд! — защитил меня Пименов. — Дай человеку руки вымыть... — и, обращаясь ко мне: — Я заметил: дальтоники обожают живопись, а люди без слуха — музыку, целыми днями поют... У нашего Витольда все песни на мотив «Очи черные». Ладно, располагайся побыстрее, и пойдем обедать.

Вечером под аккомпанемент моей гитары пели песни. В нашей комнате набилось много народу — собралась чуть ли не вся команда. Пришли Виктор Пискунов,



чемпион мира по упражнению на испанском чемпионате, призер этого же соревнования Вадим Овсянкин. Пришли девушки: Галина Корчуганова, Людмила Васильева, Таисия Пересекина, оказавшиеся, естественно, в центре внимания, поскольку лучше знали песни и лучше всех пели.

Гитара помогла мне стать своим человеком в команде в течение одного вечера. Ничто так быстро не сближает людей, как музыка. Лучшее средство коммуникабельности!

Меня, однако, мучило то обстоятельство, что уважение, симпатии, словом, успех, который свалился на меня так быстро и неожиданно, мною никак не заслужен, что этот мой скороспелый авторитет — мыльный пузырь и лопнет он завтра же поутру, как только поднимусь, ибо летчики уважают коллегу прежде всего за то, что он — летчик. Я самолюбив, и жалкая перспектива прослыть хорошим парнем, но бездарным специалистом пугала меня.

Ранним утром другого дня начались полеты. Спортсмены встречали меня с улыбкой, здоровались первыми: «Здорово, Игорь», «Привет, Игорь» — и симпатию выражали в крепких рукопожатиях. Но все это лишь усиливало во мне тревогу, холодило душу. И, главное, ничего не мог поделать со своей постной, тоскливой физиономией.

Я знал это свойство: всякие отрицательные эмоции отражаются на моем лице однозначно — скукой, вялостью... И беспокоился вдвойне: люди могли принять это за нерадушие, угрюмость, даже высокомерие. Однако все были заняты своими делами, заботами, здоровались торопливо, на ходу, и, кажется, никто ничего не заметил.

Метрах в десяти от меня стояли Пименов, Мартемьянов, Шумилов. Потом к ним подошел среднего роста мужчина с высоким лбом, живыми серыми, чуть покрасневшими глазами, поздоровался со всеми за руку, кинул какую-то фразу, вызвавшую общий смех, и пошел дальше.

Я с ним еще не был знаком, но знал, что это Борис Петрович Парфиров, второй тренер сборной и один из первых ее организаторов. Это он открыл Мартемьянова и Пименова и вместе с Шумиловым вырастил из них чемпионов, мировых призеров. Это он впервые разработал символику обозначения фигур высшего пилотажа, предварившую знаменитую аэрокрептографическую систему Арести.

Мягкий, душевный, общительный человек, остролов, он вызывал всеобщую симпатию. Вечно ходил с воспаленными покрасневшими глазами. Говорили, будто это у него от чрезмерного увлечения обратным пилотажем.

Беседуя, они время от времени поглядывали в мою сторону, и я чувствовал, что разговор касается меня. «Игорь!» — крикнул Мартемьянов и махнул рукой. Я подошел.

— Первым не возражаешь лететь? — спросил он. Пименов и Шумилов смотрели на меня с подбадривающей улыбкой.

— Возражаю...

Шумилов засмеялся и кинул на обоих победоносный взгляд: что, мол, вам говорил?!

— Зря! Не соревнование ведь... — сказал Алексей. — Чего бояться? Летаешь нормально — видели мы тебя в небе. Слетал бы первым, опробовал машину, размялся... А так... Насмотришься полетов... Всякая дурь в голову ползет: куда, дескать, мне — со свиным рылом в конный ряд... В таких случаях всегда кажется, будто у других все лучше...

— Верно они тебе говорят, — вставил Шумилов. — Советую лететь первым. Советую, хотя знаю, что все равно откажешься...

Владимир Евгеньевич оказался кругом правым: никакие резоны не могли заставить меня скрепить волю и прямо сейчас, сию секунду садиться в машину. Но правыми оказались и Пименов с Мартемьяновым...

Убедившись, что мой страх не сломаешь, ребята отправились к самолетам. Третью и четвертую машины заняли Витольд Почернин и Вадим Овсянкин. Мартемьянов остался работать над точкой, остальные разлетелись по зонам. «Точкой» мы называли небо над аэродромом. Зоны расположены вокруг «точки», на периферии.

Повторяю: летчики, предлагая мне первый полет, как в воду глядели... Я это понял, как только Мартемьянов оказался в пилотажном квадрате.

Он вошел в центр на высоте 200—300 метров и для разминки сразу выполнил несколько фигур — подряд, без протяжек. Сделал их как-то между прочим, на ходу и так ловко, непринужденно, легко, что самолет показался мне не машиной из металла, а гибким живым существом.

Як-18п прочертил огромную, во все пилотажное небо, петлю и неожиданно с верхней ее точки бросился в отвесное пики, оставаясь в нем метров 200—300. Затем, едва войдя в горизонталь, снова взмыл вверх по строгой и, на мой взгляд, очень точной вертикали. Следовало предположить, что сейчас будет «колокол». И в самом деле: самолет дошел почти до полной остановки. Однако в последний момент Мартемьянов взял ручку на себя, положил машину «на спину» и, протянув совсем короткую горизонталь в несколько десятков метров, снова устремился вниз.

Я не мог понять: с какой целью прочертил он три пустые вертикальные линии, без фигур, без какой-либо работы над сложными элементами эволюции? Добро бы отработывал, скажем, поворот на вертикали, но так бессмысленно...

Пока я задавал себе этот вопрос, Мартемьянов еще раз прошелся по вертикалям туда и обратно. И после проделал это еще множество раз. Сколько? Сказать не мог бы — сбился со счета: гонял машину туда и обратно по длинной, словно натянутой на двух пальцах петле, делал одно и то же, разве что варьировал на крошечных участках горизонтали вверху и внизу — самолет карабкался в небо, как муха по стеклу, падал и снова вверх...

Рядом со мной стоял небольшого роста желтоволосый, кудлатый человек с веселыми, искрящимися юмором глазами. Я уже знал, что это инструктор, в прошлом один из лидеров самого первого состава сборной СССР, участник знаменитого

московского «ромба» (групповой пилотаж) Семен Павлович Жучков.

Семен Павлович обладатель счастливого свойства — мгновенно становится своим человеком. С ним быстро сходишься и чувствуешь себя легко, самым собой, словно всю жизнь с ним на «ты». Он из тех, кто сразу же располагает к откровенности, с кем с ходу хочется поделиться. И если с другими я по-мальчишески старался делать умный вид, прятал свою провинциальность, то ему без стеснения задал вопрос:

— Зачем он мусолит эту вертикаль?

— Как тебе сказать... Я тебе по-музыкальному отвечу... Гаммы гоняет... Работает над чистотой, точностью техники... Понимаешь, когда человек достигает высокого мастерства, то вдруг обнаруживает, что куда сложнее, чем всякие мудреные сложности, выкрутасы, простые, элементарные, казалось бы, вещи — линии, скажем... Та же вертикаль... Вот и Володя, например, стал настоящим мастером и понял: мало научиться крутить штопорные бочки, падать на хвост, летать вверх ногами — это каждый середняк умеет — производить впечатление на обывателя... Чтобы отличаться от ремесленника, не быть дилетантом, нужна точность. Точность! В ней вся красота! В ней профессионализм. Заметь — любого летчика можно научить выполнению любых фигур, но не из каждого получается настоящий спортсмен — ас... Вот теперь хватит, — продолжал он, уставившись снова в небо, — можно и бочки покрутить...

И впрямь: не успел Жучков закончить фразы, как Мартемьянов заложил мелкий вираж и принялся вращать самолет.

— А вообще, Игорь, учти, — снова заговорил Жучков, — здесь ребята РАБОТАЮТ... Ох как работают! До закипания крови... Тело у них, как видишь, сухое, без единой жиринки... А мозг постоянно взмыленный. Тут Шумилову с Порфириным больше всего приходится бороться с перетренировками... Воют! Особенно с этим, — он показал глазами в небо, — умный парень. Знает нормы и технические и физические — чувствует их как никто. Только сам себя не всегда может удержать — дорвется до воздуха, не снимешь его никаким образом... Вон, посмотри — на посадку пора, дальше во вред пойдет... Нет, будет гонять себя и машину до исхода горючего... Сейчас Шумилов даст ему...

На этот раз слова Жучкова не оправдались. Володя, видно, взял себя в руки и, как ни хотелось еще поработать, пошел на посадку.

Вечером после полетов я подошел к Мартемьянову и передал наш разговор с Жучковым.

— В принципе он правильно тебе сказал... Не даются мне вертикали...

— Не даются?! По-моему, они просто идеальны!

— Это у тебя глаз не идеальный, Игорь... С земли они выглядят вроде бы нормально — в отдельности каждая. А по-настоящему красивого комплекса на таких не построишь. Не будет впечатления точности, не говоря об отточенности, точности... Ты говоришь «идеальны»... Я-то знаю, что нет в них прямого угла — поверь моему глазу... Какой-никакой, а я все же художник...

— Слышал я, говорили... Показал бы мне... полотна свои...

— «Полотна» — громко сказано... Ладно, покажу... Но не об этом речь... Пойми, дело даже не в комплексе... Есть другое соображение — самое важное. Его не просто знать нужно — им надо проникнуться... Не уступай себе ни грамма, даже если знаешь, что уступка на твоём деле сегодня никак не отразится. Учти, если тактика не пострадает, то обязательно пострадает стратегия... Бывает, что проще сладить дело, отступив от принципа, в какой-то отдельной ситуации кажется, что целесообразнее пойти на компромисс. А совесть глушишь оправданием: глупо, мол, донкихотствовать, стойкость такая никому ничего не даст, напротив, пойдет во вред... Но это целесообразность частного случая. Она в ущерб работе в целом... Потому как за первой уступкой будет вторая, за второй — третья... А за всем этим следует не только недобор, но и потеря уже набранного мастерства — снижение критериев, разрушение творческого идеала, к которому тянешься и который сам как магнит все ближе и ближе подтягивает к себе. Ты ведь знаешь, почему в спорте, да и не только в спорте, идет такая охота за лидером. Сильный лидер в команде — это львиная доля успеха. И только потому, что лидер — человек, который создает критерии. Чем он сильнее, тем выше критерий.

В любом искусстве главное — высота цели и четкое постоянное видение ее. Карабкаешься к ней и иной раз даже не замечаешь, как проходишь старые рекорды.

Так вот, еще раз скажу: отходить от принципа — значит снижать критерий, значит пилить сук, на котором сидишь... Известные вещи, но они не банальны и никогда не будут банальными, сколько бы их ни повторяли. Потому что если их действительно нетрудно запомнить, то, во-первых, не так легко усвоить, опосредствовать, и, во-вторых, они всегда злободневны. И сказал я все это, чтобы обратить твоё внимание на них.

Володя сеял на благодатную почву. Во всяком случае творческое упрямство, которое я не однажды подмечал в себе, видимо, и есть верность этому принципу. Мартеньянов прочно закрепил его в моем мозгу.

Понимаю: подобные строчки выглядят не очень скромно. Но пусть читатель вспомнит, что я поставил себе целью проанализировать свой путь к чемпионству. Значит, есть и должны быть в моем, так сказать, организме какие-то позитивы. Умолчать о них — значит отказаться от цели.

Но вот наконец я подошел к рассказу о моем дебюте в сборной СССР.

Никто не провожал, не смотрел мне под руку, не глядел любопытным глазом: ну-ка, мол, посмотрим, как он летать будет; каждый занимался своим делом, и я чувствовал, что всем не до меня. На душе от этого стало легче. И окончательно успокоился, когда сел в кабину и привязался ремнями. Неудержимо вдруг захотелось взяться за штурвал... Еще Мотыгов говорил: это хороший признак — значит, не мучаюсь в полете, а получаю от него удовольствие, а это значит, что я морально и физически раскован, освобожден, напряжен — а все это и есть условия для хорошей работы.

В зону вошел на сравнительно небольшой высоте — 700—800 метров — и остальное, до километра, набрал горкой, выполнил поворот без крена, в той же наклонной плоскости устремился вниз и оттуда взял рули на петлю... С фигурами

высшего пилотажа не спешил. Сперва решил опробовать машину на технике сложного пилотажа.

В Куйбышеве я успел налетать на Як-18п немало часов... Кстати, несколько слов о человеке, который помогал мне осваивать эту машину.

Мне вообще везло тогда на хороших, умных, способных людей. Таким был и Владимир Иванович Шавейников, под руководством которого я готовился к выполнению нормы мастера спорта. Он обладал критическим умом и творчески, аналитично подходил к своему тренерскому делу. Шавейников славился составлением красивых, точных комплексов. За несколько месяцев, что занимался под его наблюдением, я взял многое, но это, пожалуй, самое ценное из всего, — если впоследствии композиции пилотажных комплексов мне удавались хорошо, то этим я обязан Шавейникову.

Владимир Иванович интересен как человек. Обладает поэтическим даром. Он автор сборника стихов, перу его принадлежит «Баллада о ледовом разведчике».

Итак, под его руководством я неплохо освоил Як-18п, но, как всякий мастер непременно должен приноровиться к чужому инструменту, так и летчик — к чужому самолету. Машина хоть и в хорошем состоянии, но имеет свои особенности.

Покрутившись в горизонте и на вертикалях, перевел машину «на спину», выполнил обратную петлю и вышел в прямой полет...

На земле у меня возникло малодушное и не очень честное намерение: подняться как можно выше и там работать. Так же, как ночью все кошки серы, так и на большой высоте все фигуры хороши... Но сейчас в полете ощутил вольность пространства, сроднился с машиной и, движимый увлеченностью, вдохновением, желанием летать, почувствовал безразличие к тому, как смотрят на меня с земли, отрешенность от нее и наоборот — свою принадлежность, причастность к небу, к полету; земные дела казались мне с моей высоты такими же маленькими, игрушечными, как и все, что наблюдал на поверхности... Я смотрел на землю чистейшей воды потребителем, прагматичным взглядом — как на систему ориентиров, без которой не смог бы совершать свой пилотаж. Я зажил полетом, растворился в полете, сам стал полетом... И чем больше, тем больше не хватало мне его остроты, скорости, стремительности и потому инстинктивно, произвольно спустился на малые высоты, приблизился к земле, чтобы больше ощутить ее движение. Мастерством я еще сильно не дотягивал до настоящего летчика, но духом — почувствовал это именно сейчас, в своем первом в Москве вылете — стал ЛЕТЧИКОМ.

Опрометчиво, не задумываясь над тем, что штука эта мне далеко не всякий раз удавалась, я решил выполнить «колокол». Находился в прямом горизонтальном полете, когда в наушниках услышал голос Шумилова:

- Семнадцатый, как там у тебя? Все нормально?
- Все хорошо... отлично!
- Как двигатель, приборы?
- Нормально.

— Нормально... — медленно, в раздумье произнес тренер. — Ну вот что — поработайка сейчас над прямыми углами: из горизонтали в вертикаль и наоборот. Постарайся сделать это на хороших скоростях — словом, поработай на перегрузках.

— Понял.

У нас разные цели, желания. У меня руки чешутся пилотировать! Он хотел посмотреть, на что я способен. Но ему много не надо: пара-другая фигур, и все ясно. Сейчас он, вероятно, счел нужным меня проверить на выносливость. Впрочем, я не знаю этого человека, его рабочих принципов, манеры держаться на тренировках... Знаю только, что он выдающийся тренер — стало быть, раз сказал, значит, надо...

Однако жаль — настроился на вольный, так сказать, вдохновенный полет, а теперь придется «гонять гаммы»...

Я дал предельный газ, вышел в горизонт и, набрав максимальную скорость, взял ручку управления на себя — самолет круто и резко устремился вверх. Не дожидаясь полной потери скорости, снова ручку на себя — снова горизонт, но уже «на спине»... А дальше: пике, горизонт, восходящая вертикаль. И повторил эти маневры несколько раз, гоня машину по квадрату.

Небо чистое. В зоне ни облачка. Лишь вдали кое-где мелкие, растеребленные до прозрачности ватные хлопья висят высоко и неподвижно. По тому, как все же меняется их рисунок, можно судить о чуть заметном колебании воздуха. Но ветром это не назовешь. Так... «эфир струит зефир» — самолет его не чувствует. Сноса нет, и пилотировать удается над пересечением креста.

Собрался было в очередной раз кинуть машину вниз, когда на связи снова появился Шумилов:

— Семнадцатый, сообщи высоту.

— Девятьсот метров.

— Давай-ка в набор — на 1200—1300. Можешь покрутить фигуры. Полетай «на спине», поработай на вращательных режимах.

— Семнадцатый вас понял.

Мне надоело протрачивать небо прямыми линиями и для разнообразия взял рули на полупетлю. На верхней ее точке барограф показал 1300 метров. Довольный точностью расчета, выдав себе комплимент, выправил траекторию в прямолинейную и, пройдя с полсотни метров в горизонте, бросил машину отвесно вниз...

Жаль, что никто из взрослых не помнит чувства, изведенного в далеком младенчестве, когда подкидывали и ловили его надежные родительские руки. Зато каждый хорошо представляет себе глаза ребенка, которого забавляют этой игрой. В них отражение сладкой жути, в них смесь особого рода, позитивного страха и дикого, необузданного восторга, в них чистое, младенческое счастье.

Сейчас я испытываю похожее, но многократно усиленное ощущение. Машина падает, набирая все большую скорость. Встречно, в лоб несется земля. С

нарастающей быстротой укрупняются ее детали. И чем скорее она движется, чем ближе подступает, тем дальше и быстрее отодвигаются ее горизонты, тем громаднее и страшнее она становится.

Я падаю 100 метров, 200, 300... Теперь кажется, что уже никакая сила не способна остановить это движение. Но знаю: это не так, легким действием руки сумею отвернуть гигантскую массу, отвести ее от себя. Именно это знание меняет отрицательный знак моего страха на положительный, переводит мой страх из эмоций ужаса в эмоции радости, счастья.

Стрелка измерителя скорости близится к заданному значению... Как только подойдет к отметке «220», ручку управления от себя — выход в перевернутый полет... Знаю: сейчас появится сильная отрицательная перегрузка. Нарботался нынче в этом режиме вдоволь и потому стараюсь дозировать движение штурвала так, чтобы кривизна траектории на выходе в горизонт стала более плавной. Но перегрузка все-таки большая, и меня резко тянет к фонарю. Успел лишь кинуть взгляд на акселерометр и заметить, что стрелка перевалила за минус четыре, как вдруг...

Мне показалось, что кто-то саданул меня молотом по голове... В глазах ослепительно вспыхнуло солнце и тут же погасло, словно сгорело... В ушах тонкий пронзительный звон, где-то под ногами в густых, темно-зеленых сумерках крутятся, пляшут приборы, рычаги... Отдаленно, едва различимо урчит мотор.

Раскрылся замок привязных ремней, и все четыре массы Егорова мгновенно приложили к фонарю всего лишь один его череп. Могу похвалиться — отличная голова! Она выдержала — сознание ее не покинуло...

У меня нет права на роскошь — дожидаться, когда выйду из состояния оглушенности. Я не на земле. Я в полете. Больше того — я в пикировании, ибо самолет только начал выходить в горизонт, в нем еще сохраняется инерция отвесного падения. Эта мысль пронзила меня на другую же секунду после удара.

Ноги сорвало с педалей. Ручка управления где-то внизу... Сейчас главное — двинуть ее на себя, вывести машину в прямой полет, дать положительную перегрузку. Тогда меня снова бросит в чашу сиденья — тогда спасен... Если б успеть, если б хватило высоты...

Прижатый спиной к фонарю, лихорадочно тянусь к ручке, пытаюсь нащупать ее... Вот она! Кажется, схватился... Теперь взять поудобнее... направить усилие не вверх, как это невольно сейчас получается, а в сторону, к сиденью... Есть! Капот резко идет вверх, вздыбливается, словно бревно в воде, когда прыгаешь на его край... Страшная сила кидает меня в кресло, пытается размазать, как каблук паука. Выскочивший из чаши сиденья парашют встал теперь почему-то набок и мешает принять нормальную, удобную позу... Даже этот сумеречный темно-зеленый мир начинает сужаться. Что-то затягивает глаз, закрывает мраком, точь-в-точь как объектив закрывает диафрагма. Остается лишь мелкое отверстие, сквозь которое по привычке пытаюсь разглядеть...

Привычки — верные друзья. Не покидают нас в самые трудные минуты. Бывает, что и оказывают полезные услуги...

Первое, что сделал я по привычке, — разглядел акселерометр и обнаружил: перегрузка плюс девять. Значит, разница в тринадцать единиц! Второе, опять-таки по привычке, — нагнулся к приборной доске сколько возможно и испустил дикий крик, чтобы получше напрячь брюшной пресс. Помогает! Спасает от потери сознания. Впрочем, если быть точным, то наоборот: сперва проявилась самозащита — и уже в тот момент, когда передвинул ручку управления, — а потом потребность в информации...

Машина наконец выходит в горизонт. Я обретаю нормальное состояние, если так можно назвать сильную боль в голове, в области шейных позвонков, медленно отступающий полумрак в глазах и ничуть не слабеющий звон барабанных перепонки.

Смотрю на барограф. У меня осталось триста метров высоты! И теперь уже задним числом меня прошибает холодный пот... Если б не команда Шумилова, мне не хватило бы ста метров... Я услышал приказание тренера в момент, когда прибор показывал 900. А на весь этот, так сказать, смертельный номер израсходовал 1000 метров...

Едва подумал об этом, как в наушниках раздался щелчок и голос тренера:

— Семнадцатый, что у тебя случилось? Что за зигзаг на пикировании?

— Я — семнадцатый. На выходе из пике в обратный полет расстегнулись привязные ремни...

— Так... — Молчание. — Как сейчас?

— Сейчас лучше. Прихожу в себя...

— Немедленно сажай машину! Возьми себя в руки... Держись! Оставайся на связи... все время — до самой посадки.

— Понял. Не волнуйтесь, ничего страшного. Сяду нормально.

У посадочной полосы меня ждала «скорая помощь» и целая толпа летчиков, техников, работников аэродромных служб. И хотя мне не до смеха — малейший поворот головы вызывал сильную боль, я все же рассмеялся, когда увидел санитаров с носилками. Открыл колпак и с трудом, но самостоятельно вылез из кабины.

Час спустя, когда выходил из дверей медсанчасти, меня встретила чуть ли не вся команда во главе с Шумиловым и Порфириковым. Сперва, разумеется, подвергся допросу с пристрастием, пришлось рассказать все подробности. Потом Шумилов сказал:

— Не знаю, Игорь, с чем тебя больше поздравить... с первым полетом или со вторым рождением?

— С первым полетом, конечно, Владимир Евгеньевич.

— Ясно. Ему очень хочется узнать наше мнение, — ответил он, повернувшись к ребятам. — Ну что ж... Я лично доволен и тобой и собой... Собой потому, что не



ошибся в тебе. В деталях пусть тебе расскажет твой капитан. Могу только добавить: не будешь лениться — будешь летать!

— Ну что можно сказать? — ухмыльнувшись, заговорил Володя. — Бочки крутил вяловато. Линии неточные, но нахальные... А это уже хорошо. Потому как четкость — дело наживное, а нахальство в полете — от бога. В штопор машину загонять не умеешь, но загоняешь, поскольку упрям, рогом упираешься... Одним словом, молодец! Поздравляю от всей души!

— Спасибо! Но... насчет штопора... Странная все же машина — не идет в срывные режимы, хоть умри! ЗЕТ-326 вводил без труда.

— Машина, Игорь, замечательная... — перебил Шумилов. — И больше всего замечательна именно тем, что тебе в ней не нравится... Она действительно идет в штопор трудновато, но это ее достоинство, поскольку гарантирует пилота от случайных срывов. В принципе же фигуру эту выполняет прекрасно — нужно только научиться... На то ты и мастер, чтобы владеть сложной техникой. Грош цена твоему мастерству, если оно доступно каждому школьнику... С другой стороны, в мире нет ни одного самолета, который бы так легко выходил из штопора...

Верно. Теперь своим ученикам я говорю о таких вещах почти теми же словами. Но я не повторяю Шумилова... К сожалению! К сожалению, потому, что есть «велосипеды», которые изобретаются тысячи раз — каждым поколением самостоятельно, будто оно никогда, ни о чем подобном не слышало. Старые, говоренные-перего-воренные, но не ушедшие глубже барабанных перепонки юношей истины вдруг ошеломляющей зврикой возникают в зрелом мозгу и выглядят в собственных глазах их авторов великими открытиями. Не будь этого, человечество ушло бы в своем развитии много дальше...

Теперь об этой машине я говорю своим ученикам: ее создавал мудрый, гуманный конструктор. Человек, для которого прописная истина, что жизнь — самая ценная штука на свете и что титулы, призы, слава ничего не стоят в сравнении с ней, не красивые слова, а рабочая идея, главная творческая концепция.

Создавая новый тип спортивного самолета, автор его, как всегда, начал не с технической идеи, а с философской — повысить гарантию безопасности. Если, говоря условно, коэффициент этой гарантии на предыдущих машинах составлял, скажем, пять единиц, то теперь его следует увеличить и добиться, к примеру, восьми. Он задался вопросом: с какой стороны наибольшая угроза у ныне существующих самолетов? И естественно, ответил себе: со стороны срыва в штопорный режим. Значит, нужно добиться, чтобы вероятность случайного входа в неуправляемое состояние свелась к минимуму. Это, понятно, усложнит преднамеренный выход и потребует от спортсмена определенного искусства, но на то и спортсмен, чтобы быть виртуозом своего дела. С другой стороны: «коэффициент» безопасности сильно возрастет, если «научить» машину легко выходить из штопора... Эти задачи были поставлены и эти свойства были заложены в организм нового самолета...

Разумеется, в погоне за безопасностью можно добиться сногшибательных успехов, но за счет того, что самолет вообще перестанет летать... Нечто подобное мне пришлось наблюдать много лет спустя.

Меня пригласили в комиссию по приемке нового типа спортивного самолета.

Машину долго изучали, обследовали, испытывали в воздухе... Я облетал ее на всех режимах, на всех эволюциях — везде оказалась одинаково хороша. В комиссии тем не менее поднялась волна сомнений в надежности. Поступило странное предложение: прежде чем принимать машину, нужно обязать изготовителей поставить на ней сигнализатор приближения к срывному режиму. «Скажем, в виде сирены», — советовали некоторые члены комиссии.

Подумать только: на спортивном самолете, специально предназначенном для выполнения срывных фигур! Представьте состояние летчика, который прежде, чем войти в преднамеренный штопор, должен выслушать деморализующую его сирену! Она должна предупреждать пилота, что он намерен сейчас выполнить штопорную бочку! Нелепость, непростительная даже роботам, запрограммированным только на безопасность... И идет она от некомпетентности лиц, которым, к сожалению, еще нередко по ошибке доверяют решать дела нашего спорта.

Людей этих в конечном итоге не послушали, специалисты добились своего, но, как говорится, немалой кровью...

И все-таки... Несмотря на случаи перехлеста, вызванного порою подобным невежеством, радуется, что в советской авиации так безгранично, авторитарно господствует идея безопасности. Абсолютизм ее осложняет профессиональную жизнь авиаторов, взваливает на их плечи тяжкую ношу ответственности. Но им такая жизнь по душе. Жаль только, что «беспокойное счастье», выпавшее на их долю, временами омрачается бездарными и вредными решениями иных работников, которым куда ближе спокойное счастье...

...Передавали, будто он сказал: «Мне не хватило одного года, чтобы окончательно задушить планерный спорт». (К самолетному относился не лучше.) Но! — не хватило. Его сняли... И неважно, что и как он сказал, — важно, что и как он сделал.

В прошлом он — заслуженный боевой летчик, руководитель отдельной ударной авиагруппы. Последовательности ради, не называя фамилии, опускаю и название авиагруппы. Скажу лишь, что и фамилия, и грозное слово, которым именовалось его подразделение, вызывали растерянность в фашистских эскадрильях.

Но кончилась война, и этот мужественный человек, видно, сказал себе: «Мы сделали свое великое дело, сделали его на славу и теперь имеем право на отдых, покой!» Он жаждал покоя, тихого, безмятежного созерцания... Конечно, можно лишь предполагать, какими путями шла его психика прежде, чем привела к намерению, которое, если верить разговорам, он так откровенно высказал, и к действиям, которые говорили о намерении еще откровенней. Можно лишь догадываться, что он руководствовался принципом: «Если рожа шумит, шумит тревожно, смущает душу — спилить!»

