

Т. КОЖЕВНИКОВА
М. ПОПОВИЧ

Жизнь — вечный взлет

Ордена Трудового Красного Знамени
Военное издательство
Министерства обороны СССР
Москва — 1980

P2
K58

Кожевникова Т. Б., Попович М. Л.

K58 Жизнь — вечный взлет. — М.: Воениздат, 1980.—
255 с.

В пер.: 80 к.

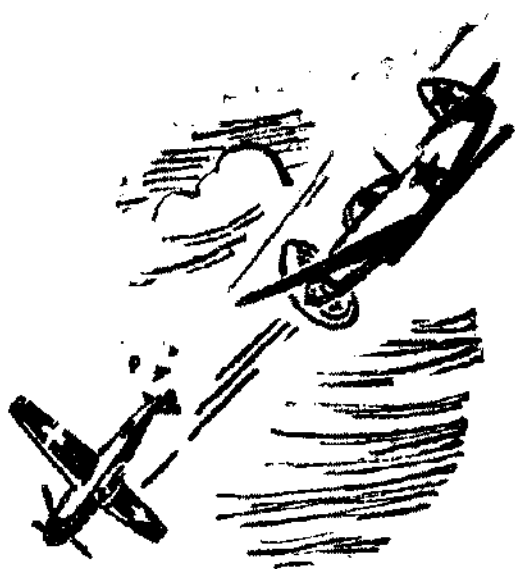
Т. В. Кожевникова — одна из немногих женщин, окончивших Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского, старший инженер гвардейского истребительного полка во время Великой Отечественной войны, кавалер четырех боевых орденов и десяти медалей. М. Л. Попович — военный летчик, заслуженный мастер спорта СССР, установила тринадцать мировых рекордов. Прославленные женщины-авиаторы рассказывают о своем жизненном пути, о полетах, о своих товарищах и людях, известных всей стране.

В 1974 году авторы книги были удостоены звания лауреатов премии комсомола Подмосковья.

K 70302-212 128.79.4702010200.
068(02)-80

ББК 84p7
P2

© Молодая гвардия, 1978.
© Воениздат, 1980



Тамара
КОЖЕВНИКОВА

ГОРЫ УХОДЯТ В НЕБО

«Ничто не закончено. Все только начато. Конца же никогда не будет».

К. Э. Циолковский

НАЧАЛО ПУТИ

Поезд в Калугу пришел на рассвете. Город едва пробуждался. Небольшие, удивительно приятные домики, спрятавшиеся в багрянце осенних садов, нежаркое утреннее солнце и даже ленивая прохладная дорожная пыль под ногами — все мне казалось праздничным. Может быть, потому, что праздник был во мне... Я бродила по неизвестному городу, полному загадок и надежд, побывала в парке на берегу Оки и была буквально очарована этой рекой. Все мои сомнения, тревоги улетучились мгновенно. Еще минуту тому назад я трепетала от одной мысли о встрече с Ним, отгоняла эту мысль; теперь же забыла обо всем на свете — передо мной была чудесная русская река. И хотя моей родной рекой была бурная, стремительная Кура и я уже видела величественную Волгу, Ока показалась мне совсем иной, более тихой, приветливой, умиротворяюще-спокойной. А в моем положении это было очень важно. Я сразу почувствовала себя увереннее и с твердой решимостью направилась на нужную мне улицу.

Мне было всего шестнадцать лет. И приехала я в Калугу не к родным, а к совсем незнакомому мне человеку — К. Э. Циолковскому, о котором узнала из книг.

Еще в школьные годы, когда я занималась в кружке Осоавиахима и прочла книгу Константина Эдуардовича «Исследование межпланетных пространств реактивными приборами», мною овладела идея сконструировать реактивный аппарат. Но у меня возникло много вопросов, и я обратилась к ученому с письмом.

И вдруг получаю от него новые книги. На каждой сделаны пометки. На одной ученый написал: «Это — путь».

Я уже не могла просто читать. Мне необходимо было дать выход рождавшимся у меня мыслям о принципах полета реактивного самолета. Сейчас, может быть, покажется величайшей дерзостью, что начитавшаяся книг

девочка решила предложить свой проект реактивного аппарата. Но так действительно было.

О своей идее я докладывала на заседании ученого совета ЦК Осоавиахима в Баку.

Члены совета — профессора, ученые, работники Осоавиахима — выслушали меня внимательно. Они одобрили мою увлеченность и решили, что мне надо помочь. Но как? Тут мнения разделились. Одни предлагали направить меня в Москву к специалистам по реактивному делу. Другие считали, что мне следует предоставить лабораторию для завершения работы над проектом. Третьи находили, что я еще слишком молода, что главное для меня — учиться. Спросили меня. Я согласилась с тем, что мне надо учиться.

ЦК Осоавиахима обратился в Азербайджанский политехнический институт с просьбой зачислить меня на 1 курс (я тогда училась в техникуме). Но поскольку занятия в институте начались, мне порекомендовали поступить на открывшиеся курсы по подготовке в вуз. Я согласилась и закончила их.

Но в политехническом институте не было авиастроительного факультета, а ведь я мечтала об авиации! И тогда я поехала в Москву. Поступила в Московский энергетический институт (о том, что есть авиационный институт, я просто не знала), а когда начались занятия, снова поняла, что попала не туда. Мысли же о создании реактивного аппарата все упорнее завладевали мною. И вот тогда-то я и решила поехать к Циолковскому. Приехала в Калугу и будто очнулась от какого-то наваждения: разве имею я право отнимать драгоценное время у великого ученого своими сумасбродными мыслями? Кто я такая? Студентка-первокурсница...

Я бродила по Калуге, решив вечерним поездом вернуться в Москву. От этой мысли на душе даже повеселело. Тихая, умиротворяющая Ока изменила мое намерение.

...С тех пор прошло много лет, а я и сейчас отчетливо вижу рубленый дом, невысокую ограду, калитку. Казалось, что постучала в нее не рука, а сильно бьющееся, трепещущее сердце. Было не страшно, а просто жутко от мысли, что вдруг не увижу ученого, так волновавшего воображение (ведь меня просто могли не пустить к нему). Мгновение, пока я слышала чей-то голос, показалось вечностью.

А минуту спустя я стояла перед высоким добрым человеком в простой косоворотке. Он смотрел на меня молча, улыбался, помогая мне справиться с волнением.

У Константина Эдуардовича было необыкновенно доброе лицо с крупными чертами и высоким выпуклым лбом. Глаза смотрели внимательно и проникновенно. А улыбка светилась мудрым спокойствием.

Казалось, что от Константина Эдуардовича веяло теплом, от ощущения которого становилось необыкновенно хорошо. Рядом с ним стояла женщина небольшого роста, с гладко зачесанными волосами. Лицо ее светилось добротой и сердечностью. Это была Варвара Евграфовна — жена Константина Эдуардовича, его верный друг, безропотно прошедший вместе с великим ученым большой и трудный жизненный путь.

В те первые мгновения знакомства и позднее, когда, оправившись от смущения, сидела за столом, на котором домовито и уютно пофыркивал самовар, я старалась запомнить каждое слово Константина Эдуардовича, сохранить в себе его улыбку, взгляд.

После завтрака Константин Эдуардович пригласил меня к себе в кабинет. Он шел не спеша, спокойным, твердым шагом.

Поднявшись по крутой лестнице, мы оказались в просторной и светлой комнате. Письменный стол, рядом глубокое кресло. На столе груда писем, исписанные формулами листы бумаги, кусок фанеры. Константин Эдуардович рассказал, что пишет обычно не за столом, а сидя в кресле, положив кусок фанеры себе на колени. У стены узкая железная кровать, постель, прикрытая темным одеялом. Комната, стены ее и все, что было в ней, — немые свидетели того, как ученый мечтал, творил и в своих мечтах уносился в далекие миры. Глядя из своего окна на Оку, на необозримые просторы, он, вероятно, не раз сопоставлял эти картины с другими, которые рождали его знания и фантазия.

Рядом с кабинетом находилась застекленная веранда. Здесь ученый оборудовал лабораторию. Я видела станок, модели дирижаблей. Константин Эдуардович с любовью смотрел на все это и рассказывал о том, что часы, проводимые за работой в лаборатории, приносят ему истинную радость.

Мы вернулись в кабинет. Циолковский сел в кресло, положил руки на подлокотники и повел неторопливую

беседу. Он говорил, что любит Калугу, тишину, уединенность и плохо переносит сутолоку больших городов.

Лучшим отдыхом считает езду на велосипеде, которая доставляет ему истинное удовольствие, особенно любит ездить в парк и отдыхать там. О межпланетных путешествиях Циолковский говорил страстно, убежденно, как о чем-то давно решенном, известном. Он говорил, что настанет такой день, который уж недалек, когда человек станет хозяином космоса, и что добиться этого он сумеет при помощи реактивного аппарата, подобного ракете.

Потом Константин Эдуардович с интересом рассматривал мои чертежи, расчеты. Вспоминал, как, будучи еще совсем юным, он сам составлял задачи по теоретической механике и тут же решал их, решал, как правило, в уме.

— Сяду, бывало, на пень или срубленное дерево и решаю одну задачу за другой. Меня очень увлекало составление и решение хитроумных задач. Часами мог просиживать над ними. И это было, конечно, очень полезное занятие, — заключил он.

Как о близком, вполне реальном, говорил Циолковский и о полетах на реактивных самолетах, и о проникновении человека в космос.

— Вначале всегда приходит фантазия! — сказал он. — А уж потом и обоснования, подкрепленные расчетами, практикой. Это очень важно — уметь мечтать!..

В эти минуты Константин Эдуардович преображался: становился энергичным, задорным, молодым, и казалось, что все ему доступно и подвластно, что нет от него тайн во Вселенной.

Время от времени Циолковский прибегал к помощи слуховой трубки.

— Вот видите, какой штукой приходится пользоваться, — грустно улыбаясь, говорил он. — Сделал ее сам, по своим чертежам. — И снова склонялся над чертежами и расчетами.

— Н-да, задумка интересная. Очень даже интересная. Но ракета ваша не полетит, — категорично заключил он. — Вам надо учиться. Обязательно учиться. В академии имени Жуковского. Я напишу, чтобы вас туда приняли.

Из уст Константина Эдуардовича я впервые услышала

о Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского.

Взяв со стола бумагу и ручку, Циолковский тут же написал два письма: одно — в академию, второе — К. Е. Ворошилову.

Потом Константин Эдуардович расспрашивал меня о жизни, работе, расспрашивал заинтересованно, чуть наклоняя голову. И слушал молча, тихо, проникновенно. Казалось, что все, что он слышал, было для него важно, а потому мне хотелось говорить и говорить, рассказать все, что не рассказала бы и подруге. Константин Эдуардович стал для меня самым родным, самым дорогим человеком.

К вечеру мы спустились вниз, в другую комнату. Там уже собрались Варвара Евграфовна, дочери Константина Эдуардовича и его внуки. На столе весело ворчал самовар. Я как-то не воспринимала себя действующим лицом. Только смотрела без конца на Константина Эдуардовича, на милые лица его близких, стараясь все впитать в себя, запомнить и сберечь в душе навсегда. Поэтому даже не заметила и не почувствовала, как, стоя у печки, прожгла свое платье, единственное в ту пору. Позже у меня было много платьев, и, вероятно, лучше того, прогоревшего, но мне и по сию минуту оно кажется самым милым и дорогим... И я полна зависти к себе той...

О себе Константин Эдуардович говорил мало, но и из тех коротких фраз, которые я услышала, из того, что увидела, у меня сложилось ясное представление о его жизни и работе.

Окруженный вниманием и любовью советского народа, Коммунистической партии и Советского правительства, Циолковский обрел счастливое время для творчества на благо Родины.

Позади остались тяжелые годы, прожитые в страшной обстановке нужды, насмешек и непонимания. Теперь вместе со своим верным другом Варварой Евграфовной, которая мужественно и стойко переносила бремя тяжелой жизни, лишенной самого необходимого, он радовался. Советская власть принесла людям, и им в том числе, новую жизнь, ту, о которой они всегда мечтали.

Не осталось и следа от бывшего одиночества. Об этом красноречиво говорила груда писем на столе ученого. Константин Эдуардович в тот памятный октябрьский

день рассказал о том, что ему пишут ученые, инженеры, изобретатели, журналисты, студенты, школьники.

Бережно выбрал Константин Эдуардович одно письмо в голубом конверте.

— Вот уже третье письмо получил я от этого инженера, — сказал он. — Очень способный и интересный человек. Об интересных вещах пишет он. С удовольствием отвечаю ему.

Константин Эдуардович отвечал не только этому, обратившему на себя внимание, инженеру, но и всем, кто писал ему. В их числе, к счастью, была и я...

Тревожась, что я и так отняла много времени у Константина Эдуардовича, я несколько раз порывалась уйти. Но он не отпускал меня. И только потом, когда времени до отхода поезда оставалось уже совсем мало, он сказал:

— Да что это я вас все не отпускаю и не отпускаю?! А вам ведь не интересно говорить со старым человеком! Вы ведь совсем молодая. — А затем, помолчав, добавил: — Да, старый и больной.

На прощание Циолковский сказал мне много хороших слов и напутствий и попросил зайти к его родственникам, которые жили в Москве в Олсуфьевском переулке.

Мария Константиновна, дочь Константина Эдуардовича, решила проводить меня на вокзал. Позже нас с ней связала переписка.

Выйдя из дома, мы оказались у Оки. Я смотрела на нее сквозь счастье, пережитое в этот день. В неброской красоте ее, спокойном очаровании почудилось мне, южанке, отражение неповторимо прекрасной и великой души русского человека.

Может быть, кому-то все это покажется лирикой. Наверное, это так. Но мне нужна была эта лирика, душевность, одухотворенность. Ведь и мои устремления были мечтой. После встречи с Циолковским моя мечта получила реальную основу. И потом, в какие бы ситуации я ни попадала, никогда не разочаровывалась в деле, которому посвятила жизнь.

СЧАСТЛИВЫЙ БИЛЕТ

1933 год. Москва встречала героев стратонавтов. В Колонном зале Дома Союзов должна была состояться встреча с ними. Мне очень хотелось попасть на эту

встречу, но билета у меня не было, и я безнадежно более часа стояла у Дома Союзов, уже ни на что не надеясь. Поэтому не сразу поняла, что это мне незнакомый военный предлагает билет. Спихватившись, но еще ничего не понимая, путаюсь в словах благодарности. Военный провел меня в зал. С благоговением смотрела я на героев неба. И под впечатлением всего происходящего рассказала своему случайному спутнику про себя, про свою жизнь в Москве, про то, что больше всего меня тогда волновало — про мою любовь к авиации.

Он представился: Михаил Филиппович Рошаль.

Как сейчас, помню добрые лучистые зеленые глаза, полные участия и внимания. Михаил Филиппович был старше меня, и за плечами у него был уже не один год службы в Красной Армии, и он горячо и серьезно обсуждал все, о чем я ему поведала. Советовал и подсказывал, как мне быть. Вчерашняя школьница с перронным билетом вместо пропуска в студенческое общежитие, я имела восторженное представление о людях, о жизни. У меня была мечта, но я не знала, каким путем идти к ней.

А идти было очень трудно, и все же я шла, вслепую, но упрямо и настойчиво, охваченная каким-то восторгом, жила словно в волшебном мире, хотя не было никакой надежды на то, что мои мечты осуществятся. И вдруг совершенно неожиданно пришла надежда. Ею были случайный билет в Колонный зал и мудрые советы Михаила Филипповича. Они открыли мне путь к осуществлению заветной мечты, и я приняла их как чудо.

В то время я продолжала учиться в энергетическом институте. Письмо К. Э. Циолковского на имя Ворошилова я передала в приемную Наркомата обороны. И ждала ответа.

Разыскала я и Военно-воздушную академию имени Жуковского. Тогда из Охотного ряда до академии по Тверской улице (ныне улица Горького) ходил трамвай. На нем я и приехала. Но войти в здание академии без пропуска было нельзя. А как получить его, я не знала. Мимо меня проходили военные. Мне казалось, что все они были похожи друг на друга, стройные, подтянутые. Тогда мне еще не верилось, что когда-либо смогу быть среди них.

Дежурному по академии я не сказала про письмо Циолковского, а только объяснила, что очень хочу по-

ступить учиться в академию. Он рассмеялся и сказал, чтобы я не тратила времени зря, попусту, так как девушек (при этом он добавил: «Да еще таких малолетних») в академию не принимают.

И снова потекли студенческие дни.

В институте я подружилась с одной очень славной девушкой из Тулы — Аней Хилькович. Я уже получила хлебную карточку, а у Ани не хватало каких-то справок, и ей пока ее не дали. И мы жили с ней на одну карточку. Один день мы постились, зато на второй день сразу же после занятий торжественно направлялись в булочную. Предвкушая радость, мы выглядели, вероятно, очень смешными. Нам выдавали хлеб сразу за два дня. Тут же мы покупали соленые огурцы и, выйдя из магазина, немедленно все уничтожали.

Исключения составляли те дни, когда мы писали контрольные работы или ездили в Наркомтяжпром. В эти дни мы обедали. Это означало, что в студенческой столовой мы покупали первое блюдо. Готовилось оно из воблы. Запах от нее по всей столовой шел ужасный, наклониться над тарелкой было невозможно. Горчица и красный перец приглушали этот запах, и только тогда этот суп хоть как-то утолял голод.

Студенты, не получившие общежития (в их числе была и я), ездили хлопотать в Наркомтяжпром. Ожидая приема, мы во время обеденного перерыва вместе со служащими проникали в столовую наркомата. Стоило швейцару на миг отвернуться, как мы оказывались за столиками, на которых стояли тарелки с хлебом. Мы вдоволь наедались хлеба, а я прихватывала еще и для Ани.

Никто в группе не знал, что я ночую на вокзале, знали только, что я без общежития. Аня и девочки, которые жили с ней в одной комнате, уговаривали меня перейти к ним. Но мне не хотелось их стеснять.

Наступила осень. Начались дожди. Стоя ночью под проливным дождем на вокзальной площади в часы ночной уборки Казанского вокзала и желая хоть как-нибудь согреться, я вспоминала картины далекого детства.

...Мягко ступая, идет верблюд, величавый и загадочный. Между его горбами, счастливая и блаженная, сижу я.

...По узкой горной тропинке еду на ишаке. «Цоб

побе!» — кричу я и ощущаю мягкую теплую шерсть ишачка.

...А вот вихрем мчатся лошади в горы. Это мы с отцом спешим в деревню к больной. Я его помощница и переводчица с азербайджанского. Отец терпеливо и ласково по многу раз объясняет больной, как надо принимать лекарство, как и что надо делать, чтобы вновь стать здоровой и дожить до первых ста лет.

...В темном осеннем рассвете на вокзальной площади одна, а иногда среди людей, мне не совсем понятных, сквозь дождь, мглу и ветер я видела светлячки на море, вновь и вновь испытывала волнующее ощущение дрожащих и маяющих во тьме огоньков. Переживала впечатление от первой встречи с морем, неумным и разбушевавшимся, купания во время шторма и ливня, радость борьбы со стихией и победы над ней.

И так я стояла каждую ночь. И только когда совсем уже расхворалась, уступила уговорам подруг. Теперь мы с Аней делили вместе не только кусок хлеба, но и ее узенькую кровать.

А потом и мне дали общежитие. Находилось оно в Алексеевском студенческом городке. Первую ночь я не могла уснуть от счастья. Губы мои все время шептали: «Моя кровать! Моя!»

Окна нашей комнаты выходили на пустырь. В комнате девятнадцать студенток. Меня, как я ни отбивалась, выбрали старшей. Жили мы дружно, всем делились друг с другом. Если кто получал посылку, содержимое ее сразу становилось достоянием всех. Вечерами и в выходные дни в нашей комнате становилось особенно оживленно: кто-то приходил с гитарой, кто-то пел, к кому-то приехали гости. Душевность, сердечность, смех и шутки были неперенными нашими спутниками. С тех пор я привыкла к шуму, и он никогда мне не мешал. Я всегда умела «выключить» слух и «включить» внимание. Поэтому, как бы шумно ни было в комнате, я спокойно изучала «Капитал» К. Маркса и решала задачи по высшей математике.

Жизнь как бы раздвоилась: с одной стороны, учеба в институте, с другой — вся моя душа, все мои мысли в авиации. Однако хлопоты мои пока были безуспешными.

После того вечера в Колонном зале неожиданно блеснул луч надежды. Михаил Филиппович, выслушав мой

сбивчивый рассказ, посоветовал обратиться к главнокомандующему Военно-Воздушными Силами товарищу Я. И. Алкснису. При этом он сказал, что главнокомандующий не только выдающийся военачальник, но и сердечный, добрый человек и что он непременно поможет. И я пошла к товарищу Алкснису.

Это был могучего сложения человек, в орлином взоре которого угадывались незаурядный ум и несокрушимая воля, человек, который мог постичь все и шел людям навстречу, стремясь помочь им, быть полезным.

Какими близкими сердцу надо чувствовать своих больших руководителей, чтобы обращаться к ним! Эта близость и любовь были у нас, детей 30-х годов.

Мой жизненный опыт был невелик, а я была доверчива и настойчива. Доверчива от природы и потому, что на моем пути встречались хорошие, добрые люди, и настойчива потому, что мне всегда все в жизни давалось с большим трудом.

Главнокомандующий внимательно выслушал меня и разрешил допустить к конкурсным вступительным экзаменам. Он сказал, что, если я выдержу их, буду принята в академию.

Времени на подготовку уже не оставалось, и я приступила к экзаменам с ходу, без всякой подготовки.

Экзамены принимали очень строго, особенно по математике. Спрашивали подолгу и подробно. Довольно своеобразно экзаменовали по географии. Нам «придавали» корабль и «отправляли в путешествие», и мы должны были рассказывать обо всем встретившемся в пути.

Мне было особенно трудно: приходилось сочетать экзамены с учебой в институте. Через месяц экзамены были сданы, и нам объявили, кто их выдержал. Я была в числе счастливцев.

Вот чем закончилась моя встреча с Михаилом Филипповичем. Билет в Колонный зал, который он дал мне, оказался счастливым.

Впереди месяц отпуска. Поезд Москва — Баку мчал меня на Кавказ.

Как миг пронесся отпуск, и я снова в Москве.