Авиаспорт сопряжен с риском — особенно планерный, самолетный. Ничего нового — как и вся авиация... Верно: авиаторы, случается, гибнут, как и мотоциклисты, как и альпинисты, как и пешеходы, наконец. Статистика уличных катастроф действует куда более впечатляюще. Если поддаваться этому впечатлению, нужно переходить на телеги. Верно: все определяется степенью риска. Величины пропорций дают качество. Одни еще сохраняют понятие морали, гуманности, за другими стоит бездушное отношение к личности, безнравственность. Не знаю точной статистики, но знаю, что современные, скажем, планеры, методы обучения пилотов и

постановка всего дела обеспечивают достаточную надежность, чтобы спокойно летать. Думаю, картингисты, мотоциклисты гарантированы меньше. Но еще раз повторю то, что известно каждому: не без риска!

Рискуя, летчики заставляли рисковать и своего руководителя — того самого человека, о котором идет разговор, — рисковать служебным благополучием, покоем, ибо тот занимал высокий пост и отвечал за безопасность. Работать, искать пути повышения безопасности, находить и действовать — дело беспокойное. Куда проще: «Роща шумит — спилить!»

И он начал пилить: потихоньку закрывать секции планеризма, самолетного спорта, создавать условия для их, так сказать, самозакрытия и главное, что он закрывал, так это собственные глаза на необходимость обновления парка машин. И где только мог насаждал мнение о рудиментарности, бесполезности этих видов спорта для авиации... Преуспел он в этой деятельности достаточно...

Веревоочка, говорят, как ни вьется, а конец бывает. Его сняли за развал спорта в ДОСААФ.

Боюсь, найдутся читатели, в глазах которых этот руководитель будет выглядеть героем, пострадавшим за истину из-за своего человеколюбия. Однако...

Позволю себе нечто вроде парадокса: римскую цивилизацию погубил культ бани. Тот самый, который можно принять за символ пресыщения, расслабленности, изнеженности, нравственной и физической демобилизованности, бездеятельности...

Земля время от времени рождает доктринеров, которые говорят, что человечеству необходимо периодическое кровопускание. Прогрессу, дескать, необходимы войны. Теоретики эти считают, что войны — один из механизмов саморегулирования общества, который призван спасти его от судьбы, постигшей Римскую империю.

Не только бездушная, но и близорукая теория!

Однако нельзя не согласиться с тем, что благополучие, научно-техническая благодать, которые все больше и больше нисходят на людей, и впрямь имеют побочную и опасную тенденцию. Рассчитывать на то, что история погасит ее естественным образом, заглушив, подавив другими, более добрыми силами, — значит пустить дело на самотек, уповать, как говорят, на бога. Да и нет необходимости в такой покорности истории, ибо у людей сейчас есть искусственный и достаточно эффективный заменитель того кровавого способа «оздоровления», способа борьбы с расслаблением общества — спорт! Всеобщий массовый спорт! И с этой точки зрения самые ценные виды его те, которые содержат элемент риска. Соппротивление этой злополучной «римской» болезни можно усмотреть, скажем, в том, что в век могучих атомных кораблей люди садятся в утлые суденышки и отправляются в путь с намерением пересечь океан, даже обогнуть земной шар.

Это философская сторона доказательств неправоты того человека. Есть и утилитарная.

Люди могут и должны обходиться без войн. Но нет никакой гарантии, что они так и поступят. Стало быть, наше государство должно заботиться о своей защите. Вряд ли

стоит показывать, объяснять прямую связь этой готовности с состоянием спорта вообще, а военно-технических видов в особенности. Не случайно в один из комплексов ГТО — «Готов к труду и обороне!» — включен нынче планерный спорт.

Но вернусь к первому полету в сборной СССР.

Когда Шумилов закончил свой маленький урок на тему «На чем стоит авиация», летчики подтолкнули вперед обаятельную и кокетливую Таисию Пересекину, и та, обратившись к Владимиру Евгеньевичу, спросила:

— Какую обещали на завтра погоду?.. — Она хотела еще что-то добавить, но Пименов перебил ее:

— Это она, Владимир Евгеньевич, к вопросу о принадлежности летчиков к человечеству...

Тренер погладил затылок, досадливо скривил рот, делая вид, что приходится отвечать утвердительно на вопрос, который хотелось решить отрицательно, и сказал:

— Ну что ж, ничто человеческое им не чуждо... если впереди не менее трех-четырёх нелетных дней.

— Значит, не все им будни? — неудержимо стремился к точке над «и» Алексей. — Могут, как и у всех, иногда и праздники быть?

— Очень редко.

— Так какая же завтра погода, Владимир Евгеньевич? — наивно глядя в глаза Шумилову, повторила Пересекина.

— Нелетная... Кроме того, завтра день профилактики машин, послезавтра выходной... Только учтите: напитки на праздничном столе не должны превышать крепости сухого вина. Я бы сказал, кваса, но... я мог бы сказать, чтобы Солнце крутилось вокруг Земли, только этого не будет, как бы мне ни хотелось... Так пусть уж Земля вокруг Солнца, но!.. Не более того! Чтоб никаких других вращений! Ясно, Володя?!

— Ясно, Владимир Евгеньевич! Обещаю. Слышите, парни, я обещаю!

— И вот еще что. Завтра — отдыхать. Полностью. Никаких принудительных занятий. Никаких теоретических и прочих занятий. Каждый отдыхает, развлекается на свой вкус, занимается собой...

## **V. «ТРОЙКА... СЕМЕРКА... ТУЗ!»**

По дороге в Марсель я видел во сне «среднестатистический» образ француза и даже во сне ловил себя на том, что никак не могу стащить с него мушкетерский плащ и обрядить в современный костюм. Образ, банальный, как затертый анекдот, состоял из усов, веселья, галантности, темперамента и задиристости. «Среднестатистический» бесконечно пел песни и радовался 24 часа в сутки. Он

радовался, когда пил вино, дрался на дуэлях, загонял лошадей, шел на гильотину и получал пулю на баррикадах.

Возможно, это впечатление детства пробилось на поверхность... А может быть, влияние некоторых современных опусов, сочиненных людьми, иногда спортсменами, которые промчались галопом по Европам и нарисовали нечто подобное, разве что без мушкетерского плаща...

Я был во Франции мало. Видел ее в основном из окошка экскурсионного автобуса. И поле спортивного аэродрома — то единственное, что мог бы описать подробно, но это неинтересно.

Добавлю к тому же: большинство спортсменов выезжают за границу на две-три недели, чтобы провести их в тяжелых нервотрепных трудах, и времени для утешения своей туристической любознательности у них почти не остается.

Стол постепенно обретал свой первоначальный цвет — голубизна исчезала. И по мере того как уменьшалось число голубых картонок, шум нарастал, словно между звуком и цветом и впрямь существовала здесь некая закономерная связь; молчали лишь те, кому судьбу испытать еще предстояло.

Мои волнения позади — в кармане голубая карточка с цифрой одиннадцать. Теперь можно твердо сказать, что ни один из моих соперников не будет иметь преимущества — кто-то на равных, а иные в менее выгодном положении.

Поглядываю на Хилларда. Американец — наиболее сильный претендент на золотую медаль. Он выжидает. У него свой взгляд на закономерности лотереи, своя теория вероятностей. Впрочем, его теория и есть классическая: шансы выхода злополучного номера тем больше, чем больше народу подойдет к столу. Только есть в ней один изъян, некая критическая точка: если до нее, этой точки, коварная цифра не вышла, то дальше начинает срабатывать обратный закон — чем меньше карточек, тем больше вероятность неудачи. Так что одно уравнивает другое, и выходит, что нет никакой разницы, когда тянуть жребий.

Хиллард, конечно, знает об этом. Но желания обостряются тем больше, чем меньше надежды на их исполнение. Он нуждался в гарантии, поскольку много ставил и не хотел рисковать.

Он стоял в независимой, чуть небрежной позе и острым, коротким взглядом оценивал лица тех, кто тянул жребий. Увы! Они расплывались в улыбках... Карточки таяли, а роковое число оставалось на месте.

Когда стол обнажился и лишь три голубых квадратика покрывали его полированную поверхность, счет стал простым: тридцать три шанса из ста. Следующий подход к столу, возможно, будет уже означать пятьдесят из ста. Хиллард дернулся, сделал два шага вперед, но вернулся... Я понял его: в нем «выиграло ретивое»... Он решил провести фатальный эксперимент — уйти, что называется, в зрительный зал, чтобы полюбоваться игрой собственной судьбы... Теперь он, по крайней мере, будет избавлен от того вроде бы благодущного с виду сочувствующего юмора, в который на самом деле выливается прорвавшееся эгоистичное счастье всех остальных спортсменов — опасность прошла мимо них! — традиционных аплодисментов, тех, что приводит в горькое умиление начинающих и злит опытных

борцов за мировое первенство. Рукоплесканий столь бурных и искренних, что кажется, будто с рук стекает горячая радость. Теперь же, если в той единственно оставшейся карточке окажется злое число, то радоваться будет некому, ибо остальные уже порадовались — у них сейчас в жизни полная ясность.

Хиллард стоял с демоническим видом, скрестив руки на груди, и с бесстрастным, но побледневшим лицом наблюдал, как летчик из Швейцарии тянет предпоследний билет.

Швейцарец помялся у стола, держа руки по швам, потом потянулся к левой картонке, но отдернул вдруг руку и взялся за правую. И ровно настолько, насколько просветлело его лицо, исказилось лицо Хилларда.

— Семнадцать! — сказал швейцарец.

Хиллард криво усмехнулся, но к столу не пошел. Зачем? Не имело смысла — все ясно и так: там остался лежать голубой квадратик с цифрой 1... Раздались жидкие хлопки, но тут же стихли — разинь, не вникших в суть дела, остановили выразительные взгляды товарищей, ибо сейчас эта забава выглядела неприлично.

Единица — это «двойка» судьбе. Спортсмены говорят: «Первый полет — на съедение судьям». Или еще проще: «Первый — на мясо». Судьи становятся «людоедами» поневоле.

Дело в том, что оценка всех эволюции пилотируемого самолета производится визуально. Арбитры определяют их точность на глазок. И только показатели высоты фиксируются приборами — барографами. Поэтому судейскому «глазку» нужны один-два полета, прежде чем он адаптируется и начнет определять точность линий и углов наиболее верно. Есть, правда, другое мнение: неутомленный глаз слишком строг — соринки в чужом глазу видятся ему бревнами... Есть, возможно, и в этом доля истины, но, по-моему, небольшая. Кроме того...

Первый облетывает новое, неизученное небо. А оно каждый день разное. В каком-то слое его пилот ощущает болтанку. Где-то машину сносит сильный ветер. Очередник, глядя на предыдущие полеты, засекает, как ведет себя самолет, и делает выводы об особенностях сегодняшнего неба. При этом существует еще и некая летная этика, а летчик, как правило, джентльмен. Ступив на землю, не станет скрывать от товарищей — изложит доброжелательно, от души все характеристики воздуха. Первый лишен этой информации. Одним словом, он ПЕРВЫЙ, и этим сказано все. Я бы внес поправку в судейские правила и механически прибавлял ему лишний балл.

Можно с уверенностью сказать — девять из десяти! — тому, кто потянул этот жребий, как собственных ушей не видать золотой медали. А Хиллард один из сильнейших летчиков, он имел основания рассчитывать на приз. Но, потянув свой жребий, он потерял тем самым необходимый для выигрыша минимум козырей...

«Питс-специал» — биплан. Маленькая, коротенькая, юркая машина о четырех плоскостях. В воздухе порою не разберешь, где у нее крылья, а где фюзеляж — как говорят, «кругом шестнадцать» — что вширь, что в длину. И в самом деле: размах крыльев: пять метров, длина фюзеляжа — четыре.

У нее отличная энерговооруженность, ходит она на больших скоростях и все эволюции выполняет молниеносно и трудноразлично — заберется под «потолок» и крутит как муха под абажуром.

Хиллард тем не менее летал на ней неторопливо, сдержанно, но очень точно и аккуратно, сохраняя редкую, прямо-таки балетную плавность, размеренность пилотажа. В полете его не было того броского, как сказали бы люди искусства, шикарного темперамента, который часто приводит в восторг дилетанта и порою смешит профессионала, не было, пожалуй, и дух захватывающей стремительности. Аккуратность доминировала в его искусстве и была его искусством. Она была его лучшей песней. И пел он ее так тонко и оригинально, что даже большим летчикам-мастерам, убежденным в красоте собственного почерка, хотелось подражать. И это потому, что за ней просматривалась собранная, цепкая натура, из тех, что никогда ничего не упускает, владеет своим вниманием и умеет пропорционально распределять его. Аккуратность — его главный талант.

Он так искусно, с такой постепенностью наращивал или убирал скорости, что создавал впечатление статичности полета, и эта статичность, контрастируя с динамикой фигур, делала пилотаж на редкость красивым.

Я смотрел на его полет и думал: верно ли, что высший пилотаж приписали к спорту? Может, правильнее его считать искусством?

Мне и прежде казалось, что когда-нибудь пилот, выполняя фигуру, увидит в этом не самоцель, а лишь средство выражения образа. Представлял себе некий воздушный танец, исполняемый самолетом под музыку... Но был все же удивлен, когда узнал, что эта, казалось бы, нелепая мечта начала сбываться: в Чехословакии проводили такой эксперимент.

Хиллард отлетал без ошибок в «тексте». Я, по крайней мере, зная наизусть комплекс — он обязателен для всех, в этом суть первого упражнения, — ничего не заметил. Однако судьи на то и судьи, чтобы видеть то, что недоступно простому смертному... И на этом упражнении он так и остался первым лишь по номеру вылета.

На страничках этих уже был разговор о том, что случайные срывы — бич больших мастеров. Подобное гораздо реже бывает со спортсменами классом ниже. Они могут растянуть комплекс по месту, проводить его вяло, неуклюже выполнять фигуры, плохо фиксировать линии... Но они, как правило, не пропускают фигуры, не путают их последовательность. Понятно: им пока еще недоступно наслаждение пилотажем, увлечение им, их еще не заботит его выразительность.

Тогда, в 72-м году, во Франции нас было пятеро... Пятеро претендентов на золото, на абсолютный титул. Алексей Пименов — мой старый, закадычный друг... и соперник, чех Иван Тучек, американец Чарльз Хиллард, англичанин Нейл Вильямс и я. Имея звание абсолютного чемпиона мира, я тем не менее не мог бы сказать, что владею машиной лучше, чем каждый из них. Решительный, энергичный почерк Пименова или Тучека захватывал зрителя, а порою и судей ничуть не меньше, чем, скажем, волевой, сдержанный Хилларда. И если зритель иногда отдавал предпочтение мне, то это лишь потому, что психика его придавлена тяжестью моего чемпионского титула.

Стало быть, рассудить нас можно только одним способом: по количеству

допущенных промахов. И по ним же расставить по местам. А посему вывод, мы между собой не столько соревнуемся в мастерстве, сколько соперничаем характерами.

Надо сказать, что все пятеро наперебой облегчали жизнь судьям. Завести их в тупик на этом чемпионате, как и на большинстве других, не удалось. Впрочем, случаи, когда золото и серебро приходилось делить, бывали не раз. На одном из чемпионатов Союза Владимир Мартемьянов и Алексей Пименов распилили золотую и серебряную медали надвое — в самом буквальном смысле — пилой! Только нынче одна пара этих половинок потеряла хозяина навсегда... Нет теперь с нами Володи Мартемьянова... Однажды этот выдающийся летчик ушел в небо и больше не вернулся... Это длинный рассказ, и он еще впереди.

А Алексей Пименов... Он — гроссмейстер самолетного спорта и большой мастер спотыкаться на мелочах.

...Когда Пименов вырулил на старт, Хиллард подошел ко мне, опустил в свободный шезлонг и долго ерзал, стараясь принять позу сподручней для наблюдения. Я посмотрел на него, когда машина после короткого разбега оторвалась от земли. Лицо его сияло той просветленной, расслабленной улыбкой, какую увидишь разве что у меломана, дорвавшегося до редкой записи.

Алексей взмыл в небо как засидевшийся и спущенный наконец на волю спаниель и, попав в зону, пошел кувыркаться с ходу на большой скорости. И если Хиллард пилотировал словно пел лирическую песню, то Пименов исполнял огненный танец. Помню, еще лет двадцать назад по дворам ходили художники и за небольшую плату из черной бумаги вырезали профиль заказчика. Ножницы у них двигались с поразительной скоростью и все дело ладили, ни разу не оторвавшись от бумаги. Нечто подобное поражало в полете Пименова. Весь комплекс на едином дыхании! Стремительность, неожиданная даже для тех, кто ее ожидал, наводящая гипноз на зрителя, которому с этой минуты уже ничего не мешало — ни жар солнца, ни слепящее его действие, ни противоестественное положение задранной головы. Бешеный, на всем комплексе ни разу не прерванный темп. Казалось, он как вывел рычаг сектора газа до предела, так и не убирал его до конца полета. Фигуры выходили из-под его «пера», словно буквы мультиплицированной надписи в кино.

Хиллард говорил по-русски неважно — не лучше, чем я по-английски. Но оказалось, что два «плохо» в сумме уже неплохо. Мы вполне понимали друг друга, иногда даже в тонкостях. Не стану изображать здесь языковые огрехи и приведу реплики Хилларда в скорректированном виде. Где-то посередине пименовского комплекса он сказал:

— Пименов хороший человек... Он искренний... и я желаю ему чемпионства.

— А себе? — спросил я.

— Себе я долго желал до его полета. И еще успею нажелаться после него... Но сейчас, глядя на такой полет, разве можно не пожелать полного успеха его автору?! И потом, он прекрасный человек... Искренний!

— Вы угадали...



— Я не угадал, я увидел. В кабине сидит волевой, решительный, сильный физически и духовно человек... Пылкий, наверное, немножко вспыльчивый... И, кажется, очень верный самому себе — это самая высокая и трудная честность...

— И это верно. Но как вы рассмотрели его честность?

— Зачем он так пилотирует? Хитрые люди так не делают... Они так летают, если умеют, на тренировках. А на таких соревнованиях они изменяют своей душе и остороженько, понемногу набирают очки. Им нужны баллы, а не искусство... Боюсь, ваш Пименов никогда не станет чемпионом... Он никогда не сделает карьеры...

Я ответил ему не вслух — про себя: «Ты прав, Хиллард, — карьера его не любит... Ему бы испытывать новейшие конструкции самолетов, а он на вертолетах летает... Может быть, оттого, что прямодушен и не выносит фальши — за версту различает показуху, лицемерие, карьеризм — на это, как бык на красное...»

Поведение машины — точный слепок поведения ее пилота. Но это в том случае, если пилот умеет срастись с машиной, если она становится частью его организма. Глядишь на полет Пименова и кажется: будь у него привычка чесать затылок, то и машина чесала б себе «затылок». Сравнение, как говорят французы, сильно хромает, зато помогает точнее выразить мысль.

Алексей участвовал почти во всех мировых чемпионатах. На многих из них лидировал. Шел первым до последней минуты... Но на последней непременно что-то случалось — пустяк, «описка», и он выходил вторым.

— О, май год, май год! — неожиданно воскликнул Хиллард и толкнул меня в бок. — Он пропустил фигуру!

После поворота на вертикали, который Алексей выполнил так лихо и стремительно, что, казалось, самолет изогнулся и вот-вот заденет винтом собственный хвост, ему полагалось сделать бочку, взять направление под 45 градусов к горизонту и на полубочке перейти в обратный пилотаж. Он пропустил бочку и, к счастью, даже не заметил этого. Во всяком случае полет его оставался таким же твердым и уверенным. Остаток комплекса он выполнил с тем же блеском и, когда посадил машину, был встречен аплодисментами. Но пропуск фигуры откинул его назад. Вечером того же дня стало известно, что по первому упражнению Пименов занял 5-е место.

Теперь, когда пишу эту книгу, я думаю, как много бы изменилось, будь у нас, как в фигурном катании, вторая оценка — нечто похожее на баллы за артистизм.

...На спортивных аэродромах не хватает одной нужной вещи: сурдокамеры... Хорошо бы за полчаса до полета отгородиться от мира хоть ненадолго — минут на 15—20. Но сурдокамеры нет, и остается только одно — выключаться усилием воли. Тогда голоса журналистов, любопытствующих служебно, и прочих знакомых и незнакомых лиц, любопытствующих просто так, звучат глухо, отдаленно и неразборчиво. Тогда появляется возможность собраться, сосредоточиться, сжать в себе некую пружину...

Иногда, укрывшись за фюзеляжем какого-нибудь отдаленно стоящего самолета, удается размяться — пройтись на руках и сделать комплекс упражнений, который

взбадривает физически и морально...

Каша для цивилизованного человека еще не пища, если к ней не подали ложки. В кабине можно сидеть сколько угодно, чувствуя себя экскурсантом музея авиации до тех пор, пока не пристегнешься ремнями. Только после этого становишься пилотом. Застегнутые ремни дают летчику ощущение коммуникабельности с самолетом, органичной, чуть ли не биологической связи с машиной. Застегнутые ремни вызывают у него предполетное нетерпение, жажду полета. Ремни — предмет наибольшей симпатии летчика. Таковы условные рефлексy, отработанные годами.

Теперь было как всегда. Проверив ременный замок, вложив шпаргалку со схемой в специальную рамку на приборной доске, почувствовал тот порыв, который и называют внутренней готовностью.

Взгляд на приборную доску. Одна штука на ней меня раздражает — авиагоризонт. По нему можно определить — с некоторой степенью точности — положение самолета относительно горизонта. Можно, но не нужно! Не люблю этот прибор, хоть и расхожусь на сей счет со многими спортсменами...

Не хочу жить по одним лишь приборам, не хочу омертвлять любимое дело, выхолащивать ту живинку, которая наполняет мое искусство и дает или не дает мне право считать себя мастером. Не слишком ли много автоматизма? Не слишком ли много серийной, конвейерно-типовой гарантии?! Я хочу сохранить хоть чуть-чуть кустарщины, работы на глаз, хоть каплю субъективизма. Мне нравится испытывать свое профессиональное чутье, свою интуицию, которая тем лучше, чем больше расчет на себя, а не на приборы. Я хочу ориентироваться в пространстве, по прибору, который называется «глаз». Потому-то, привязавшись к креслу, я по привычке кидаю взгляд на приборную доску и с радостью обнаруживаю, что авиагоризонта нет.

Потом меня слегка остужает еще одно необходимое дело: нужно проговорить комплекс наизусть. Передо мной, правда, шпаргалка. По ней и буду работать. Но... сказано: береженого бог бережет — лучше, когда к тому же помнишь еще и на память. Однако все равно боязнь нарушить схему будет висеть надо мной как дамклов меч. Это естественно, поскольку подобный, в принципе мало о чем говорящий промах считается самым тяжелым грехом, и бьют за него сильнее всего.

Если слаломщик цепляет флажок, то это показывает на степень его мастерства, и тогда снижение оценки по существу дела. Но фигура, выполненная не в том направлении, если подобное нарушение не идет в ущерб ее сложности, никак не говорит о мастерстве пилота. Разумеется, внимание летчика следует учитывать в общей оценке. Нужно его штрафовать. Но так ли строго? Разумно ли смещение акцента с главного на второстепенное? Правомерно ли, по сути дела, пренебрегать его искусством и уравнивать с теми, кто показал стопроцентную собранность, но не проявил мастерства? А такое нередко случается...

Примерно так думал я в те времена. Теперь же, став зрелым летчиком, обретая с годами более широкий, в некотором смысле философский взгляд на свою профессию, смотрю на это несколько иначе...

Не знаю, существует ли некий объективный предел мастерства. Если да, то можно ли его достигнуть и каждому ли удастся достичь даже собственного

индивидуального предела? Зато знаю, что есть граница оценки мастерства. Когда (у больших специалистов) оно выходит на такой высокий уровень, что глаз, ухо, чувства даже самого тонкого знатока перестают улавливать и аналитично оценивать дальнейший прирост этого искусства. То есть все как в световом или звуковом спектре: ультрафиолетовые лучи не видны, ультразвук не слышен. Дальше возможна лишь вкусовая оценка. Из двух виртуозов кому-то по вкусу тот, а кому-то этот.

Но если они соревнуются, то их все-таки надо сравнить и одному отдать первенство. Стало быть, мелкие, случайные ошибки — единственный оселок, на котором их можно проверить и выявить лучшего.

Механистичный, лотерейный способ решения спора? Нет!

Известно: идея спорта в отборе самого сильного — физически и духовно. Борется разум, борются мышцы, борются силы характера, складываются характеры, борются типы людей. Есть люди с бухгалтерской аккуратностью — испишут кило бумаги без единой пометки. Есть — у которых на каждой строчке по кляксе. В жизни иной раз мы отдаем предпочтение последним: когда имеются основания считать этот недостаток следствием сильной их стороны — пылкой, широкой, одаренной, словом, как говорят, художественной натуры. Мы знаем: «идеальных нет» и легко миримся с проявлением неаккуратности, несобранности, раз этому сопутствует некая интеллектуальная яркость. И правильно делаем, ибо идеальных действительно нет. Мы относимся к трезвости, пунктуальности, скрупулезности в деле с меньшей симпатией, чем к способности хмелеть от него, входить в раж. Это тоже, наверное, правильно, поскольку опять-таки идеалов нет и из двух зол приходится выбирать наименьшее.

Так в жизни.

Спорт ничего не прощает и предпочитает максимальную силу. Он ищет идеал. Ему нужен комплекс — и то, и другое, и третье... Если Егоров то и дело СЛУЧАЙНО сбивается на мелочах, то это и есть случайности, которые плодит некая закономерность в его натуре, его слабинка, ахиллесова пята — прореха в его способности отстаивать мировое первенство. И потому во время борьбы мастера Егорова можно на этом поймать...

Вот почему Магдебургский чемпионат, что состоялся в 1968 году и о котором я уже говорил в первой главе, был для нас полезен — как турнир, где проверялось определенное свойство характера.

Синеву средиземноморского неба неплохо воспели поэты. Состязаться мне с ними не по плечу. Остается только адресовать к ним читателя.

Салон-де-Прованс километрах в ста севернее Марселя — не более. И небо здесь вполне сохраняет свои экзотические прелести. Но я сейчас всматриваюсь в него с других позиций — что оно нынче готовит мне? Ибо, если говорят, что горы обманчивы, то небо — не меньше. И все-таки к прозе или, вернее, деловой, утилитарной поэзии моих отношений с этим, так сказать, органом мироздания против моей воли примешивается романтическая, мечтательная поэзия. Я думаю: почему меня так тянет в него? Чем объяснить это подсознательное и неудержимое рвение? И вдруг понимаю...

Там нет препятствий — нет дорожек, стен, улиц... Там исчезает веками возвращенное и подсознательно отягощающее чувство НЕОБХОДИМОСТИ в самом прямом значении основы этого слова: «ОБХОД». Там нигде и ничто не требуется обходить. Инстинкты осторожности, что охраняют нас от натыканий и спотыканий, оказавшись не у дел, ослабляют свои путы. И тогда с возможностью двигаться во всех шести степенях свободы душа познает неведомое на земле, ни с чем не сравнимое, пьянящее чувство истинной воли — седьмую степень свободы...

Долго, очень долго проходит он, этот последний вираж... Бесконечные секунды ожидания... Нет, нельзя раньше времени выходить на старт — лучше пусть подождут... Как в столовой: пока поднесут блюдо, пропадет аппетит. А у меня вдохновение, и боюсь, оно улетит раньше меня... Но пока тот не выйдет из зоны, все равно сигнала не будет. Так что спокойно!..

Ну, наконец... Прощальная отмашка крыльями — «реверанс» судьям и уход «за кулисы».

...Я захожу в зону с большим снижением. Рукоятка сектора газа на пределе — пришпорены все 360 лошадей, и мотор ревет так, словно в нем столько же подраненных медведей. Мне нужна скорость. Комплекс начинается с фигуры, которую сделать можно только с разбега: управляемая бочка на восходящей, вертикали. То есть должен я в небо вернуться буром. Но поднять девятисоткилограммовую массу по отвесной линии трудновато даже мощному яковскому мотору, и потому вся надежда на инерцию — чем она больше, тем выше я заберусь. Мне это крайне необходимо, чтобы успеть спокойно выполнить фигуру, и потому выжимаю из машины все, что могу...

Стоп! Зона. Выхожу в горизонтальный полет, фиксирую линию и плавным, но быстрым движением беру ручку управления на себя — капот пошел круто вверх. Чувствую, как самолет потянуло в сторону — гироскопический момент винта: стоит машине чуть приподнять нос кверху, как он (момент) тут же начинает уводить ее влево, если вниз — наоборот, вправо. Но я мгновенно парирую этот выпад правой педалью, и мой Як ведет себя как хорошо выезженная лошадка...

Огромная земля отваливается вниз как книжная страничка...

Могучая и незримая сила хочет размазать меня по креслу. Семеро Егоровых, каждый о семидесяти килограммов весу, дружно давят мне на грудь...