В конференц-зале собрались все только что принятые в академию. Но приказ о зачислении, оказывается, касался только мужчин. О зачислении же девушек в академию решал нарком обороны. Наш курс приступил к занятиям, а мы, три девушки, с нетерпением ждали

решения своей судьбы. Наконец меня вызвали в Наркомат обороны и ознакомили с приказом о зачислении меня слушательницей Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского. Принята я была на инженерный факультет.

ГОДЫ ЮНОСТИ

Мой первый день занятий в академии. Строевая подготовка. Заниматься должны были в Товарищеском переулке на Таганке, где находились казармы слушателей академии.

Я жила далеко от Таганки. Больше всего боялась опоздать и, чтобы не проспать, решила совсем не ложиться. Всю ночь просидела над книгой, прислушиваясь к ночным шорохам, доносившимся с улицы. Читала, не вникая в содержание, чтобы только не заснуть и чтобы скорее прошло время.

Не дождавшись рассвета, вышла на улицу. Казалось, что так скорее придет утро. Долго ждала трамвая. Наконец я у казарм. Тишина, полумрак — все еще спали. Пройдя в зал, забилась в угол. Я хотела лишь одного — остаться незамеченной.

Немного успокоившись и придя в себя, я вдруг почувствовала, как что-то путается у меня в ногах. Посмотрела — о, ужас! — чуть ли не до пят висят лоскуты моей шубы.

Недавно мне из дома прислали кроличью шубку. Сколько было радости! Сразу же одна моя знакомая попросила ее поносить. Долго она не возвращала. И вот вчера поздно вечером наконец принесла. Рано утром, чуть свет, собираясь на свое первое занятие, взволнованная и счастливая, я ничего не заметила.

С каким нетерпением я стремилась в Товарищеский переулок, так же нетерпимо хотелось сейчас скорее убежать отсюда. Но я не могла сдвинуться с места, ноги словно приросли к полу, галоши, которые я носила с шерстяными носками, показались мне пудовыми. И вот в зал начали входить молодые люди в военной форме. Один из них подошел ко мне.

— Девочка, а ты что тут делаешь? — весело спросил он меня.

Я вся сжалась, не смея поднять глаз. Он повторил свой вопрос. Голос его звучал мягко, дружелюбно, я почувствовала, что он улыбается.

Заикаясь, пролепетала:

— Я... пришла... учиться.

Он весело рассмеялся:

— Так ты ведь не туда попала! Школа напротив. Пойдем, я тебя провожу. — И он протянул мне руку.

Сбывчиво сказала, что являюсь слушательницей академии. Он удивился, но, как мне показалось, и обрадовался.

— Ну тогда давай знакомиться! Моя фамилия Дыба.

— Тамара, — сказала я.

Нас окружили слушатели.

— Знакомьтесь, — сказал Дыба. Указав на меня, он торжественно произнес: — Это наша новая слушательница! Зовут ее Тамара. Прошу любить и жаловать!

И все вдруг стало просто. Ко мне потянулись крепкие, сильные руки. Рукопожатия, улыбки, добрые шутки отбросили страх, робость и неловкость.

Вместе со всеми я вышла на плац. Начались строевые занятия.

— Шагом марш! — прозвучала команда.

Вскоре была снята моя первая военная форма. С каким восторгом смотрела я на голубые, как небо, петлицы!

Надела юбку, гимнастерку, застегнула ремень с портупей и, счастливая, помчалась в фотографию. Я стояла, гордо запрокинув голову. Такой и снялась.

На всю жизнь осталась у меня любовь к военной форме. Надевая ее, я всегда испытывала необыкновенную гордость. В меня словно вливалось что-то мужественное, сильное, и мне казалось, что я все одолею, все смогу.

В дни строевых занятий поверх шинели мы надевали наган и противогаз. Головным убором тогда была буденовка. Шинель застегивалась на крючки. И вот в таком воинственном виде я входила в трамвай, отправляясь на занятия. С любопытством, но доброжелательно рассматривали меня пассажиры. Были и такие, что посматривали иронически, дескать, неженственно все это. Но меня это несколько не смущало.

Я упорно не носила гражданское платье. А пользоваться духами и надевать модные в те годы фильдеперсовые чулки считала неприличным и чуть ли не безнравственным. Все платья, которые у меня были, я аккуратно

сложила в ящик и отправила на Кавказ своей школьной подруге, этим самым надолго покончив счеты с гражданскими туалетами. Позже подруги все-таки уговорили купить платье. Надевала его редко и неизменно с сапогами. «Пойми, — сказал мне наш слушатель Миша Костюк, — не идет платье с сапогами. Не одевайся так никогда!» «Хорошо! Больше не надену платье. А сапоги буду носить всегда!» — ответила я задорно.

Но, как я ни гордилась правом носить военную форму, нелегко мне было сразу постичь всю сложность и мудрость воинских уставов, выполнения которых требовали от нас неукоснительно. Не обошлось и без горьких, порой комических эпизодов.

Однажды во время занятий я командовала строем. Как можно громче подала команду «Стойте!», но слушатели продолжали идти. Я несколько раз с отчаянием повторила команду, а они все шли и шли.

— Петя, да что же это такое? — чуть не со слезами обратилась я к старшему технику-лейтенанту Петру Гончару. — Я им подаю команду, чтобы остановились, а они идут и идут.

— Подай команду строго по уставу, и они остановятся, — спокойно ответил он.

Отчаянно путала я левую сторону с правой. Когда подавалась команда «Налево», я непременно поворачивалась направо.

Я пришла в академию с чувством благоговения и восторженности. Может, поэтому, за редким исключением, все, кто учился со мной, а также преподаватели и командиры представлялись мне людьми исключительными, благородными, возвышенными. А может, так оно и было. Они были такими в самом главном — в любви к своему делу, преданности Родине.

Командование, политотдел, партийные и комсомольские организации академии добивались неукоснительного выполнения требований народного комиссара обороны СССР, обеспечивали политическое воспитание личного состава, высокий уровень учебной работы, укрепляли воинскую дисциплину и уставный порядок.

Прекрасное время, все было пропитано восторженной любовью к авиации.

С поступлением в академию жизнь для меня внезапно стала захватывающей, интересной, просто грандиозной. На все происходящее я смотрела сквозь приз-

му авиации. И вместе с тем у меня, как у влюбленной, необыкновенно обострилось восприятие окружающего мира. А вокруг постоянно что-то происходило, все пробуждалось, становилось прозрачным, голубым, звонким, высоким.

Безмерно волновали мерцающие таинственные звезды, золотая луна на черно-бархатных небесах, небо, бездонное и фантастическое, с его прозрачной и манящей голубизной, и парящие в нем птицы, и ощущение бесконечности.

С детских лет окружающий мир был для меня сказкой. Эту сказку населяли прекрасные люди, солнце, небо, море, горы, деревья, цветы, птицы, ветры, штормы, водопады. Меня влекли и небо, и безграничность природы. Единство с природой рождает истинное ощущение счастья.

Теперь, когда прошли годы, я благодарна себе за тот единственно правильный выбор своего пути.

В первые годы моей учебы начальником академии был командир корпуса А. И. Тодорский, а комиссаром — дивизионный комиссар Я. Л. Смоленский. В последующие годы начальником и комиссаром академии был комдив З. М. Померанцев. Их талант, высокая культура, благородство, гуманизм, близость к людям, отзывчивость дали возможность профессорам, преподавателям и слушателям академии жить вдохновенно, с глубоким интересом учить и учиться.

Одна из причин такого приподнятого душевного состояния заключалась в той исключительной обстановке, которая царила в академии и составляла ее внутреннее содержание.

Взаимное глубокое уважение друг к другу, желание добра и стремление помочь один другому были характерны для той жизни, которой мы жили в академии. И вместе с тем была строгая дисциплина. От нас требовали и нас приучили к строжайшему выполнению воинских уставов.

В академии в нас воспитывали принципиальность, честность, мужество говорить, что думаешь и чувствуешь, проявлять человеческую заботу о подчиненных. Находясь в стенах академии, мы, слушатели, формировали, «лепили» друг друга.

Военная и специальная подготовка слушателей академии была неразрывно связана с воспитательной рабо-

той, с нашей духовной жизнью. Слушатели академии воспитывались в духе высокого воинского долга, беззаветного служения Советской Родине, любви и глубокой преданности коммунистическим идеалам. Радостные события в жизни страны воспринимались нами как праздник, мы жили ими и всем сердцем откликались на них.

Наша жизнь, жизнь слушателей академии, политическое и воинское воспитание, учебная работа направлялись партийными организациями курсов, а мы, комсомольцы, были их верными и преданными помощниками. Другом нашим была многотиражная газета «Вперед и выше». Она помогала, подправляла наши действия, а когда надо было, то и подбадривала, а трудностей на нашем пути было более чем достаточно. В одном из номеров газеты под заголовком «Ровесники Октября» была опубликована статья о ровесниках Октября, которым впервые в жизни предстояло голосовать за кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР в 1936 году, и фотография трех счастливых: М. Орловой, В. Кузьмина и моя. Чувство гордости и счастья росло у нас в геометрической прогрессии, и чем ближе был день выборов, тем большим было и наше волнение. Накануне выборов ночью о сне уже и речи быть не могло. Взявшись за руки, мы всю ночь ходили по нашей любимой Красноармейской улице, пели, смеялись и горели одним желанием — чтобы скорее наступило утро. Нас мучила тревога: а вдруг никогда не наступит шесть часов утра или почему-либо мы опоздаем и не будем голосовать первыми, хотя дальше клуба академии, в котором должны были проходить выборы, мы не отходили.

Отношения между преподавателями и слушателями были очень сердечными. Преподаватели щедро отдавали нам свои знания, опыт, мы же в ответ любили их, жадно ловили каждое слово, учились у них выдержке, терпению, мудрости.

С большой благодарностью и теплотой вспоминаем и никогда не забываем наших любимых преподавателей: Н. Н. Бухгольца, В. В. Голубева, Г. Ф. Лаптева, И. И. Метелицина, И. И. Аяуреева, В. В. Уварова, Е. С. Андреева, В. С. Пышнова, Т. М. Мелькумова, И. И. Артоболевского, А. Е. Заикина, Г. П. Платонова.

По сей день помню, как блестяще читал лекции по высшей математике начальник кафедры генерал-майор

инженерно-технической службы, член-корреспондент Академии наук СССР профессор В. В. Голубев. Широко известны были выдающиеся труды ученого в области аналитической теории дифференциальных уравнений и теории функции комплексного переменного, а также и в области гидродинамической теории крыла.

Говорил он слегка картавя, но очень приятно, четко, словно чеканя каждое слово. Поражала нас его железная логика. А с каким изяществом и остроумием он излагал сложные разделы математики!

Рассказывали, как студент одного из институтов много раз сдавал профессору Голубеву экзамен, и все безуспешно. И вот после многократных попыток отчаявшийся студент спросил ученого, что же ему делать. Голубев посоветовал: «Побольше читайте художественную литературу, особенно классиков — «Анну Каренину» или «Войну и мир», например». «Какое отношение имеет «Анна Каренина» к интегралам?» — недоумевал студент. «У вас не хватает свободы мышления, молодой человек», — отвечал профессор.

Свободы мышления добивался профессор Голубев и от нас, слушателей академии.

Практические занятия по математике вел молодой преподаватель Г. Ф. Лаптев. Среднего роста, плотный, он ходил неторопливой походкой, чуть-чуть раскачиваясь. Сквозь очки смотрели умные серые глаза, и в них, точно огоньки, прыгали веселые задорные искорки.

Месяц за месяцем летели интересные занятия с Лаптевым. Вот и последнее занятие по курсу математики.

— Итак, мы расстаемся, — глухо сказал Лаптев и обвел класс грустным взглядом. — Теперь я могу вам сказать, какими я вначале воспринял вас, то есть о своих первых впечатлениях, и о том, что представляет собой каждый из вас в действительности. Порой вы сами того не знаете, и думаю, вам небезынтересно это узнать. — И он коротко, но очень точно охарактеризовал каждого слушателя, указал на его достоинства и недостатки.

Преподаватель говорил о том, как вначале он неправильно оценил некоторых слушателей. При этом он называл фамилии. Многочисленные вопросы этих товарищей он оценил как проявление их неспособности и ограниченности математического мышления. И только впоследствии понял, что за их вопросами стояли любознательность и глубокий интерес к математике.

— Впереди у вас еще три года учебы. И я хотел бы дать вам совет: смело и без стеснения спрашивайте обо всем, что вам непонятно. Проявляйте волю и настойчивость в учебе, не копите неясностей, которые потом превратятся в тормоз и помешают вам понять и осмыслить изучаемый предмет.

Эта беседа была для нас, будущих инженеров и командиров, хорошим напутствием, она как бы «открыла» нам самих себя. И мы благодарны были за эту истину, хотя и горькую для некоторых из нас.

Часто вспоминались напутствия Г. Ф. Лаптева, ставшего впоследствии крупным ученым в области дифференциальной геометрии, профессором, доктором физико-математических наук, начальником кафедры высшей математики академии.

Кафедра высшей математики осуществляла общетехническую подготовку слушателей академии наряду с другими кафедрами: теоретической механики, физики, химии, деталей машин, теории механизмов и машин, иностранных языков.

Курс теоретической механики читал профессор И. И. Метелицин. Ровно и спокойно звучал его мягкого тембра голос. Его спокойствие передавалось аудитории, и приходила уверенность в том, что действительно можно будет освоить этот трудный предмет.

Наш интерес к теоретической механике был вызван не только самим предметом, но и радостью общения с преподавателями кафедры, во главе которой стоял один из выдающихся ученых — профессор Н. Н. Бухгольц.

Нередки были случаи, когда, придя из академии и подготовив на завтра самые необходимые задания, я садилась за решение задач по теоретической механике. Решать их было очень интересно, но и трудно. Не помню, сколько проходило времени, я начинала чувствовать, что что-то давит на плечи, и тут замечала, что на меня брошена шинель. Который же сейчас час? И почему совсем светло? Я ведь села за задачи вечером. В чем же дело? Оказывалось, что уже утро и что я едва успею прибежать к началу занятий. Так, точно один миг, пролетала не одна ночь, заполненная интересными, увлекательными поисками решений задач.

Большую учебную работу проводили с нами преподаватели кафедры теории механизмов и машин, умело вводя нас в очень сложный мир. Лекции читал нам

И. И. Артоболевский — впоследствии действительный член Академии наук СССР, Герой Социалистического Труда, известный ученый и общественный деятель. Он покорял нас поразительной легкостью, с которой излагал трудные разделы курса, влюбленностью в науку, в свой предмет, своей изысканностью и высокой культурой.

Специальную техническую подготовку слушателей вели многие кафедры факультета: аэродинамики, динамики полета, конструкции самолетов, расчета на прочность авиационных конструкций, технической термодинамики, теории авиационных двигателей, конструкции авиационных двигателей, авиаматериалов, технической эксплуатации авиационной техники и другие.

На этих кафедрах, как и на общеинженерных, читали лекции выдающиеся ученые, опытные профессора, работники авиационной промышленности и технической службы ВВС. Они отдавали все свои силы подготовке инженеров-механиков ВВС.

Подобно фейерверку воспринимала я лекции по технической термодинамике, которые читал нам выдающийся ученый — профессор В. В. Уваров.

Один из труднейших курсов ученый излагал с присущим ему блеском, остроумием и очень увлекательно.

Генерал-майор инженерно-технической службы Г. П. Платонов вел технологию дерева. Небольшой по числу часов курс привлек слушателей интересным содержанием лекций. Когда Платонов произносил слово «дерево», голос его теплый, и нам невольно передавалось трепетное волнение лектора.

Особенно увлекали нас лекции генерал-майора инженерно-технической службы, доктора технических наук Т. М. Мелькумова. Как только профессор Мелькумов входил в аудиторию, до самого звонка слушатели находились в плену этого ученого, обладающего огромным обаянием. Он читал нам курс дизелей.

Прошли годы. Я вновь увидела Т. М. Мелькумова и с радостью отметила, что люди, по-настоящему красивые, не стареют.

Динамику полета читал генерал-лейтенант инженерно-технической службы, доктор технических наук В. С. Пышнов. Владимир Сергеевич был в числе первых выпускников академии, одним из первых получил звание военного инженера-механика Воздушного Флота молодой Советской Республики. С 1926 года В. С. Пыш-

нов преподает в академии. Более ста семидесяти научных трудов написано ученым. Развитие аэродинамики и динамики полета в значительной степени обязано его таланту и самоотверженному труду.

Счастливы тот человек, кто мог слушать лекции и общаться с В. С. Пышновым. Из-под густых, слегка нависших бровей он устремляет на собеседника внимательный взгляд. Удивительно легкая походка и мягкие, медленные движения. Тихий голос ушедшего в размышления и расчеты ученого. Казалось, что он вслух высказывает продолжение своих мыслей и заключений.

Таким же ровным и спокойным голосом, каким читал лекции, принимал Владимир Сергеевич экзамены. У экзаменуемого было такое состояние, точно происходит обычная беседа, обмен мнениями по вопросу, который очень волнует и интересует собеседников. Любил Владимир Сергеевич во время экзаменов предлагать задачи на сообразительность.

Был он очень чутким, внимательным и терпеливым: бережно относился к каждой высказанной мысли, требовал неустанной работы над собой.

Однажды его спросили, не считает ли он, что одна из его научных статей значительно сложнее предыдущей.

— Да, считаю, — ответил он. — Что проку в том, если бы они обе были одинаковой трудности? Научные статьи надо читать с карандашом в руках, чтобы можно было сказать: «Да, прочтя эту статью, я вырос, пусть хоть немного, но вырос». Что толку в том, если, прочтя ее, вы ничего не узнали нового?

Вся деятельность академии была основана на высоком идейном уровне личного состава, ведущей роли партийной организации во всех вопросах ее жизни, и в частности в борьбе за качество учебной работы, на славных ее традициях, очень дорогих сердцам ее воспитанников. Свою большую лепту в партийно-политическую, учебную и воспитательную работу внесли кафедры социально-экономических наук. С благодарностью вспоминаем начальника кафедры общественных наук профессора В. В. Пуховского и педагогов С. М. Гасояна, Г. Е. Амбурского и других.

Годы учебы в академии были напряженными и полными глубокого интереса. Этому способствовали, с одной стороны, молодость с ее ярким и восторженным восприятием окружающего, когда каждый чувствовал себя

первооткрывателем, а с другой — интереснейшая жизнь среди постоянно нового, победного. «Как хорошо и радостно жить на земле, переделанной нами», — сказал в эти годы С. М. Киров.

Все радовало и восхищало: и педагоги, и товарищи по учебе, и изучаемые дисциплины, и театральные премьеры, и хорошие книги, природа и настроения, навеянные разными временами года.

Радостно было ходить по снегу, который весело хрустел под ногами. Вокруг белым-бело. Деревья, покрытые инеем, стоят праздничные. И все так сказочно в Петровском парке, вокруг бывшего Петровского дворца, а ныне академии имени Н. Е. Жуковского. Но вот снег становится рыхлым — время к весне. Но нет-нет да еще появятся лыжники, которым не хватило зимы, чтобы сдать зачетные нормы.

Затем бурным потоком врывается весна. Начинали журчать ручейки, небо над парком светлело и становилось бирюзовым. В нем теперь столько было надежды и веры в будущее.

...Так шли, вернее, летели год за годом. От изучения одного предмета переходили к другому. Переживали боль расставания с любимыми педагогами и радость встреч и знакомств с новыми.

Большинство слушателей нашего курса пришли в академию из строевых частей и имели соответствующие воинские звания. Остальные из гражданских организаций.

Сочетание военнослужащих, имеющих опыт работы в строевых частях, знания по военным и авиатехническим дисциплинам, и комсомольцев с хорошей общеобразовательной подготовкой дало отличные результаты: происходил постоянный обмен знаниями и опытом.

Вдруг ошеломляющая весть — вывешен приказ наркома обороны о присвоении нам первого воинского звания. Мы побежали к доске объявлений. Долго стояли, вновь и вновь перечитывая свои фамилии и звание — воентехник второго ранга (что соответствует сейчас лейтенанту технической службы).

На петлицах появились два кубика. Теперь еще сильнее чувствовала я, что до последней капли крови жизнь связана с армией, ощущала еще большую ответственность за каждый свой поступок, за каждое сказанное слово.

А вскоре новость: выдают пилотки, приказано их носить. Группа слушателей отправилась на улицу Горького пощеголять перед москвичами. Глядя на нас, прохожие улыбались, разделяя нашу гордость и радость. Казалось, что так хорошо и легко будет вечно.

Спустя несколько лет комбриги, комдивы, комкоры стали генералами. При встрече на улице с генералом охватывала робость, хотелось как можно четче, строго по уставу отдать ему честь.

И все же больше всего я преклонялась перед военными женщинами. Строгими и подтянутыми видела я их в академии, на конференциях, в Доме Красной Армии, на улицах Москвы.

Марина Раскова. Она прошла путь от рядовой сотрудницы академии до командира боевой авиационной части, Героя Советского Союза.

Когда я училась в академии, Марина Раскова была лаборанткой на штурманском факультете, работала под руководством майора А. В. Белякова. Марина была среднего роста. Ходила очень легко и вместе с тем твердо. У нее был мягкий, западающий в душу голос и хорошая дикция.

Она много и увлеченно работала, мечтая о неизведанных трассах.

В 1934 году М. М. Раскова, сдав экзамены, получила диплом штурмана самолета Гражданского воздушного флота. Затем она прошла обучение в Центральном аэроклубе на пилота спортивной авиации.

В 1935 году Марина Раскова участвовала в женском перелете из Ленинграда в Москву на авиетке А. С. Яковлева.

Вскоре сбылась мечта Расковой, и она была зачислена в кадры ВВС. В академии работала она инструктором по аэронавигации, а затем преподавателем.

В мае 1938 года Марина Раскова и Полина Осипенко совершили перелет по маршруту Севастополь — Евпатория — Очаков — Севастополь и установили рекорд дальности полета. Затем на гидросамолете они осуществили беспосадочный перелет по маршруту Севастополь — Архангельск.

24 сентября 1938 года М. Раскова, В. Гризодубова и П. Осипенко совершили беспосадочный перелет Москва — Комсомольск-на-Амуре на самолете «Родина».

Во время Великой Отечественной войны Раскова командовала женским авиационным полком.