Когда в цирке бригада акробатов взбирается на плечи одного, музыка стихает, звучит барабанная дробь, а зритель, остановив дыхание, раскрывает рот... Здесь нет ни зрителя, ни зрительного эффекта, а дробь отбивается разве что на моих барабанных перепонках... Но так уж устроена жизнь, что на крутых поворотах перегрузок не избежать. И эту перегрузку на повороте я воспринимаю как должное. Гораздо больше меня волнует другое...

Рука уже изготовилась, чтобы сделать усилие на штурвал, и вдруг... Меня буквально прошибло холодным потом... Бочка — фиксированная или управляемая?! Кружки, квадратики, линии схемы куролесят в глазах, сбиваются в чужой, непонятный, как китайские письмена, рисунок... Где она, чертова бочка?! Проходят мгновения прежде, чем я вспоминаю, что фигура в самом начале схемы, и обретаю способность читать...

А бочка-то управляемая. Испуг напрасен! Боязнь перепутать, как кандалы... Свежи ожоги на горячем, и потому дую на холодное... Но мгновения убежали и унесли кусок моей... скорости. А скорость сейчас как жизнь... Впрочем, она чуть потеряна, но до конца не упущена. И впрямь: что ни делается — все к лучшему. Снизу это может выглядеть как преднамеренное запаздывание, как проявление свободы, раскованности артиста, который может позволить себе сделать нечто сложное в самый последний момент, поскольку для него это не составляет никакого труда. Это хорошо — зритель не любит пота.

Я отвожу ручку вправо и начинаю вращение... Если фигура получится, то это значит, что голова сумела справиться с тремя задачами.

Первая. Цезарь, говорят, умел читать, писать и слушать одновременно (в условиях комфорта!). Летчику, занятому высшим пилотажем, этого мало. Он должен: одну часть своего внимания разбить на кусочки и раскидать их по приборам; другую обратить, скажем, на консоль крыла и полотнище «креста» на летном поле; третью нацелить на управление, разделив его между ручками, педалями и газом; четвертая нужна, чтобы парировать такие явления, как снос по ветру, гироскопическое действие винта; пятая, чтобы загодя и в единственно своевременный миг притормозить вращение самолета... И все в условиях, когда сам не поймешь, где у тебя голова, а где ноги.

Вторая. Высшим пилотажем стоило заняться хотя бы ради того, чтобы узнать, насколько длинна секунда. В секунде пилота много событий. В пору заводить посекундный календарь и заносить текучку, чтобы после не напрягаться, вспоминая, когда это было: на этой секунде или на той. Они у летчика как «вчера», «сегодня», «завтра»... Не знаю, какой у человека средний расход адреналина, но, чтобы так обостренно чувствовать время, раздвигать его до таких пределов, нужны килограммы...

Вертится земля, несется, демонстрируя подробности круговой панорамы: дорогу, на которой, словно букашки, замерли автомобили, речку, застывшую, невыразительную, как на полотне рыночного халтурщика, такое же неестественное густо-зеленое пятно леса, разбитое на квадратики желтое поле... Все проскакивает в секунду. Я стараюсь запомнить последовательность этих деталей пейзажа и вообразить себе ее обратный порядок, ибо в течение ближайших пяти минут мне еще много раз придется крутиться туда и обратно, головою кверху и вниз. И видимо, большой расход «адреналинового топлива» дает мне возможность оставить все это в памяти...

Любопытно! Но я не экскурсант. Мне сейчас безразличны пейзажи. Меня волнует другая эстетика — эстетика геометрии. Мне нужен точный угол — 360 градусов... И в этом третья задача.

Под левую консоль крыла стремительно подворачивается группа островерхих черепичных крыш. Под ними живут люди, и, возможно, они наблюдают мой полет... А вон крестьянин на тракторе — ох, этот смешной, неуклюжий, медлительный мир! — он стоял здесь, точно на том же месте, когда я еще только начинал виток... Но... Меня интересует другое: ослепительно белое полотнище креста — то, от которого начиналась бочка. Здесь крыло машины должно застыть, образовав с ним единую плоскость. А для этого нужно в определенный момент тормознуть вращение. Вопрос, когда это сделать? Поймать нужное мгновение! В этом и заключается смысл

мастерства.

Теперь дробятся доли секунды и километры растягиваются, выставляя подробности метров... 180 градусов... 270 градусов... 330 градусов, где-то здесь я должен уловить тот единственно точный метр, единственно верный миг, чтобы повернуть элероны...

Глаз напряженно следит за приближением этой вехи. Но глаз... не то чтобы врет — он привирает. Подправит его чутье. Я в него верю: за 12—15 градусов до остановки щелкает некое сидящее во мне реле. Я прислушиваюсь и жду этого щелчка...

Стоп! Ручку влево... Все сработало, все совпало — есть 360 градусов! Теперь штурвал в сторону центра — на долю секунды машина должна застыть... Один судья говорил мне, что фиксация — зарубка на его сером веществе. Верно, в память судьи нельзя проситься — в нее надо врубаться.

Хорошее начало — полдела. Мне теперь весело, вольготно и радостно. Меня распирает упругий юмор, шкодливый и бессловесный... Только...

На схеме пунктир — согласно аэрокриптографической системе Арести он сулит мне работу вниз головой. У меня остается крошечный запас скорости. Надо успеть вывести самолет в горизонт, уложив его «на спину». С таким черепашиным шагом недолго свалиться в штопор... И впрямь — плата за страх... за испуг на пустом месте, за боязнь собственной тени... Энергичным движением ручку на себя — не перебрать бы угол атаки!.. Машина начинает подрагивать — верный признак потери скорости...

Главное, не допустить крена. Небольшой завал на крыло, уменьшение площади, так сказать, воздушной опоры, и самолет войдет в штопор... Так и есть. Правое крыло начинает безжизненно клониться вниз — так, словно машина теряет сознание. Перевожу винт на большой шаг. Ручку вправо... Самолет вздрогнул, точно очнулся, и обоими крыльями лег в горизонтальную плоскость. Кажется, пронесло... Летчик перед взлетом должен бы вешать платок на приборной доске, как музыкант кладет его на рояль, чтобы промокать испарину.

Впрочем, будь он у меня под рукой, пользоваться все равно не смог — слишком долгая история... А я уже ввел машину в отвесное пике, она несется вниз с огромной и нарастающей скоростью, и теперь нужно немедленно дать рули на выход в перевернутый полет...

Тревога глушит боль и тяжесть... Я не то чтобы не заметил — остался бесчувственным, как индийский факир к горячим угольям, к тому, что компания Егоровых снова взялась за меня. Теперь она тянет меня из кресла, стараясь ударить головой о фонарь. Пустое дело — ремни надежны... Но внутри меня она просто лютует... Давит на мозг, на глаза настолько, что лучезарное прованское небо вижу и впрямь с овчинку. Насколько позволяют ремни, стараюсь склониться к приборной доске — так легче, кровь на голову давит меньше... Я, правда, привыкший. Долго приспособивался не только в небе, но и на земле: для гимнаста висеть головой вниз — не задача.

Дальше все шло хорошо. Слишком хорошо. Хотя говорят, что «слишком» не бывает. Бывает... Когда после приходится признавать: все шло слишком хорошо,

чтобы кончиться хорошо.

Я вошел в азарт и чувствовал машину как собственные руки. Без помарок сорвал отрицательный штопор, остался довольным петлей, а в восходящей бочке с остановками через 90 градусов сработал углы так, словно отмерил их транспортиром. Комплекс получался симметричным, компактным и укладывался чуть ли не в половину пилотажного куба. Радовало и то, что удавалось крутить фигуры вокруг оси зоны, словно меня привязали к ней кордом.

Я был доволен собой, уверен в себе. По опыту знал, что, если сам себе нравлюсь, то и снизу смотрюсь хорошо. Делал все с ходу, с размаху, без оглядок и подстраховок, руководимый одним лишь наитием, с верой только в него. У меня, как случалось и раньше, прорезалось особое, обостренное чувство фигуры, и вместе с ним пришла убежденность, что самое вредное, как палка в колеса, загодя обдумывать действия и поступки, анализировать, подвергать контролю и даже просто осознавать их. Птица не думает, не знает и знать не хочет: как, когда и почему именно так, а не эдак она машет крыльями. Казалось, что наружу пробились подспудные силы души и нужно отдаться им до конца, довериться бесконтрольно. Они окрылили меня и отвели от моей головы тот самый дамоклов меч... Поистине с водой выплеснул я и ребенка — вместе с боязнью нарушить схему потерял осторожность.

Все, что я открутил до сих пор, — лишь ступеньки к пику, который, как мне казалось, венчал весь комплекс. Я нетерпеливо взбирался по ним, стремясь оказаться на арене, где смогу излить перегружавшее меня вдохновение, самовыразиться до конца. Такой кульминацией мне виделся «колокол».

Этот воздушный трюк таит в себе коварное противоречие между желанием выполнить его как можно точнее и провалить фигуру вообще, получить за нее «баранку». Он опасен тем, что лишний грамм усердия приводит к обратному результату в самом прямом смысле: следует, скажем, сделать отмашку на спину, а машина падает вперед.

Мне предстоял «колокол» с перевернутого полета с падением вперед. Напомню: первый этап этой фигуры заключается в неуправляемом вертикальном падении самолета хвостом вниз. В этом положении машина должна пройти не менее двух длин фюзеляжа — чем больше, тем лучше. Потом — это уже второй этап — наступает момент, когда она начинает валиться на «живот» и делает отмашку, похожую на движение, которое совершает язык колокола. Можно еще сравнить с очень резким задним разворотом автомобиля. Но весь вопрос, в какую сторону она станет валиться: вперед или на «спину»? Схема выбора не оставляет — там все конкретно. Нарушение этой конкретности обходится летчику примерно в триста очков — число, которое откидывает его в необозримые дали турнирной таблицы.

Попутно скажу о способах начисления очков. У спортсмена имеется потенциальная возможность получить за фигуру 10 баллов. Но фигура фигуре рознь — в пилотаже, как и во всяком деле, есть вещи, что потрудней, и есть, которые полегче. Поэтому система Арести определяет каждой эволюции свой коэффициент трудности. Скажем, «петля прямая вверх с прямого полета, выход в прямой полет» имеет коэффициент трудности 12, а «петля обратная вверх с перевернутого полета, выход в перевернутый полет» — 28! Чтобы узнать стоимость фигуры в очках, нужно 10 баллов умножить на коэффициент трудности.

Мне полагалось выполнить наиболее трудный вариант «колокола» ценою в 320 очков. Однако не следует думать, что правила ставят спортсмена в ситуацию неуправляемого риска: дескать, летчик попадает в полную зависимость от случая, самолет, мол, падает как ему бог на душу положит, а пилот должен расхлебывать. Падение машины можно предопределить, заранее заложить в фигуру некие данные, которые гарантируют отмашку в нужную сторону. А именно: на последнем куске вертикального восхождения, перед полной потерей скорости, после которой машина начнет падать на хвост, самолет надо чуть-чуть отклонить — на несколько градусов от чистого перпендикуляра к земле — и в ту самую сторону, в которую предстоит отмашка. Но тут-то и возникает противоречие. Чем больше я отклоняю, тем больше получаю гарантии, что отмашка состоится в нужном направлении. Но чем больше я отклоняю, тем короче будет падение на хвост. А долгое падение как раз и дает красоту фигуре.

...В кабине жарко и душно. Тонкая нитка воздуха, протянутая сквозь крошечное отверстие над приборной доской, погоды в кабине не делает — сгореть не дает, но и прохладой не балует. Полуденное южное солнце трудится на славу. Сейчас оно у меня под ногами — над головой земля — и я смотрю на него вроде бы сверху вниз, но ему от этого не холодно, а мне в прямом и переносном смысле слова по-прежнему жарко.

Внизу по осям квадрата уложены белые полотнища, образуя крест. Семь из них маркируют продольную ось, четыре — поперечную... Смешно — но, чтобы глядеть на землю, мне нужно высоко задраить голову... Над вторым полотнищем от края продольной оси я должен войти в вертикаль и выполнить «колокол»... И опять сомнение, короткое и пугающее, как удар хлыста, — а тот ли край?! Ведь все вверх ногами, все наоборот... Но нет, здесь нельзя перепутать направление, даже если захочешь: в перевернутый полет вышел из пикирования, а это возможно только в одну сторону...

Полотнище, в которое всматриваюсь, сейчас подойдет к зениту... Ручку управления от себя — энергично и плавно, как спусковой крючок... Белая полоса быстро отваливается и остается у меня за спиной.

Я стараюсь, усердствую до пота, до высунутого набок языка. Напрягаю ноги, боясь тронуть с места педали. Они в нейтральном положении, и сдвинуть их — значит отклонить руль направления, значит повернуть самолет на крыло и потерять прямой угол, значит провалить главную фигуру, значит проиграть упражнение, значит просто проиграть...

Один летчик-спортсмен, из плеяды мировых призеров, рассказывал мне, что перспектива проиграть сперва перетряхивала его до дурноты, а после вызывала неслыханный прилив энергии, приводивший чаще всего к победам. В нем жила та самая сила, которую называют спортивной злостью...

Я последнее «значит» пропустил мимо души и «чувств никаких не изведаль». Так случалось не раз. И после мучился мыслью, что это во мне аномалия, что беззубость и спорт — вещи несовместимые. Однако факты из собственной жизни, пусть даже не слишком длинной, убеждали в другом, приводили к выводу: в мягкотелости упрекнуть себя не могу. Мало того, случалось, проявлял упорство, которому сам потом удивлялся. Тогда возникал вопрос: откуда оно бралось, это упорство?



Во-первых, неверно, что не боюсь проиграть... Не боюсь проиграть другим, но не себе. Во-вторых, и самое главное, я опасаясь испортить то, что сам сотворил, не дотворить то, что начал творить, не сотворить то, что хочется сотворить. Эта боязнь и пробуждает во мне упорство. Я попадаю в подчинение мною же рожденным во время творения силам, и они делают со мною все, что хотят. Мои победы — это главным образом их победы. Мощные силы! Способны сделать слабохарактерного упрямым, безвольного — подвижником, робкого — героем, ленивого — трудолюбцем. Нужно только, чтобы они вселились в человека.

Я никогда не сделаю ничего путного там, где не нужно творить, ибо честно признаюсь: если и есть во мне сила характера, трудолюбие, то одно и другое пребывают в состоянии полуденной азиатской дремы до тех пор, пока не прозвонит этот вот творческий будильник.

...Скорость падает—100, 90... Где-то после 50 нужно слегка наклонить машину вперед... Градуса на четыре... Нет, на три... Я усмехаюсь, вспоминая, что сам-то советую молодым летчикам делать запас порядка пяти.

Нынче во мне разгул эмоций... Трезвость — лучшее из человеческих качеств — подавлена... Трезвость в подполье. Оттуда приглушенным, нечетким голосом она призывает меня остановиться, подумать, что выгодней — рисковать комплексом, ставить под удар все дело или добиться легковесного, не слишком дорогого и чисто тактического успеха одной лишь фигуры?.. Но трезвость в подполье. Царствует азарт...

...Хватит и двух... Я нажимаю на ручку и потихоньку, по миллиметру начинаю отводить ее от себя... Еще? Ведь опасно, угла почти нет — и на два градуса не потянет?! «Хватит!» — говорю я упрямо... Я жажду падения — длительного, нескончаемого, как во сне...

Сейчас бы небольшой порыв в спину... Ветер уронит машину в нужную сторону... Но его почти нет. Даже тот слабосильный два-три метра в секунду, что чуть-чуть сносил самолет, теперь куда-то пропал... Но нет и не надо. Подпорки мне не нужны — я сам хочу ладить свое везение...

Скорость падает — 30, 20... У самого нуля, как только машина зависнет, ручку управления на себя до упора... Эффективность руля высоты грошовая — отмашка начнется прежде, чем машина успеет набрать приличную скорость. Сам по себе он погоды не сделает — сработает как дополнение к заложенным условиям... Однако использовать нужно все, до последнего грамма, ибо он, этот грамм, может оказаться решающим, но это случится в следующий миг. Сейчас же...

Странный миг... Только что мир подо мной несся, крутился во всех степенях свободы... И вдруг — стоп-кадр! Я повис над ним, застыл в безымянной точке пустоты. Неведомое внизу, пограничное мгновение... Не сродни ли оно тому, что разделяет жизнь и смерть?.. Но прислушиваться, смаковать некогда. Я ловлю его лишь затем, чтобы вовремя перевести руль высоты, и вслед за этим мир снова обретет свою динамику.

Сейчас произойдет самое главное... Впрочем, неверно... Почему произойдет? Сейчас будет получен только итог того, что уже произошло. Я еще не знаю, как буду падать, сколько. Куда завалюсь? Но все уже predetermined... Взвешено,

подсчитано, разделено...

Нет, не правила, а сам себя я подверг неуправляемому риску, пожадничав на лишний градус отклонения. А теперь мой успех зависит от того, как ел я последнее время, спал, бегал, ходил, влияя на свой вес, как техники мыли машину: недомыли или, наоборот, вымыли слишком чисто, каковы условия в атмосфере... Но все данные введены, учтены и ответ уже существует — точный и единственный!

Наконец срабатывает этот «сверхскоростной лифт», и я начинаю проваливаться... Видно, остов мой, моя, так сказать, оболочка в падении опережает внутренности, ибо все они подступили к горлу...

Я падаю! Падаю долго... 10 метров, 15, 20... Отлично падаю — точно на хвост! С этим все ясно... Неясно другое — куда меня выведет кривая... Но, кажется, и здесь начинает проясняться... Мне не хочется верить, и я говорю себе, что это обман перенапряженных глаз...

Говорю, хотя капот в это время бесстрастно и недвусмысленно задирается вверх... Туда же, я чувствую, поднимаются ноги, а голову, напротив, тянет книзу...

В глазах у меня темнеет — только на этот раз не от перегрузок... Машина падает на спину... Мене, текед, фарис! Тройка, семерка, туз... Ты слишком рвался! Человек в тебе переплавился в однородный слиток — сплошное, без примесей, желание... А он всегда должен быть человеком — сбалансированным сплавом эмоций и разума... Туз оказался пиковой дамой...

Я ввел самолет в пике, и он подчинился мне на сей раз безупречно. Приди мне в голову не выводить его, не сомневаюсь, что и тогда бы он сделал все, как я того захотел... Но мне, если и захотелось этого, то лишь на самый короткий миг...

## **«...ЗНАЧИТ, ЭТО КОМУ-ТО НУЖНО»**

Несмотря на кондиционер, номер прохладой не баловал. Мы с Пименовым обнажились до плавок и, лежа поверх одеял, занимались каждый своим делом: я брэнчал на гитаре, мурлыкая под нос какую-то песню, Алексей лениво острил. У обоих на душе скребли кошки. Но не так чтобы шибко, слегка, не до траура... Он по первому упражнению занял пятое место, я 29-е! Недурной повод для юмора...

— Сыграй мне что-нибудь такое... — Пименов замолкает и делает вид, будто подыскивает слова, — ...эдакое колокольное! Ну, например, «Однозвучно звенит колокольчик...».

— Тебе как, с падением на спину или вперед?

— Предпочитаю... вперед.

Я подхватываю с пола тапочку и запускаю в Пименова — аккуратно, чтобы не попасть. Алексей, игнорируя мой выпад, с усталым, безучастным выражением лица говорит:

— Да-а... Падение вперед не выходит... Ну не горюй — ты все равно центральная фигура чемпионата... 29-е место! Как раз середина...

За дверью слышны шаги, потом кто-то стучит.

— Опять с обходом?! В который раз... — мрачней, произносит Алексей.

Не дождавшись ответа, распахнув широко дверь, входит — назову его Силковым — ответственный работник ДОСААФ...

Здесь я прервусь: никакого конкретного лица под этой фамилией я не прячу. Более того, не ставлю перед собой задачу раскрыть в образе Силкова некий тип человека. Силков — это скорее олицетворенная проблема, немаловажная, требующая решения; явление, хоть и нежелательное, но естественно сложившееся, пожалуй, даже некий комплекс вредоносных традиций, характерных вообще для спорта, не только для самолетного и не только для нашего поколения — они начали складываться гораздо раньше. Те или иные проявления, черты этого персонажа можно отнести ко многим людям, занятым в нашем спорте. Хотя при всем этом подавляющее большинство из них я не смог бы назвать плохими людьми или плохими специалистами. К сожалению, «силковщиной» порою грешат очень уважаемые и очень ценные работники.

И другое. Силков хоть и не займет много места на этих страничках, но будет взаимодействовать с конкретными существующими или существовавшими людьми. Думается, это никак не нарушит документальности рассказа, ибо эпизоды, где участвует сей персонаж, и в самом деле имели место в жизни, только повинны в них были разные лица.

Итак, появился Силков. Улыбчиво глядя, он желает нам доброго вечера, осведомляется, хорошо ли отдыхаем, и напоминает, что через час надлежит быть на волейбольной площадке.

Пименов, пропуская мимо ушей слова, не меняя позы, тянет руку к тумбочке, извлекает бумажный сосуд с молоком и ставит его на пол. Затем той же рукой задирает свесившийся почти до пола край одеяла и жестом предлагает заглянуть под кровать. Смысл ясен всем: вина не пьем, женщин не прячем... Гость натянута смеется — уж одно только выражение лица Пименова не располагает к смеху искреннему.

— Так не забудьте: через час на волейбольную площадку... — говорит Силков.

—А мне не хочется в волейбол... — рассматривая что-то на стенке, вяло кидает Пименов. Я, однако, чувствую, что в душе у него клокочет.

— «Не хочется»?! — повышает голос Силков. — Никто вас не спрашивает, чего вам хочется. Подчиняйтесь порядку... Человек, который не любит волейбол, не может быть хорошим летчиком. Волейбол необходим...

— Пардон, а где это сказано? Какой наукой рекомендовано? И почему волейбол, а не бокс... или теннис? Только потому, что вам больше нравится эта игра? А вот человек, который научил меня летать, который сделал из меня мастера спорта международного класса, мирового призера, светлой памяти Владимир Евгеньевич

Шумилов гораздо больше рекомендовал нам гимнастику. Заметьте: рекомендовал, но не навязывал! А вы сделали эту игру чуть ли не мерилом летного таланта. Иногда даже кажется, что ставите крест на спортсменах, которые не шибко себя проявляют в ней...

— Замолчите, Пименов! — гаркает Силков. — С кем вы разговариваете?

— С вами, естественно...

— Хорошо, Пименов, — говорит позеленевший Силков, — не пожалеть бы вам... — И хлопает дверью.

Алексей отворачивается к стене и делает вид, что спит. Я механически тренькаю на гитаре — пальцы перебирают струны, но голова не ведает, что они творят. Некоторое время спустя, когда чувствую, что Пименов слегка успокоился, откладываю гитару и говорю:

— Ну что вскипятился?! На рожон полез?! Тебе ведь летать завтра?! Да и без толку... Поможет это?!

— Вот так и рассуждаем: дескать, пустое дело, все равно без толку... И сами же приучаем к безнаказанности, создаем обстановку для произвола...

— Во-первых, я не уверен, что ты до конца прав. Он, как ни говори, руководитель команды...

— «Руководитель»! Ну и что?! Если руководитель, значит, всегда прав? Ты начальник — я дурак, я начальник — ты дурак?.. Вспомни, как он на Почернина орал в Махачкале за то, что тот показал пионерам пилотаж на брейющем...

Был такой случай. Силков разошелся настолько, что бегал из угла в угол и кричал: «Лишить его довольствия!» Конечно, слова, брошенные в запале, можно бы простить и не вспоминать, если б за этой бесконтрольной угрозой не скрывалось нечто большее — образ мыслей: и солдафонская убежденность в своем полновластии, и желание, готовность использовать власть во всей полноте, и кулацкая манера воздействовать на людей с помощью куска хлеба; но главное, что тонким, интеллигентным делом руководит человек, весьма далекий от интеллигентности. Я, однако, сделал вид, что пропускаю мимо ушей реплику Пименова, и продолжал:

— Во-вторых, как знать... не исключено, что спорт нуждается, так сказать, в абсолютизме не меньше, чем армия. Верно, любой спортсмен знает, понимает: нужно держать себя в жесткой узде. Только многие, понимая, не идут дальше благих намерений. Им палка нужна.

— Ну, умница... Рассудил! Этот твой «абсолютизм» тоже разный бывает... По разным рецептам состряпанный. Один сладок, как мед, другой отвратен, как касторка. Вспомни: при Шумилове тоже процветал «абсолютизм». Евгенич был для нас царь, бог и воинский начальник. Разве у кого-нибудь повернулся бы язык сказать что-либо подобное тому, что я сейчас выдал начальству? Да ему бы сама команда хвост накрутила! Никому из нас в голову не приходило, что тренера можно слушаться... Потому как мы его обожали, почитали и верили, как в господу... По его

слову на самоожжение готовы были пойти. У него над нами была абсолютная власть. Только власть эту ему обеспечивал не служебный статус, а собственная голова и сердце.. Так вот, в спорте годится только такой абсолютизм!

Мы снова замолкаем. Но вскоре Алексей нарушает тишину вопросом:

— Ты Шумилова хорошо помнишь?

— Любопытно... И я о том же... Как живой перед глазами стоит.

— Как ты думаешь, что его особенно отличало?

— Умный был мужик, человечный, чуткий... тонкий педагог, — выпалил я с ходу — все это буквально бросалось в глаза в нашем покойном тренере Владимире Евгеньевиче Шумиллове.

— Это само собой... Но было в нем качество, которое мы тогда не замечали, считая его в порядке вещей...

— Что именно?

— Такт.

— Такт?! Анахронизм какой-то, — иронизирую я, пытаюсь придать разговору более веселую окраску. — Забытое слово... Похоронено вместе с Шумиловым... как слюнявое, недостойное мужчины...

— Верно... Только странно: Шумилов со слюнявым подходом привел сборную к триумфу 66-го года... Был у меня вчера разговор с французами — до сих пор помнят Московский чемпионат мира...

...Шумилов обладал редкой способностью во всех, без исключения, случаях жизни признавать за человеком его право на самолюбие, гордость и чтить тот кодекс, что охраняет от посягательств на личную, интимную сферу жизни. Он уважал святость этих прав и никогда не нарушал их в своем отношении к людям, независимо от того, насколько они ему подчинены.

Он был умен настолько, что мог оценить разум своих подопечных и довериться ему. Он никогда не забывал, что истинный спортсмен (подчеркиваю: истинный!) ничуть не меньше — пожалуй, больше, чем сам он, жаждет победы и готов на любые лишения, чтобы ее добиться. Ему в голову не приходило делать огульные выводы, принимать огульные меры, если кто-то из летчиков проявлял слабование и действительно нарушал действительно необходимый режим. Он тогда делал один из двух выводов: или это случайность, или этот человек — не спортсмен.

Он умел угадать в начинающем летчике будущего чемпиона. Напомню 63-й год, когда Владимира Евгеньевича ничуть не смутило мое 30-е место на чемпионате Союза. Именно тогда он наметил взять меня в сборную.

Он перед глазами у меня как живой... Уставший и, видимо, уже больной — в глазах недомогание — сидит у рации с микрофоном в руках, задрал голову, наблюдает за полетом.

— ...Так... Ну держи, тверже держи... Молодец, хорошая линия... Хорошая. И угол хороший (линия неважная и угол неточный, но парень очень старается, и в этом вся беда)... Вот видишь: и фигура начинает получаться... Тут ты молодец... Только что дальше-то делать будешь? Смотри, как растянул... Тебе и двух зон не хватит. А высота? Где теперь возьмешь высоту?!

— А мы ему котлован в земле отроем, — острит кто-то из отдыхающих летчиков. — Там и докрутит...

— Это нехорошая шутка, Коля. Летчик не должен так мрачно острить... Я понимаю: ты просто не сразу уловил второй смысл... — и в микрофон: — Ну ладно. Давай на посадку, отдохнешь часок и снова в воздух...

Я сижу рядом, и Владимир Евгеньевич, наклонившись ко мне, потихоньку, доверительно говорит:

— Ты небось думаешь: зачем, мол, врет Шумилов? Парень слаб, а он ему комплименты... Как тебе объяснить?... Представь, что идешь ты по улице, а вслед тебе смотрит красивая девушка... Или того лучше — любимая провожает взглядом. И ты обязательно начинаешь думать о своей походке. И что получается: походка твоя становится неестественной, натянутой, неуклюжей — и лишь потому, что ты о ней думаешь. Понимаешь, есть действия, которые получаются хорошо только тогда, когда они находятся вне ведения нашего сознания, когда ими управляет некая автоматика мозга... Так вот, целевых тренировок хватает — там и работай над линиями, углами, фиксациями. А когда пилотируешь комплекс, забудь об этом, отключи сознание от мелочей, отдай их на откуп той самой автоматике. Вот тогда они, мелочи, начнут созревать, доходить до кондиции... И поверь, это лучший способ совершенствовать почерк.