Валентина Гризодубова жила до войны в доме академии. Она особенно близка была со слушательницами. Встречая нас, летчица непременно останавливалась и беседовала с нами. Ей хотелось все знать о нас и, если надо, в чем-то помочь. А мы восхищались и любили ее всем сердцем.

Иногда в академию приезжала Полина Осипенко. Ходила она твердым большим шагом, слегка размахивая сильными руками. Крупные черты лица, сомкнутый рот с чуть сжатыми губами, коротко подстриженные волосы, которые почти полностью уместались под пилоткой. Носила брюки-бриджи, отчего фигура ее выглядела еще более внушительной. Когда Полину с кем-нибудь знакомили, она вскидывала быстрый пронизательный взгляд, будто оценивала представляемого ей человека.

И вот эти три советские женщины совершили перелет на Дальний Восток! Отважные летчицы установили мировой рекорд дальнего беспосадочного перелета для женщин. Летчицам присвоили высокое звание Героя Советского Союза.

В академии, как и всюду в те дни, только и было разговору что о Гризодубовой, Расковой, Осипенко. Они завладели нашими сердцами и умами.

Однажды у Дома Союзов я услышала, как около меня резко затормозила машина и открылась дверца. Я оглянулась и увидела Марину. Улыбаясь, она сказала:

— Ты что ж это, друзей не замечаешь? Нехорошо зазнаваться!

— Ну уж если ты не зазналась, то кому ж еще зазнаваться?

— Шучу, шучу. Зазнаются одни только дураки!

Кстати, о славе и зазнайстве.

После спасения челюскинцев в академию были приняты прославленные летчики, первые Герои Советского Союза — И. В. Доронин, Н. П. Каманин, А. В. Ляпидевский.

Доронин и Ляпидевский учились на инженерном факультете, а Каманин — на командном. Их приход внес еще большую веру в силы и возможности человека. Придя в академию в середине учебного года, они как-то сразу влились в общий поток слушателей.

Когда кто-либо из товарищей по учебе подходил к Доронину, то сразу оказывался в плену его обаяния. Высокий, крепко сложенный, с ровной, спокойной и удивительно легкой походкой. Круглый овал лица, детская кроткая улыбка и мягкий свет добрых голубых глаз. Он всегда был самым собой, естествен и прост. Ни тени рисовки.

Вдумчивый и очень серьезный Ляпидевский ходил спокойной, чуть замедленной походкой. Казалось, что он шел не один, что рядом с ним шли его раздумья, мечты и какая-то постоянная мысль, которая никогда его не покидала. Ею была тоска по небу, по полетам.

Всюду и везде, на каждом шагу, в любом обществе, И. В. Доронин, Н. П. Каманин, А. В. Ляпидевский встречали любовь, преклонение и глубокий к себе интерес. Конечно, их согревало это и радовало, но они оставались всегда непосредственными и простыми. Сейчас уже можно сказать, что гордо и с достоинством пронесли они свою славу через годы, через все испытания. Их слава не породнилась с зазнайством.

Академия... Мое сердце переполняется любовью, нежностью, благодарностью к ней — к ее людям, аудиториям, стенам, каждому в ней камешку, дереву, травке. И особенно к друзьям. О многих из них я сохранила теплые воспоминания, а судьба некоторых стала и моей судьбой. Ибо жизнь друзей — это часть и твоей жизни.

Самыми близкими моими друзьями были слушатели-кавказцы. Хотя они учились на командном факультете, мы почти всегда были вместе. Когда мы встречались, мне казалось, что я вновь на родном Кавказе и дышу горным воздухом.

Среди них, очень шумных и неумных, самым близким другом для меня был мой земляк, кахетинец Сандро Шинджиашвили. Рядом с ним человек словно расцветал, становился лучше, значительнее. Позже он был направлен в летную истребительную школу, где был так необходим молодежи.

Все, кто знал Сандро Шинджиашвили, были очарованы его внутренней красотой, изысканностью, одухотворенностью, которые угадывались в каждом его движении, поступке.

Немного выше среднего роста. Движения неторопливые, мягкие, но уверенные. Смуглое лицо кавказца и чуть монгольского типа черные умные глаза. Элегант-

ность во всем, в том числе и в безукоризненно сшитом обмундировании, которое он носил с большим достоинством и гордостью.

Добрый и щедрый, он всегда был дающим. Скольким людям дал он путевки в жизнь, открыл перед ними ее сияющие дороги. Скольких он спас от горечи, несправедливости, ложных наветов!

Мне было легко и радостно жить при мысли, что у меня есть друг, который так достойно шел по жизни, шел с улыбкой, пусть порой и грустной.

С кавказцами дружен был слушатель академии летчик Аркадий Чапаев, сын легендарного полководца В. И. Чапаева. С первой минуты знакомства казалось, что ты знаешь его всю жизнь. Голубые авиационные петлицы как нельзя более шли к его открытому ясному лицу, к его порывистой восторженной натуре.

Аркадий был среднего роста, худощавый. Светло-каштановые, коротко подстриженные волосы и очень живые, веселые глаза. Туго затянутый ремень подчеркивал тонкую талию и стройную, гибкую фигуру. После занятий он, как вихрь, врывался в общежитие. Аркадий фанатически был влюблен в авиацию.

Летом 1937 года слушатели командного факультета уезжали на летную практику в строевые части. Уезжал и Аркадий, он горел нетерпением взлететь на самолете.

Через месяц практика закончилась, слушатели возвратились в Москву. Но с ними уже не было Аркадия Чапаева. Он погиб. Аркадий ушел из жизни очень рано. Может быть, так же, как и его отец, он стал бы крупным военачальником. Всем нам он был дорог не только как сын легендарного Чапаева, но и сам по себе. Поэтому его трагическая гибель, как всегда в таких случаях нелепая, была большим горем.

Учился на нашем курсе старший лейтенант Борис Павлов. В ту пору Борис увлекался идеей полета человека при помощи крыльев. В его голове рождалась масса идей, одна заманчивее другой. Некоторые из них он претворял в жизнь. Все свободное от занятий время Борис проводил на аэродроме. Там неутомимый изобретатель рассчитывал, строил и испытывал крылья собственной конструкции. Возбужденный и счастливый, приходил он в академию, и его рассказам не было конца.

Слушатели курса знали, что Борис сконструировал крылья и готовился к полету на них. С тревогой и на-

стороженностью ждали мы дня его полета. А он был счастлив — его новая конструкция крыльев была признана весьма удачной, одобрена, и на нее возлагали большие надежды. Рука предателя помешала Борису осуществить свои планы. Накануне испытаний на аэродроме он был убит. Никто не хотел верить страшной, чудовищной вести о том, что больше не увидим Бориса, его широких, размашистых движений, не услышим его приятного баритона, его смеха и шуток. Горе на курсе было безутешное...

Скорбно шла за гробом обратившая на себя внимание женщина, совсем иная, чем другие. Лицо красоты необыкновенной, большие, бездонные глаза. Это была М. Ф. Андреева, близкий друг А. М. Горького и тетя Бориса, у которой он жил и воспитывался.

Большой болью отозвалось в наших сердцах известие о гибели В. П. Чкалова. Было морозное декабрьское утро. Мы, как всегда, пришли на занятия. Но что это с Мишей Панюшкиным? Обычно он входил в аудиторию улыбающийся, его крепкая и ладная фигура, уверенная пружинистая походка вызывали здоровое, бодрое настроение. Всегда он сообщал нам что-то интересное.

А в это утро Миша вошел в аудиторию тихо, он был бледен, голова опущена. Окинув всех отсутствующим взглядом, сказал:

— Чкалов погиб, — и заплакал.

Нас точно сразило громом. Мы бросились к Мише.

— Не может быть!..

Мишу Панюшкина мы считали счастливчиком — он был лично знаком с Чкаловым, работал вместе с ним. Никто из слушателей нашего курса не видел Чкалова, но Миша нам так много рассказывал о нем, что нам казалось, что мы давно и хорошо знаем этого великого летчика. С нетерпением ждали газет. Хотелось, чтобы произошло сверхчудо... Но вот пришли газеты. На первой странице портрет Чкалова. Несовместимо с траурной рамкой с портрета смотрел В. П. Чкалов. Казалось, вечно будет жить этот крылатый человек, овеянный легендой...

Среди ближайших моих друзей была Ольга Синек, высокая и худенькая девушка. Движения ее несколько угловаты, порой она точно не знала, куда деть свои длинные, с красивыми кистями руки. Во время разговора она нет-нет да и встряхивала головой или поправляла пря-

мые, светлые, коротко подстриженные волосы. Лицо у нее было худощавое, овальной формы. Удивительные были у Оли глаза — ярко-голубые, необыкновенно добрые и веселые.

Оля как-то неожиданно появилась у нас на курсе. Никто не знал, кто она и откуда. Она никогда ничего не рассказывала о себе. Знали только, что она немка. Привычные нам слова она произносила со своеобразным акцентом.

Оля была старше меня и относилась ко мне с теплотой и сердечностью старшей сестры. Ей достаточно было на меня взглянуть, даже мельком, чтобы сразу понять, какое у меня настроение. Если она видела, что у меня что-то не так, то обычно говорила: «После занятий поедем ко мне». Это означало, что с ночевкой. Дома же Оля принимала свои меры: или она заставляла рассказать все, что тревожит, или, если я заболела, укладывала в постель, и не было тогда более внимательного, доброго и нежного друга.

Неожиданно Оля исчезла.

Мы долго ее ждали и все еще надеялись, что вот-вот она появится. Но время шло, и никто из нас о ней ничего не знал. Тревожились, терялись в догадках.

Как же мы были потрясены, когда узнали, что наша Оля Синек — это Ольга Бенарио, немецкая коммунистка, принимавшая самое деятельное участие в международном рабочем движении. Когда потребовалось, она пошла на выполнение ответственного партийного задания. Ей было поручено сопровождать руководителя бразильских коммунистов Луиса Карлоса Престеса, который нелегально возвращался в Бразилию.

Впереди — подполье, установление связей с бразильскими коммунистами. А потом бразильские власти с наглым цинизмом выдали в руки немецких нацистов Ольгу Бенарио-Престес. Мы жестоко страдали за нашу дорогую Олю.

Мужественная революционерка была заключена в концентрационный лагерь фашистской Германии.

Там, за колючей проволокой, сидела она вместе со своей крохотной дочуркой Анитой. Заключенные преклонялись перед Ольгой. Даже там, в этой бездне горя и страдания, она бесстрашный, негибемый, активный боец.

Позднее стало известно: гитлеровцы зверски убили

Ольгу Бенарио. Осталась маленькая Анита, во всем необыкновенно похожая на свою мать.

Все годы учебы в академии и вся последующая жизнь неразрывно связаны с моим другом Марией Федоровной Орловой. Мы учились на одном курсе, в одном отделе-нии.

Часто вспоминаем, какими, по существу, детьми приехали мы с ней в Москву. Она росла на севере, я — на юге. Нас объединила страстная увлеченность авиацией. Мы были молоды, нам казалось, что мы обладаем всеми сокровищами вселенной, нас обуревали мечты, и верилось, что даже самые дерзновенные из них осуществи-мы. 27 лет прослужила она в авиации. Мы без слов понимали друг друга. Всегда помогали друг другу со-хранить живую душу.

В те годы в академии учились наши подруги — Роза Баевская, Нина Камнева, Ольга Куликова, Евдокия Ку-ликова, Зулейка Сеид-Мамедова, Ольга Ямщикова, На-дя Бовкун. Все они закончили академию и честно, са-моотверженно трудились на благо любимой Родины.

Любимцами всего курса были А. Кабакчиев и М. Ми-шук.

А. Кабакчиев — высокий, крепко сложенный и какой-то уж очень основательный. Большие черные глаза, ум-ные и внимательные, и красивая черная шевелюра. Очень спокойный, уравновешенный, добрый и чуткий. Учился он легко и с большим интересом. С ним можно обо всем поговорить, поделиться самым сокровенным, посовето-ваться.

А. Кабакчиева и М. Мишука часто можно было видеть вместе. Они хорошо дополняли друг друга.

М. Мишук — подтянутый, изящный, с умным, воле-вым лицом. Добрые ясные голубые глаза, смотревшие на тебя, как бы говорили: «Я все понимаю». Экспансив-ный, веселый, он всегда был в окружении товарищей. Юноша с головой ушел в учебу и комсомольскую рабо-ту и постоянно был в гуще событий и дел. Трудился много и с увлечением. Увлеченность — одна из его глав-ных черт, которая вела и ведет его по жизни. Его ки-пучая натура и бьющая ключом энергия не знали по-коя.

Занятия с каждым годом становились все интерес-нее. Мы сильнее начинали чувствовать биение авиацион-ной жизни. В расписании занятий стало появляться

больше специальных предметов: теория и конструкция авиационных двигателей, расчет самолета на прочность, вибрация самолета, эксплуатация самолета и мотора и другие.

На территории академии был выстроен новый ангар. В нем размещались самолеты, конструкции которых изучали слушатели. Стоял там и истребитель И-16. Мы не могли оторвать от него глаз. Казалось, что он вот-вот взлетит. Какая-то скрытая сила была в нем и передавалась окружающим. Молодость авиаторов-истребителей сороковых годов неразрывно связана с этим полюбившимся нам самолетом.

Впоследствии приходилось работать и на других самолетах, но ни один из них не волновал и не восхищал нас так, как И-16. Он, точно сгусток могучей энергии, с металлическим ревом врезался в голубую высь, оставляя белую дорожку курчавой инверсии.

А уж красив он был необыкновенно. Сильные короткие крылья, тупой нос, небольшой обтекаемый фюзеляж. И-16 воспринимался как живое существо. Волнующей мечтой каждого из нас было оказаться в кабине этого самолета, дать газ и ощутить силу мотора или даже просто дотронуться до оборудования в кабине, полюбиться приборами.

Часы занятий в ангаре пролетали как один миг. Я с нетерпением ждала того дня, когда вновь окажусь около нашего «ишачка», как любовно мы его называли.

Постепенно начали понимать и представлять самолет в полете. Но больше все-таки интересовал двигатель. Он казался нам более динамичным, а работа его тоньше и сложнее.

А вот и радостная весть: курс выезжает на практику в строевую часть.

Аэродром! Как много в этом слове надежд, романтики, свершений! Жизнь здесь бьет ключом. Подготовка к вылетам, сами полеты, все в точно намеченные сроки и часы. Люди работают как слаженный механизм. Глубокое чувство товарищества, беспредельная любовь к авиации и высокое, всепобеждающее чувство долга.

Тогда я впервые окунулась в кипучую жизнь аэродрома. Увидев гордые и неподвижные самолеты, стояла восхищенная и очарованная. Не верилось, что теперь буду подле них и ничто не разъединит меня с ними. Но

вот заработали моторы, самолеты вздрогнули, зажили своей жизнью. Один за другим поднимались они. Небо.

Те слушатели, которые прежде не были в строевых частях, работали на практике мотористами. Главная наша задача — сохранять самолет в идеальной чистоте. Счастливая и гордая, бегала я босиком по плоскостям самолета с тряпкой и ведром и мыла их, мыла с наслаждением, даже тогда, когда они были уже чистыми и мыть их было уже незачем.

Вволю наработавшись, надышавшись воздухом аэродрома, возвращались мы в Москву. Во мне навсегда остались ощущение бескрайнего простора аэродрома, взволнованный гул моторов. Хотелось только одного — постоянно быть в этой клокочущей жизни, и чтобы стук сердца сливался с песней двигателя.

По пути домой мы вспоминали и смеялись над тем, как в части вначале не верили в то, что среди прибывших на практику две девушки, а потом все наперебой приглашали нас в свои экипажи.

Вновь занятия. Приступили к изучению новых дисциплин. Однако ни одна из них не была посвящена реактивному движению.

В 1931 году при участии С. П. Королева в Москве была организована группа изучения реактивного движения — ГИРД. В эту группу вошли люди, глубоко верившие в огромные перспективы ракетной техники. В эту группу, к моему великому счастью, позже вошла и я.

Занятия в академии и ГИРДе отнимали все время. Редко удавалось вырваться в театр или на каток.

В годы учебы в академии мне посчастливилось бывать в гостях у Е. М. Ярославского. Емельян Михайлович и его милая супруга Мария Ивановна, а также бывавшие в их доме гости вели непринужденные, очень интересные беседы.

Как бы ни был занят и поглощен беседой, Емельян Михайлович никогда не терял нити, связывающей его с окружающими. Улыбкой, одобряющим ласковым словом или взглядом он втягивал их в беседу. Так он поступал и со мной, чувствуя мое смущение и робость. С его помощью я могла внимательнее слушать, как бы впитывая в себя все, и даже разговаривать.

Очень тревожили и волновали Емельяна Михайловича вопросы международного рабочего движения. Пыт-

ливая, творческая мысль революционера билась над тем, чтобы это движение привело трудовой народ к лучшему будущему. Он говорил о том, что жизнь в нашей стране должна идти такими путями, которые привели бы ее к невиданному расцвету, а человека — к счастью, да к такому чистому и высокому, чтобы оно оправдывало жертвы, во имя его принесенные. Академик Е. М. Ярославский вел огромную партийную и научную работу.

Емельяна Михайловича природа наделила могучей фигурой и добрым сердцем. Высокий, плотный, с густой шевелюрой и усами. Самым удивительным у него были глаза — веселые и полные жизни. Я восхищалась его жизнерадостностью и оптимизмом. Ни царские тюрьмы, ни пятилетнее пребывание на каторге не сломили его воли.

С непосредственностью художника воспринимал он жизнь и каждое ее проявление. Радовался восходу солнца, появлению первой робкой травки, скромной и буйной красоте цветов. С каким восхищением смотрел он на цветы, им выращенные! Рассказывал о них с увлечением.

Мария Ивановна в те годы работала лектором ЦК ВКП(б). Она блестяще владела ораторским искусством, в выступлениях применяла яркие образы и сравнения, пословицы, поговорки.

Небольшого роста, очень подвижная, с открытым приветливым лицом, с коротко подстриженными светлыми волосами, внимательная, чрезвычайно добрая и гостеприимная — такой ее сберегла моя память.

Встреча в жизни с людьми, в груди которых бьются горячие сердца профессионалов-революционеров, — праздник на всю жизнь.

Ощущение праздника дарил и генерал-лейтенант А. А. Игнатъев, автор книги «Пятьдесят лет в строю». Он иногда приезжал в академию, интересовался постановкой и методикой преподавания иностранных языков, считая знание их делом особой важности. Несмотря на свой уже преклонный возраст, генерал выглядел превосходно. Его высокая стройная фигура сохранила гибкость. Лицо очень одухотворенное, благородное, с тонкими, правильными чертами.

В разговоре с нами генерал Игнатъев был чрезвычайно вежлив и предупредителен. Его внимание обеску-

раживало и без того смущенного и очарованного им собеседника. Все в нем пленяло: и его знания, и такт, и человечность, даже то, как он ходил.

Вспоминаются посещения МХАТа. Благодаря шефской работе МХАТа существовала живая и непосредственная связь между академией и этим театром. В великоленном клубе академии мы, слушатели, знакомились с подлинным театральным искусством, испытывали радость встречи с друзьями, прекрасно отдыхали, танцевали, попадали в мир прекрасного.

И вот наступил последний день занятий в академии. Как все его ждали, не веря в то, что он вообще возможен. А когда все же он наступил, то грусти было больше, чем радости. Не хотелось расставаться с товарищами, ставшими родными, с педагогами, аудиториями, вообще с академией, с таким уже привычным и любимым ритмом жизни. В каждом из нас жила уверенность, что мы всегда будем вместе, что всегда будем молоды.

А вот и день выпуска!

Приказано явиться в академию в парадной форме. Нам выдали новое обмундирование, которое мы тщательно подгоняли и примеряли по многу раз. Всему в этот день придавалось особое значение. Радость сменялась тревогой.

После многих построений, тренировок, проверок командование академии, профессора, преподаватели и слушатели-выпускники направились в Кремль. Там, несмотря на торжественность обстановки, мы почувствовали необыкновенную доброжелательность и теплоту. Прочь отлетели тревоги.

Только тут до сознания всех дошло, что академия окончена и что сегодня праздник. Сердца были переполнены радостью и гордостью, что наш праздник отмечается в Кремле, что, следовательно, это праздник не только тех, кто окончил академию, а праздник всей страны, всего народа. Окрыляло сознание того, что выпускники нужны. Нужны их знания, молодость, горячие сердца, их влюбленность в авиацию. На приеме присутствовали руководители партии и правительства. В назначенный час все были за столами. После первого тоста К. Е. Ворошилова раздалось громкое «ура!», все стояли с сияющими лицами, держа перед собой бокалы.

Потом начались тосты «местного» значения. Друзья

говорили о том, что хотя мы и расстаемся, но дружба и память друг о друге должны быть вечными.

Вскоре мы разъехались по местам службы. Я получила направление в научно-исследовательский институт в Москве. Это назначение огорчило меня: мне так хотелось на аэродром, к самолетам. Об этом я просила при распределении. «Женщину на эксплуатацию? Да это невозможно!» — неизменно слышала я в ответ. «Почему?» — спрашивала с болью. «Нельзя!» — и все тут. Всеми силами стремилась доказать, что женщина может работать так же, как и мужчина, были бы только для этого желание и знания.

Во сне и наяву видела аэродром, залитый солнцем, самолеты, взлетающие в высокое прозрачно-голубое небо.

И вот наконец в руках командировочное предписание на должность инженера авиационной истребительной эскадрильи! Ехать предстояло в 45-й истребительный авиационный полк.

Инженеры, окончив академию, получали высшее военное и специальное техническое образование и становились в ряды авиационных кадров высшей квалификации.

В годы войны и в послевоенное время я встречала многих моих друзей и товарищей по учебе. Все они отлично и творчески выполняли то, что им было поручено, чему так самоотверженно их учили и чему с такой страстью и иступлением учились они сами. Они отдавали все свои знания, опыт, силы развитию и процветанию советской авиации.

Многие молодые инженеры по окончании академии были направлены в строевые части. Свои знания они отдавали летному и техническому составу, эксплуатации авиационной техники и ее ремонту. Многие из них впоследствии стали руководителями инженерно-технической службы ВВС, воздушных армий, округов, фронтов, Главного штаба ВВС.

Окончившие академию неустанно трудятся в строевых частях, управлении ВВС, научно-исследовательских институтах, академии, Министерстве авиационной промышленности, конструкторских бюро, внося и свою большую лепту в успех общего дела.

Одним из выпускников, которым гордится академия, был главный инженер ВВС генерал-полковник инженерно-технической службы И. В. Марков. Для тех, кто его

знал, он был и остается инженерной совестью, олицетворением высоких качеств инженера и человека, влюбленного в свое дело, в людей и отдавшего им возвышенные порывы своей души и саму жизнь.

Выпускники академии, учившиеся на нашем курсе, а ныне генерал-полковники инженерно-технической службы А. Х. Кабакчиев и М. Н. Мишук работают на ответственных должностях. А. Х. Кабакчиев — заместитель председателя Госплана Народной Республики Болгарии. Доктор технических наук М. Н. Мишук — заместитель главнокомандующего ВВС.

Я счастлива, что еще в юные годы судьба мне подарила таких прекрасных друзей, которым я неизмеримо благодарна. Это слушатели нашей академии: С. П. Даниловцев, М. Н. Костюк, П. К. Казанджан, И. П. Костенко, Б. С. Кузнецов, Ю. А. Гертиг, А. С. Гания, В. В. Филиппов, А. И. Микоян, Г. И. Филоненко, М. П. Юркевич.

Через все годы и испытания они пронесли и сберегли в себе горячую любовь к академии и друзьям своей комсомольской юности и остались верными самому прекрасному на свете — дружбе!

А что касается каждого из нас, то это было величайшим счастьем учиться в Военно-воздушной инженерной орденов Ленина и Октябрьской Революции, Краснознаменной академии имени профессора Н. Е. Жуковского, славное 80-летие которой торжественно отмечается в 1980 году.

ЗДРАВСТВУЙ, АЭРОДРОМ!

Весна 1940 года. В проходной аэродрома, куда меня направили, проверяют мои документы, а мне от страха и нетерпения кажется, что конца не будет этой проверке. Мимо проходили летчики и техники. Хотелось крикнуть им вдогонку: «Я к вам!»

Не терпелось поскорее начать авиационную жизнь. Сейчас это зависело от одного слова дежурного. Услышав короткое «проходите», вихрем мчусь к штабному зданию полка, а там скорее к самолетам. Этот аэродром по тому времени был хорошо оборудован. На нем размещались истребители И-16.

Прежде всего, как и положено, представилась командиру полка майору Дзусову.

— Ты знаешь, какие у нас инженеры? — спросил он меня в разговоре. — Да они из консервных банок мотор сделают! Один Маринычев чего стоит! Жаль только, что на пенсию уходит. А Ложечников! Мы его назначаем инженером полка вместо Маринычева. А тебя на место Ложечникова. Командир эскадрильи старший лейтенант Забаштин. Принимать эскадрилью будешь завтра, а сейчас полетишь в лагерь. — И Дзусов весьма обстоятельно объяснил суть задания, которое я должна буду выполнить в лагерях.

Находясь уже в самолете, увидела, что у идущего мимо человека хлещет из руки кровь. Выскакиваю из самолета, предлагаю свою помощь. Выяснилось, что это военный техник первого ранга М. И. Ложечников. Мы познакомились. Я сразу почувствовала на себе его добрый, внимательный взгляд. Ложечников удивительно успокаивающе действовал на окружающих.

Очевидно, он что-то уловил в моем состоянии и, наверное, поэтому спросил:

— Вы что-то, вероятно, уже слышали о командире эскадрильи?

— Да.

— Что же?

— Мне сказали, что работать с ним трудно, почти невозможно.

— И вам сказали, что вы с ним работать не сможете?

— Да, сказали.

— Не верьте этому.

Больше Ложечников ничего не сказал. Но я поверила ему и успокоилась.

...Мы уже работали на самолете, как вдруг услышали твердые, уверенные шаги. К нам приближался высокий молодой человек. Из рапорта Ложечникова поняла, что это и есть командир эскадрильи Забаштин. Под суровым взглядом его огромных черных глаз я неожиданно выронила из рук ключи и отвертку. Готова была провалиться со стыда. «Почему, собственно, я должна волноваться? — спрашиваю себя. — Я ведь люблю дело, за которое взялась». Но если говорить правду, я не только волновалась — в тот первый момент мне попросту было жутко.

Так началась моя новая жизнь в эскадрилье. Она учила упорству, стойкости, умению в случае необходимости сопротивляться обстоятельствам, чего бы это ни

ственно. Счастьем для меня стали полеты на учебном истребителе. В полетах я по-настоящему почувствовала подъемную силу, скорость, вес самолета, размах крыльев, сопротивление.

Неопытны были мои первые шаги на аэродроме, но постепенно они стали твердыми, спокойными, уверенными.

М. И. Ложечников готовил нас, своих подчиненных, к настоящей, боевой работе. Привычно утром шел он на работу, а вечером возвращался домой. До войны часто оставался на аэродроме на всю ночь, а в войну покидал его только при перебазировании.

У него чуть-чуть сутулая, натруженная спина, рабочие руки.

Ему пришлось многое сделать и испытать в жизни. Для меня он живая пленительная страница истории авиации.

Летчики и техники 45-го истребительного авиационного полка! Они всегда отличались внутренней силой. Это был союз друзей, объединенных общим и любимым делом и общностью духовной жизни.

Я много думала над тем, что именно от инженерно-технического состава зависит жизнь летчика и самолета, с благоговением смотрела, как летчики садятся в самолет, отрешаясь от всего земного и суетного, запускают двигатель, который вначале фыркает, ворчит, затем начинает петь ритмично и мелодично. Садясь в самолет, летчик подчиняет его своей воле, мастерству. При этом он должен быть свободен от тревог за исправность планера, двигателя, всех агрегатов, приборов, вооружения. Это долг и святая обязанность инженерно-технического состава. Исправность материальной части, предупреждение и устранение дефектов было для техников, инженеров смыслом всей жизни. И делали мы это с любовью, нежной и трогательной, к летчику и самолету.

Каждый день в эскадрилье возникали передо мной все новые и новые вопросы, связанные с техникой и чисто человеческими взаимоотношениями во всей их сложности. Решать надо было правильно, быстро, и только один раз. Вопросы эти определяли безопасность полетов, сохранение жизни летчика. А все в основном зависело от технического состава, от их знаний, безупречной честности, добросовестности.

«Да, но как достичь этого? — думала я. — Как научиться величайшему из величайших искусств — правильному принятию решения, глубокой убежденности, что именно это решение — единственно верное, и как сделать, чтобы в него поверили подчиненные?»

Академия дала знания, но надо добиться, чтобы эти знания сочетались с опытом и служили ему опорой.

Трудный и сложный процесс приобретения знаний, и не менее трудно научиться применять их в своей практической работе и передать другим.

Рассуждала я в то время так: «Я многого, очень многого еще не умею. Если об этом узнают техники, то они перестанут мне верить и подчиняться». А между тем что-то скрывать и вести себя надуманно я не умела, да и не хотела. Основой человеческих взаимоотношений всегда считала искренность и полнейшее отсутствие рисовки и позы. И даже в той сложной для меня обстановке я не могла, да и не хотела, отступить от этого принципа. Поэтому решила учиться тому, чего я не знаю, то есть практической работе, учиться у техников и в то же время передавать им свои теоретические знания, которых им не хватало и в которых они нуждались.

Правда, сейчас проще писать о том, что было тогда. И все-таки не ошибусь, если скажу, очень скоро между мной и техниками установились дружеские, полные глубокого доверия и уважения отношения. Ни я, ни техники не строили из себя всезнаек, а если что было и неясно, то без всякого ложного стыда мы учились друг у друга. Техники прощали мне мои порой несуразные и наивные вопросы, но не простили бы, вероятно, если бы я стремилась показать себя в ином, лучшем, свете, чем я была на самом деле, и что в итоге принесло бы страшный вред работе.

Были, конечно, среди техников и такие, которые вначале не могли смириться с тем, что инженер у них женщина и что он, мужчина, должен ей подчиняться. Я это чувствовала и не раз задавала себе вопрос: «Как быть? Может, поговорить с ними? Нет, не надо. Все предоставлю времени. Надо работать так, чтобы они сами поняли, что не правы».

Однажды, вернувшись из полета, летчик сказал, что барахлит мотор. После его ухода техник говорит:

— Да у него вечно барахлит! Другой летает — и все хорошо, а он как сядет, так все не так. А я просто делаю:

капоты раскрою, вроде поковыряюсь с мотором и докладываю: «Все нормально!»

— Так поступать больше не будете,— говорю возможно спокойнее.— Ко всем замечаниям летчика надо относиться внимательно. Он вам доверяет свою жизнь!

От инженера ждали быстрых решений. И решения эти должны были быть технически правильными. В авиации любая ошибка может стать роковой для летчика.

Оставаясь один на один с неисправным самолетом, я далеко не всегда могла сказать себе: «Да, это уже было однажды, и мы поступили так-то». Почти все для меня происходило впервые. И только со временем начали появляться аналогии и стало легче. Но в то первое время было трудно, ох как трудно!

Сколько раз в минуту мучительных раздумий над тем или иным дефектом вдруг раздавалось теплое, полное участия: «Ну что тут у тебя?» Вопрос этот принадлежал Захару Боровскому либо весельчаку и балагуру Саше Мамчуру. А иногда сразу обоим. Боровский и Мамчур, так же как и я,— инженеры эскадрилий нашего полка, но у них за плечами большой опыт. Им я обязана тем, что сравнительно быстро прошел мой «испытательный срок», и благодарна за большую дружескую помощь в моем становлении инженера-эксплуатационника.

Очень переживали в полку расставание со старшим инженером полка М. А. Маринычевым. Он уходил на заслуженный отдых. В полку его считали родным отцом, особенно молодые летчики и техники. К нему все шли со своими сомнениями и тревогами, неудачами и радостями. Ему было лет пятьдесят, и мне он казался тогда очень старым. Иногда я видела, как, оставшись один, он с тоской смотрел на летное поле. «Все как было, только жизнь прошла»,— говорил его взгляд.

Вся жизнь инженера Маринычева прошла на аэродроме, и я уверена, что, начни он ее сначала, все повторил бы. Если бы Маринычева спросили, в чем состояла его жизнь и в каких «единицах» можно было ее выразить, то он, наверное, перечислил бы типы самолетов, которые он обслуживал, и назвал бы длинный список людей, с которыми его связала крепкая авиационная дружба. Мне запомнились крупные черты его лица, суровость выражения которого смягчала кроткая, почти

детская улыбка. Целыми днями, а порой и ночами он был у самолетов, переходил от одного к другому, что-то проверяя, что-то исправляя. Шутя говорил иногда: «Если бы к моим ногам прикрепить машинку и она подсчитала, сколько я в день прохожу километров? Вот это были бы цифры!»

Зачеты у летного и технического состава полка мы принимали вместе с Маринычевым. Ему правилась эта особая атмосфера напряженности и строгости. Он входил в класс торжественно, садился за стол и приступал к опросу. Техникам он почему-то неизменно задавал один и тот же вопрос: «На каком бензине мы летаем?» Слово «каком» звучало иронически.

В полку любили и уважали Маринычева, и этот вопрос вызывал у всех добрую улыбку. А техники были польщены еще и тем, что летчикам этот вопрос инженер не задавал. И чтобы продлить удовольствие, некоторые из них порой умышленно отвечали неправильно, называли не тот сорт бензина. Маринычев приходил в негодование. Огромных усилий мне стоило сохранить серьезность, и, наверное, мне это не совсем удавалось. Но все заканчивалось благополучно: «грешник» раскаивался и показывал свои отличные знания самолета, двигателя, их конструкции и эксплуатации.

...Прошло много лет. И вот однажды во время читательской конференции по книге «Жизнь — вечный взлет» в зал вошел высокий статный человек с отличной военной выправкой.

Взглянув на него, сразу же представила довоенный аэродром, самолеты И-16. Я устремилась ему навстречу, мне казалось, что бегу по нашему довоенному аэродрому. Мы обнялись, и, смахнув слезу, услышала тихое: «На каком бензине мы летаем?..»

М. А. Маринычев навсегда остался для меня примером инженера, труд которого овеян высоким дыханием поэзии. На это способны далеко не все. Да и отношение к инженерам-эксплуатационникам не всегда правильное и справедливое.

Как-то к нам в часть приехал в командировку один из моих товарищей по учебе. Помню, как он с неодобрением выговаривал мне:

— Ведь ты могла бы работать в научно-исследовательском институте! Подумай только, чем ты здесь занимаешься! Не зря говорят, что работа техсостава на

аэродроме сводится к поискам запчастей и масляным тряпкам.

Я возмутилась и сказала, что мне жаль тех, кто так думает.

И вот постепенно, день за днем, мой коллега входил в будничную, сложную и напряженную жизнь аэродрома. И вскоре он понял, что работа инженера-эксплуатационника интересная и увлекательная, требующая огромных знаний, интуиции, честности и большой любви к людям и к делу.

— Все то, что я говорил сразу после приезда, — чепуха и глупость, — сказал он мне потом. — За эти дни работы на аэродроме я многое понял и был бы счастлив, если бы здесь нашлось место и для меня.

Мне уже начинало казаться, что все у нас в эскадрилье в техническом отношении идет хорошо. И вдруг однажды при запуске вышел из строя двигатель. Я доложила о случившемся командиру эскадрильи. Молча пошли мы на стоянку. Еще издали увидела могучую фигуру майора Дзусова и с горечью подумала: «Он так надеялся на меня!»

— Почему винишь себя? — спросил командир полка после моего доклада. — Мотор ты запускала?

— Нет. Но я отвечаю за все, что делают мои подчиненные. Значит, недостаточно научила их, если произошло такое.

Позже, когда разобрались в причине случившегося, майор Дзусов, обращаясь ко мне, сказал:

— Все будешь брать на себя — жизни не хватит! Да и людей так ничему не научишь. Будут надеяться, что всегда их собой прикроешь.

С каждым днем я все большим уважением проникалась к своему командиру эскадрильи старшему лейтенанту Забаштину, этому суровому и немногословному человеку. Работать с ним было легко: он был очень требователен, но справедлив и предельно честен.

Летчики и техники эскадрильи гордились и дорожили честью работать под руководством старшего лейтенанта Забаштина. Все знали, что требует он то, что нужно. Каждый из подчиненных, получив его приказ, успокаивался лишь после того, как выполнял его. Не было большей награды, если командир скупно говорил нам: «Хорошо, идите».

Однажды на стоянку пришел посыльный и сообщил, что меня вызывает командир эскадрильи. «Что случилось?» — мучительно думала я по дороге в штаб.

Доложила о своем прибытии.

— Садитесь, — не глядя на меня, сказал старший лейтенант Забаштин.

Я присела на краешек стула.

— Прочтите. — Он протянул папку.

Это было мое личное дело, а в нем лежала написанная им характеристика с оценкой моей работы. Прочитав ее, я молча положила на стол папку.

— Что скажете? — спросил старший лейтенант.

— Я не заслуживаю того, что вы обо мне написали.

Мне так много тогда хотелось ему сказать. Рассказать о том, что нет для меня бóльшего счастья, чем ощущение близости самолетов, чем работа на них. Я уже угадала и поняла, что за суровостью командира скрывается горячее сердце летчика-истребителя, влюбленного в полеты, в небо. Но сам он никогда об этом никому не говорит. Он просто этим живет. И поэтому я лишь снова повторила, что не заслуживаю такой высокой оценки, какую он дал мне.

— Оцениваю я, а не вы. Если у вас нет других замечаний, вы свободны.

И я ушла, не зная, что это одна из наших последних бесед и что впереди война!..

Иногда по понедельникам майор Дзусов утром выстраивал полк. По тому, как он был хмур, как более отрывисто, чем обычно подавал команды, все понимали, что у командира есть основания быть недовольным. Вмиг прекращались шутки, остроты, лица становились серьезными.

Дзусов уводил полк в пустой тир: всегда в подобных случаях, когда речь заходила о чести полка, майор избегал разговора на людях. Постепенно выяснялась причина. Майор говорил о тех, кто в субботу или в воскресенье выпил и вел себя недостойно, а это несовместимо с пребыванием в его полку. Он добавлял иногда «гвардейском», хотя в то время этого звания еще не было.

В середине разговора Дзусов обычно подходил ко мне и говорил:

— Товарищ инженер, вы хотели осмотреть самолеты.

— Разрешите выйти из строя?

— Выходите.

Я выходила из строя и покидала тир. Все знали, что дело не в необходимости срочного осмотра самолетов, а в том, что командир полка, как и все в полку, щадил меня и не хотел, чтобы я присутствовала при откровенных мужских разговорах.

Но однажды это правило было нарушено.

Полк перелетел на другой аэродром. Жара была нестерпимая. Я на минуту зашла в штаб подписать документы, как вдруг услышала ненормальную работу мотора пролетающего мимо самолета. Бросилась на аэродром. Выбежал и майор Дзусов, находившийся в ту минуту в штабе. Наверное, авиатор порой так не чувствует свое сердце, как чувствует работу мотора.

На земле все с замиранием сердца прислушивались к работе мотора. Летчик приземлился, выключил двигатель. Дзусов прыгнул на плоскость. Я не слышала их первых слов, но только увидела, как на лице Дзусова тревога быстро сменилась возмущением. Он хотел сказать что-то, видимо, резкое в адрес соседней эскадрильи, чей самолет был только что на волосок от гибели. Но, увидев меня, точно захлебнулся от нахлынувших чувств и от невозможности их высказать. С негодованием, изо всех сил он стукнул кулаком по фюзеляжу. Я запомнила его сильную руку и резкие слова:

— Черт возьми, у себя в полку и высказаться как следует не можешь!

Смущенная, я отошла. Но я поняла, каким пустяком была эта минута по сравнению с тем, что могло сейчас произойти с самолетом. Я прекрасно понимала состояние Дзусова, и поэтому, когда через некоторое время он спросил: «Обиделась?» — искренне ответила: «Нет». — «Ну и молодец».

Иногда к нам на аэродром прилетал командующий ВВС Закавказского военного округа генерал-лейтенант авиации, дважды Герой Советского Союза С. П. Денисов. Он был одним из первых авиационных генералов, и мы гордились службой под началом такого прославленного героя.

Командующий был человеком чрезвычайно деликатным, глубоко интеллигентным и очень требовательным.

Высокий, стройный, очень подвижный, с добрыми карими глазами. Казалось, из глаз его струилась неисчерпаемая доброта. Держался генерал просто, даже, я бы сказала, застенчиво. Казалось, он смущен своим высоким

положением и старается остаться в тени, незамеченным. Но люди тянулись к нему всем сердцем, хотя и робко из-за его высокого звания и должности. И генерал проявлял глубокий интерес к людям, их судьбам, условиям работы и жизни. И всегда помогал тому, кому было тяжело.

В полку ощущался недостаток запасных частей. Инженеры эскадрильи делились ими между собой. Порой один отдавал другому последнее из своих запасов, лишь бы только не было неисправных самолетов.

И вот в полк прибыла заводская бригада и привезла с собой ящики с запчастями. Но содержимое их, которое так манило, долгое время оставалось недосыгаемым. Отчаявшиеся техники нашли «выход»: забирались в ангар, где хранились заветные ящики, и потихоньку извлекали из них необходимое. Однажды меня вызвал старший инженер бригады А. А. Захаров и приказал:

— Идите в ангар. Ящики с запчастями будут перетаскивать в другое место. Проследите за их сохранностью.

И вот мимо меня проносят эти заветные ящики. Мое воображение рисует «пятые точки», фильтры и другие, так необходимые всем нам, инженерам и техникам, детали. Вконец истрадавшись, я сняла трубку и позвонила Захарову:

— Товарищ инженер, прошу вас, снимите меня с этого поста. Взять детали не могу, но и видеть, как их проносят мимо, тоже не могу.

— Сейчас иду, — услышала в ответ. Казалось, он ждал этого звонка.

Захарова в полку уважали и побаивались. Когда он появлялся в ангаре или на стоянке, каждую минуту тебя могла ждать неприятность. Ничто не ускользало от его взора. Любое нарушение, неполадки он обнаруживал мгновенно, и виновник с замиранием сердца ожидал разноса. Облегчение было лишь в том, что требования его, хотя и суровые, были справедливыми. Инженер с большим опытом, Захаров прекрасно знал, что в авиации нет мелочей и что даже малейшее отклонение от требований может стоить жизни. Поэтому и был беспощаден.

Как-то ко мне подошел Ложечников. Он выглядел усталым.

— Всю ночь был на ночных полетах, — сказал он. — Поеду немного отлохну. Останешься за меня.

С этими словами Ложечников повернулся и пошел своей легкой походкой, слегка наклонив голову.

Вскоре в ангар вошел Захаров.

— Где Ложечников? — спросил он меня.

По тому, как резко и отрывисто прозвучал вопрос, я поняла, что инженер чем-то серьезно недоволен.

Я всегда докладываю то, что есть. Но как быть в данном случае?

Ложечникову действительно необходимо было отдохнуть. Но как сказать об этом Захарову? При других обстоятельствах он и сам посчитал бы правым Ложечникова. Захаров знал, что инженеры по восемнадцать часов в сутки на аэродроме. Но если сейчас узнает он, что Ложечникова нет, разразится буря.

— Ложечников был здесь, — сказала я.

— Где же он? Найдите его и передайте, чтобы он немедленно явился ко мне.

— Есть, найти Ложечникова!

Как только Захаров скрылся из виду, я вскочила в машину и помчалась в городок на квартиру к Ложечникову, благо жил он недалеко от аэродрома.

Дверь открыла небольшого роста круглолицая женщина. Это была жена Ложечникова, Александра Ивановна. Позже мы с ней познакомились и подружились. Она тонким женским чутьем угадывала, как порой трудно приходилось мне одной среди мужчин. Понимала это и как могла помогала мне. Александра Ивановна сразу почувствовала что-то неладное. Быстро ушла в дом, и через несколько минут мы с Ложечниковым уже мчались на аэродром.

Только на аэродроме, там, где над головой небо, а рядом, на земле, — самолеты, предназначенные для неба, и ты своим трудом связываешь их воедино, только там я чувствовала себя счастливой.

И даже на боевом аэродроме, в адском лабиринте всяческих трудностей, невероятно обостренных обстоятельствами и самой обстановкой, мне было легко, как легко в лесу, в саду, и я чувствовала себя на месте и, самое главное, нужной людям и делу. И тогда появлялись силы, которые давали возможность бороться и побеждать в мучительном поединке с собой, с той неуверенностью в себе, которая так мешает.