— Это все так... — отвечаю я, — но есть тут одна закавыка... Хорошая балерина на сцене наслаждается своей «походкой» — значит, процесс движения не выходит из-под контроля сознания. А ведь это наслаждение вызывает прилив творческих сил, вводит ее, так сказать, в творческий раж. И это — на пользу образа, который она создает. Так и у нас. Если я сознаю твердость, красоту отдельных линий своего пилотажа, то это вдохновляет меня на создание выразительного рисунка.

— Верно. Только то, что ты называешь контролем, на самом деле — совсем другое. Это скорее итоговая оценка твоего мастерства. Ты как бы со стороны любишь своим искусством, словно из зрительного зала. И учти, что хорошая балерина делает эту самооценку лишь краем сознания — мысли ее в основном заняты образом... Но разговор о другом: когда человек назойливо, нудно сам себе смотрит под руку, с пристрастием относится к каждому движению.

Пока мы ведем разговор, летчик делает посадку, выходит из машины и подсаживается к нам.

— Расползаешься... Расползаешься, — говорит ему Шумилов. — Не надо кататься на самолете бесцельно, просто так... В комплексе не должно быть ни единого пустого метра. Помни: нет бесцельных траекторий, каждая линия для чего-то нужна, к чему-то ведет, куда-то вводит. А для тебя на ней свет клином сошелся. И усердствуешь так, что аж глаза потеют. На главное тебя не хватает... Нужно держать в голове весь рисунок, а не отдельные детали...

Вот начал ты вираж с бочками... Ну скажи: зачем так тщательно выкручивал каждую бочку? Ведь твоя главная задача разместить их точно, равномерно по кругу. Об этом в основном и пекишь всю дорогу. Тогда и весь вираж станет легче, изящней.

Если воспитаешь в себе такую манеру работы, то и сам по себе пилотаж станет тверже, красивее... А ты напрягаешься где не надо... Да и просто смешно смотреть, как палишь из пушки по воробьям.

Но, если не считать этой, в общем серьезной ошибки, во всем остальном молодец. Растешь, явно растешь!

...Он учил нас всему, с чем может столкнуться летчик в полете. И особенно тем видам пилотажа, которые таят в себе опасность для жизни.

Казалось, зачем спортсмену искусство бреющего полета? Последний никогда не входил и не входит ни в один комплекс. Мало того, он попросту исключается самими параметрами зоны — нижний край ее проходит не менее чем в ста метрах от земли. Но Шумилов, как умный, предусмотрительный человек, никогда не забывал о той разнице, что существует между понятиями «нельзя» и «возможно». Говорят, один раз в год стреляет даже незаряженное ружье. Правила пользования оружием не пренебрегают и этой, до нелепости противоестественной формулой, ибо нужно учитывать и шансы, близкие к нулю, когда речь идет о такой бесценной ценности, как жизнь. Вероятность того, что идеально дисциплинированные люди могут нарушить установленный порядок, не говоря уже о всякого рода случайностях, всегда существует. Верно: переступать нижнюю границу зоны запрещено, но, как видим, это случается сплошь и рядом и часто без чьего-либо умысла. Отсюда вывод: раз такое бывает, значит, летчик должен уметь делать все над самой землей, значит, этому нужно учить.

Летчик, на мой взгляд, должен владеть всеми, что называется, мыслимыми и немислимыми видами маневра. И теми, что когда-либо практиковались, и теми, что можно вообразить, но реально осуществимыми. Последние, по крайней мере, не должны застать его врасплох. Решение ситуаций, что случаются в небе, не имеют альтернативы. Если самолет вошел в штопор, то решение может быть только одно: вывести его из этого состояния.

Когда-то за пролет под Троицким мостом в Ленинграде Чкалова обвинили в воздушном хулиганстве. История сняла это обвинение... Хотя бы уже потому, что достоверней объяснить этот поступок другим человеческим свойством: страстью к эксперименту.

То были «колумбовы» времена в истории пилотажа, когда открытие сменялось открытием, но белых пятен еще хватало. При этом возможности машины были изучены и ясны куда больше, чем возможности пилота.

Чкалов наверняка понимал, что никаким особым испытаниям самолет не подвергает — обычный прямолинейный полет. Бесчувственной машине безразлично, что слева и справа от ее крыльев на расстоянии 75 сантиметров находится плотная, чреватая гибелью среда. Это у летчика душа леденела от одного сознания, что интервал между опорами моста 15 метров, а размах плоскостей 13,5. Хотя здравый смысл говорил ему о другом: риск здесь гораздо меньше, чем кажется.

Пилот порою десятки километров ведет самолет по точно намеченной, твердой линии, держит курс. Как по ниточке. Возможны, естественно, сбои, иногда машина все же виляет, кое-где на прочерченной линии появляется, так сказать, мелкая рябь. Но это не часто. И вероятность, понятно, тем меньше, чем короче отрезок пройденного маршрута. Спрашивается, с чего бы это самолету взять да и «вильнуть» именно на этом микроучастке длиной с десяток метров, не более? Болтанка? Но здесь ее быть не может. Снос по ветру? Но в небе ветры куда сильнее, и их удается парировать...

А с того, что страх может повергнуть летчика в состояние шока, что руки начнут костенеть и не слушаться... — словом, опасность от собственной головы, от действия самогипноза сродни тому, что возникает у новичка, идущего по буму, — ему не составляет труда пройти по половице, но здесь он боится сделать неверный шаг и часто делает его именно потому, что боится.

Не знаю, какие общественно полезные Цели ставил Чкалов, рискнув на тот пролет. И ставил ли их вообще. Не исключено, что в нем просто, сработала свойственная сильным натурам тяга к риску. Или точнее: заложенный в человеке механизм самопознания, смысл которого в ненасытном желании узнавать о себе, проверять себя еще и еще раз. Зато знаю, что по факту этот чкаловский эпизод стал большим подарком летчикам тех времен. Они, говоря образно, увидели, что можно протащить верблюда сквозь игольное ушко, что «верблюд» оказался ловким, шустрым и юрким, что на эти его качества можно смело рассчитывать. И отсюда более свободное, раскованное отношение к машине.

В 1940 году кинематографисты, снимая фильм «Валерий Чкалов», долго искали авиатора, который мог бы повторить полет под мостом. Наконец такой летчик нашелся. Евгений Иванович Борисенко с кинооператором Александром Гинцбургом на борту повторил его четырежды! Под овации облепившей парашет набережной толпы он нырнул под арку моста, благополучно проскочил и, обретя, так сказать, простор, пошел на разворот, с тем чтобы следовать на посадку. Но Гинцбург, увлеченный своим искусством, ничтоже сумняшеся, попросил его сделать маневр еще раз, дабы отснять дубль. Летчик обругал оператора, но в просьбе не отказал. Теперь решили войти под арку в обратном направлении. Навстречу ветру — Борисенко, видно, задумал усложненный вариант чкаловского полета. У самого моста самолет повело в сторону, но летчик удержал машину и, накренив ее на крыло, благополучно провёл под аркой.

Дело, однако, на этом не кончилось. Ночью на квартире Борисенко раздался телефонный звонок. Оператор сообщил, что пленка забракована и придется лететь еще раз. Утром другого дня снова сделали два дубля, и оба раза летчик проскочил под мостом так, словно прошел через дверь собственного дома. Позднее, когда его поздравляли, Евгений Иванович пошутил:

— А что тут особенного? Я думаю, целесообразно будет вообще узаконить воздушную трассу под Троицким мостом, чтобы летчики не скучали во время полета. Это вам не грузовик неуклюжий, а самолет — юркая птичка! Как захотела, так и полетела...

В глазах Борисенко маневр этот и впрямь становился будничным с каждым следующим пролетом. Да и с самого начала та воображаемая, преувеличенная подсознанием степень риска значительно снизилась — глаза у его страха были не



так велики, ибо был пример — он, Борисенко, не первый.

Есть и чисто утилитарное значение у этого чкаловского «номера». Во многих горных районах мира, особенно тех, что представляют научный и альпинистский интерес, действуют спасательно-транспортные авиаотряды. Летчики попадают здесь в самые разные ситуации. Им приходится летать в таких щелях, что человеку впору расставить руки и упереться в противоположные стены. Летают! Заваливают машину на крыло — как говорят, ставят «на нож» — и проходят узкие горные коридоры. (Поднимись разговор о престиже: кто, дескать, первый пошел на такого рода полеты, мы могли бы сказать: Чкалов еще в тридцатых годах совершил подлет под арку Троицкого моста.) Им приходится сажать машины на мелких плато-пяточках и хоть на отлогих, но все же склонах. И оттуда же, понятно, взлетать.

Спрашивается, должен быть летчик готов к подобным маневрам?! Нужно его этому учить?!

Пименов встал, потянулся, отхлебнул из баллона молока и заходил по комнате, сосредоточенно глядя в пол. Я чувствовал, что он еще не исчерпался в разговоре и ищет возможность продолжить его.

— Да-а... — протянул он. — Сотрясаем воздух, прожектерствуем... А в сборную пока что брать некого...

— Почему некого? Вон мастеров-то сколько расплодилось... Бери — не хочу...

— Этих мастеров в «кукурузник» да поля опрыскивать... Да и то! Там, брат, на бреющем надо уметь летать... А нынешние мастера спорта этого не проходили.

— Что ты брюзжать-то взялся... Мастера ему теперь сегодняшние не нравятся... Нет, брюзга ты, Пименов, брюзга... — Я старался отшутиться — и потому, что вообще хотел сделать разговор повеселее, и еще потому, что возразить ему было нечего. Он прав...

...Скажу откровенно; 1968 год — последний, когда чемпионат Союза проводился по полноценной программе высшего пилотажа. Или проще: по программе на уровне международных соревнований. В последующие 7—8 лет на первенствах СССР разыгрывались упражнения, сложность которых разве что чуть выходила за рамки второго разряда. Победителям, понятно, присваивали звание мастеров спорта — ведь чемпионат Союза!

Таким образом сборная СССР, игравшая до этого роль некой аспирантуры, где стажировались отборные летчики, специалисты высокого класса, невольно понизилась в ранге и превратилась скорее в «вуз», куда поступают хоть и наиболее способные, но все же имеющие весьма среднее «образование» авиаторы. Разумеется, многие из них наверстывают упущенное и в конечном итоге дорастают до высших отметок пилотажного мастерства, есть еще в сборной мировые лидеры, ветераны, которые умеют и хотят передать молодым секреты искусства. Однако недобор общего, что называется, среднестатистического мастерства сборной все же немалый.

Можно бы объяснить просто: «Очень мало спортивных самолетов». Но возникает вопрос: почему их мало?

В 1960 году наша промышленность пополнила самолетный парк — точнее, создала почти заново — серией отличных по тем временам машин — Як-18п (пилотажный). Эта партия покрывала основную потребность аэроклубов страны. Но шли годы. Самолеты, служившие, что называется, на полную катушку, проводившие свое машинное время больше в небе, чем на земле, подвергались физическому износу, не говоря о моральном старении. Рабочий ресурс иссякал. Требовалась замена.

В 1966 году перед IV чемпионатом мира в Москве сборная получила несколько новых машин — Як-18пм. В тот год неслыханного успеха добились наши спортсмены, фурор произвел и самолет. Сорок стран дали заявку на покупку Як-18пм. ДОСААФ оставалось готовить большие карманы — его собирались озолотить!

Государство выделило для изготовления серии более двух миллионов рублей. Было подсчитано, что в серийном изготовлении производство каждого самолета обойдется чуть дороже продажной цены «Волги». Стало быть, на отпущенную сумму можно наштамповать порядка двухсот машин. То есть первой же серией удовлетворить и внутренний, и внешний рынки. Однако...

Через два года — в 68-м — изготовили десять экземпляров Як-18пм. При этом каждый обошелся во много раз дороже, поскольку производился не в серии, а поштучно, можно сказать, «кустарно», как опытный образец. Почему так вышло, не знаю. Были разговоры, будто возникли какие-то межведомственные трения... Убежден, что изготовители не виноваты: выпускать изделие серией, а не поштучно — их прямой интерес.

Разумеется, эти десять машин пошли в основном на нужды сборной команды.

Примерно такую же партию и по той же стоимости сделали в 70-м году. И опять ее поглотила сборная...

Отсюда и пошла та самая технология выпечки нынешних мастеров. Не хочу давать название факту, где едва поджарившееся тесто выдают за готовый пирожок, хотя в русском языке слова для этого найдутся.

...Никто никогда не мог бы упрекнуть Пименова в особой разговорчивости, в многословности тем более. Но сейчас, я чувствовал, он никак не мог устоять против одолевшей его речивости. Видно, накопленная за долгое время досада помимо его воли рвалась наружу. Есть у Алексея некие нравственные таланты: редкой остроты чувство справедливости и пламенная приверженность своему делу. Зная это, я не удивлялся его нынешнему поведению. В конце 68-го года, после Магдебургского чемпионата» на котором команда наша явно сдала былые позиции, стал вопрос о замене тренера. Удивительно, но факт: после смерти В. Е. Шумилова на должность эту назначили человека, который получил звание мастера спорта уже после того, как стал во главе команды и занялся тренировкой мировых призеров. Однако дело не считается ни с какими нюансами человеческих отношений, оно потребовало квалификации и...

Мартемьянову, Пименову предложили место старшего тренера сборной СССР. Но оба отказались. И, может быть, вовсе не потому, что работа эта им не по душе — хотелось летать, ибо они прирожденные летчики. Не исключено, что теперь, четыре года спустя, Пименов жалел об этом. Жалел, поскольку сам себя лишил всякой

возможности действительно реагировать на волновавшие его проблемы. Он понимал, конечно, что тренер сборной — фигура слишком слабосильная, чтобы активно влиять на такого рода события, — чтобы сдвинуть подобное дело, нужен рычаг не меньше того, о котором мечтал Архимед. Так бы он, вероятно, мучился от бессилия, но теперь он мучился от бездействия и от того, что практически не имел права на действия.

Видимо, эти переживания теснили душу моего друга и просились сейчас на язык. Мои попытки перевести разговор на другую тему остались, как говорят, всеу.

— Мастера... Того не проходят, этого... Единственно, что они проходили, это разряды...

— Ладно... Чего не дали учителя, тому жизнь научит...

— Гениально. Небось Машу Захаровых вспомнил?! Да-а... Жизнь ее научила!

## ВОЛЬНОМУ ВОЛЯ

Маша Захаровых пришла к нам не иначе, как... из песен Бояна. Она могла пойти в кино и сниматься в ролях былинных красавиц. Но пошла в летчики.

К красоте своей относилась она спокойно, без жадности — не контролировала ее, как водится, поминутно зеркалом: на месте ли и всю ли учла? Может, чего недоглядела? И не потому, что такая уж Маша правильная. Просто природой решенная за нее проблема женского самоутверждения не только не волновала, но и не исключено, что даже наскучила ей. Но поскольку та же природа пустоты, как известно, не терпит, в ум и душу ее ворвались духовные страсти. Пожизненно обеспеченная женской силой, захотела она обрести и мужскую.

Сперва занялась плаванием и добилась первого разряда. Потом поступила в аэроклуб, к 70-му году получила мастера спорта и попала в сборную СССР.

Она была способной летчицей. Смекалистая, волевая, с отличной реакцией и буквально младенческим бесстрашием — таким, какое иногда удается сохранить разве что женщинам и только потому, что не пуганы жизнью. Потому-то и взяли ее в сборную. Но мастерство этого мастера спорта, как, впрочем, и многих других испеченных в этот период, оставляло желать лучшего...

Летом 70-го года она усиленно готовилась к чемпионату Союза и много времени уделяла заданию, которое называют «Полет по маршруту». Упражнение это входило в предстоящее соревнование как одно из основных и заключалось в пунктуальном прохождении предложенной судьями трассы. Полагалось пройти ее без малейших отклонений и в точно установленное время. Для мастеров спорта допускалась издержка ценою  $\pm 1$  минута. Но здесь как раз Маша прослыла докой. Она вообще хорошо делала все, чему ее учили, и даже кое-что из того, чему не учили... И приходила в крайнем случае с недобором или перебором в несколько секунд.

Но однажды... Шла последняя минута маршрутного срока Захаровых. Глаза обитателей аэродрома устремились в небо, вернее, в линию, где небо срасталось с

землей, — все напряженно ждали появления самолета. Но его не было. Когда вышла эта минута и пошла следующая, стали беспокоиться за Машин результат. Когда за ней прошли еще две, беспокоились уже не за результат, а за саму Машу. Пять минут спустя на летном поле началась паника — такого с мастерами, тем более с Захаровых, не бывало. Не иначе как что-то случилось... В лучшем варианте — вынужденная посадка...

Через десять минут на аэродром позвонили и сказали: в озеро под городом Рузой упал самолет...

...В небе кусочками теста, как клецки в супе, бесформенные и редкие, плавали облака. Маше хотелось есть, и, может, поэтому она со смехом подумала, что закатное солнце на западе тоже напоминает чуть подпеченный желток в глазунье. Глядя вниз на проплывавший под самолетом дымок костра — верно, туристского, — Маша решила нынче же, как только вернется, затеять блины и пригласить девушек из команды.

Солнце покидало землю, но у Маши в душе оно продолжало светить. Она была довольна собой, поскольку хорошо сегодня летала: все этапы маршрута прошла как по ниточке, накрывала, что называется, тенью контрольные пункты точно, секунда в секунду, по расписанию. Теперь она двигалась в сторону своего аэродрома и имела все основания думать, что посадит машину с рекордным результатом.

Но больше, чем это, радовало ее другое: она просто летала — вольготно двигалась по небу. Все нынче сходилось, подбивалось одно к одному, чтобы насытить ее ощущением счастья полета — и небольшой западный ветерок, дувший в хвост и почти не сносивший машину, и хорошая видимость, что давала четкий обзор километров на десять, и спокойная, как сама Маша, мягкая красота подмосковных ландшафтов.

И все-таки в душе ее не было идеальной полноты счастья, как не бывает, впрочем, вообще абсолютных понятий в жизни. Идеал — это абсолютный ноль, к которому все стремится, но никогда не достигает. На том и стоит динамика мироздания. Не исключено, что, если когда-либо что-либо достигнет нуля, то все тут же и остановится.

Маша вдруг ощутила эту неполноту счастья. Неумная, редко познаваемая городским жителем жадность к воле — главный ее феномен. Может, потому и не влюблялась она до самого дна своего сердца, что подсознательно огораживала от опасности собственную вольность? Может, потому и в летчицы пошла?

Она вдруг остро почувствовала в этом вроде бы счастливом полете знакомую ей ущербность. И набежала на посетившее ее душу солнце некая философская тучка.

«Чему я, собственно, радуюсь?! — подумала она. Полету? Но какой же это полет? Разве я летаю? Меня просто подняли в воздух и подробно, до скрупулезности запрограммировали на каждое движение, на каждое шевеление пальцем! Привязали к машине ремнями и задраили колпаком фонаря...» Тут Маша ухмыльнулась и, как говорится, в скобках подумала, что кусочек свободы она все-таки своровала — плечевые ремни отстегнуты, а фонарь закрыт лишь наполовину... «Приковали к трассе тугими цепями, — продолжала она, — лишив малейшего миллиметрового люфта. Я, как лошадь в старинной шахте, в одночасье потеряю глаза за

ненадобностью, потому как до старости буду ходить в колее по будто бы собственному, но predetermined кем-то желанию. Мне разрешают в воздухе только ползать, но не летать. Позволь я себе ЛЕТАТЬ — отберут самолет и вообще прогонят из летчиков...»

Этот неожиданный внутренний бунт так же неожиданно и резко без видимого перехода сменился весельем. И смотрелся такой зигзаг настроения несвойственным этой девушке неврастеничным качанием. Но диалектика с ее причинно-следственной связью — штука безупречная. Была причина и на веселье — Маша приняла решение. Отчаянно смелое, бунтарское, рискованное. И как только приняла, так снова все засветилось в ней, теперь уже озорной бесшабашной радостью.

Пролетая над Рузой, Маша махнула этому симпатичному городку крыльями так, словно подмигнула засмотревшемуся на нее парню, и пошла на снижение.

За Рузой километрах в 7—8 тянется верст на пятнадцать убранное лесной чащей долгое озеро. Красивое, все больше с дикими, нехоженными берегами, лишь изредка замаранными стихийными пляжами да лодочными причалами.

Маша летала здесь множество раз, видела озеро столько же, сколько летала, и каждый раз воспринимала его без всякого значения, не более чем топографическую подробность местности. Теперь это плоское цветное пятно обрело в ее глазах смысл вещи в себе, стало объемным, емким, насыщенным богатой, но не веданной ею жизнью.

Траекторию спуска рассчитала она исключительно точно и осталась довольна собой, поскольку сделала это, не прибегая к приборам, лишь с помощью глазомера и пилотского чутья. Ни разу не скорректировав угол снижения, промчалась над высокой сосной, что вытянулась у самой кромки крутого берега, впритирку — с выпущенным шасси непременно задела б «ногой» за верхушку — и, взяв ручку на себя, в двух метрах от воды вывела машину в горизонталь. С ошеломляющей, не познанной ею до сих пор скоростью понесся вдоль правого борта извилистый берег, сливаясь в сплошную гладкую стену. И Маша захмелела от бушевавшего в ней ликующего чувства. Ее лихорадило, кидало в жар от необузданной, безумной жадности к скорости. Она дважды увеличивала наддув двигателя, алчно глядя, как нарастает бег озерного зеркала. Но ей казалось и этого мало... На миг ее озарила истина... Почудилось ей, что скорость и есть извечно искомый человечеством корень счастья. Она прибавила еще обороты и тут же поняла, что скоростью человека тоже невозможно насытить... Странно, но она, летчица, до сего дня не знала вкуса этой штуки.

В небе скорость малоощутима. У пилотов о ней представление больше информативное — по приборам. Даже реактивщики, летая в предписанных им высотах, чувствуют ее куда слабее, чем, скажем, несущийся в санях спортсменов от бобслея. Парадокс, но у космонавта возможность насладиться ею не больше, чем у извозчика грузовой телеги...

Звук ревущего мотора, усиленный акустикой леса, перерастал в оглушающий, неслыханный в этих тихих краях грохот, оглашая далекие окрестности, пугая до паники все живое. Прыскали в стороны утиные стаи, ошалело, не разбирая дороги, мчалось в глубь леса ополоумевшее от страха зверье, уходила на самое дно рыба. От винта за машиной оставались пенистые водяные вихри, разнося по поверхности

озера крупную рябь. Маша еще чуть снизилась, и разве что метр отделял ее теперь от воды. Так ей по крайней мере казалось. Вода — плохой ориентир: отсвечивает и точного представления о дистанции не дает. Об этом Маша то ли забыла, то ли и вовсе не знала. Ее не учили бреющему полету вообще и над водой в частности. Она понимала, что нужно твердо держать машину в горизонтальной плоскости, что малейший крен чреват роковыми последствиями, но нахлынувший вал чувств захлестнул осторожность, вся она, что называется, вместе с инстинктами самосохранения растворилась в этом полете. Кроме того, она явно преувеличивала высоту и думала, что вода от нее на достаточно безопасном расстоянии. И только лишь сохранившееся принципиальное отношение к качеству полета заставляло ее напряженно следить за положением ручки, чтобы не допустить отклонения элеронов.

Когда путь над озером подходил к концу и встречный берег смотрелся во всех подробностях, перед Машей встал выбор: то ли идти на высокий лес неуклонным курсом и брать его, что называется, в лоб, то ли уклониться градусов на 15 вправо и пройти над замеченной ею береговой плешью. В первом случае нужно уже сейчас переходить в набор высоты, чтобы не зацепить верхушки высоких сосен, во втором — можно еще «побрить» сотню метров, поскольку в эти береговые ворота можно пройти и на малой высоте. Маша, конечно, предпочла второй вариант.

И вот... исчерпалось наконец Машино счастье...

В пятидесяти метрах от берега она отклонила ручку управления вправо и, ощутив правый крен, неожиданно в одно мгновение отрезвела. Внезапно раскрылись ей все секреты бреющего полета, чем опасен и чего надо больше всего бояться, больше всего избегать, словно некая сила сразу и целиком внедрила в ее память курс этой науки. И в тот же момент подробно, до мельчайших деталей, будто смотрела со стороны, увидела ситуацию, в которую попадет сейчас: как рубанет крыло по поверхности воды и как фюзеляж, развернувшись циркулем, врежется носом в озеро.

В следующий момент, обдаваясь холодным потом, она попыталась парировать крен и взяла ручку влево, но было поздно — наступил третий момент...

Маша почувствовала странный рывок — безымянная Рука цепко схватилась за крыло и дернула самолет на себя...

На озеро внезапно вернулась его привычная тишина, и только эхо еще секунду-другую уносило вдаль чужеродный грохот.

Тишина эта оглушила и Машу. Но лишь на миг. Ее тут же вытеснил новый шум — бульканье врывавшейся в кабину воды. На какое-то мгновение летчица, видимо, потеряла сознание, потому что смотрела теперь на случившееся без всякого понимания, с удивлением отмечая и молчание двигателя, и ощущение мокроты, и то, что кабина уже на две трети заполнена водой. Она вдруг вспомнила все, подняла голову и, увидав, что фонарь наполовину открыт, испытала новый прилив счастья. Набрав в себя остатки воздуха, она ухватилась за край колпака и, уже с головой погруженная в воду, сделала попытку выбраться из кабины. Но что-то внизу ее крепко держало... Поясные ремни! И снова счастье — плечевые зато отстегнуты!

Дыхание кончилось. Другого вдоха не будет и быть здесь не может — может быть только остаточный выдох...

Она ощупала ременный замок — где он, проклятый тросик? И вдруг похолодела от мысли: а если с замком что-нибудь?! А ножа нет... Летчик должен держать при себе нож... Впредь, если выберется, летать без ножа не будет... Но ремни расцепились сразу, без каверз. Маша вылезла из кабины и, оттолкнувшись ногами, пошла на поверхность...

...Технике Кондрат Никифорович отдавал должное... Точнее сказать по другому: отдавал дань моде на технику — держал в избе холодильник, стиральную машину, даже соковарку. А к дощатому причалу на озере цепью крепилась его моторная лодка. Но холодильник стоял отключенный, потому как много в него не загрузишь — все равно в погреб то и дело лазать приходится. Стиральную машину жена его после купли один раз опробовала, подивилась, потом вымыла, вытерла до блеска, накрыла кружевной салфеткой и придвинула к стене — для мебели. Не стирать же и впрямь — слишком много с ней всякой умственной возни... Единственно полезным предметом оказалась соковарка: самогон в ней гнать — одно удовольствие.

Лодкой, точнее, лодочным мотором поначалу Кондрат Никифорович пользовался, хоть с ним и тогда было хлопот полон рот. Но теперь уж года два, как и вовсе мотор не заводился. Но с этим Кондрат Никифорович не мог смириться. В свободное время ходил на озеро, заливал бак бензином и шуровал до поту — авось заведется? Но бесполезно...

Когда над озером послышался гул мотора, Кондрат Никифорович подошел как раз к берегу. Он перекинулся словом-другим с деревенскими женщинами, стиравшими на помосте белье, и направился к лодке.

Звук поначалу не привлекал внимания, казался привычным — самолеты летали здесь часто. Но когда плотный, чуть ли не физически ощутимый вал грохота накатом пошел по поверхности озера, все, кто находился на берегу, побросали свои дела и устремились глазами в сторону источника звука.

Самолет двигался с огромной скоростью. Издали казалось, что он касается поверхности воды. Он приближался очень быстро и через минуту с пугающим ревом мелькнул перед глазами наблюдателей. Различить его очертания можно было только в следующую секунду, когда он отошел метров на сто. А еще секунду спустя он вдруг исчез, грохот внезапно стих, а на месте, где только что находилась машина, из озера выбился огромный фонтан...

Кондрат Никифорович поначалу решил, что стал свидетелем маневра какого-то нового вида техники — машины, которая и в воздухе может летать, и под водой плавать, способной на полной скорости переходить из одной среды в другую, и испытал от этого гордый восторг. Но когда фонтан спал, а на месте исчезновения машины вода продолжала пузыриться, озадачился, забеспокоился. Потом он увидел всплывший предмет и не сразу разобрал в нем человека.

— Кондрат! Кондрат! — заголосили женщины. — Чего смотришь, черт окаянный? Не видишь — летчик тонет!

Кондрат Никифорович бросился в лодку, схватился за весла (давно приспособил — не пропадать же лодке из-за мотора?), но внезапно остановился, перебрался к корме — решил все же проверить на счастье... А вдруг? Он включил зажигание, отчаянно дернул шнур, и мотор... тот, что не заводился два года, взвыл, что

называется, с полоборота и застрекотал на все озеро...