Авиация, как поэзия, возвышает человека, облагораживает чувства, очищает душу. Одно упоминание о ней всегда восхищает и радует меня.

Полку предстояла встреча с новым самолетом, истребителем МиГ-3.

Один за другим прибывают разобранные самолеты. Нам нужно собрать и изучить их. Закипела работа. И летчики, и техники внимательно рассматривали и с интересом изучали новый самолет. Вытянутый, сигарообразный фюзеляж с мощными распластанными крыльями выглядел совсем не так «безобидно», как наш «курносый» И-16 с маленькими изящными крыльями.

При сборке знакомились с конструкцией, оригинальными инженерными решениями, новыми аэродинамическими формами, высокими по тому времени летно-тактическими данными. Истинное наслаждение доставляла нам сборка, и, как всякое удовольствие, ее хотелось продлить.

ВОЙНА

1941 год. На рассвете 22 июня весь личный состав полка прибыл на аэродром по сигналу боевой тревоги. Все были взволнованы: что случилось? Мы предполагали, что война может разразиться в любую минуту, но, когда и как она начнется, никто по-настоящему не знал. В полку все были молоды.

Как военные, мы готовились к войне, но в нашем сознании она была где-то далеко.

Началось формирование новых частей. Для выполнения этой задачи инженер дивизии и я были направлены в Тбилиси. Мне было приказано принять участие в создании отдельной авиационной эскадрильи. Ехали как в лихорадке, боясь, что война вот-вот закончится и мы не успеем принять в ней участия. На каждой остановке выходили из вагона и спрашивали:

— Радио слушали? Война закончилась?..

— Нет, пока не закончилась, — отвечали нам.

Мы себе не представляли, что можно оказаться в стороне, тогда как над Родиной нависла такая угроза... А пока продолжали свой тревожный путь.

Прибыли в Тбилиси. В кратчайший срок мне надо было подготовить техников и мотористов для обслужива-

ния самолетов. Усложнялось все тем, что некоторые призванные в армию прежде в авиации не работали, а иные даже ни разу не видели самолета. Вызванный однажды из ПАРМа (передвижной авиаремонтной мастерской) работник, услышав о ремонте, который ему надлежало выполнить, в раздумье сказал: «Нет, это мы не можем».

И вот, сталкиваясь порой с этим «не можем», с незнанием авиационной техники, ее эксплуатации, надо было обеспечить бесперебойные и безаварийные полеты.

Особенно трудно приходилось девушкам. Они не знали ни авиационной техники, ни военной службы, но они гордились службой в армии, старались оправдать оказанное им доверие и быть полезными.

Со свойственной молодости энергией и упорством вникали они во все тонкости своей новой специальности. Я хорошо понимала их, терпеливо учила, по-своему жалела и щадила.

Постепенно девушки привыкали к армейской жизни, они уже не ходили по аэродрому робко озираясь, а шагали твердо, уверенно. И военная форма на них уже сидела более ладно. Девушки преобразились и внешне и внутренне, на смену робости пришла уверенность.

Люди в эскадрилью пришли с разной подготовкой, но всех их объединили горячая любовь к Родине, ненависть к врагу и жажда скорой победы. Это заставляло каждого проявлять свои лучшие качества.

Сразу мне не очень понравился командир эскадрильи старший лейтенант Петров. Маленькие, глубоко посаженные черные глаза смотрели на собеседника пронизывающе, в упор. Взгляд, полный недоверия. Сжатый рот, тонкие губы. Не раз слышала я от него: «Вы такая молодая и закончили академию» или: «Вы старше меня по званию». Все это говорилось сердито. В его голосе чувствовались упрек и недовольство. Он считал себя авторитетом в любой области. Я невольно сравнивала его с Дзусовым и Забаштиным, и от этого он проигрывал еще больше.

Однажды я осматривала прилетевший самолет и обнаружила на стойке шасси трещину. Естественно, самолет от полетов отстранила. Подошел Петров. Выслушав мой доклад о неисправности самолета, приказал выпустить его в воздух.

— Товарищ командир, самолет выпустить нельзя, — сказала я.

— А я приказываю выпустить!

— Это может стоить летчику жизни!

— Вам ясен мой приказ?!

— Ваш приказ выполнять не буду! Не выпущу летчика на гибель. Исправных самолетов много.

— Вы знаете, что значит в военное время не выполнить приказ?! — закричал Петров, схватившись за кобуру.

— Знаю. Но самолет не выпущу!

— Я расстреляю вас! — Он вытащил пистолет.

— Стреляйте!

— Что у вас тут? — вдруг услышали мы позади себя голос главного инженера ВВС Закавказского фронта генерала Моисеева.

— Осматриваем неисправный самолет — трещина стойки шасси, — как ни в чем не бывало бойко доложил Петров, вытянувшись в струнку.

— А чего тут осматривать! — окинув Петрова суровым взглядом, мрачно сказал Моисеев. — Самолет подлежит ремонту, и все.

— Так точно, товарищ генерал! Об этом мы как раз и говорили с инженером, — все так же невозмутимо отвечал Петров.

Генерал молча повернулся и ушел. Ошеломленная, я не могла смотреть на Петрова, но он, кажется, чувствовал себя превосходно.

Выполнив задание по формированию эскадрильи, я должна была вернуться в свою часть. Грустно было прощаться с техническим составом эскадрильи. За это время мы успели сжиться, привыкнуть и полюбить друг друга. Расставаясь, знала, что вижу, возможно, всех в последний раз. Девушки откровенно плакали, расставаясь с «нашим», как они говорили, инженером. Комок в горле стоял и у меня. Радовало то, что все прочно стали на ноги и что теперь никто уже не скажет: «Это мы не можем».

Сдала свое командировочное предписание об убытии начальнику штаба эскадрильи. Мы сердечно попрощались. Петрову решила не докладывать. Но он увидел меня из своей комнаты через открытую дверь и окликнул:

— Инженер!

Я не оглянулась.

— Инженер! — опять позвал он. — Инженер! — уже сердито крикнул он и выскочил в коридор. — Вы куда направляетесь?

— Я уезжаю.

— Как уезжаете?

— Я выполнила то, что мне было приказано.

— А я вас не отпущу.

— Уже поздно. Документы у начальника штаба.

— Это еще ничего не значит. Вы останетесь работать здесь!

— Работать с вами я не буду. И очень жалею тех, кому приходится терпеть ваше самодурство.

В управлении кадров меня ждало большое огорчение. Наш 45-й полк вышел из подчинения Закавказского фронта и был направлен в действующую армию.

Вызвавший меня генерал Мойсеев предложил должность инженера дивизии по ремонту.

— Благодарю вас, товарищ генерал, за доверие, за повышение по службе, но прошу вас разрешить мне отказать от вашего предложения.

— Почему? — недоуменно спросил генерал.

— Люблю эксплуатацию и не люблю ремонт.

— Да, но эксплуатация включает в себя и ремонт.

— Меня интересует эксплуатация плюс ремонт, а идти только на ремонт не могу. А главное, прошу вас: направьте меня в действующую армию.

Было решено послать запрос об откомандировании меня в действующую армию, а пока, в ожидании ответа, направить в летную истребительную школу в Кахетию.

В летной школе я впервые. Курсанты были совсем юные. Они только что оторвались от дома, семьи. Обстановка в школе была деловая, доброжелательная. И все-таки меня тянуло в свой родной полк.

Каждый день радио и газеты приносили печальные известия. И я упорно хлопотала об отправке меня на фронт. И меня направили, но только в командировку, и на небольшой срок.

Вот тогда-то я и встретила на грохочущих дорогах войны маленькую девочку.

Она стояла на обочине дороги.

Лил дождь. Грязь была непролазная. Колеса машин увязли в ней. Из разрушенных сел, над которыми сто-

ял дым пожарищ, уходили жители, унося на себе и везя на тележках свой скудный скарб. И вот вижу на дороге беззащитную одинокую фигурку. Мимо нее одна за другой проезжали грузовые военные машины. Я вышла из кабины, подошла к девочке. Она молча смотрела на меня огромными, не по-детски печальными глазами. В руке она держала гриф скрипки с оборванными струнами.

— Как тебя зовут? — спросила я девочку.

— Марина, — ответила она.

— А меня Тамара. Вот мы и познакомились, — сказала я.

Я обняла девочку, прижала к себе и ощутила тепло доверчивого детского тела и стук испуганного сердца. Первой моей мыслью было увезти ее с собой, удочерить. Я спросила девочку, где ее родные. Медленно подняла она руку и тоненьким, как веточка, указательным пальчиком показала в сторону. Я посмотрела, куда указывала девочка, и увидела лежащую на земле женщину и рядом с ней двоих детей.

— Это моя мама и сестренка с братиком. Мы очень устали...

Остановив машину, идущую на восток, я попросила взять женщину с детьми. Шофер усадил их в кузов, где сидели и лежали раненые солдаты, и обещал довести их до первого пункта эвакуации.

Я отдала им все, что у меня было: продукты, деньги.

Разве могла я предположить, что жизнь снова сведет меня с этой девочкой. Мы встретились с Мариной после войны. Но об этом расскажу позже.

По окончании командировки я вновь вынуждена была вернуться в летную школу.

Вскоре пришел приказ о ее расформировании. Меня и еще одного преподавателя перевели в другую школу, остальные были направлены в резерв.

Школа эта находилась в Грузии. Голое, пустынное место. Аэродром, несколько служебных помещений и небольших домиков для жилья. Ветер, жуткий, завывающий, проникал всюду. С утра и до позднего вечера проводила я в землянке, оборудованной под класс теории полета.

И здесь большинство курсантов были еще совсем юными. Любовь к авиации и огромное желание, вернее, жажда скорее оказаться на фронте сблизили нас всех. Никто не чувствовал себя одиноким. Во многом такая

обстановка сложилась благодаря начальнику штаба школы полковнику А. И. Шинджиашвили. К каждому курсанту он относился как к родному, любимому сыну. И курсанты любили своего начальника, который щедро отдавал им знания, опыт и неиссякаемое богатство своей души, и гордились им.

Изредка над школой пролетал немецкий самолет. Радио приносило тяжелые известия... Сдан Ростов-на-Дону. В Тбилиси стали появляться части, отступившие из-под Ростова. У курсантов была одна мысль — скорее на фронт. Я разделяла их чувства полностью. Мне так же, как и им, порой казалось бессмысленным безукоризненное выполнение схем и чертежей. И хотя мы знали, что без знания теории полета и других важных авиационных дисциплин летать нельзя, тем не менее было трудно заниматься и сосредоточиться, например, на разложении сил при пикировании или при выполнении других фигур высшего пилотажа, когда каждый стремился скорее внести свой непосредственный вклад в разгром врага.

Тем не менее я всячески старалась убедить курсантов в том, что главное для них сейчас — овладение теоретическими знаниями, успокаивала их тем, что на фронте они, конечно, будут и повоюют еще.

И все-таки одна группа курсантов поспорила со мной, кто из нас — они или я — раньше окажется на фронте.

— Товарищ инженер, мы ведь летчики и, конечно, будем на фронте раньше вас, — улыбаясь, говорили они мне.

Позже не раз мы вспоминали этот наш спор, когда, попав на фронт, они оказались в полку, где я уже служила.

В 1942 году я была принята в члены Коммунистической партии. Так начался для меня новый этап жизни. Но я не мыслила расстаться с комсомольским билетом. Ведь комсомольский билет — это не просто примета возраста. И как я была счастлива, когда меня избрали секретарем комсомольской организации и билет остался при мне.

В ДЕЙСТВУЮЩЕЙ АРМИИ

К моей великой радости, в январе 1943 года в летную школу пришел приказ о направлении одного из препода-

давателей в действующую армию на стажировку. Командование решило направить меня. Однако после трех месяцев стажировки я обязана была вновь вернуться в школу.

Быстро собравшись, я в тот же день выехала. Пешком, на попутных грузовиках, на открытых платформах, паровозах добиралась до части, в которую направлялась на стажировку.

В пути ко мне присоединились два солдата-танкиста. Они уже имели боевой опыт и возвращались в свою часть, на фронт, из командировки. Один из них настоящий русский богатырь: высокий, широкоплечий, с открытым добрым лицом. Он чем-то напоминал мне артиста Бориса Андреева. Товарищ же его — невысокого роста, изящный, хрупкий, с веселыми искринками в глазах — был точным портретом артиста Алейникова. Между нами сразу же установились простые дружеские отношения. Остроумные и веселые, они не давали мне скучать и как могли скрашивали унылость нашего пути. Я смотрела на них как на героев, с восторгом слушала рассказы из их фронтовой жизни. На станции Лазаревская мы расстались. Больше я никогда не встречалась с ними, но память об этих славных русских парнях и по сей день жива в моем сердце.

Подъезжая к станции, где находился аэродром, машинист замедлил ход паровоза, и я, спрыгнув, покати-лась с высокой насыпи.

Недалеко от железной дороги, около гор, увидела полевой аэродром и на нем самолеты. Здесь базировалась истребительная авиационная дивизия, в одном из полков которой я должна была стажироваться.

Инженерная служба дивизии размещалась в небольшом домике у моря. Писарь, молоденькая девушка Маша, к приходу инженеров с аэродрома топила железную печурку.

Усталые, но всегда жизнерадостные, собирались инженеры у печурки, подводили итоги за день: чем-то были недовольны, а что-то и радовало нас. Затем блаженно засыпали, чтобы через несколько часов вновь на аэродром.

У меня были огромные, не по размеру, кирзовые сапоги с широкими голенищами. Они никогда не просыхали. И на рассвете, когда еще так хотелось спать, а надо было вставать, мокрые сапоги сразу меня «освежа-

ли». А днем, в работе, вообще ничего не чувствовалось.

Бомбежки, дождь, грязь, ветер, холод, штормовое море дополняли картину фронтовой жизни аэродрома. Особенно неприятны были сильные ветры. Если такой ветер заставлял на плоскости, то сдувал человека как былинку.

Все усилия инженерно-технического состава дивизии были направлены на повышение боевой готовности, улучшение методов технической эксплуатации и полевого ремонта самолетов и моторов, электрооборудования, радиооборудования и на решение многих других сложных технических проблем. Зимняя эксплуатация авиационной техники, и в частности подогрев и поддержание моторов в теплом состоянии при низких температурах, требовала особого внимания.

Командиром дивизии был полковник Кудряшов, его заместителем по политчасти — летчик, Герой Советского Союза полковник Кобликов, а старшим инженером дивизии — инженер-подполковник Толстой.

Летали Кудряшов и Кобликов первоклассно. В дивизии их любили и глубоко уважали.

Когда Кудряшов бывал чем-то огорчен или ему надо было над чем-то подумать, он обычно уходил к морю. Посидит там немного, побросает камешки, а затем, успокоившись или что-то решив, вновь появляется на стоянке.

Вскоре дивизия перебазировалась.

Новый аэродром длинной полосой тянулся между морем и горами. Самолеты взлетали над морем и заходили на посадку вблизи гор. Техники с замиранием сердца следили за их взлетом и посадкой. Кроме истребительной авиации на аэродроме размещались части морской авиации, вооруженные самолетами ЛаГГ-3, и полк тяжелых бронированных штурмовиков Ил-2. Со страшным ревом взлетали они и тут же скрывались в синей морской дымке.

Рев моторов взлетающих самолетов оглушал аэродром, сливался с шумом тревожного моря и усиливал напряжение на аэродроме. Этот нарастающий рев для нас, инженеров и техников, был в тот момент ощутимее и важнее стука собственного сердца. По звуку мы определяли работу двигателей, благополучие взлета. Провожая в бой самолеты, мы всем сердцем желали летчикам успеха в

схватке с ненавистным врагом и счастливой посадки на родном аэродроме. Но... возвращались не все самолеты. Какой-то из них не вернется. Какой? Чью песнь на взлете мы слышим сейчас в последний раз? Чья песнь оборвется и окажется недопетой?

Эти вопросы подсознательно проносились у каждого из нас, кто оставался на земле, провожая летчиков в бой.

Однажды все, кто был на аэродроме, обратили внимание на необычную посадку Ил-2. Самолет грубо коснулся земли и, качнувшись с крыла на крыло, тут же замер с выключенным двигателем. Бегом и на машинах все бросились к самолету. Откинув фонарь, летчик выбрался из кабины и сполз вниз. Он был весь в крови. Превозмогая боль и стараясь держаться ровно, он приложил руку к шлему и доложил:

— Товарищ командир, задание выполнил!.. — И упал замертво.

...Фашисты часто бомбили аэродром. Особенно запомнились две бомбежки.

Вначале раздался сильный глухой удар. Это упала первая бомба, вслед за ней со свистом и воем они начали сыпаться одна за другой. Падая и взрываясь, они выбрасывали фонтаны земли. Поле быстро опустело. Все попрятались в щели.

Отвратительное чувство — сидеть в щели и ждать, упадет тебе на голову бомба или еще раз пощадит. Рядом со мной в укрытии сидел молоденький паренек, слесарь из передвижной авиаремонтной мастерской. При первых же разрывах бомб он изменился в лице. Крупные капли холодного пота стекали со лба. Страх завладел всем его сознанием. Он зажал голову руками, невидящими, стеклянными глазами, полными ужаса, следил за падающими бомбами, а губы шевелились, словно молили о пощаде.

Трудно сказать, как поведет себя перед лицом смерти тот или иной человек. Некоторые молча, не спуская глаз, смотрят на падающие бомбы и спокойно говорят: «Пронесло». Другие, крикнув: «Ложись!» — плотно прижимаются к земле. И совсем мало третьих, скованных страхом.

Вторая, особенно запомнившаяся мне, бомбежка началась вечером. Довольные успешным боевым днем, лет-

чики и техники шли в столовую ужинать. Как обычно, раздавались смех, шутки.

Помню, по пути в столовую я встретила старшего инженера полка морской авиации Михайлова.

— Добрый вечер! — улыбаясь сказал он. — А я к вам с предложением.

— Каким же? Опять насчет регламентных работ?

— Нет, на этот раз совсем наоборот. Я сегодня наблюдал, как вы любовались новым бомбардировщиком Пе-2. Не так ли?

— Да, любовалась. И что же?

— Я немного знаком с этим самолетом, — явно кокетничая словом «немного», сказал он, улыбнувшись. — Был бы очень рад познакомить вас с ним.

— Спасибо. Буду очень признательна.

Мы одновременно рассмеялись столь изысканному разговору и, не сговариваясь, повернули к аэродрому.

Михайлов с гордостью и восторгом рассказывал о самолете, об особенностях его новой конструкции. Он как-то торжественно говорил об этом, точно преподносил мне сюрприз. Да, собственно, так оно и было: для нас, молодых инженеров, не было ничего более волнующего, чем авиационная техника. Я с большим интересом слушала его, вместе с ним восхищалась и любовалась самолетом. И мы забыли о времени. До нас доносился лишь тихий, ленивый плеск моря, по гладкой поверхности которого к нам, словно от самой луны, бежала золотистая дорожка. А аэродром был точно накрыт ковриком, усеянным мерцающими звездами.

И вдруг эту тишину разорвал страшный свист падающих бомб. Это был один из массированных налетов фашистов на город. Долго и упорно бомбили они аэродром и город.

После того как, завывая, улетела последняя группа фашистских бомбардировщиков, начали появляться оставшиеся в живых, почти чудом уцелевшие летчики, техники, мотористы. Над развалинами зловеще висела серая пыль, шел сладковатый запах крови, вызывающий тошноту.

Много людей погибло в тот страшный вечер. Невыносимо тяжело было видеть, как уносят убитых друзей и товарищей, всего лишь час назад живых и полных сил. Особенно много погибло в столовой.

Погиб и инженер нашего полка. Рассказывали, что

перед налетом он сидел с летчиком соседней части, передавал привет и письмо своей семье в Тбилиси. «Скажи, пусть не волнуются за меня. Жив, мол, здоров, и все. Понял?» — говорил он. Бомба прямым попаданием угодила в столовую. Летчик был убит тут же, на месте. Инженер успел выскочить из столовой, но взрывной волной его отбросило прямо на камни и смертельно ранило.

Инженерная служба дивизии размещалась в здании бани, у самого моря. Море непрерывно штормило. Было холодно, и мы согревались около наскоро установленной печурки, которую по-прежнему топила Маша. Мы заметно переставали следить за своим внешним видом. Наверное, еще и потому, что мыслей о себе как-то не возникало.

И лишь моряки даже в этих условиях каким-то чудом находили время и силы щегольски одеваться и, в меру надменные, ходили по городу в идеально выглаженной и вычищенной форме.

У моряков были свои порядки. Даже обеспечение продовольствием значительно отличалось от нас, армейцев. Мы с наслаждением вдыхали вкусный запах белого хлеба, который проносили мимо нас в столовую моряков. Они как-то быстро умели наладить свой быт. Несмотря на развороченные бомбежкой жилые здания, они быстро создавали уют там, где размещались. Мы на это не были способны, да и не очень стремились к этому.

Как-то в темноте я перепутала двери и попала в общежитие моряков. Первое, что я почувствовала, — это тепло, тепло даже в коридоре. На полу — дорожки, из комнаты доносилась нежная мелодия. «Вот так бы постоять хоть немного, — думала я, — закрыть глаза и хоть на миг забыть то, что не забывалось ни на минуту».

Как-то, возвращаясь с аэродрома, мы проходили мимо клуба моряков. Узнаем, что в клубе идет концерт. И хотя для нас это слово звучало уже как-то странно и непривычно, мы не устояли перед соблазном. Когда мы вошли, увидели на сцене молодого артиста, с неподражаемым наслаждением «удившего» рыбку. Это был Аркадий Райкин. Он заставил нас хоть немного отвлечься от суровой действительности. Долго и восторженно аплодировал ему зал. Концерт Аркадия Райкина был единственным, который я видела в годы войны.

Сразу после концерта начались танцы, и только тут дежурные по клубу моряки заметили «гостей». Мы уже

собрались уходить, но они опередили нас на какую-то минуту и объяснили, что в масленных куртках и кирзовых сапогах в морском клубе быть не разрешается. После выступления Райкина у нас было такое приподнятое настроение, что мы не обиделись на соседей.

Молодцы моряки — умеют держать порядок в любых, даже самых трудных условиях!