...Из-под прядей прилипших к лицу волос, со лба и на нос стекала разжиженная водой бледно-розовая струйка. Женщины завели Машу в ближайшую избу, перевязали рассеченный наискось лоб — видно, ударилась обо что-то в кабине — принесли переодеться. Она согрелась и, попросив оставить ее одну, пошла на берег дожидаться посланного за ней вертолета.

Кондрат Никифорович, считая теперь себя близким человеком, в свой адрес этой просьбы не принял и увязался за Машей. Уселся с ней рядом и, помолчав немного, сказал:

— Эх, Маша, Маша! Баба — она и есть баба... Ты не обижайся — у меня дочка постарше тебя... Я вон, вишь, какую дрянь — технику в один момент в порядок привел?! Два года ржавела, зараза, шабашила — не заводилась... А от чего, знаешь?

— Не знаю, Кондрат Никифорович!

— От того, что не шибко нужна была! А как приперло, так с ходу и завел. Потому как я есть мужик. Она, техника, мне для дела нужна. Мужики для того и сделали ее, что она им сильно понадобилась. А ты — женщина! Она тебе для баловства... Вот и загробила самолет-то... Я вон негодящую машину заставил работать, а ты хорошую — и того... Не женское это дело — техника. Она — штука серьезная...

Вертолет вскоре прибыл. Первым к ней подошел начальник аэроклуба. Человек он внешне строгий, но всеми уважаемый и даже любимый. Он догадывался, как и почему это случилось, но сказал:

— Что ж ты, Маша?! Двигатель отказал?

Маша, которая весь этот час ожидания сочиняла правдивую версию и сочинила ее удачно, неожиданно для себя ответила:

— Нет... Хулиганила в воздухе — брила над озером... — и, всхлипывая, добавила: — Самолет жалко...

— Ну ладно. Об этом потом... Главное — жива!

В вертолете по дороге в Москву техник Саша Греднев, уронив голову в ладони, хриплым, севшим от нервной встряски голосом говорил:

— Да не верьте вы ей... Я во всем виноват... Ну признайся, ведь двигатель отказал? Ну что ты меня выгораживаешь?! Не верьте вы ей...

— Брось дурака-то валять! Я натворила, я и расхлебывать буду!

Пару дней спустя Маша Захаровых расхлебала сполна. Ее полностью дисквалифицировали и навсегда лишили права летать... Как говорят спортсмены, «раздели догола». Вот только шрам со лба снять не сумели. Так и остался он в память об орлиных днях ее жизни... Но красоты ее не попортил.

Я не могу сполна разделить философию Кондрата Никифоровича. Однако



должен признать, что женщина в нашем спорте — явление и впрямь проблематичное. При всем том, что она, казалось бы, добилась права на штурвал, убедила в искусстве водить самолет — порою не хуже, чем мужчина, — есть все же нюансы, которые заставляют задумываться над ПОЛНОТОЙ этого права, вернее, над мерой его полноты, ибо она, эта мера, должна находиться в разумном соответствии с мерой возможностей женщины. Возникает нередко вопрос: какой ценой достаются успехи и в связи с этим насколько они целесообразны, так сказать, нравственно рентабельны — не слишком ли велика жертва? Кое-что об этом попытаюсь сказать в следующей главе. Сейчас же хочу посвятить несколько строк защите Маши Захаровых.

Если взять деятельность человека от рождения и до смерти и задуматься над тем, какая часть находится под контролем слова «надо» и какая «хочу», то сразу станет ясно, что первое абсолютный монополист.

Спорт — институт, созданный во благо личности. В этом его прямое назначение. Общество учредило его в силу своих обязанностей перед личностью. Он должен оставлять людям некоторую свободу волеизъявления.

Думаю, что правила и моего спорта должны регламентировать деятельность спортсмена лишь до определенной черты. В конце концов сапожники давно уже не ходят без сапог, а работникам кондитерских фабрик разрешается есть шоколад от пуза.

Может быть, стоит предоставить летчикам-спортсменам один раз в месяц некий свободный полет, в котором они могли бы пилотировать как им бог на душу положит? Но для этого необходимо, чтобы они владели всеми видами полета. Будь такое правило, наверное, не случилось бы этой истории с Машей Захаровых...

## **ПРАВО НА ШТУРВАЛ**

Я видел, как четырехлетняя девочка, завернув в одеяльце игрушечный автомат, прижала его к груди и баюкала, напевая: «Баю-бай...»

Я видел, как мальчик того же возраста, схватив куклу за ноги и повернув корпус ее под прямым углом, воинственно стрекотал, подражая стрельбе из автомата...

В детях срабатывала природа, размещенная правильно, стандартно: в одной зарождалась романтика любви, материнства, в другом — романтика мужества...

Я часто заглядываю в глаза моим коллегам-женщинам, пытаюсь отыскать отражение той, непостижимой для меня внутренней силы, которая привела их к штурвалу самолета. Именно к штурвалу, не более того, независимо от меры дальнейшего успеха на пилотажном поприще — в этом исключительность факта.

Женщин-пилотов достаточно много, чтобы сделать слово «летчица» привычным, обыденным. Но их всетаки слишком мало, чтобы считать это явление нормой. Не знаю точной статистики, но, думаю, не сильно преувеличу, если скажу: одна на полмиллиона.

Глядя на них, я иногда думаю: сквозь какие неприступные укрепления пришлось им пробиться, чтобы получить право на штурвал?! И самая трудная, самая тяжелооборимая — это крепость, сооруженная собственной природой, оборона, воздвигнутая психикой пола. Подчеркну: самая трудная! Ибо никаких формальных препятствий к этой спортивной специальности женщинам в нашей стране не чинят. Мало того, почти в каждом аэроклубе есть женская, летная группа, и потому естественно, что руководство постоянно печется о ее пополнении.

Случается, в женскую голову западают мужские мечты... Случается! — ибо на земле хватает, так сказать, феминизированных объектов для женского честолюбия.

Девушек, которых тянет мужская романтика, не так много. И мечтают они по-разному. Одни бредят эфемерными фантазиями, впадают в маниловскую созерцательность: «хорошо бы, если бы...» Другие заражаются мечтами вполне реальными, но разворачивают их лишь в сознании, бездействуя, сохраняя инерцию своего будничного, приземленного поведения. В глубине души они чувствуют, что занимаются самообманом, ибо понимают: чтобы претворить в жизнь такую мечту, нужно взбунтоваться против собственной природы, восстать против самой себя, уверовать в реальность своей идеи, а на такие дела способна лишь прочная личность...

В итоге этого статистического отсева остается третья, очень малочисленная категория девушек.

Не знаю, каким образом, сквозь какую брешь в «обороне» их женской психики проникают несвойственные полу инородные идеи, но проникают, коварные, как троянский конь, и захватывают девичью душу и разум сполна... И начинается их движение к цели с самого дерзкого, самого трудного, самого главного вопроса: «Почему я не могу стать летчиком? Что из того, что делает в пилотской кабине мужчина, не могла бы сделать и я?» Но за ним следует контрвопрос: «Почему я должна менять свой женский образ жизни на мужской и, что самое главное, хочу ли я этого настолько, чтобы решиться на это?»

Думаю, первый шаг на аэродром достался им в десять раз тяжелее, чем мужчинам, ибо не следует забывать, что, какие бы идеи ни одолевали их, согласно той самой психологии пола им важно и ценно, как жизнь, считать себя женщиной, чувствовать себя женщиной, оставаться женщиной. Стать летчицей — значит в какой-то степени забыть свое женское начало, в значительной степени рисковать им, в немалой степени пожертвовать им. Насколько сильна мечта, тверда цель, какова одержимость ею и сила характера, если при всем этом девушка все же делает этот шаг?! Не говоря о том, что, решившись на него, она одолевает еще один барьер — девичий страх перед опасностью — ведь не трамвай, а самолет водить собралась.

Потом начинаются тренировочные полеты — тяжелые, изнурительные, морально и физически. Некоторые из них признавались мне, что на отдельных эволюциях им приходится тянуть ручку управления двумя руками. Признавались! У них есть основания скрывать такие подробности, а именно: чтобы не лить воду на мельницу своего лютого врага — мужского скепсиса.

Дальше все по диалектике: неумолимый отбор — естественный и искусственный. Кто-то, не выдержав, уходит сам, кого-то бракует медицина... Из сильных остаются самые сильные. С любой из оставшихся можно идти в разведку — если подведет, то

не по трусости, не по слабости, а по холодному разумению.

Те, кто пробился в мастера, а из них попал в сборную,— натуры, что называется, твердокаменные закаленные и не просто расположенные к фанатизму, но и (этот вывод эмпирический) весьма близкие к такому свойству. Они прошли сквозь опалившие их огни неудач, поражений, холодные воды неверия, отведали пьянящей музыки медных труб, разогрели свои страсти до закипания, обрели уверенность в себе и научились равнодушно смотреть на возможность драматичных исходов в небе... Хотя на земле по-прежнему с опаской, порою преувеличенной, пересекают проезжую часть, боязливо ходят ночными улицами... Но вот что странно: тот пресловутый мужской скепсис все так же тяготеет над ними. Они изо всех сил стремятся стать вровень с мужчинами, часто достигают этого, но подсознательно фетишизируют их и в профессиональном общении с ними явно, часто откровенно проявляют свой комплекс неполноценности.

Суровый мужской труд летчиц мало сказался, почти не сказался на их женской природе. Многие из них по-прежнему хороши, обаятельны и изящны. Спорт только продлил их молодость. В этом смысле то, чего опасались они, и опасались не зря, сработало скорее на них, чем против них.

В этих глазах скорее прочтешь тоску по материнству — увлеченность профессией часто оттягивает их материнство, порою и вовсе лишает его, — чем мужскую бесстрастность. И только когда во взгляде иной раз мелькнет романтичность, героика мыслей, начинаешь понимать, почему так добрососедски, не мешая друг другу уживаются здесь миры: жесткой, острой борьбы и любви. сострадания... Романтичность и есть та платформа, на которой места хватает и тому и другому...

Я рассказал это главным образом для того, чтобы читатель получил представление о женской группе сборной СССР. Чтобы знал: она сложилась в итоге самого, строгого — естественного — отбора, и составляют ее, как правило, сильные, волевые личности.

И еще несколько слов в порядке оговорки. Прочитав эту главу, читатель может заподозрить автора в несогласии с тем, что женщины занимаются самолетным спортом. Неверное подозрение. Женщины давно убедили, что в принципе самолет им по плечу. Но речь идет о современном высшем пилотаже, то есть суперпилотаже. И разговор здесь возникает особый...

Равенство равенством, но мужчины все-таки — сильный пол, а женщины — слабый. И тут уж ничего не поделаешь — факт, установленный природой. А установленные людьми нормативы высшего пилотажа почему-то не считаются с этим фактом — они едины и для мужчин, и для женщин. То же и на соревнованиях: никаких поблажек женщинам по части сложности комплексов — по крайней мере официально — не делается. Летчицы справляются... Но там, где мужчине удастся, как говорят, одной левой, женщины теряют килограммы веса. Они добиваются успехов, но ценой какого напряжения?! Ценою каких жертв?! Но ведь спорт-то для того, чтобы украшать жизнь человека, но никак не уродовать ее...

Так вот я за то, чтобы создать женские нормативы. Чтобы не понуждать летчицу-спортсменку прыгать выше головы (в старом, так сказать, добрумелевском смысле этой поговорки). Чтобы жизнь ее в результате этого не была однобокой, ущербной. Чтобы спорт не мешал ей взять от жизни все, что дано природой.

Скажу больше: было бы правильно, гуманно, если бы конструкторы создали специальный женский самолет — более легкий в управлении. Пусть даже ценою потери пилотажных достоинств...

...У Гюго есть идеальный образ благородной послушницы, которая солгала лишь раз в жизни — и то ради спасения человека.

Я знал девушку, праведность которой не уступала этой книжной героине и выражалась в идеальной честности к взятым на себя обязанностям, которая за всю свою короткую жизнь ни разу не покривила душой (по крайней мере, зная ее, не могу представить себе такого) даже в незначительном деле. Глядя на нее, я часто думал, что приобщиться к лику святых можно и без помощи религии...

Она окончила школу с золотой медалью. Московский авиационный институт — с отличием. Училась в балетной школе — мне ничего не известно об ее успехах в хореографии, поскольку даже сам этот факт случайно выяснила ее самая близкая подруга Лариса Шатохина, однако убежден, что и в этом занятии она оставалась верной себе. Так же случайно обнаружилось как-то, что она хорошо владеет английским языком.

Все институтские годы занималась в аэроклубе, стала мастером спорта и попала в сборную СССР.

В команде ей поручили общественную работу: вести хронометраж полетов. Занималась этим бессменно до конца... Дело важное, и нетрудно понять администрацию, которая так и не дала ей замену: покуда журнал хронометража находился в ее руках, можно было спокойно спать, не проверяя и вообще не вспоминая о нем.

В перерывах между полетами, когда летчики имеют все основания растянуться на траве, расслабиться, чтобы дать отдых утомленному телу, она вела подсчеты, корпела над цифрами. И не было соблазнов, интересов, которые могли бы заставить ее хоть раз перенести свое дело на потом. И так во всем.

На сборах в Ессентуках, когда позволяло время, мы уходили в горы. Перед выходом она каждый раз проверяла у всех рюкзаки: а вдруг у нее легче, чем у других?

Впрочем, я не до конца точен в характеристике Гали Подгорной... Был все же один объект, к которому она относилась недобросовестно, — это она сама...

Как-то я встретил ее в электричке. Время раннее — полседьмого утра. Пока еще предпиковые часы, но народу хватает — по вагону не прогуляешься... Впереди, на расстоянии двух скамей, втиснутая в проход между сиденьями, стояла девушка, умудряясь читать конспект. Узнал не сразу — понял, когда повернула голову вполоборота. Плотность толпы еще позволяла протиснуться ней. Подойдя, сказал ей через плечо:

— К лекциям еще хорошо готовиться во время прыжков с парашютом...

Она обернулась, увидела меня и радостно, по-женски восторженно всплеснула руками:

— Игорь! Откуда взялся?! — Тут же, с удивленной усмешкой взглянув на меня: — К каким лекциям?! Ты что, с луны свалился — я давно закончила институт.

— Знаю, что закончила. Думал, еще в один поступила — на одной ножке лекцию зубришь... Тебя небось совесть замучила — стыдно спать по ночам...

— Да нет, это я по работе... Заглядываю иногда в институтские конспекты.

У нее хорошее лицо. Красивое, пожалуй, не скажешь — симпатичное, обаятельное. Умные, выразительные глаза, нежная кожа. Редкой красоты фигура — что называется, точеная... Но сейчас: и глаза измученные, утомленные, и цвет лица необычный, болезненно желтый...

— Что с тобой? — спросил я. — Плохо себя чувствуешь? — И вдруг стал догадываться...

— Ты что так смотришь?! Нормально я себя чувствую, все в порядке.

— Опять кровь сдавала?!

Она молчала. Уставилась в сумочку и щелкала туда-сюда замком.

— Сколько?

— Четыреста...

— Так... — Я чувствовал злость. Вот так же, видимо, самоубийцу, вовремя вынутого из петли, хочется настегать по щекам. — И куда же ты теперь стопы свои направила? — прошипел я почти по слогам.

— Как «куда»? На аэродром...

— Так... Сейчас приедем, и первое, что я сделаю, — нанесу визит доктору Иванову...

— Игорь, не сделаешь... Я тебя прошу...

— Сделаю!

— Игорь... Я ведь три дня отгула получила за это... Три дня! Можно не отпрашиваться с работы... Погода хорошая — летай и в ус не дуй! Поверь, я себя нормально чувствую... Мне только на пользу. Не первый раз — уж привыкла. На другой же день летаю... И все хорошо.

— Ты что ж, кровь сдаешь ради этих трех дней?! — сказал я со зла и тут же пожалел. Она покраснела и ничего не ответила. Понял, что обидел ее несправедливым упреком. Понял, что нельзя вообще человека испытывать на уровень, так сказать, вселенской сознательности... Что люди ее честности и скромности считают неприличным кичиться своей гражданственностью, бить себя в грудь и швыряться высокими словами — напротив, скорее прячут это свое чувство, прикрывают его мотивами более мелкими, личными. Я пожалел, поскольку хорошо знал, что вовсе не эти три дня отгула привели ее к донорству — человечность

толкнула ее на этот поступок, но, совершив его, порадовалась, что получила к тому же и личную выгоду. Мне стало не по себе еще и оттого, что, зная все это, все-таки упрекнул, использовал в споре довод, в который сам не верил.

— Извини, Галка... Это я так... Со зла...

— Ну что ты, Игорь, оставь... Не в том дело, а в том, чтобы ты поверил — нет никакого риска...

Я сделал вид, будто она уговорила меня. Мало того, обрадовался, что она дала мне возможность сделать такой вид, ибо от первого до последнего слова нашего диалога знал, что никуда не пойду и ничего не скажу. И она знала об этом. И просила так искренне только потому, что не была до конца уверена в моей «порядочности». Оставались шансы сомнения — человек за себя-то не всегда может поручиться, а за другого тем более.

Странная штука человеческое безумие... И странно оно тем, что находит иногда полное понимание...

Я уже говорил: в акробатическом пилотаже летчики, даже находясь в хорошей физической форме, при сильных перегрузках, случается, теряют сознание. Человек, выливший из своих жил пол-литра крови разом, обретает немалые шансы грохнуться в обморок на ровном месте, при самых благоприятных условиях. Представьте, каковы же они, эти шансы, когда оба обстоятельства сочетаются, когда одно усугубляется другим?!

Могу лишь объяснить механику такого безумия. Суть ее в том, что одержимый быстро и сполна понимает одержимого. Я хорошо представлял чувства Гали Подгорной, ее отношение к ситуации, в которой она находилась.

Она работала на одном из крупных подмосковных авиационных предприятий — с хорошо поставленной дисциплиной, со строгим режимом рабочего дня. Как и многим спортсменам, чтобы летать, ей приходилось по нескольку раз на неделе... не отпрашиваться — брать административный отпуск (это не одно и то же) как минимум на полдня. Неприятная и сложная процедура. Чтобы получить его, нужно пройти целый ряд инстанций, с последней подписью одного из высоких руководителей. И сама эта система — остроумная социологическая выдумка: дело настолько осложнено, что решиться на него человек может только в случае крайней необходимости. Не говоря об ощутимой потере в зарплате, добавлю, что работу, которую выполняла Галя на заводе, никто за нее не делал — труды ее так или иначе дожидались ее. Но Подгорная, терпеливо проходила сквозь административные заслоны, поскольку видела в том именно крайнюю необходимость. Другой возможности летать не было, ибо... «Ренатино не летает по воскресеньям». В выходные дни аэроклуб закрыт, и никакая погода, никакое солнце не расплавит его замков...

Дело в том, что несколько лет назад кто-то где-то как-то сумел обеспечить свою рабочую неделю полным комфортом, перевернув таким образом весь вопрос с ног на голову: теперь выходит, что не аэроклуб для спортсменов, а спортсмены для аэроклуба. Думаю, ни к чему слова о том, сколько неудобств это доставляет людям, скольких хороших спортсменов страна недосчиталась по этой причине и сколько в связи с этим утрачено вообще, так сказать, спортивного качества...

И вот на всем этом голодном фоне — манна небесная: ТРИ свободных дня, доставшихся такой малой ценой — всего лишь пол-литра собственной крови! И можно летать. Летать беззаботно, с легкой душой, и чистым небом над головой! Рискованно, опасно? Но ведь «с нами этого не может случиться!»... Кроме всего, у авиаторов на такой случай, всегда имеется готовая сентенция в виде избитого, затасканного примера: «В войну, — говорят они, — пилоты летали с выпущенными кишками, но дотягивали до своего аэродрома и лишь после этого позволяли себе умереть». Для моих коллег (для меня тоже) это веский довод — веский, потому что в принципе он верный: сверхоружие прочной личности — сила необходимости. Порою она побеждает смерть. Но отсрочивает сплошь и рядом. Однако медицина видит здесь только субъективизм. Она — наука и ведет свою практику на основе известных ей знаний. И главное, она права — никаких новых знаний, никаких лишних подробностей и не нужно: когда речь идет о риске человеческой жизнью, в ограничениях уместней всего бюрократизм.

Поэтому «...волна и камень, лед и пламень не столь различны меж собой», как летчики и медики. Первые как огня боятся вторых, медицина — страшный бич авиаторов.

Галя, как и большинство пилотов, вела, так сказать, оборонительную войну с медиками, вооружившись бытующим в нашей среде правилом: хочешь летать — поменьше откровенничай с врачами... Или по-другому: дай им волю — всю авиацию разгонят... Все это говорится шутя, но каждый непременно мотает себе на ус только ту самую долю правды, которая, согласно поговорке, есть в любой шутке. И твердо стоит на этом, закрывая глаза на печальные случаи, что время от времени поддерживают правоту медицины.

Я смотрел на эту женственную, обаятельную девушку и не мог отделаться от странного, непонятного и болезненного ощущения: что-то насильственное, противоестественное в ее судьбе коробило меня. Была какая-то неправильность и в этой ее праведности, и в беспечном отношении к собственной жизни, и в постоянном, повседневном самонасилии... Я спросил ее:

— Встаешь небось, с петухами?

— По-разному... В пять, полпятого...

— Что так рано?

— По дому кое-что сделать... И добираться долго...

— Сколько?

— Если на электричке, часа полтора в один конец... На такси быстрее...

— На такси?! Да тут червонец станет!

— А что делать? Не опаздывать же? Бывает, в электричку просто не протолкнешься... У меня на такси ползарплаты уходит. Это ладно бы... Обидно, что иной раз прикатишь, а полетов нет. То ли проверка машин... То ли погода... А вместо них занятия по теории — в который раз узнаешь, что такое «подъемная сила»...

«Чего она ищет? — думал я. — Уж ей-то это совсем ни к чему. В ее-то жизни и постороннему все ясно с первого взгляда — только посмотреть на нее, и все как на ладони: эта женщина создана для материнства...» И вдруг понимаю, что вызывает во мне это неуютное чувство: она душит свою природу и сама страдает от этого — страдает неосознанно, подспудно, не зная, что это за боль в ней и откуда она. Потому меня и коробит, как всякое насилие... Я переживаю за слабую, хрупкую Галю, ставшую жертвой другой — могучей, беспощадной, фанатичной Гали, с шорами на глазах, попавшей под гипноз иллюзии, имя которой — цель.

Гали, что, сидя в театре, в момент острейших коллизий, вроде той, когда Отелло убивает Дездемону, шепчет подруге на ухо: «Почему на посадке я никак не могу войти точно в створ полосы?»

Гали, которая во время известных лесных пожаров под Москвой, летая по маршруту, пробивалась сквозь густые дымы, шла вслепую, но приходила, как говорят летчики, по нулям. Здесь одного искусства мало — здесь нужна мужская воля и выносливость пахаря... Но уж какая там выносливость?! Вместо нее, видно, срабатывала женская терпеливость... И вера в свой идеал — неколебимая, на которую, пожалуй, тоже способна только лишь женщина.

Странно! В этой второй, титанической Гале опять нахожу женские свойства... И все мое разделение на «М» и «Ж» теряет четкие контуры, расплывается и мешается, как вода в спирте... Нет, личность неразделима. И тот, кто доказывает многоликость человеческого нутра, — жертва людской неспособности увязать внешне несхожие, кажущиеся несовместимыми, порою противоположными, черты индивидуальности. Людям не по плечу отыскать зависимость между ними, логику связей, и тогда они объявляют их фрагментами из разных опер и говорят: в человеке, мол, не одна личность, их много...

...Ранней весной, в пору радости, оживления, Галя, напротив, замирала, затаивала дыхание, живя в тревожном, томившем душу ожидании: возьмут ли на сборы?

В команде есть лидеры и есть аутсайдеры. Но никто до конца не может о себе с уверенностью сказать, что в ночь с сегодня на завтра он по-прежнему будет входить в группу, в которую входит сейчас. Никто не знает, на кого и как упадет тренерский глаз, на кого будет сделана ставка на предстоящих соревнованиях. Случалось, что летчикам с мировыми именами по причинам отнюдь не творческим в участии в сборах отказывали...

Нигде, пожалуй, судьбы людей не поставлены так в зависимость от единоличных решений одного человека, как в спорте. Судьба спортсмена целиком и полностью отдана на милость тренера, ибо его (тренера) субъективный взгляд есть единственная и наиболее полная мера объективности. И всякая попытка обуздать эту власть осталась бы бессмысленной и даже вредной затеей. Нет и не может быть какого-либо общественного механизма, который бы ограничивал, контролировал власть тренера, поскольку этот последний — педагог: учитель, воспитатель, и у него все карты в руках — только он может знать истинные возможности спортсмена, наиболее полно, по крайней мере, лучше других. Поэтому только он может решать, стоит ли овчинка выделки.

Есть лишь одна общественная мера гарантии справедливости: назначать на



такую должность истинно достойных людей во всех отношениях. Это в идеале. Практика же позволяет только стремиться к этому, искать таковых. Шумилова можно принять за эталон и главным образом по двум причинам: во-первых, потому, что он был по-настоящему умен — не меньше, чем того требовала занимаемая им должность, — и, во-вторых, потому, что в этом человеке над всем преобладало творческое начало. Этого хватает — такому тренеру можно до конца доверить судьбу спортсменов.

В общем-то Гале, как она сама говорила, везло — ее обычно приглашали на сборы. Хотя закономерность «везения» за версту бросалась в глаза: способная, волевая, целеустремленная летчица и человек, которого любят и уважают до поклонения... (Как-то одна спортсменка сказала: «Как неприятно, когда выходишь из самолета и никто не встречает, не улыбается». С Галей такого не случилось.) Все понимали: кому же еще ехать, если не Подгорной? Но сама она относилась к своему назначению так, словно на номер ее лотерейного билета пал крупный выигрыш.

Ее признавали талантливой, перспективной летчицей, даже несмотря на то, что в небе, на тренировках вела себя с опасной, неосторожной откровенностью: не скрывала своих недостатков — наоборот, обнажала, выпячивала больные места, не стеснялась показать, что ей они не даются. Конечно, так и должно быть. Но ведь и тренеры всего только люди. Случается, что такая работа в небе ведет к неверным выводам...

В команде удивлялись, что столь бездумное поведение сходит ей с рук. Но удивляться нечему — есть мера искренности, душевной чистоты, которая обезоруживает самых подозрительных людей, так же как есть мера таланта, которая убеждает без исключения всех, даже если владелец ее стоит на тропе поражений и неудач.

Однажды пришел и на Галину улицу праздник — ее пригласили в штат сборной на должность инструктора. На взгляд приземленной трезвости, сменить положение инженера с хорошей перспективой продвижения, оставить профессию, добытую трудными годами учебы, ради не слишком стабильной спортивной должности — значит поступить нерасчетливо, легкомысленно. Но Галя смотрела на этот поворот в жизни с высоты седьмого неба, на которое вознеслась от счастья. Новая работа открывала ей возможность в главном — летать досыта.

Полеты... полеты... Инструкторские, тренировочные... Вылезала из кабины, хваталась за журнал, хронометрировала пилотаж коллег и снова в кабину... К вечеру вспоминала, что за весь день на ходу проглотила «стартовую» сосиску и только тогда догадывалась, почему болит голова, сосет «под ложечкой», — есть не хотелось...

Потом сезон соревнований — чемпионат Союза, матчевые встречи... Возвращение в Москву и утомительная, хлопотливая подготовка к осенним сборам в Ессентуках.

Как-то на работе у Ларисы Шатохиной, мастера спорта, инженера-авиатора, раздался звонок:

— Это я, Галя. Не дождалась до завтра... Поздравь.

— С чем?

— Гоню машину в Ессентуки.

— Ну да?! Точно?

— Точно. Все решено.

— Ну, поздравляю! Только... Стоит ли радоваться? Тяжело... Выдержишь, не сорвешься? Ты последнее время хлипковата стала... Умоталась...

— Брось! Выплюнь хорошо, шоколад пожую, лимонов поглотаю... Все будет нормально.

Перегон спортивного самолета — трудная, изнурительная работа... Казалось бы, примитивная вещь: однообразный прямолинейный полет, только что длительный. Однако доверяют его не каждому. Летчица, которой оказали такую честь, вправе видеть в этом признание иной раз большее, чем мог бы дать ей чемпионский титул. В этом доверии четкий подтекст: руководство забыло, что она женщина, и видит в ней только летчика.

В Ессентуки прибыли дня за три до начала сборов. К вечеру между подругами состоялся еще один любопытный разговор. Затеяла его Галя. Но перед этим Лариса заметила, что та чем-то смущена, хочет о чем-то сказать, но не решается. Наконец выдавила из себя:

— Слушай, Лар, я хочу тебе кое-что сказать...

— Вижу. Говори.

— Понимаешь, мне необходимо обратно в Москву...

— В Москву?! Когда, зачем?

— Я думаю, сегодня же...