В начале весны 1943 года было приказано перебазироваться на другой аэродром, на Кубань.

Один за другим взлетали самолеты, покидая аэродром, с которым нас связывали слишком тяжелые переживания и где были оставлены навсегда многие наши товарищи.

Инженерно-техническому составу для перебазирования был выделен самолет Ли-2. Он уже ушел во второй рейс. Оставшиеся стояли на аэродроме в ожидании перелета. Вдруг подул ветер. Постепенно он усиливался, превращался в ураган. Море свирепело. Из нежно-голубого море становилось зеленовато-грязным. Волны с ревом обрушивались на берег. На небе появились темные тучи. В воздухе повисло что-то зловещее.

Понимали, что самолет уже не прилетит за нами, и все-таки ждали его до позднего вечера, и конечно напрасно. Ночевать отправились в свою баню. Лежа на голых, ничем не прикрытых нарах, каждый из нас по-своему решал вопрос: как теплее — лечь ли в шинели или, сняв ее, укрыться ею? Пробовали по-всякому, и все равно было нестерпимо холодно. Началась бомбежка. Рядом с баней стояла батарея зенитной артиллерии. Зенитки били неистово. От разрывов снарядов и падающих бомб баня ходила ходуном, дребезжали и вылетали стекла.

Шторм не утихал.

Самым мучительным было безделье. Для людей, привыкших испытывать острый недостаток во времени, когда каждая минута на строжайшем учете, невыносимо вдруг оказаться точно выброшенными за борт жизни. Если еще несколько дней назад была уйма дел и не было свободной минуты, то теперь все было наоборот: было свободное время, и не было никаких дел. Самолеты все улетели. Все было свернуто и давно отправлено. Не было ни единой книги, ни клочка бумаги — ничего, абсолютно ничего.

Едва дождавшись рассвета, каждое утро, словно на службу, мы шли на аэродром. Весь день до самого вечера ждали самолета, хотя прекрасно понимали, что его не будет и сегодня. Казалось, что мы все уже пересказали друг другу и вступили в ту фазу отношений и душевного состояния, когда не хочется ни говорить, ни слушать. А вечером, так и не дождавшись самолета, вновь уходили в баню. Кое у кого из техников оказались сухари, которые были единственным нашим питанием.

Кто-то рассказал о якобы существующей закономерности на море: если ветер не утихнет на третьи сутки, то он будет продолжаться до шести дней, а если не стихнет и на шестой день, будет дуть до девяти, и так до двенадцати дней. Мы с надеждой считали дни, но ветер не ослабевал. И нам казалось даже, что он все время усиливается.

Не помню, на третий или четвертый день, придя вечером в свою баню, мы вдруг обнаружили, что дверь закрыта на крючок, который сам по себе был для нас новостью. В окне увидели свет. Оказалось, прибывшая днем часть посчитала ее свободной и заняла. Наша инженерная служба осталась без жилья. Пришлось перебраться в другое, более худшее помещение этой бани. Вместо нар мы теперь использовали каменные ванны, положив сверху доски, вырванные из перегородок. Остальные доски использовали на топливо. Постепенно перегородки становились все уже, потом и они кончились, и наконец мы остались без дров и наших импровизированных постелей. Спали теперь прямо в каменных ваннах. Согревались бегом на месте, шутками, надеждами на лучшее и верой в него.

Наша авиация успешно отбивала атаки гитлеровских асов, и те, неся большие потери, перестали бомбить днем, а налеты на город стали совершать только ночью.

По-прежнему дул норд-ост. Прошли девятые сутки, мы ожидали двенадцатых, а с ними и наш отлет. Наконец к концу второй недели ветер утих. «Бушевали» только мы, охваченные радостью скорого перелета.

За нами прилетел Ли-2. Несколько рейсов — и мы наконец у себя на аэродроме, на Кубани. При перелете не обошлось и без переживаний. На маршруте за нашим беззащитным самолетом погнался фашистский бомбардировщик. Искусно маневрируя, наш летчик сумел

уйти от атак противника, а затем и совсем оторваться от него.

Позади — курортный город Геленджик.

И по сей день не могу представить его курортом. В моей памяти он остался ветреным, холодным, заполненным воем падающих бомб. Ежедневные бомбежки, боль о погибших товарищах не могут быть забыты. Там я с особенной силой ощутила чудовищные злодеяния фашистов.

Кубань встретила нас ярким солнцем и блаженным, ни с чем не сравнимым ощущением весны. Еще нет явных признаков пробуждения природы, но чуткое ко всему человеческое сердце уже угадывает ее приближение. Вскоре кое-где на пригорках выглянула молодая травка, появились подснежники, заголубело небо, и как будто нет войны.

Кончился срок моей стажировки. Мне надлежало вернуться в школу. А я не могла представить свое возвращение в тыл, туда, откуда с таким трудом и надеждой вырвалась. Но каждый уходящий день неумолимо приближал меня именно к отъезду. Твердо решила не уезжать. Но как это сделать?

Осталось несколько дней до отъезда. Ночью неожиданно пришло распоряжение. Мне надлежало явиться к главному инженеру 5-й воздушной армии генералу А. Г. Руденко в Краснодар. Причина вызова была неизвестна.

Едва дождавшись рассвета, выхожу на дорогу в надежде доехать до города на какой-нибудь попутной машине. Но увы! Накануне прошли проливные дожди, и черноземные кубанские дороги вышли из строя. Нужно идти пешком — приказ есть приказ! Я едва вытаскивала свои огромные кирзовые сапоги из липкой, засасывающей грязи и шаг за шагом медленно преодолевала десятикилометровое расстояние между полевым аэродромом и штабом армии. Небо подернуто серой дождливой дымкой. Я была во власти тревоги, теряясь в догадках и не зная, почему вдруг меня вызывает главный инженер.

Наконец Краснодар. Тщательно вымыла сапоги и привела себя в порядок. Прибыла в штаб с опозданием на десять минут. Представилась и доложила главному инженеру.

Внимательно выслушав меня и окинув суровым взглядом, он жестко спросил:

— Вам было приказано прибыть в девять ноль-ноль. Почему опоздали?

— Я шла пешком.

— Меня не интересует, как вы добирались.

Конечно, генерал был прав, но вместе с тем, слушая его, я думала, что подобное начало разговора ничего хорошего предвещать не может.

После некоторой паузы генерал продолжал тем же тоном:

— Срок вашей стажировки подходит к концу. Я все время наблюдал за вашей работой. Поэтому и решил спросить вас: хотите ли вы остаться здесь, у нас? По существующему положению, вы обязаны вернуться в свою часть, в школу, откуда вы прибыли.

— Очень прошу вас оставить меня здесь.

— Хорошо. Я доволен вашей работой в частях. Но теперь я должен лично проверить вас как инженера и тогда решу, где именно вы будете работать.

Мне предстояло ознакомиться с последней модификацией истребителя ЛаГГ-3. Самолет этот только вчера прибыл на аэродром.

— Эту машину я еще не видел, — сказал мне главный инженер. — Вы самым подробным образом изучите ее, выясните ее особенности по сравнению с предыдущими модификациями и в 17 часов доложите мне.

Генерал встал из-за стола и, слегка наклонив голову набок, прошелся по кабинету. Что-то тревожило и беспокоило его. Я смотрела на его крупную фигуру, на то, как твердо и красиво он ходит, слушала голос, то властный, то добрый. Позже я поняла, что у генерала было редкое сочетание строжайшей требовательности со справедливостью, глубокого знания дела и умения легко направить подчиненных в нужное русло и заинтересовать их. Большое счастье работать под началом человека, которого ты уважаешь и чтешь не только по долгу службы.

Остановившись около меня, генерал спросил:

— Вам все ясно?

— Так точно! — отвечаю по уставу.

— Выполняйте!

Снова километр за километром по непролазной грязи. Спешила немедленно приступить к выполнению задания. С радостью думала о предстоящей встрече с еще не

виданным мной самолетом. Что в нем нового? Какой он? Эти вопросы и желание как можно лучше пройти проверку главного инженера подгоняли меня, были моим попутным ветром. Я даже по-иному чувствовала свои большие мокрые сапоги, будто идти стало легче.

Задержка в пути произошла из-за бомбежки. В небе над Краснодаром закружились самолеты со свастикой и стали сбрасывать свой смертоносный груз. Я укрылась под деревьями. Противно воя, одна за другой сыпались бомбы, кругом стонала и дыбилась земля. Никогда ни до этого, ни потом я не думала, что можно быть убитой или искалеченной, но тогда почему-то охватил страх, что эти фонтаном летящие осколки вонзятся в лицо или избородят его. Не знаю, откуда пришла эта тревога: или очень противно свистели падающие бомбы, или, и это так естественно, женщина всегда остается женщиной — я закрыла лицо руками. «Пусть лучше руки, хотя и руки жаль», — думала я.

И как же я была счастлива, когда кончилась бомбежка!

Самолет, который мне предстояло изучить, внешне почти не отличался от предыдущих модификаций ЛаГГ-3. Это был тот же истребитель цельнодеревянной конструкции, тот же моноплан с низко расположенными крыльями. Прежним оставалось и вооружение: двадцатимиллиметровая пушка, один крупнокалиберный пулемет и два пулемета калибра 7,62 миллиметра. За счет форсирования мотора М-105, установки более мощного двигателя М-105 ПФ, облегчения самолета, улучшения его аэродинамики возросли максимальная скорость, скороподъемность. А это, в свою очередь, способствовало повышению его боевых возможностей.

Когда в этот же день я докладывала генералу о самолете, он, внимательно выслушав, неожиданно спросил:

— Ваши соображения? Что вы считаете теперь необходимым?

— Изучить особенности конструкции и эксплуатации. Составить регламентные работы по самолету и двигателю; в частях их пока нет, а эксплуатировать материальную часть, не имея их, невозможно.

— Вы можете составить регламентные работы на основании собственного опыта эксплуатации и уточнения необходимых вопросов здесь?

— Могу.

— Срок?
— Шесть суток.
— Согласен. Приступайте. Это время будете работать здесь, у нас, в инженерной службе армии. Командованию вашей дивизии будет об этом сообщено.

В этот момент открылась дверь, в кабинет вошел подполковник. Это был представитель Главного управления кадров ВВС.

Генерал рассказал ему обо мне, упомянув при этом, что после окончания стажировки я буду оставлена в действующей армии.

— Этого никто не разрешит, — сказал подполковник. — Преподавателей летных школ мы считаем золотым фондом и никуда ни одного из них не отпустим. Если вам нужен инженер-эксплуатационник, — сказал он, обращаясь к генералу, — то он у вас будет.

— Мне нужен не вообще инженер, а конкретный, тот, о котором идет речь.

— Этот конкретный инженер вернется в школу и будет выполнять свою работу там.

Мои просьбы, доводы разбивались о его неумолимость.

Регламентные работы были определены, утверждены и разосланы по частям. Срок стажировки истек. В последний день меня вызвал главный инженер армии и передал пакет.

— Завтра полетите в Сухуми. А там до своей части доберетесь поездом. Этот пакет передадите начальнику вашей школы. В нем ходатайство, чтобы вас отпустили. Как только отпустят, немедленно прилетайте. Где мы будем к тому времени, вам скажут в штабе Закавказского фронта. Вы будете зачислены инженером эксплуатационного отдела инженерной службы армии.

Генерал молча прошелся по комнате, потом вновь заговорил:

— Я хорошо знаю вас как инженера, но мало знаю как человека, поэтому хочу и считаю своим долгом предупредить заранее. — Он сделал паузу. — Согласно вашим должностным обязанностям вам часто придется бывать в боевых частях. За вами будут ухаживать. Если вы разрешите себе отвечать на эти ухаживания, то работать у меня в инженерной службе не будете.

...Прилетела в Сухуми. Он всегда околдовывал меня неповторимой прелестью. Как зачарованная смотрела на дороге мне лица кавказцев, слушала родную гортанную речь. Для меня не имело значения, кто, кому и что говорил. Мне так необходимо было слушать голоса и смотреть на такие красивые с поволокой глаза.

«Биджико, генацвали, моди ак» — звучали для меня музыкой. Все это было мне пужно для внутреннего утверждения жизни после только что пережитых потрясений войны.

В Сухуми цвела мимоза, моя любимая мимоза. Маленькие, желтенькие, пушистые шарики, похожие на только что вымупившихся цыплят, вызывали почти забытое ощущение мирных дней.

Вдруг началась бомбежка. Какой неправдоподобной, противоестественной была она здесь, в Сухуми, среди благоухающих цветов.

Я уже стояла в тамбуре поезда, уходящего в Тбилиси, как вдруг увидела знакомого летчика Камозина. Он тоже возвращался в свою часть со стажировки.

Ехали вместе. Всю дорогу говорили, делились впечатлениями, рассказывали друг другу разные эпизоды из нашей боевой жизни и, конечно, самое главное, советовались, обдумывали, каким путем добиться направления в действующую армию.

А вот и моя станция. С большим букетом мимозы — подарок маме — я сошла с поезда, пожелав Камозину успеха в его хлопотах и счастливых посадок. Мне очень хотелось, чтобы ему помогли мои пожелания. Во всяком случае, они сбылись. Я не встречала больше Камозина, но слышала о нем много и неизменно радовалась его успехам. Летчик добился откомандирования его на фронт и за свои героические подвиги был дважды награжден Золотой Звездой Героя Советского Союза.

Командование школы и слушать не хотело о моем откомандировании; желающих ехать на фронт было много, и, если разрешить, в школе никого бы не осталось. Мои бесконечные хлопоты ни к чему не привели.

Не разрешите, уеду без документов, — сказала я начальнику отдела кадров.

- Уедете без документов, вас будут судить как дезертира, — спокойно ответил он.

«Что делать? — не переставая, думала я. — В тылу не останусь!» — поклялась я себе.

Понимала, что специалисты нужны не только на фронте, но и в летных школах: фронт непрерывно требовал летчиков, их надо было готовить быстро и отлично. Однако стремление быть там, где решаются судьбы Родины, брало верх. Решила обратиться за помощью в штаб ВВС Закавказского фронта. Но и там меня не отпускали. И вот я в кабинете начальника политотдела. Он внимательно выслушал мои доводы, и на моем рапорте появилась резолюция: «Считаю целесообразным послать в действующую армию». Этого было достаточно. Через несколько дней появился приказ об откомандировании меня в распоряжение командующего 5-й воздушной армией, штаб которой к тому времени вошел в состав вновь сформированного Степного фронта и перебазировался в район Воронежа.

Счастливее меня, казалось, не было человека! Немедленный расчет со школой, тбилисский аэродром — и я в числе других пассажиров на борту самолета Гражданского воздушного флота лечу в Москву.

Из Москвы до Воронежа летела на военном самолете Р-5, разместившись в подвесной гондоле, предназначенной для перевозки раненых, а на этот раз загруженной аккумуляторами. День был ветреный, самолет бросал меня как пушинку, до изнеможения укачивая меня — единственного пассажира. Не оставляли без «внимания» и аккумуляторы. Болтаясь по гондоле, они мне изрядно дубасили меня. Но ничто не огорчало. Все перипетии, связанные с новым назначением, остались позади, и поэтому меня не покидало веселое настроение.

ПОД КРЫЛОМ — УКРАИНА

Истребительный авиационный корпус, в котором я начала работать, был вооружен истребителями Як-1 и Як-7Б. По своим летно-тактическим данным эти машины превосходили самолеты ЛаГГ-3, но иногда преподносили такие сюрпризы, которые технический состав порой ставили в тупик. Неожиданно и по неизвестным причинам в воздухе на некоторых самолетах Як-7Б разрушались плоскости крыльев. Генерал Руденко срочно направил меня на три дня в Москву для выяснения причин и возможных мер устранения этой опасности.

И вот я вновь в Москве. В первый же свободный вечер помчалась в Малый театр. Атмосфера театра как бы

вернула меня к мирному времени, ощущение которого утратилось. Сейчас не помню названия спектакля, но он мне не понравился, хотя артисты играли великолепно.

— В жизни все это не так, — услышала я голос своего соседа. — Вы согласны? — обратился он ко мне.

— Да, согласна. Я тоже подумала об этом.

В антракте к моему соседу подошли молодые люди. Чтобы не мешать их разговору, я решила выйти в фойе. Заметив это и, видимо, желая привлечь к беседе, мой сосед обратился ко мне с вопросом:

— Вы с фронта? — Он отрекомендовался: — Байков Александр Александрович, вице-президент Академии наук СССР.

Мы заговорили о театре. Александр Александрович говорил о роли театра в жизни человека:

— Человек идет в театр и несет ему не только свое поклонение, но и надежду, что встреча с ним обогатит его, возвысит и окрылит. А ведь иногда покидаешь театр с горьким чувством разочарования. Порой смотришь спектакль и страдаешь от того, как все в нем примитивно, прииженно или просто фальшиво. Посещение театра — событие в духовной жизни человека!

— Да, конечно, — ответила я. — Если бы вчера, когда я была так далеко отсюда, мне сказали, что сегодня я попаду в Малый театр, такого счастья я и представить себе не могла. Как я бежала сюда!

— И разочаровались?

— Отчасти да.

— Согласен с вами, — подтвердил Александр Александрович. — Я недавно вернулся из Ленинграда. Сколько там на каждом шагу горя, страданий! Как все это сложно! А здесь, со сцены, все просто: и человеческие отношения, и трудности, пережить которые не всегда хватает у человека сил. Упрощение всегда неприятно... Уважение может вызвать только правда!

Закончился спектакль. Осталось несколько ступенек лестницы, чтобы пройти их вместе и расстаться. Но Александр Александрович протянул мне листок, на котором были записаны его адреса, домашний и служебный.

— Когда будете в Москве, милости прошу! Буду очень рад вас видеть. Приезжайте по любому адресу, какой будет вам удобнее. Если будете в районе Академии наук, заходите непременно.

К сожалению, мне не довелось больше видеть Александра Александровича Байкова, но я бережно храню его письма, которые он мне писал на фронт.

Выполнив в Москве задание, я немедленно вылетела в часть.

Прилетела в Полтаву. Первое ощущение, что все дыбом. Только что город оставили фашисты. В воздухе — гарь и чад. Ушла жизнь, полная кошмара и унижений. Разрушенные и догорающие дома — немые ее свидетели.

Жители собрались на площади, где должны были повесить предателя, работавшего на фашистов. Нет, кажется, такой кары, которая могла бы быть возмездием за загубленные жизни советских людей.

Наконец добралась до штаба армии.

На следующий день меня вызвал главный инженер.

— К нам прибыл седьмой истребительный авиационный корпус резерва Ставки Верховного Главнокомандования, вооруженный американскими самолетами «Аэрокобра». Командир корпуса генерал Утин, главный инженер корпуса полковник Сергеев. Летный и технический состав этого соединения прошел славный боевой путь. Вам предстоит теперь работать в этом корпусе. Немедленно вылетайте туда. Корпус «яков» сдайте инженеру Баринову. Ясно?

— Ясно!

— Выполняйте.

— Разрешите идти?

— Идите.

«Ясно, — думала я. — Все предельно ясно: все надо начинать сначала. А с какого начала? В чем оно?»

Итак, надо срочно ввести Баринова в курс дела, рассказать о необходимых доработках на «яках», результатах командировки в Москву и уже затем лететь к новым людям, к новым самолетам, ко всему новому, неведомому.

Прилетела в штаб корпуса, в район Полтавы. Представилась главному инженеру корпуса полковнику Сергееву. Познакомилась с инженерами частей. После беседы у меня было такое чувство, будто мы хорошо знаем друг друга и давно работаем вместе.

Инженеры и техники корпуса свою работу выполняли отлично, проявляли смекалку, выдумку, солдатскую находчивость. Они быстро изучили новую материальную часть и грамотно ее эксплуатировали. Порой до всего доходили сами. Так было и с освоением американского

самолета «Аэрокобра» необычной для того времени конструкции. Самолет был снабжен «передней ногой», а мотор располагался позади летчика. Описания самолета и все инструкции были на английском языке.

Инженеры возглавили напряженнейшее переучивание. Они сами досконально разобрались в новой машине и передали свои знания летчикам и техникам. А те в свою очередь настолько успешно освоили новый самолет, что не допустили ни единого летного происшествия, и позже было такое впечатление, будто и не было перехода на другую материальную часть. А тем временем самолет, особенно двигатель и винт, несли с собой уйму бед. Для того чтобы предотвратить их, в корпусе неустанно велась большая профилактическая работа.

Теперь почти все время я жила в боевых полках. В штаб армии прилетала в экстренных случаях, когда необходимо было решение по тому или иному вопросу главного инженера армии или по его вызову. Вызывал же генерал Руденко с тем, чтобы или дать указание, или ознакомить с новыми приказами и бюллетенями, или отругать за что-либо. Очень четкий и требовательный, он не допускал ни малейшей неточности в работе своих подчиненных. Иногда между нами возникали очень тяжелые разговоры. Поднявшись во весь свой огромный рост, генерал резко бросал мне обвинения.

— Почему вы не докладываете мне о всех неполадках в частях корпуса? — грозно спрашивал Руденко. — Вы все время в частях, знаете, что там плохо и что хорошо. Мне нужно знать все, что там делается по инженерной службе. Вы — мои глаза и уши. Так почему же, на каком основании вы не докладываете мне о недостатках? Как это понимать? Думаю, что вы умышленно скрываете промахи, которые допускают инженеры в частях. Вы излишне щадите их!

Что я могла ответить? И все-таки, собравшись с духом, сказала:

— Товарищ генерал, свое пребывание в частях я рассматриваю как помощь им, идущую от вас, но никак не «деятельность» мою, направленную на порчу нервов. О тех недостатках, которые мы можем устранить и устраняем своими силами, докладывать, по-моему, незачем. Тогда же, когда у нас не хватает ни прав, ни знаний, я, естественно, докладываю вам. Докладываю и тогда,

когда случай выходит за рамки корпуса и требует вашего вмешательства и ваших указаний частям армий.

Инженеры 5-й воздушной армии Стародубцев, Баринов, Разумовский, я и другие были подобны перелетным птицам. Находясь все время в частях, мы знали, что у нас есть свой родной дом — инженерная служба армии. Менялись населенные пункты базирования, хаты, в которых размещалась наша служба, добрые хозяйки этих хат, но не менялась обстановка деловой дружбы.