— Ты что, обалдела? Чего ты там забыла? Главное — «сегодня»! Мало уходилась с перегоном?! Спать давай ложиться...

— Мне очень нужно... Только не сердись... Я замуж выхожу...

— Замуж?! — опешила Шатохина. — ...И я ничего не знала?!

— Я не решалась тебе говорить... Совесть мучила... У меня самой такое чувство, словно делаю что-то не очень хорошее... будто предаю, изменяю...

— Глупости... Что ж мы, теперь и этого должны лишиться?.. А кто он?

— Как сказать... Хороший парень. И тоже с «забросом» — альпинист...

— У вас любовь?

— Если б не было, не согласилась. Но бог с ней, с моей любовью... Но ему-то за что страдать?..

— Не мучайся. Все правильно... Совсем уж чокнулись — смотрим на мир шиворот-навыворот...

— Мы давно встречаемся. Но я сперва вообще слышать не хотела. Потом долго тянула, не решалась. А теперь вопрос стоит так: или порвать, или... Но рвать не могу, не хочу и не должна...

— Ясно. А зачем так срочно в Москву?

— Мы договорились подать заявление... Чтобы после сборов, когда приеду, расписаться. До отлета не успели — замоталась. Договорились, как только пригону машину, тут же обратно...

— Счастливо тебе, Галка... Думаю, ты не слабее, наоборот, сильнее нас оказалась... По крайней мере, умом. Сильнее тех, кто обрекает себя на бездетность... Спортивный возраст пройдет, а потом что останется?

Вечером Подгорная улетела попутным самолетом в Москву и прибыла обратно, как обещала, через два дня. Вернулась уставшая, посеревшая: моталась по магазинам — заведомо хлопотали насчет деликатесов к предстоящей свадьбе, заказывали свадебные наряды...

В пятницу, 4 октября 1974 года Галя несколько раз жаловалась Ларисе Шатохиной на сильную головную боль, на признаки тошноты.

— Это от усталости, — отвечала подруга. — Естественно: чемпионат Союза, матчевая встреча, тренировки, перегон машин, променады в Москву... Слушай, у меня идея. Давай завтра в баню махнем?! Напаримся, и все как рукой снимет! Согласна?

— Завтра... — заколебалась Подгорная. — Занятия небось, волейбол...

— Да мы успеем до волейбола. Пораньше встанем...

Нездоровье срывало Галины планы, ставило под вопрос важные дела — в Ессентуках ее ожидали плотные тренировки. Старший тренер команды Косум Нажмутдинов (о нем скажу несколько позже) решил готовить летчицу к борьбе за золотые медали, к международным встречам. Баня — панацея, с помощью которой можно, как виделось ей, одним махом войти в форму. Она согласилась. Утром другого дня девушки отправились в город. Погода стояла ветреная, и на обратном пути, разгоряченные баней, опасаясь простуды, кутались как могли и сожалели, что оделись слишком легко...

На волейбол опоздали и получили нагоняй. Люди менее обязательные сочли бы это мелкой неприятностью, восприняли как привычное ворчание начальства. Галя это больно ранило. Она впервые выслушивала упреки руководителя, считала их справедливыми.

7 октября начались полеты. Это был понедельник — день и в самом деле тяжелый...

В 6 утра скомандовали подъем. Спортсмены повыскакивали на улицу и увидели серое утро — низкую густую облачность. После зарядки, завтрака начальство, не в силах выносить праздношатающихся в ожидании погоды летчиков, собрало команду и предложило ей выслушать лекцию о вреде религии... Лекция кончилась, а погоды все нет... Тогда с той же целью затеяли сдачу норм ГТО. Иные парни, из лидеров, манкировали, оставаясь незамеченными. Девушки — смирные. Они полдня висли на турниках. Спортсмены ворчали:

— В армии военных летчиков в день полетов не нагружают даже плотной зарядкой, в непогоду дают отдохнуть, а здесь...

У иных девушек на снарядах получалось неважно. Силков предложил замену: отжаться от земли 14 раз.

Погода улучшалась, небо явно обещало полеты. И Галя, выполняя это упражнение, сэкономила силы: кто, как не она, знала их запас и кто, как не она, могла верно его рассчитывать?

Силков подошел к Подгорной, глянул на ее отжимы и сказал:

— Отставить. Руки должны распрямляться в струну. Еще раз.

Неожиданно в Гале заговорило чувство, которое пробуждалось в ней крайне редко, так редко, что даже в памяти не осталось — она запылала вдруг возмущением, протестующий гнев захлестнул ее душу, а мысль заметалась в поисках клапана, сквозь который хоть частично можно выпустить это малознакомое ей буйное чувство. Она ничего не сказала, опустила на живот, уткнулась носом в траву, пролежала так несколько секунд и вдруг, почувствовав, что руки ее налились силой, начала отжиматься... 12,.. 14, 15...

— Хватит! — сказал Силков. — Молодец... — Но Галя не слушала... 16, 17... — Хватит, говорю... Не дури, Галка! — ...19, 20... — Ты что, с винта слетела?! Прекрати сей же час! Побереги силы!

На последние два-три раза у нее не было сил — одна лишь воля. Руки ее ходили ходуном и распрямлялись, как у штангиста, берущего в жиме рекордный вес. Потом встала, тяжело дыша, повернулась спиной к Силкову и, опять не сказав ни слова, ушла.

Силков чувствовал себя виноватым. Но винить его если в чем и приходится, то разве что в верности порядку и еще в том, что за годы работы приучился видеть в спортсмене только спортсмена, в летчике — только летчика, не различая полов; в некоторой утрате мужского взгляда на женщину... Хотя и здесь отчасти его можно понять, ибо в этом ему помогло постоянное женское стремление к равенству в мужской профессии и порою достижение этого равенства — с одной стороны. И с другой: требование подобного равенства самой профессией — штурвал самолета глуп и бездушен, ему нет никакого дела, кто им управляет — женщина или мужчина.

Наконец пришла погода, началась работа в небе. В этот день Галя держала экзамен — последний инструкторский полет по программе, которую необходимо выполнить, чтобы получить звание летчика-инструктора.

Летала она хорошо. Принимавший экзамен А. Ф. Тырсин, один из руководителей сборной, остался доволен. Вылез из кабины и принялся нахваливать столпившимся вокруг него летчикам. Случалось такое с ним редко — щедростью на похвалы не отличается.

А Галя, посадив машину, тут же взялась за журнал. Пока Лариса находилась в воздухе — летали на одном самолете, — сделала необходимые записи.

Вернулась Шатохина, и Подгорная снова полезла в кабину. Теперь она пошла в зону с тренировочной целью.

Пилотаж ее сразу привлек внимание. Тырсин радовался: оценка его подтверждалась — все, кто наблюдал полет, щедро хвалили его.

— Глянь, что делает! — говорили летчики. — Будто она не в юбке, а в брюках!

— Темп какой!

— Ай да Галка! Галка, а летает как сокол! — скаламбурил кто-то из ребят.

Потом подошел один из спортсменов сборной Сережа Кругликов и спросил:

— Парни, кто летает? — И, услышав ответ, изумился:— Подгорная?! Я думал, кто-то из ребят... Разбойница! Плакало золото наших девочек...

Галя и впрямь демонстрировала твердый, мужской почерк. Она пилотировала в хорошем темпе, динамично, но спокойно, без суеты, без надрыва, что называется, не орошая зрителя потом. Наблюдателя подкупала свобода, раскованность — главные и неотъемлемые признаки мастерства. Он чувствовал уверенность пилота и потому не напрягался, не нервничал: а вдруг сорвется, вдруг ошибется... Девушка вращала машину энергично, размашисто, но очень точно. С виду эта размашистость походила на небрежность, но в сочетании с точностью убеждала в искусстве летчицы.

Руководила полетом или, как говорят спортсмены, сидела «у трубки» чемпионка мира Лидия Леонова, для которой пилотаж этот таил в себе еще один смысл: в команде появилась серьезная соперница...

Все, кто смотрел сейчас в небо, любовались работой Подгорной, испытывая то эстетическое чувство, какое не может не испытать в таких случаях истинный летчик.

— Тридцать девятый! — Говорила Леонова в микрофон. — Молодец! Хорошо пилотируешь. Мы все на тебя смотрим. Всем нравится...

— Спасибо за поддержку. Но ты преувеличиваешь... И не смотрите так пронзительно, а то я чувствую ваши взгляды... Еще сглазите...

— Ерунда, хорошее не сглазишь... Галь, не стоит крутить комплекс до конца. Повращай лучше бочки...

— Поняла. Спасибо, Лида. Я так и хочу...

Над бочками работала упрямо, настырно добиваясь точных, чеканных фиксаций.

Видно, вошла в рабочий раж и глядела на результаты, что называется, в микроскоп, объявив войну мелким и часто случайным промахам. Душа ее рвалась к идеальной точности...

Потом перешла на срывные режимы и, кажется, осталась довольной собой, выполнив штопорную бочку. Чтобы закрепить успех, принялась вращать одну за другой — и одну лучше другой.

Напоследок она решила сорвать еще одну штопорную бочку. Но... срыв не получился — вращение вышло управляемым и неэнергичным. Она захотела поправить эту оплошность, но бочка опять не удалась...

Снова и снова... Но с каждым разом все хуже. Падал темп, пилотаж становился вялым, все больше теряли четкость фигуры.

Возможно, она подумала: «Нужно уходить, оставив впечатление»... и заложила обратный вираж...

На вираже нужна сила. На обратном — тем более. Рули испытывают давление потока — чтобы удержать ручку, требуется усилие. «Нам, женщинам, приходится держать ее двумя руками», — вспомнил я признание...

Перевернутой кабиной вниз самолет вышел на круг с небольшим радиусом, с сильной кривизной траектории... В динамике прозвучал вполне спокойный голос:

— Тридцать девятый задание закончила.

Вслед за этим машина начала вдруг сходить с виража, опуская нос все круче и круче, устремляясь в землю...

— Тридцать девятый, левее ручку, — встревоженно сказала Леонова.

Молчание. В движении самолета сохранялась все та же тенденция.

— Галка! Слышишь?! Ручку левее!

Динамик безмолвен. Ни единого колебания.

— Ручку левее! Ручку левее! Ты что, оглохла?! Левее ручку! — обезумев, кричала Леонова.

Самолет, раздвигая угол к горизонту, набирая скорость, приближался к земле.

— Левее! Левее! Левее! Левее!.. — Оступело, бессмысленно, подряд, не меняя дыхания, медленно ведя вниз пригвожденные к предмету в небе, ополоумевшие от страха глаза, надрывалась Леонова...

— А-а-а-а!.. — исторгла она пронзительный вопль...

...Взрыва не было. Самолет вошел в землю под углом меньше сорока градусов, смягчив за счет этого столкновение. И скорость сравнительно не велика... И потому — если б это кого-то могло утешить! — катастрофа походила скорей на земную,

автомобильную, чем на воздушную. Словом, было кого хоронить...

Комиссия сочла, что у Галины Подгорной случился прострел в правую ногу. Пытаясь ее распрямить, она испытала острую боль и могла потерять сознание. Но это предположение. Истину мы никогда не узнаем...

История печальная, как понимает читатель, не единственная. Голубизну нашего неба марают порою черные тучки. И все-таки небо моей профессии видится мне наяву и во сне всегда голубым. Хотя бы уж потому, что они, эти тучи, крайне редки. Я рассказал этот случай в расчете на то, что читатель отнесется к нему так, как относится он к маленьким фильмам, сделанным по заказу Госавтоинспекции, тем, что дают иногда в кино вместо журнала. Просмотрев их, мы не отказываемся от езды в автотранспорте, не теряем вкус к автолюбительству, а только делаем вывод: нужно быть осторожным!

Приведя это сравнение, скажу заодно: убежден, что авиатранспорт безопасней, чем авто. Большинство катастроф в небе идут от того, что летчика подводит ощущение стопроцентной надежности машины и связанная с ним потеря осторожности. Хотя бывает, конечно, что трагедия разыгрывается по причинам, никак не зависящим от пилота. Об этом я расскажу в последней главе.

## **ХАЛИФ НА СЕКУНДУ**

В небе сильные перегрузки. На земле — больше. В небе они конкретные и недвусмысленны. На земле... Казалось бы, ощутив под ногами прочность опоры, понимаешь, как плотно притерся к земле человек, что она и впрямь ему — мать родная. Удобно ходить, сидеть, лежать — ничто тебя не рвет изнутри, не давит снаружи. Живи и не сомневайся — кирпич падает только на одну из миллиона голов...

Минутой спустя, лишь восстановится земная память, навалятся земные тягости, те, что именуют заботами и ответственностью, перегрузки, от которых, не в пример воздушным, не увернешься — и отпустят разве что на ночь, если к тому же еще и сна не лишат. Тогда начинаешь ценить небесные блага и рваться к ним, чтобы хоть ненадолго освободиться от изнурительных дел земных...

Третий комплекс — это Ватерлоо, Канны, Бородино... Словом, решающий бой за командное место. Он определяет судьбу лидирующих групп, он открывает им последнюю возможность добиться успеха, ибо командная оценка выводится по сумме трех упражнений — четвертый идет в счет личного первенства.

Перед третьим комплексом спортсмены мрачнют, становятся слишком серьезными, порою даже угрюмыми. Они ловят себя на том, что избегают общения, стремятся к одиночеству. В воздухе над ними витает тревога. Будь на свете прибор для замера страстей, стрелка на нем в это время рвалась бы за пределы шкалы.

В канун третьего комплекса спортсмен поставлен в трудное положение. Он, по сути, лишен всяких средств сопротивляться болезни, которую в исполнительском искусстве называют сценическим страхом. Он не может сказать себе: «Проигрыш — не самое страшное в жизни. Это не смертельно. Четыре миллиарда людей легко и

свободно обходятся без чемпионства и призовых мест, и многие вполне счастливы». Не может, потому что на карту поставлено нечто большее, чем его личный интерес, — успех команды, престиж государства.

Нас, мужчин, здесь четверо. Четверо идейно сгруппированных, сплоченных единой целью, но внешне сейчас разобщенных, некоммуникабельных, придавленных тяжелой земной перегрузкой людей. Нам и впрямь нужна теперь «одна победа, одна на всех», и за ценой действительно никто из нас не постоял бы. Каждый мечтал о том, чтобы принести команде как можно больше очков, но каждый был бы счастлив проиграть другому, если только тот сумеет добыть их еще больше.

Первые два упражнения не принесли сборной сколько-нибудь твердого успеха и, как говорят, крыльев ее участникам не отрасли. «Успеха» — в относительном смысле, по мере наших притязаний. Спортивные группы большинства соперничавших здесь стран могли лишь мечтать о таком положении. Но нас интересовало первое место. А оно хоть напроць и не заказано, но пока что светило нам тускло и отдаленно.

Пименов отлетал второе упражнение хорошо и недобрал до первого места нескольких очков, уступив его американскому летчику Д. Сузи.

Особенности пименовской природы сказались и здесь. Он отлично, лучше других может выполнить всякое дело, но только в случае, если в душе держит твердую убежденность в его первостепенности. Малейшая червоточина в вере лишает Алексея этой силы.

Второе упражнение — неизвестный комплекс или, как его называют спортсмены, «темный». Схему выдают за 24 часа до соревнований, и тренироваться, облетывать комплекс можно только в воображении. Нужно мысленно уложить фигуры в зону, распределить по высоте и месту. И здесь последовательность эволюций становится чуть ли не главной идеей упражнения, основной его трудностью. Текст перед глазами — дело не шибко надежное, поскольку в воздухе, как уже сказано, особенно в перевернутом полете, сознание предельно сужается, иногда вообще находится на грани полного отключения. Там от здравомыслящего человека остается десятая часть. Спортсмен понимает, что здесь последовательность — принципиально важная вещь, что в ней основной смысл экзамена. Потому-то Пименов и выполнил «темный» так безукоризненно, что точное соблюдение текста проходило для него красной строкой пилотажа.

Мы вытянули свои номера на редкость кучно — летали чуть ли не один за другим. И только Валентин Пономарев, мастер спорта из Кемерово, оказался на отшибе. Его пилотажу предшествовала работа примерно десятка иностранных летчиков. Может, поэтому, когда он вошел в зону, так резко бросалась в глаза разница между советской и западной школами. Я с удовольствием отметил ее, ибо, на мой взгляд, она говорила в нашу пользу.

Думаю, в спорте, как и в искусстве, ценится в первую очередь классическая строгость формы, точность линий, чистота исполнения. Спорт не менее, чем искусство, не приемлет приблизительности. Точность — его качество. Мне кажется, принцип искусства: сперва до конца овладей ремеслом, а потом твори — равноценен и для спорта.



В небе нашего летчика легко отличить по четкости линии, углов, фиксаций, по продуманной соразмерности, компактности рисунка. Многие западные идеологи пилотажа усматривают в этом некий замшелый академизм. В скобках говоря, слово «академизм», какие бы бранные эпитеты к нему ни привешивали, на мой взгляд, сохраняет в себе гораздо больше положительного смысла, чем отрицательного. Ибо традиции, что в искусстве, что в спорте, — результат жесткого, бескомпромиссного исторического отбора.

С точки зрения западной школы, скажем, некоторое несовпадение продольной оси самолета с вертикальной траекторией его движения, отклонение на два-три градуса особого значения не имеют, на качество пилотажа не влияют. Снизу, мол, глаз с трудом различает разницу между углами 85 и 90 градусов, зато такое положение машины дает возможность сопротивляться действию ветра, гасить снос.

Однако, если зрение малоспособно засечь эту разницу, то оно практически и вовсе не улавливает сноса. Но главное в другом: пусть даже эти угловые неточности не всегда визуально различаются, зато в целом у зрителя остается впечатление общей небрежности.

Западная школа считает, что пилотаж хорош, когда он ведется на больших скоростях, когда изобилует эффектными сложностями. Верно. Но все хорошо в меру. Комплекс, пресыщенный всякого рода вращательными движениями, как стакан чаю, наполовину засыпанный сахаром... Мне иногда кажется, что некоторым моим западным коллегам слегка изменяет чувство меры...

Излишнее увлечение техническими сложностями ведет к тому, что они становятся самоцелью. И пилотаж летчиков, подверженных такому заболеванию, отдает порою трюкачеством, поскольку в нем отсутствует некая единая мысль, идея, если хотите, даже сюжетность. Нынче в спорте трудно кого-либо удивить виртуозной техникой, по крайней мере, долго удивлять этим не приходится, поскольку то, что сегодня сумел сделать один, завтра сделают все остальные. Спортсмен по характеру своего труда гораздо больше исполнитель, чем сочинитель, стало быть, в этой сфере человеческой деятельности куда больше, чем «что», ценится «как».

Пономарев — способный летчик и мог бы смело претендовать на золотую медаль. Почти весь неизвестный комплекс он отлетал хорошо, пилотаж его радовал глаз. Но в самом конце случилось нечто из ряда вон выходящее — он не сумел сорвать 3/4 отрицательной штопорной бочки. Вращение получилось управляемым и потому вялым, замедленным. Это привело к большому расходу высоты и нарушению нижнего края зоны (фигура на нисходящей вертикали) — штрафы астрономические да плюс очки за фигуру... В результате потеря нескольких сот очков и уход за середину таблицы.

Что произошло с Валентином? Как случилось, что он не смог выполнить этой азбучной для летчика его класса вещи? Еще куда ни шло, недокрутил или перекрутил фигуру, но такой ляпсус...

Когда он посадил машину, мы бросились к нему. На вопрос: «В чем дело?» — он ответил:

— Авиагоризонт...

Пояснений не потребовалось...

За несколько месяцев до вылета во Францию мы, мужчины, подняли разговор о том, чтобы с машины, на которой нам предстояло работать в Салон-де-Провансе, сняли авиагоризонт — ни один из нас этой штукой все равно не пользовался. Прибор вместе с аккумулятором и электросистемой весит пятьдесят килограммов — сброс для нашего Яка весьма чувствительный. Повысится тяговооруженность и вообще изменятся все летно-технические данные в лучшую сторону.

Но изменится и другое — характер самолета, его реакция на те или иные усилия, приложенные летчиком к рычагам управления. С уменьшением веса самолет станет отвечать на рули более чутко, но пилоту понадобится срок, чтобы приноровиться к машине.

До чемпионата оставалось еще много времени. Его хватало, чтобы привыкнуть к новому весу Яка. Однако начальство отнеслось к нашей просьбе нерешительно, сперва вообще встретило в штыки. Логика на нашей стороне, но в споре нас били единственным аргументом: вдруг вторая машина, на которой должны летать девушки, сломается? Тогда им придется работать на нашей, а они привыкли пилотировать с авиагоризонтом...

С решением долго тянули и лишь за две недели до отлета в Марсель дали согласие. Идти теперь на такой шаг рискованно — слишком мало времени, чтобы привыкнуть к новому качеству самолета. Но у нас не хватило духу дать самим себе «от ворот поворот» после того, как с таким трудом добились желаемого. Да и неловко, непоследовательно отречься от своих же хлопот.

Эти две недели мы, что называется, не слезали с неба. И я и Пименов довольно быстро облетали машину, приспособились к ее новому поведению. У Валентина Пономарева навыки оказались более стойкими. Нет-нет да и сбрабатывали старые привычки. Такой рецидив, видимо, проявился и на чемпионате.

Четвертый член нашей мужской группы, астраханец Виктор Лецко, впоследствии завоевавший на киевском чемпионате мира 1976 года звание абсолютного чемпиона, тогда еще молодой мастер спорта, на соревнованиях такого ранга участвовал впервые. Он не добился здесь призовых мест и по всем упражнениям вошел лишь в первую десятку. И все-таки сборная СССР могла бы принимать поздравления с тем, что в ее рядах появился такой летчик.

В то время Виктор еще не набрал полную силу, он только созревал. Но бросались в глаза его данные. Он быстро осваивал свои возможности и рос как царь Гвидон — не по дням, а по часам.

Люди больше всего ценят в других то, что в дефиците у них самих. Мы оценили в Викторе главное — надежность.

Салон-де-Прованс — его первый мировой чемпионат. Обстоятельство, которое повергает спортсмена чуть ли не в полушоковое состояние. Психология дебютанта известна, о ней писали и говорили много, повторять не стану. Психика Лецко оказалась счастливым исключением из этого правила — он не потерял здесь и грамма своего искусства, выложил все, что умел. И если он завоевал, скажем, 8-е место по упражнению, то это потому, что объективный уровень его мастерства пока

еще соответствовал именно этому положению в таблице. Объяснять подобную стабильность можно не столько самообладанием, хотя качество это ему, бесспорно, присуще, сколько другим свойством характера: завидной уверенностью в себе, умением делать точную самооценку, сравнивать себя с другими и безошибочно, без занижений определять место, которое он занимал среди них вчера, занимает сегодня и будет занимать завтра. Природа дала ему сильнейший иммунитет против обожествления кого-либо и чего-либо. Лецко — человек, лишенный даже малейших признаков пресловутого комплекса неполноценности. Такое свойство в сочетании с одаренностью открывает ему возможность чувствовать себя господином своей профессии. И, повторяю, с этим можно поздравить не только его, но и профессию.

Говоря о Лецко, нельзя не сказать о человеке, который открыл в нем задатки будущего чемпиона, пригласил его в сборную и провел через весь путь к чемпионству, — старшем тренере сборной К. Г. Нажмутдинове.

О тренерской работе Нажмутдинова лучше всего судить по результатам, не вдаваясь в подробности технологии. Он принял в наследство целый ворох проблем, о которых читателю уже известно. Низкий спортивный уровень аэроклубов страны, вызванный отсутствием машин, поставил тренера сборной в трудное положение. Где брать летные кадры? О каком конкурсе мастеров может идти речь, если и самих-то мастеров раз-два и обчелся? Приходилось, полагаясь на интуицию, принимать не выявленные в деле таланты с азбучным опытом вождения самолетов и учить высшему пилотажу чуть ли не с самого начала.

Нажмутдинов хорошо организовал эту работу. Большую помощь ему оказали ветераны команды и главный тренер сборной А. Ф. Тырсин. Во всяком случае результаты говорят сами за себя: сборная СССР в последние годы вернула себе положение мирового лидера.

Но вернемся в Салон-де-Прованс. После «темного» комплекса у нас оставались шансы на первое место, но впритык, без запаса, — команда может стать лидером при условии, если каждый из ее членов полностью реализует свои возможности и не привезет, как говорят летчики, полную машину штрафа.

В женскую группу входили: Любовь Морохова (теперь Немкова) из Калинина, Лидия Леонова (впоследствии абсолютный чемпион мира) из Тулы, москвичка Зинаида Лизунова, абсолютный чемпион мира Светлана Савицкая из Москвы и Валентина Голдобина (ныне Яикова) из Минска.

Беспокоились мы и за девушек. В первых двух упражнениях они выступили менее удачно, чем ожидалось. Опыт прежних международных соревнований приучил нас к постоянным победам женской группы. Среди иностранных соперниц наши летчицы редко встречают равных себе. Однако все же встречаются. Оба комплекса, обязательный и неизвестный, выиграла американская летчица М. Гефани. Как любопытную подробность скажу, что ей в ту пору стукнуло 49. Заодно сообщу, забегая вперед: Гефани стала абсолютной чемпионкой, в третьем упражнении звание чемпионки мира досталось Зинаиде Лизуновой, в четвертом — Лидии Леоновой.

Явление Гефани оказалось неожиданностью для всех. Спортивная общественность мира привыкла к лидерству советских летчиц, к их монополии на успех, к их превосходству. Читатель, вероятно, догадывается о подоплеке этого

преимущества, но вкратце все же скажу о ней.

Корень, как всегда, социальный, все упирается в образ жизни. Прежде всего на Западе увлечение самолетным спортом обходится человеку в копейку. Далеко не каждый карман вообще позволяет заняться пилотированием. Прокат самолета, бензин, технический сервис, обучение... все стоит больших денег. Поэтому даже те девушки, которым это доступно, летают, куда они не семейные. Замужество, как правило, лишает их этой возможности. Мужу обычно не нравится столь вольный образ жизни супруги вообще, но если к тому же подобную свободу нужно оплачивать из семейного кармана, то тут уж, как говорится, сам бог дает право на строгое вето. И главное — муж властен наложить запрет, ведь он, как правило, распорядитель семейных средств. С другой стороны, психология западной женщины не позволяет ей предпочесть увлечение любимым делом замужеству. Таким образом получается, что спортивные кадры просто не успевают здесь достаточно созреть, чтобы с успехом соперничать с нашими летчицами-мастерами.

Третий комплекс — произвольный. Исполнитель его одновременно и автор. Произвольную программу пилот должен сочинить так, чтобы общий ее коэффициент трудности равнялся 700 единицам. То есть зависимость такая: чем меньше фигур в комплексе, тем выше их трудность, и наоборот.

Еще накануне выезда Пименов несколько раз доставал из записной книжки сложенный вчетверо помятый листок, подолгу смотрел в него, цыкал, морщился, словно наблюдал какую-то неприятную, неэстетическую сцену. Потом хватал карандаш, крутил в пальцах, нерешительно подносил грифелем к бумаге, но тут же отдергивал руку так, будто касался оголенных проводов...

Я видел его комплекс. Он нравился мне — интересный, продуманный и достаточно сложный. Но в чем-то не улыбался он Пименову. В последний момент, в день отлета во Францию душа Алексея все-таки не стерпела — сел и переделал всю схему.

Пилотировал Алексей отлично. Но в азарте снова допустил ошибку: после нисходящей вертикали вышел в перевернутый полет вместо прямого, направив тем самым в противоположную сторону. Отсюда большой штраф и одиннадцатое место в таблице...

Мне произвольный комплекс удался. Отлетал его, как говорится, без криминальных срывов. Но Хиллард все же чуть-чуть обошел меня. «Чуть-чуть», к сожалению, считается.. В результате он взял золотую медаль, а я серебряную.

Пономарев снова летал неудачно. Самолет для него по-прежнему оставался слишком легким. Зато психика его, перегруженная горькими неудачами, сильно «отяжелела». И это главный источник его неприятностей.

Лецко оставался верен себе — все, что умел, показал и занял седьмое место.

В результате по сумме трех упражнений команда заняла второе место.

Последний день чемпионата, вернее, его рабочей части, свел всех пятерых, что называется, лбами. Пименов, Хиллард, Вильямс, Тучек и я — все мы имели те или иные шансы на звание абсолютного чемпиона мира. Что касается меня, то, несмотря

на довольно скромный расклад занятых мест (1-е упражнение — 29-е место, 2-е — 4-е, 3-е — 2-е), общая сумма очков открывала мне вполне реальные виды на первенство.

Четвертое упражнение опять-таки произвольное, но обусловлено жесткими рамками времени. Нужно открутить входящие в него фигуры за четыре минуты. Допускается перерасход или недорасход в три секунды. За четвертую — штраф тридцать очков, за пятую еще тридцать и так далее.

Здесь пилоту предоставлена полная свобода творчества — хочешь, просто облетывай зону туда и обратно, а хочешь, насыщай пилотаж фигурами — чем больше, тем лучше, чем сложнее они, тем выгодней — больше очков привезешь. Можешь сочинить текст заранее, можешь импровизировать.

Здесь фактор удачи, лотерейности не то чтобы отсутствует полностью, но сводится к минимуму. Созданы оптимальные условия для оценки истинного мастерства летчика. Ограничение временем, нельзя рассматривать как правило, которое ущемляет свободу спортсмена, напротив, оно — дополнительная стезя, где можно показать свое искусство.

Это самый увлекательный, но и самый трудный комплекс. На нем, как говорится, хорошо можно заработать, и летчики, не щадя себя, напихивают его несусветными сложностями. Порою удивляешься задним числом, когда думаешь о том, что оставшийся в условиях перегрузок лоскут сознания способен справляться с такой тяжелой, разносторонней и разбросанной умственной работой. Удивляешься и другому: что никого это не удивляет, а судей тем более — если сознание не выдерживает и берет на мгновение тайм-аут, то они считают это ненормальным и за прерывание комплекса налагают штраф в размере двухсот очков...

Как никакое другое, четвертое упражнение, помимо мастерства, требует от летчика рафинированных мужских качеств, прочной мужской натуры...

Нейла Вильямса я знал еще по прежним соревнованиям — сильный, умный летчик. Но насколько серьезен он как соперник, я понял, когда случай раскрыл в этом человеке поразительную реакцию, находчивость, самообладание... В боксе есть выражение: «держат удар» — спортивная судьба боксера зависит еще и от того, насколько хорошо он переносит удары. Сие применимо и к нам, только у нас речь идет о моральных ударах.

Вот что случилось с этим пилотом перед чемпионатом в Хуллавингтоне.

Злин-326 АФ вошел в зону столь же нетерпеливо и резво, как выходят на разминку полные сил, жаждущие дела футболисты. С ходу выкрутил несколько пробных бочек, набрал высоту и ринулся в вертикальное пике... Шла предстартовая тренировка, каждого обременяли свои заботы, и на небо смотреть недосуг. Но хочешь не хочешь, а полет аса привлекает внимание. И потому зрителей у Вильямса все же хватало. Некоторые из них и рассказали мне эту историю.

Он торопился — зону дают на считанные минуты, не успеешь размяться, как пора уходить, — поэтому гонял машину нещадно. Вращал ее во все стороны, подряд, без передыху, буквально не давая угаснуть инерции. Несколько раз кидал ее в штопор, крутил внешние бочки на вираже.

После поворота на горке самолет вышел в параллельный земле полет и вдруг... Наблюдатели, как водится в таких случаях, не верят своим глазам, поэтому многие переглянулись вопрошающим взглядом: дескать, ты видел? И я тоже. Все видели одно и то же: дрогнуло левое крыло машины. Вслед за этим самолет тут же перевернулся на «спину»... Не оставалось сомнений, без малейшего допуса каких-либо «авось», «может быть», «а вдруг» — у корня, на стыке крыла с центропланом надломилась лонжероны (продольные балки плоскости), и теперь не хватало лишь малейшего дополнительного усилия, чтобы оно окончательно сложилось — сложилось, как складывается раскрытая книжка. Вероятность на то, что до конца полета, до посадки машина избежит этого усилия так же мала, как вероятность замерзания воды на огне — и даже в том случае, если летчик заметил аварию. Наблюдатели не видели выхода, ибо они находились на земле, а здесь работа нашей мысли имеет тяготящую, как рост агавы, скорость.

Вильямс знал о случившемся. Треск ломавшихся лонжеронов был настолько силен, что перекрыл грохот мотора и привлек его внимание. Он понял ситуацию. Мысль его работала с быстротой, естественной для человека, который трудится в небе и по своим психическим и физическим данным полностью соответствует этой особой деятельности. Мысль к тому же подстегнуло положение, в котором оказался ее хозяин. Она и впрямь теперь стала самой быстрой вещью на свете. Нейл мгновенно нашел выход — простой, как все гениальное...

После переворота на «спину» левое крыло под действием подъемной силы восстановило свое законное положение. Вильяме пошел на снижение.

Теперь нижнее давление потока поддерживало крыло, и, хотя полной гарантии не давало, самолет все-таки захватил, так сказать, контрольный пакет шансов на выживание.

Но что будет дальше? Как летчик думает приземлиться? Уж не собирается ли он садиться кабиной, головой в землю?!

Кончился первый тур изнуряющей нервотрепки и начался второй.

На поле рванулась белая машина с красным крестом. Но тут же, у края его притормозила, стала метаться, выкручивая в разные стороны, поскольку предположения о примерном месте посадки то и дело менялись. Она вела себя так, будто все зависит от ее своевременного прибытия на место, будто в ее власти поправить результаты воздушных происшествий, забыв о том, что здесь «что упало — то пропало»...

«Злин» приближался к земле — оставалось 50—60 метров. Наблюдать самолет в перевернутом виде на такой высоте — дело отнюдь не будничное. Уж одно это вызывало испуг. Даже при том, что летчики-наблюдатели видели теперь вариант спасения, догадывались о действиях Вильямса...

Несколько секунд спустя, когда расстояние от земли до машины можно было измерить высотой телеграфного столба, «Злин» стал не спеша крениться на здоровое крыло. Описав левую полубочку и оказавшись после этого головой кверху, самолет встретил землю. Опасность миновала.

Нынче людям приходится решать сверхзадачи, для которых традиционный

ресурс человеческих сил слишком мал. Нужно искать в себе новые резервы. Повторяю: наличие таковых подтверждает наука. Йоги обуздали вегетативную нервную систему. Искусство владеть ею никому не лишне. Но нам оно просто необходимо.

...До полета тридцать минут... Прикрываю глаза, роняю голову на руки и устремляю взгляд внутрь, в точку чуть выше переносицы. Задерживаю дыхание, желая замедлить биение сердца, расслабляю мышцы лица, делаю губы безвольными, стараюсь снять напряжение с позвоночника... Мне тепло, уютно и приятно ни о чем не думать... Ни о чем... Время растягивается... течет медленно и вяло... Вокруг тишина — я погружаюсь в нее... погружаюсь... погружаюсь... Ничего не слышу, не вижу...

Сон медленно наплывает, застилает мое сознание — не сразу, постепенно... Остается лишь небольшой его клочок... и вдруг срывается, словно чья-то рука дернула за полог и обнажила реальность.

Я делаю вторую попытку и, когда погружаюсь в тишину, говорю себе: «Сердце слишком громко бьется. Тише... Еще тише... Оно успокаивается... Бьется все реже... ровно и спокойно... Я не чувствую своего сердца...»

Наконец приходит желанная дрема. Но я не позволяю себе заснуть до конца. Какая-то точка коры помнит условие задачи, контролирует время и приближение того рубежа, за которым кончается именно такое качество отдыха и наступает совсем ненужный, вредный, вскидываю голову и, посидев с минуту в отключенном состоянии, начинаю вторую часть аутогенной тренировки, или, как еще ее называют, аутотренинга.

Теперь я радуюсь ощущению свежести и подкрепляю его словами: «Я отдохнул, посвежел... Дышу часто и глубоко. Чувствую, как крепнут мои мышцы, они наливаются силой, энергией... Энергия! Энергия!..» Стараюсь до конца осознать упругость и напряжение в теле.

После этого у меня хватает сил на самое главное: погасить преувеличенную степень важности предстоящего дела. Не только сказать себе, но и поверить, что называется, всем существом в то, что я в принципе не так уж много ставлю на карту — выиграю или проиграю, ничего существенного, действительно важного не произойдет. Вера в такую мысль умеряет, урезонивает честолюбие и дает трезвую и надежную силу.

...Ветер в сегодняшнем небе довольно сильный — 6—8 метров в секунду. Это заметно по поведению самолетов. Об этом говорят вернувшиеся, отнюдь не обветренные, напротив, сопревшие от трудной работы, измочаленные пилоты.

Не помню точный номер своего вылета, знаю только, что пилотировал где-то в середине дня. У меня хватило времени, чтобы с учетом этих сведений переделать комплекс, найти сочетание фигур, направлений, которое позволяло противодействовать боковому сносу.

Боковой ветер — коварный враг спортсмена. Он постепенно, исподволь выводит его из зоны. Бороться с ним можно только с помощью точного расчета и хитроумных комбинаций фигур, которые позволяют вернуться к центру всякий раз, когда машину

уносит на самый край зоны.

...Снова перед глазами темно-серая приборная доска с черными циферблатами приборов, вроде бы однообразных и невыразительных. Только для меня они важны и увлекательны, как жизнь. Но один из них в этом полете станет неограниченным монополистом моего внимания — секундомер. Боюсь, что это наше с ним положение «с глазу на глаз» будет походить на визави кролика и удава. Боюсь! И потому постараюсь глядеть на него поближе к концу комплекса и лишь периодически — с целью, так сказать, стратегического контроля, после каждых трех-четырёх фигур, тактически полагаясь на чувство времени, на внутренние часы.

Секундомер как секундомер. Разве что очень точный. Первое нажатие на кнопку — остановка. Второе — сброс, стрелка из любого положения откидывается к нулю. Третье — пуск, пошел отсчет времени.

Старт. Разбег. Взлет. За четвертым разворотом вхожу в зону и тут же даю отмашку крыльями — сигнал судьям для начала хронометража. Тянусь рукою к кнопке своего секундомера и вижу: стрелка на нуле — значит, сброшена... Поэтому жму на кнопку только один раз и начинаю работу...

Направив машину в пикирование, почувствовал, как сошла на меня необходимая летчику благодать — хорошее рабочее спокойствие, уверенность в своих действиях. На высоте 200 метров скорость возросла до желаемых 360 километров в час, и я перевел машину в горизонт.

Начать пилотаж можно по-разному — войти в зону горизонтальным полетом, когда исходная скорость первой фигуры очень мала. Тогда машина в пилотажный квадрат не влетает — она вползает. Начинать работу с такого темпа — значит сразу дать заявку зрителю (и судьям тоже — это самое главное!) на предстоящую скуку. Летчик должен врываться в зону, как акробат на арену. Мало того...

Горизонталь — спортивный примитив. Она — тоска летчика-акробата. Она — одна из причин угрызания его творческой совести. Пилот-спортсмен стремится ее избегать как литератор слов «был», «была»... Он вводит ее при крайней нужде, когда обойтись без нее никак невозможно, ибо элементарщина эта отнюдь не украшает его полет. И уж, будьте уверены, хороший летчик не задержится на ней и лишнего метра...

Поэтому, зафиксировав машину параллельно земле, я тут же кидаю ее вверх, в зенит. На вертикали выполняю четырехгранную бочку — вращение с остановками через 90 градусов. Едва ощутив горизонт, снова бросаюсь в пике под 45 градусов и почти сразу же правую педаль до отказа, выбирая одновременно ручку управления на себя. Капот дугою резко выворачивается в сторону, самолет мгновенно теряет управление... Но именно этого мне и надо. Я специально дал большой, закритический угол атаки, чтобы сорвать поток воздуха и придать машине неуправляемое движение. И тут же, отклонив ручку к правому борту, заставляю ее еще и вращаться вокруг собственной продольной оси. Это — штопорная бочка. Фигура быстрая, энергичная.

Много лет занимаюсь высшим пилотажем и никак не могу привыкнуть... Впрочем, к этому впечатлению трудно привыкнуть... Когда такая огромная, такая тяжелая, такая стыло-неподвижная земля с необычайной легкостью, словно она из папье-



маше, с ошеломляющей быстротой вдруг выписывает какой-то странный зигзагообразный крендель, входя в это движение неожиданно, без всякого набора скорости, и так же неожиданно вдруг останавливается, замирает.

Сейчас она, вздыбленная, с большим разгоном движется на меня. Но, толкнув руль высоты словно пинком, отваливаю ее на место и тут же ручку управления влево...

Небо надо мной вдруг темнеет... Это от двух причин: и от того, что земля его заслонила — она теперь сверху, и от того, что сознание сплющивается, превращается из емкого, сферообразного в узенькую прямую пластину. Она, эта пластина сознания, лихорадочно старается удержать единственную информацию, некое руководство к действиям: «Восьмерка вертикальная... выход в перевернутый полет».

Я не сказал бы, что испытываю адовы муки, что жизнь моя в этот момент отравлена. Сила привыкания непостижимая штука... Если хотите, я даже чувствую потребность в таком состоянии. Сохранись на этих эволюциях ощущение комфорта, наверняка возникло бы чувство неудовлетворенности, будто чего-то не хватало в жизни... Как «моржу», которого после бани лишили возможности окунуться в проруби...

Еще несколько лет назад на этой же «восьмерке» мне становилось худо. И большую часть оставшегося сознания занимала не деловая информация, а ожидание, что через две-три секунды будет еще хуже... И впрямь — делалось совсем плохо, когда из отрицательной перегрузки кидало в крайнюю положительную, а потом, на верхней петле «восьмерки», снова в отрицательную.

Теперь меня куда больше беспокоит другое: как бы не забыть, что сейчас должен сделать. Ибо единственно, на что еще способна моя память, — это удержать информацию о том, что она никуда не годится. Поэтому, как попугай, твержу одно и то же: «Выход на спину... выход на спину...»

...Держу ручку в положении «на себя» и, задрвав голову кверху, отупело, механически дожидаясь, когда уплывшая под шасси земная поверхность снова начнет застилать мне небо. И как только сделает она до конца это свое «темное» дело, я заставлю ее вращаться в другую сторону...

Бегут холодные, бесстрастные секунды, остужают мой пыл, не дают увлекаться, держат в двойном напряжении, разжигая во мне осторожность, обостряя чувство самоконтроля. Я помню о времени, но никак не могу выбрать момента, чтобы взглянуть на секундомер. Впрочем, это оттого, что сроки пока не поджимают: знаю, кручусь в зоне не более полутора минут. Ближе к концу стану глядеть в него, как невеста в зеркало.

Но есть другое обстоятельство, которое занимает меня больше, чем секундомер, сильнее, чем желание выиграть. Я пополнил свой комплекс новой фигурой, применявшейся в практике международных соревнований считанные разы.

Плоский штопор и прежде не был тайной для авиации. Природу его изучили достаточно полно. Теоретически авиаторы знали о нем ничуть не меньше, чем химики о свойстве элементов, не вписанных в пустые клетки таблицы Менделеева. Мало того, если химия лишь моделировала эти элементы, то авиация сталкивалась

с плоским штопором практически. Случайно! Хотя попасть в него очень трудно и при желании, и даже при умении. Так же, как и, наоборот, преднамеренно вывести машину из этого режима. Потому и оставался он так долго целиной. Впрочем, и теперь про него по-другому, пожалуй, не скажешь. Однако...

Один летчик, участник Отечественной войны, убежденно утверждал, что и за сто лет самого интенсивного развития спорта — поиска новых акробатических возможностей машин, новых эволюций, ресурсов пилотажного мастерства — мы не найдем ничего такого, чего бы не сделали летчики времен войны... Когда я сказал ему о плоском штопоре, он ответил, что сам знал летчика, который в воздушном бою выполнил эту штуку — закрутился, сделав вид, будто подбит, его оставили в покое, а он зашел с тыла и атаковал фашистские самолеты. Он рассказывал, что технические сложности маневров редко становились предметом браводы, даже просто обсуждений. Не потому, что летчики тех времен скромнее нынешних,— хвалились другим: храбростью, сметливостью, победами. Техника пилотажа — приложение, о котором разговаривать неинтересно. Тогда авиаторов интересовало искусство войны, а не пилотаж.

Во все это легко верится: обстоятельства, условия жизни стали лучшей школой летного искусства. В борьбе за жизнь и победу рождались фигуры, сложность которых нынче доступна лишь избранным летчикам, и то после тяжелых многолетних трудов. Жаль, что их забывали, а иногда и просто не замечали даже авторы.

Мировая летная школа объявила плоский штопор, если можно так сказать, персоной нон грата — негласно, разумеется, неписано. Во всяком случае в инструкциях, изданных до 1972 года, сколько-нибудь подробное описание плоского штопора отсутствует. Упоминание, и только. Это, наверное, правильно, поскольку считается: вероятность попадания в плоский штопор слишком мала, и ею можно пренебречь. Дело в том, что подойти к этому режиму так же нелегко, как подобраться к жизни царя Кашея, которая помещается в яичке, а яичко в утке... Плоский штопор находится за границей крутого (обычного), и прежде, чем машина попадет в него, она должна пройти через первый.

\* \* \*

...Эта смерть своей нелепостью вызывала у Арцеулова двойную боль. Глупо и потому обидно, когда пехотинец на фронте умирает не от пули, а от простуды. Вот так же глупо, когда хороший мужественный летчик, уже добившийся в воздушном бою победы, преследующий врага, гибнет от того, что самолет его — целехонький, без единой царапины — неожиданно, без видимых причин срывается с задуманной траектории и в каком-то странном сложном вращении устремляется в землю...

К несчастью, это не первая катастрофа, случившаяся по той же причине и на глазах Арцеулова. Говорили, будто это загадочное явление обусловлено внешними факторами, всякого рода возмущениями в воздушной среде: сильными порывами ветра, воздушными ямами...

Нутро Арцеулова не принимало такого объяснения. Интуиция говорила: есть во всем этом некая закономерность, связанная с неизвестными аэродинамическими свойствами машины.

Он обратил внимание на то, что сваливание в штопор начиналось, как правило,

после того, как аэроплан по каким-то причинам терял скорость. Естественно: с падением скорости падает и подъемная сила. Но тогда возникал вопрос: почему в других случаях (в подавляющем большинстве) на тех же скоростях (низких) аэроплан проходил немалые участки и ничего с ним не случалось? Кроме того, летчик, чувствуя падение подъемной силы — капот начинает стремиться книзу, возникает тенденция к крену, к искривлению траектории, — легко может исправить дело: взяв штурвал на себя, приподнимает нос машины и тем самым создает больший угол между плоскостями аэроплана и набегающим потоком. Или, как скажут авиаторы, увеличивает угол атаки.

И тут Арцеулов подумал: не в этом ли корень зла?

Что происходит дальше? Скорость продолжает падать, и летчик, чтобы удержаться на заданной траектории, снова тянет штурвал на себя, создавая еще больший угол атаки. Но на этом долго не проживешь. Снова падение скорости и, как ответная мера, снова нарастающий угол атаки...

Что случится, если дать слишком большой угол атаки?

Крыло сохраняет несущую силу только тогда, когда воздушные струи обтекают его упорядоченно, гладко, плавно — то есть, когда вокруг него образуется так называемый ламинарный поток. Или по-другому, когда все струйки направлены одинаково и едины в своем действии. Если разбить этот строй, то получится эффект лебедя, рака и щуки. Такой беспорядочный, точнее, вихрящийся поток называется турбулентным. Так вот, безнаказанно увеличивать угол атаки можно лишь до поры до времени, ибо наступит некий критический момент, когда его действие перейдет в свою противоположность — он не только перестанет способствовать подъемной силе крыла, но и, наоборот, сорвет с него воздушный поток, и машина потеряет опору.

Арцеулов пришел к выводу: штопор наступает, видимо, оттого, что летчики по незнанию беспечно относятся к такой коварной штуке, как угол атаки. Он заставил себя вспомнить подробности случаев, которые довелось наблюдать, — они подтверждали его рассуждения, и тогда он уверовал в правильность догадки.

В 1916 году Арцеулова отозвали с фронта для работы инструктором в Качинской летной школе. Здесь-то он и задумал свой опасный эксперимент: преднамеренно ввести аэроплан в штопор.

Друзья его отговаривали. От начальства он просто скрыл, понимая, что намерение его со стороны выглядит фатальным, сумасбродным и не получит поддержки у людей, ответственных за его жизнь. Сам он верил в эту затею, хотя подкрепить свою убежденность аргументами в виде точных расчетов не мог. Он весьма приблизительно представлял себе траекторию штопора, но технологию ввода и вывода видел четко. Он оказался под каблуком собственной идеи, сделался ее рабом. Одержимый ею, он отбрасывал всякие доводы «против» — а их тогда было гораздо больше, чем «за», — закрывал глаза на картину смертельной опасности, которую, не скупясь на краски, рисовали ему друзья. Он верил, главное, в причину штопора: некий критический, а скорее всего лежащий в закритической области угол атаки приводит к срыву потока с части крыла — с той, что прилегает к его задней кромке, — и немалый сектор плоскости не только теряет свою несущую силу, но и, наоборот, становится вредным грузом, который лишь способствует «сдерживанию»

машины с заданной траектории. Нарушается баланс между центром тяжести машины и центром давления воздушного потока. Но поскольку этот омертвленный участок практически никогда не располагается симметрично продольной оси аэроплана, а всегда смещен и больше охватывает то ли левую плоскость, то ли правую, возникает вращательный момент...

24 сентября летчик Арцеулов на глазах своих близких друзей поднял аэроплан на высоту 1500 метров, умышленно ввел его в штопор и через несколько витков в прямолинейный полет. В тот же день он еще раз поднялся в воздух и теперь уже повторил свой подвиг, находясь на высоте тысяча метров.

С тех пор авиаторам стало известно, как вводить самолет в штопор и как выводить его из этого режима. Позднее, в 1927—1929 годах русский ученый В. С. Пышнов развил теорию штопора и методику расчета самолета на штопор. В 1929 году Всемирный конгресс признал ее первой фундаментальной работой в этой области.

\* \* \*

Мне предстоял плоский штопор. Отличие от крутого отчасти высказано в самих названиях. Если в первом самолет смотрит вниз под углом около 30 градусов к горизонту, то во втором этот угол равен примерно 70 градусам. Есть, однако, между ними более существенная, я бы сказал, философская разница.

Штопор — новое качество полета, принципиально отличающееся от традиционного. Обычный полет самолета, как известно, управляемое движение, движение в штопоре — неуправляемое. Так вот, если строго относиться к понятию, то крутой штопор — еще не штопор, ибо машина в нем не до конца выходит из повиновения, некоторая часть управляемости все-таки остается — самолет в какой-то мере все же реагирует на рули. Поэтому диалектически это лишь приближение к новому качеству, но не само новое качество.

В плоском штопоре машина полностью «теряет сознание». Ее реакция на ручку управления — нулевая. Ввести ее в это состояние можно с помощью сверхкритических углов атаки. То есть увеличить тот самый сектор омертвления крыла настолько, что левая, скажем, консоль станет в такой же мере бесполезной, как и правая. Отсюда иной характер самовращения самолета: сильное скольжение на внешнее крыло; очень большая угловая скорость (по ходу спирали); значительно меньше шаг спирали, что дает возможность крутить много витков без особо большого расхода высоты... Отсюда иная техника ввода и вывода...

Я занялся плоским штопором не ради какого-то первенства, хотя, говоря откровенно, это мне тоже не мешает. Как и всякий специалист, освоивший и сотни раз обошедший все известные уголки своей профессии, тоскую по новизне, стараюсь обновить или хотя бы подновить наскучивший репертуар. Система Арести насчитывает десятки тысяч эволюций, но все они, как правило, — вариации десятка основных фигур. Плоский штопор, правда, входит в нее, но...

В шестидесятых годах, после Безака, который выступил с этой фигурой на чемпионате мира, отдельные летчики на тренировках пытались выполнить ее. Но, во-первых, она, как правило, не удавалась в чистом виде — угол наклона к горизонту такой, что непонятно: то ли штопор крутой, то ли плоский. Во-вторых, два-три витка

(больше не получалось), мелькнувшие с огромной угловой скоростью, не производили впечатления — так, нечто скомканное, суматошное. Виновата в этом прежде всего недостаточная тяговооруженность прежних машин. С повышением тяговооружения последних типов самолетов открылась возможность выполнять большее количество витков с меньшим углом наклона (20—30 градусов) и меньшим расходом высоты.

...Скорость падает до предела, за которым возможно произвольное сваливание, пора выходить в горизонт... Я делаю это лишь на мгновение, на считанные метры, чтобы не дать ей развиться. Она для предстоящей фигуры смерти подобна, а условий для ее набора лучше не придумаешь — газ на пределе. Парадокс, не правда ли? — из кожи лезешь вон, чтобы двигаться медленнее, и загоняешь двигатель чуть ли не на предельный режим. И снова диалектика расставляет все на свои места: если на выходе в горизонт у машины не будет активной тенденции к скорости, не будет и обдува рулей, и я не смогу ею управлять. Мне нужно только начало развития скорости, самый первый момент, чтобы удержаться на горизонтальной площадке, зафиксировать оба крыла в горизонтальной плоскости. И хотя самолет непременно потянет книзу, он станет парашютировать, то есть падать «на живот», без крена. Это трудно — заставить машину парашютировать на такой ничтожной скорости, но на то и искусство летчика.

Все дело — мгновение. Лишний миг — излишняя скорость...

Самолет медленно, натужно одолевает перелом траектории — от вертикали к горизонтали. Где-то здесь он полностью теряет инерцию и где-то здесь же начинает ее набирать... Где?! Как схватить эти точки, как засечь их? И существует ли между ними ноль? Или здесь налицо двуединый миг: конец движения и есть начало движения? Умер король — да здравствует король?! Если так, то мне надлежит расколоть этот дуализм и добыть ноль, как ядро из скорлупы ореха, — тот ноль, без которого нельзя начать отсчет и поймать нужное мне мгновение... Кстати, какое? Следующее или через одно?.. Этого я не знаю, хотя, видимо, все же ловлю, раз все дело мне удается. Но как — неизвестно... В том-то и тайна профессиональной интуиции, не понятая никем.

Я ловлю его — это мистическое мгновение... И ногу с ходу до отказа, ручку управления через центр на себя... Капот дугой откидывается вниз... Тогда я подлавливаю следующий момент, чтобы добрать ручку полностью на себя и в левый угол, создавая тем самым «сверхугол» атаки... Но рули залипают, отдирать их приходится с силой, снимая при этом ногу с левой педали. Теперь, что бы со мной ни случилось, — удержать положение ручки и педалей...

А со мной случается... Резкое молниеносное вращение машины увлекает меня в какую-то странную — сложную и бешеную карусель... Меня крутит с огромной скоростью, вдавливая в левую стенку машины. Внутренности мои сбиваются в комок, тяжелеют и тоже уходят куда-то влево, под сердце... И еще я четко чувствую периодичность, закономерность этого с виду хаоса... Я хорошо ощущаю периоды кручения и считаю: один, два... пять... Хватит! Рули на вывод... Пока никакой реакции... Это меня не пугает — знаю: ответ получу не сразу. Жду... Угловое вращение наконец прекращается и...

Могу сказать, я не рассчитывал на такую удачу. На тренировках плоский штопор получался хуже. Из сотни дублей этот — наилучший: семь витков и точный выход в

задуманном направлении. Сам себя мог поздравить с победой — независимо от того, как сложится полет дальше. Радость перекрыла, компенсировала физические издержки, напротив, вызвала прилив сил, неудержимое рвение. Она сгруппировала меня, устремила в цель, отрешила от мира: весь мир для меня в кабине — за обшивкой конец света. Во мне вдруг вспыхнул восторг необузданной власти над машиной, сознание охватила убежденность, что самолет сделает все, что захочу, и даже невозможное, словно он, как маленькая моделька, зажат в моих пальцах и все зависит от их ловкости. И я, словно фокусник, ощущаю зуд нетерпеливого жонглерского проворства... Победа, что называется, заправила мой организм особым, отборным эмоциональным топливом.

Я ни о чем не забываю. Помню о бегущих секундах и нахожу, что сейчас в самый раз бросить взгляд на секундомер. Кошу глазом в сторону циферблата и...

Даже при этой стрессовой остроте восприятия не сразу понял, что произошло, вернее, не сразу дал оценку случившемуся... Может, ничего из того, что сейчас было, вовсе и не было? Все это показалось мне в забытьи, вызванном перегрузками?.. Или это я теперь галлюцинирую? Что можно думать, когда после тяжелой и долгой, как век, работы смотришь на хронометр и обнаруживаешь отсутствие движения времени — стрелка на нуле... Застыла, словно на фотографии!

Время шло как всегда. Стояли часы.

Напомню: стрелка находилась на нуле. Я решил, что она уже сброшена, и нажал на кнопку только один раз — тем самым произвел всего лишь сброс. Для отсчета полагалось нажать дважды...

Поразительное совпадение: кто-то до меня случайно остановил секундомер в тот самый момент, когда стрелка совершила полный оборот — тютелька в тютельку. Если б она перешла за нулевую отметку хоть на одно деление, то при нажатии я непременно заметил, как она дрогнула, и понял, что выполнил только сброс.