Мы встречались как родные, забрасывали друг друга вопросами, жадно вслушивались в ответы. Каждый из нас знал и чувствовал, что он нужен так же, как и все нужны ему. Как правило, я жила в той же хате, где размещалась наша служба, или же уходила в какую-нибудь соседнюю, где располагались мои друзья-инженеры. А на рассвете вновь улетала к «Аэрокобрам». Так жили мы, инженеры-эксплуатационники 5-й воздушной армии.

...Погода была нелетная. Туман закрыл небо, заволок все вокруг. Прошли дожди, и проселочные дороги превратились в месиво, движение машин прекратилось. А мне срочно надо быть в одной из наших частей. Решила идти пешком. Захватив карту, отправилась в путь.

Не столько шла, сколько месила грязь. Казалось, не будет конца ни пути, ни этой грязи. Шла одна. Ничто не встречалось мне по пути: ни в воздухе, ни на земле. Не видела и ни единой хаты. Вновь начался дождь. Он усиливался, превратившись в ливень. У меня было такое ощущение, будто я нахожусь в водяном цилиндре, подернутом серой дымкой. Под ногами грязь, из которой я с трудом вытаскивала наполненные водой сапоги. Однако вода уже не только в сапогах, но и на шинели и под нею.

Мысленно перед моими глазами предстала картина наводнения. Это было в детстве. Помню, мы с мамой возвращались из Батуми к себе домой, в Чаобу. Внезапно начался настоящий тропический ливень. Бурный поток неся по дороге, увлекаая за собой камни. Помощи ждать неоткуда. Кругом ни души. А вода все прибывала. Спасли нас тогда мужество и стойкость мамы. Она взяла меня на руки и почти по пояс в воде упорно продолжала идти, ища хоть какой-нибудь пригорок, выступ, чтобы не утонуть и переждать бурю.

И как часто бывает на юге, ливень прекратился так

же внезапно, как и начался. Вода стала быстро спадать. После того как опасность миновала, мама сказала:

— В жизни надо быть сильным. Надо уметь выходить победителем из самых трудных положений.

И это не просто слова. Любые невзгоды, самые тяжелые, которые выпадали в жизни на долю мамы, не могли сломить ее. Во всех обстоятельствах она проявляла удивительную твердость духа, спокойное мужество. Когда началась война, мама, уже немолодая женщина, сочла своим долгом пойти на фронт.

При воспоминании обо всем этом мне как-то стало легче, и я даже запела. Оказывается, в человеке бездна сил и возможностей, о существовании которых он подчас и не подозревает.

Темнело с каждой минутой. Ориентироваться по карте стало невозможно. Появились развилки: по какой из них идти, я не знала, а спросить не у кого. Становилось неприятно, страшно и, наконец, жутко.

Вдруг увидела вдали легкий дымок из трубы.

— Ура! Жилье! — радостно закричала я.

Сквозь стену дождя, мглу и сгущающуюся темноту дым, как мне казалось, манил меня к себе. Он то сгущался, то растворялся и пропадал.

Мне часто вспоминается теперь и эта унылая грязная дорога, и этот живой, спасительный дымок.

Постучала в дверь.

— Кто там? — услышала приятный женский голос.

— Откройте, пожалуйста, — попросила я.

— А ты кто будешь?

— Откройте, пожалуйста, и увидите.

— А ты часом не шпионка?

Я стояла за дверью и улыбалась. Мне было действительно смешно. Что я могла сказать и чем рассеять сомнения этой женщины? Наверное, труднее всего опровергнуть или доказать то, что не нуждается ни в том, ни в другом.

— Да не шпионка я! Откройте!

Дверь открылась, и я вошла в хату. Передо мной стояла средних лет женщина с красивым украинским лицом. Она смотрела на меня настороженно и строго.

Жаром обдал меня огонь, который полыхал в большой русской печи. Я стояла, наслаждаясь теплом, домашним уютом.

— Знимай одежду-то, — услышала голос хозяйки. —

Ой, мои ридненьки, дывысь но, яка мокра, мов утопленник! Лужа-то під тобою яка! — всплеснула она руками.

— Ну все лучше, чем шпионка, — рассмеялась я.

Хозяйка смутилась и бросилась к супдуку. Небольшого роста, быстрая в своих решениях и движениях, она протянула мне одежду и все тем же озабоченным голосом сказала:

— На, бери. А свою одежду скидай!

Хозяйка помогла мне снять мокрые, прилипшие к телу гимнастерку и юбку. Пока я переодевалась, она быстро все мокрое развесила у печки на палках-перекладах. Облачившись во все сухое, пахнущее свежестью и чистотой, я блаженствовала. Лежа на печи, слушала потрескивание дров и смотрела на причудливые тени, которые бросало мое чуть колышущееся обмундирование.

Бредя только что в темноте, в глухом одиночестве под проливным дождем, могла ли я ожидать, что совсем чужие люди отнесутся ко мне с такой теплотой и сердечностью?

А хозяйка смущенно оправдывалась:

— Моему чоловіку тильки ничего не кажи! — И, преодолевая неловкость, добавила: — Ну, про то, що думала, чи не шпионка ты.

— Ну что вы! Я так вам благодарна!

Вскоре пришел ее муж. Тихий и кроткий человек. До поздней ночи текла наша неторопливая, грустная беседа. Тема одна — война. Она одна владела умами и сердцами и крепче любой другой силы объединяла людей.

— Ты вот что, — сказал мне хозяин, — побудь у нас денечек. Пообсушись, отдохни малость. А там в путь-дорогу. Я сам тебя провожу.

— Спасибо большое, только не могу задерживаться. На рассвете уйду. Большое вам спасибо за все.

Так приятно было смотреть на их приветливые, освещенные огнем лица, ощущать теплоту доброго человеческого сердца.

Утром они оба вышли на дорогу проводить меня. Мы долго махали друг другу, пока дымка не поглотила наши силуэты.

Все так же лил дождь. Когда я подходила к аэродрому, надо мной пролетел По-2. «Вот если бы вчера не ушла пешком, сейчас заходила бы на посадку», — подумала я, и меня охватила легкая досада, но она тут же

сменилась воспоминанием о добрых и чутких людях, с которыми мне посчастливилось встретиться в пути.

Горько подумать, что в жизни каждого человека в силу причин случайных и необъяснимых столько несостоявшихся встреч, интересных и так необходимых друг другу.

Первым, кого я увидела на аэродроме, был командир дивизии полковник Печенко. Плотный, коренастый, еще молодой мужчина. Молодой — говорю теперь. Тогда же он мне казался совсем пожилым человеком, и я радовалась, глядя, как удивительно легко он двигался.

— Вы? — поразился он. — Какими судьбами? На чем?

— Пешком. Получила инструкцию, предписывающую срочно произвести на «кобрах» доработки по усилению конструкции. Ждать не могла. Вот инструкция.

Незаметно для себя, не стовариваясь, мы подошли к его самолету. Во время разговора я невольно наблюдала за полковником. Он сегодня не такой, как всегда, я не ощущала так характерной для него внутренней ясности.

Полковник как будто бы прочел мои мысли.

— Не по себе мне. Не могу разобраться, что со мной. Вы знаете, когда я улетал на фронт, не очень хорошо расстался со своими. Мелочь какая-то. Я даже не помню, что было. Пустяк какой-то. А тяжело! Нельзя уйти из дому, плохо попрощавшись. Не будет удачи.

— Не тревожьтесь. Все будет хорошо!

— Надо бы!

Он долго молчал. А я, стараясь не мешать ему думать, стояла тихо, ничем не обнаруживая своего присутствия.

— Простите меня, — спохватился он. — Вам отдохнуть надо. Представляю, как устали. А я со своими разговорами. Но это бывает так редко. Сейчас распоряжусь о вашем размещении и доставлю к месту.

— Пожалуйста, не беспокойтесь. Мы с инженером сегодня хотя бы наметим план по доработкам.

Позже полковник Печенко довез меня до хаты, где я должна была переночевать, и мы попрощались. Больше я его не видела. Вскоре он погиб в воздушном бою.

...Наши войска форсировали Днепр.

В декабре 1943 года на нашем аэродроме шла подготовка к перелету на правый берег.

Вечерело. Аэродром, где только что кипела жизнь, опустел. Сейчас улетят последние пары самолетов, уедут

инженеры и техники. Аэродром перестанет действовать до тех пор, пока прилетят другие самолеты. Должны были прилететь бомбардировщики. И тогда опять вернется жизнь, но она будет уже совсем иной, чем жизнь истребителей, более размеренная и уравновешенная. У каждого свое...

Все больше сгущались сумерки. Темнело небо. Нежно-голубое утром, оно постепенно становилось темно-синим. Высоко проплывали холодные свинцовые тучи, ко всему безразличные и далекие. Плыли они в ту же сторону, куда улетели самолеты. Поразительно быстро уменьшался аэродром, его отвоевывали сумерки и накрывали, точно колпаком.

К сердцу подступила какая-то необъяснимая тревога. Не знаю, чем она была вызвана. Может быть, природой, с которой твое «я» связано незримыми нитями и частицей которой ты являешься. Ждала вылета последней пары самолетов, после чего я могла покинуть аэродром. Тяжело оставаться на аэродроме, когда улетят все самолеты, когда ты вдруг оказываешься во власти нахлынувшего одиночества, жгучей, мучительной тревоги за перелет.

Неожиданно ко мне подошел командир дивизии полковник Немцевич. Ветер трепал его бороду. Удлиненный овал лица казался еще более вытянутым. В больших черных глазах застыл немой вопрос. Он смотрел на меня и будто что-то спрашивал.

«Что?» — подумала я. Наверное, то, что ему самому было неясно, или то, что он не мог бы сформулировать даже для себя. Мне всегда казалось, что в нем, таком большом и добром человеке, бездна сил и внутренних возможностей. А тут вдруг ему, который всегда поддерживал всех, потребовалось что-то от другого человека. Полковник стоял как натянутая струна и от этого казался еще выше.

— Благословите меня, — наконец заговорил он. — Я улетаю. — Он говорил глухо, глядя на меня в упор и лица во мне ответа на неясный, молчаливый, мучивший его вопрос.

— Благословляю, — тихо сказала я.

Он резко повернулся и ушел. Что-то внутри меня дрогнуло, сжалось, застыло.

В штаб армии пришло сообщение, что все «Аэрокобры» на аэродром Пятихатки сели нормально. «Нормаль-

но» — самое бесцветное, ничего не выражающее и вместе с тем самое желанное слово, особенно на войне.

Через несколько дней, прилетев на аэродром Пятихатки, еще издали у командного пункта увидела лежащего ничком на досках человека. Что-то бесконечно скорбное было в этой распростертой фигуре. Это был полковник Немцевич. Он плакал. Я не видела лица, а только слышала глухой мужской плач и с болью заметила, как сотрясались его плечи. Потрясенная, постояла около него и ушла.

Через несколько минут была около его самолета. На носовой части фюзеляжа его рукой было написано крупными буквами: «За Симу Ситник».

Майор Сима Ситник, начальник связи дивизии, была женой Немцевича. В авиационную дивизию пришла из пехоты. Крупная женщина с грубым голосом и мужскими манерами.

На самолете По-2 Сима Ситник перелетала в Пятихатки. Несколько дней о судьбе летчика и о Ситник ничего не было известно. Было ясно, что они погибли, что их сбили над Днепром. Немцевич тяжело переживал утрату. Этим были вызваны его слезы и надпись на фюзеляже самолета.

Через несколько дней, когда еще так свежа была боль, в землянку командного пункта через репродуктор вдруг ворвался ее голос. Обращаясь к Немцевичу и летчикам полка, Ситник призывала их сдаться в плен и перейти на сторону врага. Все застыли в оцепенении. Все казалось кошмарно неправдоподобным, а вместе с тем ее голос заполнял собой землянку, вытеснял из нее воздух и вызывал у каждого состояние удушья.

Как сейчас, вижу перед собой полковника Немцевича. Он идет к самолету, и мне кажется, что он чуть покачивается. Покачивается от непосильного груза, от горькой чаши, испить которую до дна нельзя. В правой руке он нес ведро с краской, в левой — кисть. Полковник шел к своему самолету, чтобы закрасить то, что с такой болью, кровью сердца написал на нем.

И все-таки я верила, что Немцевич не будет до конца сломлен, что он все одолеет и станет сильнее и выше своей судьбы.

Каждый аэродром вызывает свои особые эмоции. На аэродроме Пятихатки чувствовалось что-то напряженное и драматическое. Возможно, оттого, что в районе Пя-

тихатки, Желтые Воды была сосредоточена большая группировка немецких танков и фашисты готовились к контр-удару. Была даже одна такая ночь, когда мы ждали, что фашистские танки и самоходки пройдут через наш аэродром. В ожидании «гостей» прошла вся ночь, а под утро, уставшие за день — в чем никогда себе не признавались — и утомленные ночным ожиданием, мы валились как подкошенные, чтобы, поспав часок-другой, «зарядиться» на предстоящие сутки.

Полевой аэродром в Пятихатках был расположен на небольшом поле совхоза. Сюда в декабре 1943 года вечером перелетел 438-й истребительный авиационный полк, которым командовал подполковник Оборин.

Техники ночевали вблизи аэродрома, в стогах соломы, в ямах, у капониров. Ночью выпал снег, и утром они срочно пошли рыть и оборудовать землянки.

Аэродром зажил напряженной боевой жизнью. Целыми днями летчики находились в воздухе; механики, попеременно меняясь, сутками не уходили с аэродрома, восстанавливая поврежденные самолеты. Существовал неписанный закон: как бы самолет ни был изранен в бою, но если было решено, что он еще подлежит ремонту, то на это отводилась обычно только одна ночь.

Под покровом ночи, укрыв самолет брезентом или чехлом (для светомаскировки), при скудном освещении перепосок, а порой и на ощупь проводился сложнейший ремонт. К утру, как правило, самолет был готов к вылету, и, минуя его облет, летчик вылетал в бой. Какая же должна быть у него вера в техников, в их труд и добросовестность, чтобы не сомневаться, что самолет в бою не подведет. А вечером все повторялось: вновь некоторые самолеты оказывались поврежденными и надо к утру из них сделать боевую единицу, способную подняться в воздух и драться. Стояли, как назло, небывалые для этих мест морозы. Ночью необходимо было прогреть моторы. На долю каждого техника приходилось прогреть по три-четыре самолета. Пока прогреешь последний самолет и быстро зачехлишь, первый уже остыл — и так всю ночь.

И так изо дня в день, из месяца в месяц, из года в год. Война — это тяжелый, изнурительный труд, требующий всех сил, а порой и жизни.

Жизнь летчика исчислялась количеством боевых вылетов и числом сбитых самолетов врага. Инженеров и

техников — числом отремонтированных и подготовленных к бою самолетов, способных выполнять боевые задачи. Все свято выполняли солдатский долг.

Очень хочется особо отметить инженеров, техников и мотористов Алексея Парамонова, Ивана Истомина, Николая Макарова, Виктора Васильева, Ивана Горшенина, Грачика Ростомяна, Александра Бабаяна, Леонида Фролова, Хайдара Булатова, Александра Жеребкина, Федора Павловичева, Алексея Петухова, Юрия Кузина, Громова, Федора Рожина, Константина Шалаенко, Василия Белова, Ивана Головкина, Юрия и Александра Виноградовых, Валерия Покровского, Михаила Бондарева, Владимира Романовского, Ивана Якушкина, Набия Назирова, Василия Котова.

А как любили механики своих инженеров эскадрилий А. Парамонова, Г. Рачкована, Л. Фролова, высокого, стройного блондина с ясными голубыми глазами! Любили Фролова за доброту и веселый характер. Остро слов — от него порой крепко доставалось то одному, то другому технику. Руки у него, как правило, были всегда заняты инструментами. Идет напряженная работа на одном из самолетов, и вот с ключами и отверткой в руках направляется к нему Фролов. Кипит работа, и зачастую ее сопровождают взрывы смеха, особенно если рядом с Фроловым оказывается Вася Белов, которого любя, в шутку называли «Вася Теркин».

Летчики и техники были как родные братья. Каждый понимал свой долг солдата. Никогда и никем не было высказано, кто больше делает для войны или чья профессия важнее и опаснее, наоборот, каждый старался сделать больше, чем он даже мог, и это еще сильнее укрепляло дружбу между летчиками и техниками. Свои чувства выражали не словами, а делами.

Однажды летчик капитан Соколов перегонял самолет после ремонта. Техник Иван Истомин подготовил машину к вылету. И, проводив своего командира, механик должен был остаться на тыловом аэродроме. Но Истомин не мог себе представить, что кто-то другой будет готовить его самолет к боевому вылету. И он добился разрешения полететь вместе со своим командиром. И вот «сложившись пополам», механик устраивается в гаргроте, в фонаре за спиной летчика.

Боевые друзья в воздухе. Они летят на фронтовой аэродром. Летчик в кабине, техник в гаргроте, без пара-

шюта. При подходе к аэродрому появились «мессершмитты». Маневрируя, Соколов пытается уйти от противника. Истомина швыряет из стороны в сторону. Оглянувшись, Соколов видит его квадратные глаза и сбрасывает с плеч лямки парашюта, как бы говоря этим технику, что их судьбы в этот момент одинаковы. После посадки летчик, обняв своего техника за плечи, сказал: «Счастливы мы с тобой отделались, Иван!»

Штаб нашей воздушной армии находился еще на левом берегу Днепра. По служебным делам мне часто приходилось туда летать. Пролетая над Днепром, видела, как живую ленту, бесконечный поток людей, машин, подвод, повозок, орудий. Все двигались к переправе. Спешили. У всех было одно желание — скорее переправиться на правый берег, с которым в ту пору так много было связано надежд на наше дальнейшее продвижение вперед. Наспех сооруженные переправы... Какую огромную боевую задачу им предстояло выполнить! Видя этот живой, непрерывно движущийся поток, с замиранием сердца думала: «Только бы фашистские стервятники не прорвались сюда».

Как ни странно, в эти тяжелые дни никогда не приходила мысль, что могут убить. Может быть, потому, что так страстно всегда хочется жить. И хоть смерть была на каждом шагу, я верила в жизнь, в ее окончательную победу. Единственное, чего очень боялась, — это плена.

У гитлеровцев был приказ об особенно жестокой расправе над пленными военными женщинами. Я считала неправильным, попав в плен, тотчас пустить себе пулю в лоб. Вот так просто, без боя, отдать жизнь, да еще кому? Врагу? Ни за что!

К счастью, я избежала такой ситуации.

Постепенно напряжение на аэродроме стало ослабевать, и «нормальная» фронтовая жизнь вошла в свою колею. Летчики летали от темна до темна, а инженеры и техники делали для этого все возможное. Без них, без этих людей — инженеров, техников, механиков, мотористов, — авиация не могла бы совершать свои великие дела. Может, это не очень скромно звучит. Но свою работу, если человек ее действительно любит и отдает ей все силы, можно и должно оценивать по достоинству.

И все-таки первое слово, конечно, о летчиках.

Профессию летчика называют отважной. И редко кто задумывается над тем, что относительно летчиков это

понятие имеет особый смысл, тем более на войне. И особенность эта заключается в тех условиях, в которых проявляется отвага летчика.

Много раз во время войны я слышала от летчиков, что тот или иной вылет необычный, ответственный и т. д., но ни разу не слышала, что вылет опасный. Об этом летчики никогда не говорили. Хотя каждый вылет был по-своему опасен.

Обычно перед вылетом мы видим спокойные, сосредоточенные лица. Летчики производят расчеты, прокладывают на карте маршруты, уточняют конкретные задания. А задания эти разнообразные: группе надо пройти сквозь завесу зенитного огня и в штурмовой атаке подавить батареи противника, группе прикрытия — связать боем истребители противника, обеспечивая выполнение эскадрильей главной задачи и т. п.

В свободные минуты летчики шутят, ведут непринужденные беседы, читают газеты, играют в шахматы.

Никто из них при этом не думает о том огне, который их ожидает, хотя все знают, каков этот огонь. И в этом уже есть отвага.

Наконец летчики в кабинах самолетов. Запущены двигатели. Взлетели... Летчики обходят зенитную артиллерию противника, стремятся избежать обстрела и встречи с вражескими самолетами, обходят опасные зоны, строят скрытый маршрут с таким расчетом, чтобы прийти в район цели полнокровной группой и нанести удар с максимальным эффектом.

Вот в это время и можно было слышать в динамике их голоса и понять душевное состояние.

— Зенитка бьет! — предупреждает командира его ведомый.

— Для того и зенитка... есть снаряды, и палят. Курс меняйте, скорость! — спокойно отвечает командир.

А разрывы снарядов все приближаются... Слышен тревожный голос:

— Горю, братцы, до своих не дотянуть... (до своих — значит до переднего края).

— Прыгай! — приказывает командир.

Ответа нет.

Горящий самолет, подобно комете с огненным хвостом, пикирует на центр батареи противника... и последние решительные слова летчика:

— Прощайте, брат...

И жизнь оборвалась...

Молча продолжает свой полет группа, пробиваясь к цели. Медленно, очень медленно тянутся минуты, время точно остановилось.

Голос командира:

— За мной, в атаку! Бей гадов до последнего патрона! Вот так! Заходи правее. Оттянись... Бей длинными...

Над целью — короткие команды. И так двадцать — тридцать минут, слышны они среди разрывов зенитных снарядов.

— Есть еще у кого снаряды? — спрашивает командир.

— Кончились, — отвечают летчики.

— Тогда домой...

Эскадрилья вернулась на свой аэродром, заходит на посадку... Только теперь, когда самолет колесами коснулся земли и плавно побегал по посадочной полосе, техник, ожидающий своего командира, облегченно вздыхает и тихо говорит: «Мой вернулся».

А летчики продолжают жить буднями войны — жизнью фронтовой обстановки, не думая о том, что каждый вылет останется в их памяти на всю жизнь; и чем больше потом пройдет времени, тем ему труднее будет рассказывать о пережитом.

Мне приходилось видеть истребители с пробитыми прямым попаданием зенитного снаряда плоскостями. Отверстие такое, что человек может пролезть, и кажется чудом, удержалась консоль. Удивляешься, как можно было лететь на таком самолете, а летчик, вылезая из кабины, первое, о чем спрашивает техника: когда машина будет готова?

Ему необходим самолет, чтобы снова драться с врагом, а не смотреть с земли на уходящих в воздух товарищей и переживать, что их улетело на одного меньше и что он не сможет быть рядом с ними в воздушном бою.