Не знаю, так ли, но эта версия казалась наиболее достоверной. (Другая слишком отдавала детективом, чтобы с ответственностью принять ее.) Поверил в нее настолько, что сейчас сам же улавливаю в тоне своего рассказа некую убежденность, словно говорю о точно установленной истине. Я ничего не устанавливал, ничего не проверял. Просто решил: по-другому быть не может... Но теперь в этой истории меня интригует только одна тайна: верна ли моя версия, да или нет? Меня бы полностью устроил самый односложный ответ: «да» или «нет»... Если «нет», то я мог бы сделать вывод о том, как хорошо просматривается моя натура, насколько доступна она для обозрения со стороны и до какой неприличной меры обнажена и видна моя ахиллесова пята...

И другой вывод: истинно трезвый, расчетливый ум должен предвидеть все варианты, и «роковые» в том числе...

Профессия культивировала во мне чувство времени изо дня в день, из года в год. Но говорить, что оно способно соперничать с секундомером, можно только ради красного слова. Просто смешно надеяться на то, что чувство времени отсчитает мне ровно четыре минуты. Надежда теперь — как воспаленный аппендикс. Чтобы излечиться, нужно его удалить. Что решено, то решено, что отрезано, то отрезано. Осознать это до конца — значит зажечь спокойно и уверенно. Такая оценка

положения вывела меня из шока, вернула силы. Я больше ни на что не рассчитывал и продолжал пилотаж просто так — из любви к искусству. И поэтому, и потому еще, что в дальних клетках мозга гнездились все же «а вдруг», я старался все-таки хорошо закончить упражнение...

«Но хорошо отлетать четвертый комплекс — значит точно вложиться в четыре минуты». Эта «свежая» идея возникает у меня тем не менее неожиданно и простреливает насквозь таким же неожиданным импульсом боли. Впервые за практику во мне вдруг вспыхивает настоящая спортивная... нет, это не злость — это спортивный гнев... Вступаю в новый тур борьбы за секунды.

Интуиция говорила мне, что нахожусь в зоне чуть больше двух минут. По разметке времени, занесенной мною в шпаргалку, получалось примерно минута и пятьдесят секунд. Чему верить — научному, так сказать, прогнозу или чутью? Но все эти иррациональные, мистические компоненты жизни вроде шестого чувства, везения, судьбы вышли у меня из доверия, Я решил не надеяться на бога и не плошать самому — держать расчет только на логику, на трезвость головы и взял за основу сведения шпаргалки.

За пару фигур до окончания комплекса я вышел из графика — перерасходовал три секунды, хотя работал отнюдь не с прохладцей. График оказался жестким. Вспомнил: сделал его таким умышленно, чтобы подгонять, стимулировать темп. Эти три секунды, конечно, наверстал, но дело не в них: оставалось чувство, что первую половину пилотировал медленнее... С ним, этим чувством, и посадил машину...

Снова рукоплескания зрителей, магниевые вспышки, поздравления друзей, иностранных коллег... восторженные возгласы, взгляды... Но что это? Мне аплодируют судьи?! Значит, вложился?! Странно...

Торопливые комментаторы провозглашают меня абсолютным чемпионом... Но я все же не верю. И правильно делаю, ибо чудес на свете не бывает...

И снова счет на секунды... Секунды всеобщего заблуждения. Секунды чемпионства...

Но вот появляется арбитр по времени и прикрывает этот массовый иллюзион... Он сообщает, что полет мсье Егорова продолжался 4 минуты 20 секунд — на 17 секунд больше нормы.  $17 \times 30 = 510 \times 510$  очков штрафа откидывает меня на пятое место...

Чемпионом мира по четвертому упражнению объявляется Алексей Пименов. Американского летчика Чарльза Хилларда приглашают на пьедестал абсолютного чемпиона мира. Алексей отстал от него на 22 очка — это когда счет выражается в пятизначных числах...

Далее на сцене этой моей французской драмы появляется генерал Кюфо — легендарный летчик из «Нормандии — Неман». Трясет мне руку и призывает не придавать значения сей тленной суеде вокруг чемпионского титула, ибо видит во мне больше, чем формального чемпиона, — первого летчика мира... Я понимаю, он хочет утешить меня, и за одно это большое ему спасибо.

Потом с тем же подходит ко мне Чарльз Хиллард... Сильные люди —

великодушные люди! Он говорит, что не считает себя чемпионом, что истинный победитель — я...

Но победитель тот, кто взял верх не только в пилотажном комплексе, даже не только в комплексе игровых условий, придуманных людьми... Победитель тот, кто ко всему этому сумел предусмотреть и предотвратить козни, чинимые самой жизнью...

## ПОСЛЕДНЯЯ ВЕРТИКАЛЬ

В апреле мы прилетели на Кавказ — в буйную, пахучую, ослепительную весну. Подновленные благодатным временем белоголовые исполины, парадно залитые сильным, но еще не слишком жарким солнцем, смущали душу пилота — в ней соперничали две романтики: манящих, таинственных гор и не менее манящего густого, словно пропитанного ультрамарином неба. Но небо — привычное, будничное рабочее место, «праздник, который всегда со мной»; горы — хоть не впервые, но выдаются нечасто, скудными порциями и потому каждый раз в новинку.

Покидая небо, мы уходили в горы. Не по-альпинистски — по-туристски: неподалеку, к подножию вершин. Жгли костры, жарили шашлыки, пели песни..

Особенно дорывался до кавказских красот наш художник Володя Мартемьянов. Выбирал точку обзора и надолго уединялся с этюдником. Часто перед самой трапезой мы недосчитывались его за нашим импровизированным столом. Случалось, поднимали глаза и высоко над собой, где-то на скальном уступе обнаруживали кратно уменьшившуюся фигуру, колдовавшую над мольбертом.

— Володя! Мартемьянов! — кричали мы. — Как ты туда взобрался?

— Меня вознесло искусство!

— Нельзя так нажираться духовной пищей! Объешься — живот заболит! Спустись на землю, отведай горячего шашлыка! Торопись, пока не остыл! Не пожалеешь — тоже произведение искусства!

— Не могу! Я не умею слезать — снимите меня отсюда!

Возвращались усталые. Но эта усталость вышибала другую... Как говорится, клин клином — снимала напряжение, накопленное долгими, изнурительными тренировками. Ночи хватало, чтобы восстановиться физически. Нервные же перегрузки суммировались день ото дня, и более достойного полного противоядия, чем наши походы, пожалуй, и быть не могло.

Я жил с Мартемьяновым в одном номере, наблюдал, так сказать, частную жизнь этого замечательного летчика и составил некоторое мнение о его личности.

Мировоззрение его замесилось на трех верах.

Вера в труд — не знание, а убежденность на уровне рабочей идеи. Труд, работа, считал он, может заделать любую брешь в даровании, заполнить любой пробел в мастерстве. Думаю, что прав он здесь только отчасти, ибо есть такое понятие, как



индивидуальные возможности, и сколько ни трудись, сверх возможностей ничего не добьешься. Но он пришел к этому через наблюдение самого себя, а его возможности и впрямь нуждались только в труде. Не исключено, что неколебимая вера в труд, взгляд как на панацею от всех профессиональных бед и привели к перетренировкам, которые так подвели его на Магдебургском чемпионате мира.

Вера в творчество. Он не мог представить себя вне творчества, считал его единственно верной и приемлемой технологией жизни, не представлял себе, как люди могут обходиться без такой технологии, и считал их жизнь каторгой.

Вера в общественное предназначение человека. В нем жила врожденная, эгоистичная потребность передавать другим все, чему научился сам, что понял, о чем догадался сам. Знания, которые оставались лишь в нем, томили его, угнетали, провоцировали, так сказать, воспалительный процесс в его психике.

По вечерам он всегда чем-нибудь занимался: доканчивал живописные сюжеты, работал над составлением очередного комплекса, сидел за учебниками — Володя учился в Высшей партийной школе на факультете журналистики и в период, о котором идет рассказ, готовился к предстоящим зачетам. Я редко видел его в безделье. Если такое случалось, то знал, что сие преднамеренно, не от лени, что его праздное состояние — результат волевого подавления неизменного внутреннего призыва к работе, что называется, деятельного импульса. Просто считал необходимым такой вот ленивый отдых.

Бросалось в глаза некоторое противоречие в его жизнепроявлениях, разницей между психическим складом и поведением. Я не мог понять, как уживается в нем пылкая, художественная натура, которая, по идее, должна бы тяготеть скорее к божественному образу жизни, с фактической размеренностью, упорядоченностью на грани пунктуальности в повседневных делах. Думаю, это результат жесткого, даже жестокого самовоспитания, он считал для себя постыдным отдавать жизнь свою на откуп эмоциям и стремился подчинить ее только разуму, добиваясь в этом некоего автоматизма, привычки.

Итак, стоял апрель 1970 года. До чемпионата мира в Хуллавингтоне оставались считанные месяцы, и работать приходилось... «много», пожалуй, не скажешь, по крайней мере, меньше, чем нам хотелось, — плотно, напряженно. Если измерять часами, то в прежние годы в период предстартовых тренировок мы проводили в воздухе гораздо больше времени. Теперь же предостерегающим перстом завис над нами опыт Магдебурга, когда обстоятельства привели к двум, казалось бы, противоположным результатам: недоработке программы, с одной стороны, и перетренировкам — с другой.

Тогда за месяц до отъезда в ГДР стоял, как говорят, авральным дым коромыслом. За два месяца до начала чемпионата на десятерых его участников была всего лишь одна машина. И только тридцать дней спустя мы получили еще несколько. (Если читатель вспомнит о человеке с недоброжелательным отношением к нашему спорту, то он поймет и причину.) Начался штурм, первой жертвой которого стал лидер команды Владимир Мартемьянов. Он попросту сорвался физически — перетрудил брюшной пресс, руки — и выступил в Магдебурге неудачно.

Теперь, когда появилась возможность спокойно работать, он, как капитан команды, следил за разумным, посильным и полезным трудом на тренировках.

Можно расточительно относиться к машинному времени и собственным силам. Можно пренебречь такой штукой, как целесообразность в занятиях, и работать над тем, что бог пошлет, — в ходе тренировки всегда выявляются слабые места, неожиданные неточности, недоработки... Заметил — отшлифуй, наткнулся — исправь. Вроде бы трудишься. Честно, добросовестно и много — порою больше, чем требуется. И все-таки это ленивая работа, ибо «вкалывают» мышцы да еще нервы — голова бездельничает. Она не обременяет себя той трудоемкой деятельностью, которая именуется предвидением. Ей легко в ее пассивности — она занята лишь тем, чтобы выдать тактические рецепты на устранение непорядков, которые попадают под руку. Стратегия с ее неизбежным набором действий — исследованием, анализом, планированием — слишком утомительна и требует совсем уж непосильного дела: заведомой заботы, как говорят, крестится до того, как грянет гром...

Можно по-другому — взлетать в небо с примерным, но ясным, хорошо осмысленным планом тренировки, предварительно поломав голову над регламентом: что делать, как делать и сколько делать. И это никак не ограничит творческой мысли, не лишит возможности импровизировать, не закроет доступ находкам и открытиям — напротив, подготовленный и разогретый мозг становится подвижной, изобретательней...

Такая методика тренировки приносит во много раз больше пользы и отнимает намного меньше времени, физических сил.

Перед Хуллавингтоном большинство лидеров сборной так и трудились.

Работа шла хорошо и, главное, бесперебойно: погода хранила нам верность — солнце дежурило, как часовой у знамени. Постоянство это иногда утомляло — уставали от непрерывной работы, и, случалось, душа вопреки разуму просила небо выдать хоть один непогожий денек. Но в целом настроение было такое же солнечное, как и погода, ибо в отличие от последней минуты перед отъездом, когда каждый спортсмен расстроен тем, что ему не хватало одной недели, за два месяца до соревнований кажется, что времени еще полно, дела идут неплохо, и на душе ни единой тучки.

14 апреля ранним утром, когда солнце находилось еще где-то в горах и, буйно пробиваясь сквозь клиновидные щели, укладывало на летное поле яркие желтые полосы, мы прибыли на аэродром. Привычно, не дожидаясь команды, зашли в помещение служб, где оставляли на ночь необходимую утварь — старые списанные парашюты, из которых разбивали шатры; мебель: стол, стулья, шезлонги... и ленивым гуськом двинулись к машинам.

— Эй, лодыри! — кричали нам техники. Они пришли много раньше, осмотрели самолеты, подготовили их к работе и теперь со смехом наблюдали наше шествие. — Вы что там спите на ходу? Егоров! Осторожно со стулом, не надорвись!

Нам было почему-то весело, отчего-то смешно, и мы ребячились, как школьники. Впереди четверо несли стол. Перевернули вверх ножками, поставили в него урну для мусора и двигались торжественным, медленным шагом, изображая похоронную процессию. Потом кто-то запел на мотив траурного марша Шопена, а остальные подхватили:

Як-18 — лучший в мире самолет.

Як-18 никогда не упадет...

Изобразив на лицах скорбные мины, стараясь удержать их, вели мучительную борьбу с распиравшим смехом. Потом под ноги Пименова попала консервная банка, и он пнул ее, передав Каинову. Каинов отдал назад Мартемьянову... Дальше процессия двигалась все тем же шагом, под ту же музыку, исподтишка пиная гремевшую посуду...

Но появился руководитель команды Тырсин и гаркнул на нас:

— Прекратите дурачиться! Вы что, обалдели?! Глумитесь перед полетом?! Мальчишки! Забыли, что вы летчики?! Не знаю, как у вас... У меня на душе от этого пакостно... И на весь день...

Мы молчали, пристыженные, чувствуя его правоту. Правоту, за которой стояла какая-то тайная, но глубокая истина, некая суть, не поддающаяся формулировкам, иррациональная правда, называемая святостью в душе — уважение к собственной жизни, повседневно наполненной риском. Пристыдило вдвойне и удивило то, что укор этот шел от человека слишком делового, деятельного и потому слегка суховатого. Эти психологические тонкости — не его сфера. Он занят организационными вопросами — может быть, самыми сложными, труднорешаемыми. И, в скобках говоря, отдавая ему должное, делает это хорошо.

Он остроумен, однако, прямо скажу: прослыл человеком несколько грубоватым, по-армейски жестким.

Но сейчас каждый почувствовал благодарность к нему за своевременность появления, ибо каждый во время этого «шестивия» слышал внутри себя некий голос протеста, что-то восставало и против собственного поведения, и еще против того, что действуешь вопреки своему желанию, наперекор душе — поистине бес, именуемый чувством стадности, попутал нас.

Но минут через десять эпизод этот забылся — началась работа.

На предполетной пятиминутке Нажмутдинов спросил:

— Так кто у вас первым летит?

Вопрос прозвучал формально. Все знали: Мартемьянов торопится в Москву на зачет, и с него начнется рабочий день.

К радости летчиков, наблюдать за полетами поручили Евгению Каинову. По этой части его считали непревзойденным специалистом — ни одна мелочь не ускользала от его глаза, ни единая фальшивая нота не оставалась незамеченной.

Володя вышел из-под навеса и направился к машине. Я смотрел ему вслед и вдруг после стольких лет знакомства обнаружил, что у него хорошая мужская внешность — не слишком высок, но статный, ладный, крепок в плечах и тверд в походке. Подумал: он, должно быть, нравится женщинам, и удивился, что на эту тему у меня с ним никогда не было разговора — того, который иногда случается между

хорошо знакомыми мужчинами. Но тут же вспомнил: ему нравится только одна женщина — собственная жена. Тем более что они ждали сейчас ребенка...

Он шел не спеша, спокойно поглядывая по сторонам, возможно, глазом художника оценивая утренние пейзажи. Потом отклонился на пару шагов вправо, сорвал белый, похожий на нарцисс полевой цветок, сунул его в верхнюю петлю отворота куртки и направился дальше. В метре от крыла он остановился, с минуту смотрел в сторону залитой солнцем, сверкавшей ослепительной белизной двуглавой вершины Эльбруса, потом стал на центроплан и легко взобрался в кабину.

Взревел мотор, пошел винт... Рожденный ветер, устремившись к хвосту самолета, уложил ровным наклоном мелкую нежно-салатовую травку. Со стороны она гляделась непрерывной водяной рябью... Наконец техник взялся за трос колодок и по команде летчика выдернул их из-под колес шасси. Самолет зарулил к стартовой дорожке...

Володя сидел, откинувшись к спинке кресла, сосредоточенно глядя перед собой, не замечая на себе посторонних взглядов, и я подумал, что любопытно поглядеть, как выглядит этот авторитетный среди нас человек, оставшись наедине с собой, уйдя в работу... Но он заметил нас, улыбнулся, поприветствовал скупым, мелким жестом, подвигав одной ладонью.

Все это я вспомнил потом. Тогда никто из нас не придавал значения обычному тренировочному полету, каких бывает по нескольку на день.

...Все произошло сразу, очень быстро и как-то слишком приземленно, не по-книжному обыденно...

Беда всегда неожиданна, даже когда она логично и неминуемо вытекает из предшествующих событий. Кому охота ее ожидать? Ее порою предвидят разумом, предчувствуют душой, но и душа и разум не желают верить в нее... Здесь же никто ничего не предчувствовал, никто впоследствии, задним числом не предстал в наших глазах ясновидцем, никто не сказал: дескать, что-то на сердце у меня защемило, что-то толкнуло, какой-то болью отдалось... Словом, вся эта мистика оказалась здесь не у дел. Кроме горя, была еще ошеломленность от скоростности события, от того, что случилось оно против правил «жанра» — той смеси жизни и новеллизма, которая, попадая к нам в голову, отрабатывает некое трафаретное представление об определенном и обязательном метраже предшествующих трагедии событий: сперва он сделал то, потом это и уж только потом...

Володя ничего не успел сделать... После взлета он быстро набрал высоту и появился в зоне на полтора тысячах метров. Мы, как всегда, ждали его полета и, как всегда, собрались смотреть — не только с учебной целью (наблюдение техничного пилотажа приносит немалую пользу), но и попросту ради удовольствия, ибо хорошего летчика сколько ни смотри, все мало. Но сейчас, пока он набирал высоту, большинство из нас отвлеклись, поскольку процесс этот неинтересен, он одинаков у всех — как у больших, так и у слабых пилотов. Для нас полет начинается с началом пилотажа.

Так вот, это случилось сразу — он ничего не успел сделать. Зафиксировал горизонт, вышел на траекторию под 45 градусов к земле, начал крутить бочку... В этот момент сложилось крыло и с огромной силой хлопнуло по фонарю... Мы потом

подсчитали — к колпаку приложилось примерно пять тонн...

А дальше шло все последовательно... Машина заштопорила и полминуты спустя врезалась в землю... уйдя в нее на полтора метра...

Летчик Владимир Мартемьянов вошел в историю самолетного спорта. Исторической стала и сама его гибель, ибо породила новый взгляд на эксплуатацию летательных аппаратов. И, как знать, возможно, предотвратила много других катастроф, спасла многие жизни.

Эксперты ломали голову: почему, как, отчего это случилось? Случилось, так сказать, не по правилам, поскольку установлено: в момент вылета машина никаких повреждений не имела, по крайней мере, тех, что мог бы заметить достаточно придирчивый глаз специалиста. Не вышел до конца и ее рабочий ресурс. К тому же авторы закладывают в конструкцию некий гарантийный излишек прочности. Словом, могла еще летать и летать. Однако — факт!

Факты всегда правы, если даже смысл их противоречит самой непогрешимой логике. Если факты против теории — значит, теория неверна. Таким подходом к расследованию и заручилась комиссия.

В чем же дело? Некачественный металл? Проверили — соответствует ГОСТу. Порок в конструкции? Да. Нашелся и такой. Оказалось, в лонжероне, в месте, где крыло крепится к фюзеляжу, отверстия для крепежных болтов просверлили не вдоль, а поперек балки, ослабив тем самым сечение консоли. Ошибка в конструкции, но не конструктивная — случайная...

Не исключено, что какой-то нерадивый слесарь то ли по неопытности, то ли, pardon, с похмелья сработал их не по чертежу, а как бог на душу положил. Другой работник — в ОТК — оказался не менее халатным...

Можно сказать: случайность! И на том точку поставить. Только авиаторам известна некая информация, которая с ходу придает этой случайности характер закономерности. Дело в том, что изготовление и ремонт спортивных самолетов проводится на крупных авиапредприятиях и идет нередко как второстепенный заказ. Второстепенный и потому низкооплачиваемый. Отсюда и расстановка кадров — хороших работников на низкооплачиваемую работу, как правило, не ставят.

Напрашивается вывод: правильней создавать специальные предприятия, где спортивная авиатехника была бы ведущей темой.

...Комиссия обнаружила этот роковой дефект.. И все-таки не сочла его исчерпывающей причиной катастрофы. Расчеты, логика говорили, что к трагедии привели обстоятельства более существенные, принципиальные...

Изготовители, выпуская машину, назначают ей срок жизни с учетом прочности конструкции. Скажем, 500 (условно) часов полета. И на это время гарантируют безопасность. Однако напомним, самолет, на котором погиб Мартемьянов, своей гарантийной нормы до конца не отработал...

И вдруг возник вопрос: а верно ли само измерение? Правильно ли исчислять жизнь машины часами? Ведь эксплуатировать ее можно по-разному. Одно дело,

если она все это время находилась в прямолинейном полете, совсем другое, если постоянно испытывала знакопеременные нагрузки?!

Представьте: самолет находится в прямом полете. Подъемная сила стремится согнуть крыло вверх. А теперь летчик переводит машину в перевернутый полет, и крыло под действием подъемной силы стремится изогнуться в обратную сторону.

Словом, получается эффект проволоки, которую ломаем, пользуясь дедовским способом — гнем туда-сюда. И чем чаще гнем, тем скорее ломаем. Нелепо прогнозировать: эту проволоку, дескать, можно сломать за пять минут или за десять. Правильнее сказать — это случится через двадцать сгибов или пятьдесят...

Наивно думать, что конструкторы не учли всей этой примитивной механики — для них она «дважды два». Учитывали и поэтому назначали рабочий ресурс спортивного самолета не 1000, скажем, часов (цифры опять условные), как этого требует тот же прямолинейный полет, а 500. Определяли вроде бы с запасом, но приблизительно, на глазок. Совсем простая вещь, как часто бывает, в голову не пришла...

Комиссия вывела: впредь ресурс машины нужно исчислять количеством эволюций, фигур, которые она способна выдержать, а не временем.

И этот новый, научный взгляд на жизнеспособность самолета — лучший памятник выдающемуся летчику нашего времени Владимиру Мартемьянову!

Не хочу и не могу говорить, как подействовало на нас это несчастье, как перепахало оно наши души... В таких случаях лучшее слово — молчание...

Руководство приняло умное решение: прекратить сборы.

Но жизнь продолжалась. Планы спортивного года остались в силе, и уходить от мирового первенства в Хуллавингтоне мы не могли и не имели права. Хотя бы во имя памяти Володи Мартемьянова. Мы улетели в Москву и здесь, на Тушинском аэродроме, продолжили подготовку к чемпионату.

Работали не покладая рук — «за себя и за того парня». Садись в кабину мрачные, со сцепленными зубами, выражая кому-то в чем-то и за что-то протест, неосознанный и нелепый. Летали настырно, зло, отчаянно, забыв самих себя, наперекор судьбе. Заведомо презирали себя, испепелялись чувством позора, когда хоть на миг представляли свое поражение...

И был Хуллавингтон. И были победы. Может, не столь звучные, как в Москве, в 66-м году, но — победы! И... Не берусь утверждать, но не исключено, что гибель друга, учителя, кумира помогла мне преодолеть неизживное роковое свойство — спотыкаться на ровном месте (именно на ровном!). Я отлетал все комплексы без ошибок и стал чемпионом мира по всем упражнениям, абсолютным чемпионом, обладателем кубка Ареста.

С блеском выступили и наши женщины. Большую золотую медаль абсолютного чемпиона завоевала Светлана Савицкая, которая на международных соревнованиях выступила впервые — удивительный случай! Чемпионы по отдельным упражнениям — Лидия Леонова и Зинаида Лизунова.

А дальше... К сожалению, мне лишь временно удалось, так сказать, заблокировать этот свой «изъян» в голове... Читатель уже знает о событиях в Салон-де-Провансе, происходивших на первенстве мира в 1972 году. Но ему еще ничего не известно о Киеве 1976 года (в 1974-м первенства не было), где проводился VIII чемпионат мира.

Объем книги лишает меня возможности дать подробное описание этой встречи; кроме того, ничего принципиально нового в показ нашего вида спорта она не внесет. Поэтому ограничусь только тем, что скажу: «все возвратилось на круги своя». В Киеве мое выступление началось с большого провала — в таблице по первому упражнению стал на свое излюбленное место — 29! Фатальная цифра... Дальше? Стал чемпионом мира по второму упражнению; чемпионом мира по третьему упражнению; чемпионом мира по четвертому... Но это не помогло. Вернулся с первого комплекса с огромным штрафом и наверстать упущенное до конца так и не смог. По сумме очков победителем первенства, обладателем Большой золотой медали и кубка Арести стал Виктор Лецко. Я взшел на пьедестал ступенькой ниже... Пименов не изменил себе ни на грамм — его искусство в киевском небе осталось все тем же бриллиантом... с маленькой щербинкой на грани. Набрав штраф, он занял пятое место, но подарил высшему пилотажу новую фигуру — виток перевернутого плоского штопора на восходящей вертикали! — в честь моего друга ее назвали «Сибирский тюльпан». И, ей-богу, это созвучие как нельзя больше подходит и к самому Леше Пименову... Сборная СССР, руководимая заслуженным тренером СССР К. Г. Нажмутдиновым и А. Ф. Тырсиним, заняла первое место и вернула себе, наконец, кубок П. Н. Нестерова... В жизни все правильно! — вывод, который скорее всего делался столько раз, сколько было людей на земле. Повторить его негрешно. И киевские события не пошли вразрез с этой истиной. Гимн государства славил здесь не только Лецко и его товарищей по команде: Михаила Молчанюка, Евгения Фролова, Виктора Смолина. Вместе с ними под флагом страны стояло их поколение. Оно победило не только потому, что моложе, и не только потому, что новое побеждает старое. Интересен, важен и знаменателен характер этой победы. Характер, за которым стоит особенность поколения, рожденного в мирное время, выращенного в стабильных добротных условиях. В отличие от нас, штурмовавших свои бастионы, порою импульсивно, надрывно, ажиотажно, часто набегам, добывавших свои удачи больше наитием, чем последовательным осмыслением, больше эмпирически, чем теорией, и прилагавших к этому больше темперамента, эмоций и — особенно — риска, чем иногда следовало, в отличие от нас оно идет к своим победам спокойней, обдуманней, методичней, без рывков и скачков, менее рискованно и более научно. Оно увереннее в себе, ибо под всей его деятельностью мощный, надежный фундамент. И потому его победы прочнее, стабильней и добыты меньшей ценой. Оно — плод своего времени...

И другое. Книжка о летчиках-спортсменах будет выглядеть неполной, не дописанной до конца, если не сказать об организационной и воспитательной роли комсомола, о влиянии, которое он оказал на становление и развитие самолетного спорта. Начать хотя бы с того, что хорошо известно читателю и что само собой разумелось на всех этих страничках: всякий разговор о молодежи и есть разговор о комсомольцах, ибо среди действующих лиц моего рассказа подавляющее большинство — комсомольцы. Ни одно сколько-нибудь значащее событие, ни одна мало-мальски серьезная проблема не оставались вне забот комсомольских организаций.

Около полувека назад, в 1931 году, с трибуны IX съезда комсомола тогда еще мало известный летчик Георгий Байдуков бросил клич: «Комсомолец — на самолет!»

Съезд тогда принял решение взять шефство над авиацией. Шефство это ВЛКСМ держит и по сей день.

Ошибочно думать, что призыв Байдукова был в те времена излишен — популярность, мол, авиации срабатывала сама по себе. Да, молодые люди бредили тогда профессией летчика. Но от мечты до ее воплощения длинный и сложный путь. Задачу упростить и сократить его взял на себя комсомол. Организуя комсомольские наборы в авиашколы, помогая развитию системы аэроклубов, возвращая в стране появившиеся побеги авиаспорта, он тем самым приближал, делал доступным юношам и девушкам вход в эту профессию. Он отбирал способных и достойных. Значение этой работы становится ясным, когда речь заходит об успехах авиации — довоенных, военных и послевоенных... В результате этой работы советская школа, скажем, самолетного спорта — одна из самых авторитетных в мире.

И нынче спортивные авиаторы рассчитывают на то, что именно комсомол поможет решить некоторые выдвинутые жизнью кардинальные проблемы. Не случайно 47 лет спустя, на XVIII съезде ВЛКСМ, маршал авиации, председатель ЦК ДОСААФ, трижды Герой Советского Союза, легендарный летчик А. И. Покрышкин призвал делегатов съезда: «ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМУ СПОРТУ — КОМСОМОЛЬСКУЮ ЗАБОТУ!», «МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЕ ДОСААФ — КОМСОМОЛЬСКОЕ ШЕФСТВО!».