Воздушный бой — это поединок в условиях мгновенно меняющейся обстановки, в которой летчик ведет себя с полным присутствием мысли и духа, когда он охвачен наступательным порывом и жаждой победы.

Этот характер, пожалуй, и отличал наших летчиков от фашистских, которые никогда не навязывали бой, не имея численного превосходства. А наши летчики прежде всего думали о том, чтобы обеспечить безопасность наземных войск от ударов с воздуха, прикрыть их, не думая

о своей личной безопасности, выручая товарища; они атаковали, навязывали бой численно превосходящему противнику.

В районе Кишипева в 1944 году три наших летчика: капитан Кожевников, старший лейтенант Кузьмин и лейтенант Мотузко встретили в воздухе 34 бомбардировщика и 12 истребителей — 46 самолетов, по 15 на каждого, по 60 стволов пулеметов и пушек.

В динамике слышим голос Кожевникова. Он передает команду своей группе:

— Смотрите прямо по курсу, идут на переправу!

И снова тишина. Видимо, Кожевников строил свой маневр, принимал решение атаковать, чтобы не допустить их к переправе.

«Неужели будет бой, — подумала я, — ведь наших так мало, да и что можно сделать одним только самопожертвованием?»

И вдруг Кожевников скомандовал:

— За мной, в атаку!

В динамике тишина. Мы замерли в ожидании, а в это время три наших истребителя устремились в лобовую атаку намного превосходящей группы фашистов. Наш ведущий решил дерзким ударом, угрожая тараном, врезаться в боевой порядок врага и заставить его преждевременно сбросить бомбы.

— Бить длинными очередями! — раздается новая команда.

Фашистский строй дрогнул. Возможно, противник решил, что за первой тройкой советских истребителей следует еще одна группа. Сбросив бомбы, не дойдя до переправы, фашисты на большой скорости начали оставлять поле боя. Вражеские истребители, сопровождавшие бомбардировщики, связали боем нашу тройку отважных, но, не добившись успеха, ушли вслед за своими бомбардировщиками.

И вот наконец наши летчики прилетели.

— Тяжело было? — спрашивает начальник штаба.

— В горле пересохло... Не сбили ни одного, но к переправе не допустили! — ответил Кожевников.

Первая мысль у летчика — защитить наземные войска, и это не только служебный долг, но и ответственность перед собственной совестью. Кстати сказать, ведь летчик-истребитель в кабине один и никто его не может заставить пойти в атаку, лететь и прорываться сквозь стену ог-

ня, он идет сам, и руководит им его собственное сознание, ибо иначе поступить он не может.

Так было, когда, оставшись один против группы бомбардировщиков, подполковник Оборин врезался в их боевые порядки, дрался, пока не израсходовал все снаряды, а когда они кончились, ценой собственной жизни таранным ударом уничтожил фашиста.

Это был второй и последний таран А. В. Оборина. В первом таране, под Сталинградом, он срезал своей плоскостью половину плоскости фашистского самолета. Фашист упал, не дойдя до переднего края, а Александр Васильевич, в то время комиссар истребительного полка, на поврежденном истребителе произвел посадку на своем аэродроме, не теряя минуты, сел в кабину исправного истребителя, снова полетел туда, где дрались его товарищи.

А вот бой лейтенанта Михалева. Своим звеном во время прикрытия наземных войск он встретил впятеро превосходящую по численности группу фашистских пикирующих бомбардировщиков и атаковал их. Фашисты решили прорваться к скоплению наших войск. Михалев сбил один Ю-87, но фашисты не меняли замысла. До наших войск им оставалось лететь считанные минуты. Тогда Михалев врывается своим звеном в боевые порядки «юнкерсов», летчики бьют с коротких дистанций. Они настолько близко сошлись, что Михалев стабилизатором своего самолета ударил по хвосту самолета противника. Фашист врезается в землю, а Михалев вернулся на свой аэродром. Правая половина стабилизатора от удара завернулась и стала под прямым углом. Самолет не потерял боеспособности лишь благодаря мастерству Михалева: он продолжал бой до тех пор, пока противник в бегстве не оставил поле боя.

Яркие примеры мужества и отваги наших летчиков были повседневным явлением, они воодушевляли этим наземные войска, которые постоянно ощущали поддержку с воздуха.

Когда видишь воздушный бой, невольно думаешь: «Какие же там, в кабинах истребителей, необычные люди!»

Но когда самолеты садятся и летчики, как правило, сходятся, чтобы поделиться, проанализировать только что проведенный бой, видишь обычных, скромных парней.

Они не пройдут мимо, чтобы не сказать доброе, по-

хвальное слово технику, поделиться своими земными чувствами...

И все же я всегда думала, да и сейчас остаюсь при том же мнении, что душевный мир этих героев настолько сложен, что, не будучи летчиком, его не понять. Летчик-истребитель — это человек, способный в доли секунды принять правильное решение, проявить инициативу и, если требует обстановка, идти на риск. И это присуще всем летчикам, независимо от званий и должностей. В авиации рядовой летчик, командир эскадрильи, полка, дивизии, корпуса и командующий армией в воздухе одинаково летчики, в воздушном бою в одинаковой опасности и лейтенант и генерал, с той лишь разницей, что в атаку первым идет старший.

От частого употребления и за давностью лет некоторые слова порой как бы изнашиваются, стираются, теряют свою значимость, огневую силу. Есть такие слова, которые надо спасти от подобной гибели. Одно из них — слово «сбить». Слово, за которым стоит бесконечно многое. Здесь и огромное мастерство летчика, и его жажда победы, и любовь к Родине, и горячее желание жить, и готовность погибнуть ради того, чтобы жили другие. Каждый летчик, и наш и вражеский, вылетает для того, чтобы сбить, но не быть сбитым. И в этом вся сложность и драматизм борьбы. Читатель, переживший это, поймет эти слова сердцем, а молодому хочется пожелать познать их теоретически, чтобы он не был опален огнем войны, но чтобы отнесся к словам этим с трепетом, как к святыне, и проникся благоговением к тем людям, которые ценой своей молодости, жизни слово «сбить» превращали в действие.

Летная профессия вырабатывает в человеке целый комплекс необходимых качеств. С годами они действуют автоматически. Летчик привыкает ко многому: летать, находиться в воздухе в разном положении, переносить перегрузки, в любую минуту быть готовым к любой неожиданности и мгновенно найти единственно правильное решение, несущее ему спасение, ибо твердо знает, что ошибиться может только один раз и этот раз будет последним.

Единственно, к чему он не может привыкнуть, с чем не может смириться, это с потерей своих друзей. Вот только что шли все вместе к самолетам, садились в них, запускали двигатели, взлетали. Взлетели все, но кто-то не вернулся. Привыкнуть к этому невозможно. Это трудно постичь, осмыслить умом и сердцем.

Нет ничего тяжелее мужских слез.

Идут летчики, только что прилетевшие после боевого вылета. Идут и плачут: на их глазах снаряд фашистской зенитки разорвал самолет товарища... Даже захоронить нечего.

Сент-Экзюпери честно и правдиво сказал, что летать страшно. Да, страшно, очень страшно! Но это чувство овладевает человеком и подчиняет его себе, если думать только о себе, о своей судьбе. Советских летчиков отличает именно то, что судьба Родины, народа им дороже, чем своя собственная. И это помогает победить страх.

А как много знала я летчиков, которые всем сердцем рвались в бой. Они тосковали без штурвала, без неба. В них постоянно жило ощущение атаки, желание сбить, быть хитрее и умнее врага.

Инженеры и техники, специалисты различных служб, оружейники, мотористы своим напряженным, титаническим трудом обеспечивали боевые и учебно-боевые вылеты, восстановление самолетов, получивших повреждения, изучение сложной авиационной техники.

Инженеры проводили систематические занятия с летчиками и техниками. Особое внимание летного состава обращали на правильное использование режимов работы двигателей, рациональные режимы полета самолетов.

Инженерно-технический состав отвечает за боеготовность самолетов, вооружения, за безотказность их действия в воздухе. Своей безукоризненной, четкой работой они вселяли в летчика веру в технику, в благополучие полета... Забот и тревог у летчика достаточно и без того, чтобы думать и сомневаться в исправности материальной части. Летчик вверяет свою жизнь технике, он верит ему, его знаниям, его сердцу. Летчик — инженер — техник — это одно неразрывное звено.

А какими глазами смотрит техник на прилетевшего после боя летчика! Сколько в этом взгляде любви, нежности, гордости, счастья, что он вот тут, рядом, что он вернулся.

Инженеры и техники живут обостренным слухом и зрением. Они чутко и безошибочно улавливают мельчайшие дефекты в работе мотора. Нет лучшей для них музыки, чем звуки исправно работающего двигателя.

Отношения летчика и техника очень глубокие и сложные. И только они знают истину своих отношений, знают, как нужны они по-настоящему друг другу. Летчик своей

крылатой душой, своими подвигами поднимает техника над будничным и тяжелым трудом, дарит ему ощущение восторга. Техник отвечает ему самым большим, на что способно человеческое сердце, — безграничной любовью и беззаветной преданностью.

Человек богат мечтой. Многие техники мечтали и мечтают стать летчиками. Кто-то в конце концов и становится им, но не все... Но от этого они не перестают любить небо и тех, кому оно подвластно. В летчике техник видит воплощение своей мечты, в нем, только что прилетевшем, ощущает запах неба, свежесть и бесконечность вселенной.

Изнаненные, со страшными пробоинами, порой вопреки всем законам прилетали после боя многие самолеты. Короткое время отделяло один боевой вылет от другого. Надо было успеть обнаружить и устранить все, порой даже невидимые повреждения. Для этого недостаточно обладать знаниями, надо еще чувствовать машину, ее индивидуальный «характер», ее особенности. Словно врачи, техники по едва заметному признаку определяют «болезнь» и ищут способы ее «лечения».

В памяти фронтовых авиационных инженеров и техников много случаев, когда самоотверженность техсостава решала порой исход борьбы.

Однажды, зайдя на командный пункт, я услышала в репродукторе голоса наших летчиков. Будто тысячи стрел впились в мое сердце. По команде, по коротким предупреждениям, раздававшимся из репродуктора, поняла, что эскадрилья, которую вел мой муж, сходитя для воздушного боя с группой истребителей противника. Голоса летчиков заполняли землянку тревогой. Все притихли, напряжились.

— Кожевников, шестерка «фоккеров» справа, выше! — слышим по радио чей-то тревожный голос.

— Спокойно! Вижу!

«Сейчас на него устремлено тридцать шесть пушек, — с тревогой думаю я, — а он от других требует выдержки».

Опять голоса, то взволнованные, то спокойные, врываются в землянку. Как порой бесконечно медленно тянется время! Прошло всего несколько минут напряженного единоборства, а мне они показались бесконечными. Слышу удары собственного сердца. Как бы не выдать своего волнения! Как бы не услышали моего внутреннего крика! Мне было бы неизмеримо легче быть сейчас там,

в небе, чем холодеть от ледящего страха и сознавать свою беспомощность.

Сбив два самолета противника, наши истребители благополучно сели на аэродром. Главное, что все летчики вернулись! Техники с энтузиазмом взялись за ремонт изрешеченных пулями и осколками снарядов самолетов. К рассвету они были готовы к новому бою.

Зима 1943 года была холодной, снежной и вьюжной. Всю работу по ремонту самолетов, как правило, технический состав проводил ночью. Руки порой приваривало к металлу. А куртка техника, подвластная всем ветрам и дождям, грела плохо. Она же часто служила для укрытия отдельных частей самолета. Нередко техники ходили с обмороженными руками, ногами и лицом. Часто простуживались, но никто и представления не имел ни о каких гриппах — все переносилось на ногах и между делом.

Январь 1944 года. Идут бои за Днепр. Аэродром Веселовка, на котором базируется 438-й полк, — бывшая пашня. Сплошной кисель из чернозема — ни взлететь, ни сесть, да ко всему еще туман.

Летчики клянут и размокшее поле, и туман. Техники понимают и сочувствуют им, а вместе с тем отчасти и рады, что наконец-то можно как следует выполнить регламентные работы, до блеска вымыть машину и хоть немного отдохнуть.

В ночь на 2 февраля ударил легкий морозец и «забетонировал» поле. На рассвете два истребителя ушли в разведку. Быстро вернувшись, разведчики доложили, что немцы на корсуньском направлении вблизи линии фронта скрытно построили полевой аэродром и уже посадили на него более тридцати истребителей-бомбардировщиков «Фокке-Вульф-190». Они-то и нанесли штурмовые удары по нашим войскам. Надо было их немедленно уничтожить.

С этой целью поднялись в воздух двадцать четыре истребителя. Внезапным налетом им предстояло уничтожить на земле самолеты противника. Но случилось так, что «фокке-вульфы» уже взлетели для очередного полета и наши истребители встретили их в воздухе. Завязался тяжелый воздушный бой. Немцы потеряли в этом бою шесть самолетов, наши потери — один истребитель. Погиб лейтенант Федор Ерофеев, самый веселый летчик полка.

Посадка была трудной — аэродром к возвращению летчиков вновь «раскис». Самолеты непривычно быстро закончили пробег и с помощью техников на полном газу

сруливали с полосы, оставляя за собой глубокую колею. После посадки самолетов аэродром напоминал хорошо вспаханное поле.

К счастью, вскоре полк перелетел в Кировоград. Там аэродром был бетонированный и оборудованный. Правда, все приаэродромные здания почти полностью были разрушены.

Полк действует по расширению плацдарма на правом берегу Днепра.

Начались бои по уничтожению корсунь-шевченковской фашистской группировки. Наши «кобры» прикрывали «илы» и Ли-2. Летали на большую дальность, и там, над целью, наши летчики вели бои с истребителями противника.

С сентября 1943 года по 1 февраля 1944 года полк произвел 845 боевых вылетов, уничтожив в воздушных боях 50 вражеских самолетов. Часто приходилось подвешивать дополнительные баки с горючим и выполнять сложную работу, присоединяя их к бензосистеме самолета.

В боях под Кировоградом погиб Герой Советского Союза Н. Зинченко. В воздушном бою бронебойным снарядом он был тяжело ранен в спину. Летчик выбросился на парашюте, но парашют полностью не раскрылся.

Однажды вечером фашистские самолеты бомбардировали наш аэродром, сбросили серию мелких и тысячекилограммовых бомб. Сгорело несколько самолетов, а некоторые были деформированы и пробиты осколками.

Наши войска стремительно продвигались вперед и вышли к Днестру. Снова перебазирование. Вначале в Умань, а затем в Тростенец. Погода менялась непрерывно: то снег, то дождь, потом опять снег и пронизывающий до костей ветер.

Март 1944 года. При перелете в Тростенец наш самолет делает вынужденную посадку. Выхожу из самолета и неожиданно встречаю своих друзей — летчиков Дмитрия Глинку и Труфанова, которого в полку любя величали Труфанчиком. Мы с ними до войны служили в 45-м истребительном полку. Кажется, совсем недавно я знала их еще совсем юными, в звании сержантов, сейчас же передо мной были прославленные летчики, за плечами которых сотни боевых вылетов, на груди боевые ордена, а Дмитрий Глинка уже дважды Герой Советского Союза.

Они рассказывали мне о своей боевой жизни. С гордостью смотрела на них и видела в них Дзусова, Забаштина,

Аверьянова, Шевчука, Шурубова и других талантливых летчиков полка нашей юности... Мы долго стояли у Днепра, с радостью и грустью вспоминали родной полк, друзей, товарищей.

Вспомнили одну из страшных майских ночей 1943 года. 150 вражеских бомбардировщиков ринулись на Батальск. Массированным ударом с воздуха фашисты задумали уничтожить мост через Дон и разрушить железнодорожный узел, игравший важную роль в обеспечении войск Южного фронта.

В ночное небо для встречи с врагом поднялась эскадрилья истребителей во главе со своим прославленным командиром капитаном А. А. Аверьяновым.

Набрав высоту 3700 метров, Аверьянов заметил впереди и выше себя на 200—300 метров на фоне луны силуэт бомбардировщика Ю-88. Выполнив маневр, Аверьянов устремился в атаку. Когда до бомбардировщика осталось около 50 метров, Аверьянов дал длинную очередь из всех пушек своего истребителя. Объятый пламенем, «юнкерс» рухнул.

Выходя из атаки разворотом, Аверьянов видит второго бомбардировщика, «юнкерс» открывает огонь. Аверьянов быстро отваливает вправо, вниз. Новый маневр, и он уже в хвосте «юнкерса». Молниеносная атака ошеломила фашиста. «Юнкерс» начал терять высоту, надеясь, что на фоне земли истребитель потеряет его. Но советский ас, выбрав момент, снова атакует, снизу, сзади. С короткой дистанции Аверьянов дает прицельную очередь, но «юнкерс» продолжает лететь, стремясь прижаться к воде. Аверьянов снова идет в атаку — пятую по счету. «Юнкерс» падает в Азовское море.

Две блистательные победы одержал Аверьянов в одном ночном бою. Это было нелегко, просто непостижимо.

А впереди была посадка эскадрильи. На аэродроме нет никаких знаков, необходимых для посадки самолетов в ночных условиях. Не было ни одного прожектора. После вражеской бомбежки над аэродромом стояла пыль.

Первым зашел на посадку командир эскадрильи. От включенной посадочной фары на фоне пыли образовался «экран», в кругу которого вырисовывалось отражение его самолета, что затрудняло определение высоты до земли. Приземлившись, Аверьянов поставил свой самолет с включенными навигационными огнями и посадочной фарой так, чтобы летчики, ожидавшие очередности захода на по-

садку, принимали командира за посадочный знак «Т» и приземлялись около него.

Теперь уже посадкой из кабины своего самолета руководил Аверьянов. Все самолеты эскадрильи приземлились благополучно.

По пять, шесть боевых вылетов в день совершали летчики эскадрильи, летая в небе Северного Кавказа. Они смело шли в бой и уверенно летали со своим командиром, твердо зная, что он всегда их защитит, пусть даже и ценой собственной жизни.

Личная храбрость, смелость и отвага капитана Аверьянова, его мастерство и беспредельный героизм увлекали его подчиненных, и они выходили победителями в самых сложных боях.

В один из мартовских дней 1943 года при отражении налета на Ростов Аверьянов увидел, что в хвост его ведомого зашел «мессер». Израсходовав боекомплект, он пошел на таран, но фашистский летчик отвернул в сторону.

Капитана Аверьянова отличали мастерство, храбрость, отвага, беспредельный героизм и мужество.

Незаурядность большой натуры, черты крылатого человека видны были еще в самом начале летной жизни Аверьянова. Помню случай, как Аверьянов на своем По-2 оказался над бушующим Каспийским морем. Неожиданно отказал мотор. Чудом, имя которому талант летчика Аверьянова, самолет дотянул до аэродрома. А пассажир, им был Ложечников, выпрыгнув, поцеловал крыло самолета.

А вот и Тростенец. Технический состав еще полностью не перебазирован, поэтому летчики помогали обслуживать самолеты. На аэродроме было всего несколько техников, и каждому из них приходилось обслуживать по два-три, а то и четыре самолета. Прибывшие инженеры также работали за техников. И как мы ни убеждали летчиков, что справимся сами, чтобы дать им возможность хоть немного отдохнуть перед следующим вылетом, они и слушать не хотели. Подхватывали вместе с нами бочки с горючим и, увязая в грязи, катили к своим самолетам.

Боевая жизнь аэродрома не нарушалась. Аккуратно и в срок производился вылет за вылетом. Не хватало запчастей. И уже не верилось, что было такое счастливое время, когда Миша Костко, открыв ящик, извлекал из него, точно волшебник из сказки, ту или иную деталь. А сейчас он

везет их вот уже три недели по трудным, мучительным путям-дорогам.

Село Тростенец находилось недалеко от аэродрома. Немцы бежали из него в панике, и сразу же, следом, прилетели мы. Все произошло так быстро, что местные жители еще не верили, что навсегда избавились от кошмаров оккупации.

Поселилась я, как всегда, на окраине аэродрома. В пустой хате стояла лишь деревянная кровать с голыми досками да на стене висели ходики. Они хрипели, ходили как-то неровно, и уж ничто не могло помочь им: ни смазка, ни подвешенные гири и гайки. В те немногие часы, когда можно было вздремнуть, я старалась сразу уснуть, чтобы не слышать этого удушающего хрипа ходиков. Неожиданно меня вдруг начала тряссти лихорадка, подхваченная еще в детстве, в горах. Заболел и техник Саша Жеребкин. Но мы не обращали на свою хворь внимания. И все-таки через несколько дней я окончательно слегла. Лежала в нетопленной комнате. Единственную шинель я то снимала с себя и укутывала совсем окоченевшие ноги, то вновь натягивала на себя, чтобы согреть плечи. Извечный спор, так и не выясненный до конца, — как теплее.

И вдруг во всей этой отрешенности и, казалось, заброшенности — письмо из Москвы с подробнейшим рассказом о концерте в консерватории. Я читала его, лежа на голых досках в холодной хате, и представляла Большой зал консерватории, портреты композиторов на стенах, ослепительно торжественный свет люстр, зачарованных слушателей, и мне казалось, что хата заполнилась волшебными звуками Шестой симфонии Чайковского, которую я слушала накануне войны. И каким бесконечно далеким и ускользающим было все то, чем еще совсем недавно была жива моя душа.

Некоторое время мне пришлось пролежать в госпитале. Едва стала приходить в себя, как мне сообщили, что мы перебазировемся в Молдавию, в Бельцы, и что главный инженер спрашивает, в состоянии ли я лететь. Если да, то за мной прилетит самолет; если же нет, то я остаюсь в госпитале. Любой ценой, но только не отрываться от своих товарищей!

С выделенным мне провожатым прилетела в Бельцы. Чистый приятный городок, уютный, но неестественно тихий. Оказалось, что некоторые жители при приближении наших частей бежали на запад. Бежали, конечно, богачи.

В одном из домов разместились наша инженерная служба, а в соседнем с ним должна была жить я. Едва дойдя до дома, я прилегла тут же, во дворе, постелив на землю шинель. Было по-весеннему свежо. Весь день пролежала в забытьи. И только к вечеру, очнувшись, почувствовала голод и холод.

Я с трудом поднялась, спросила, где можно будет лечь спать. Хозяйка указала на кровать. Откинув одеяло, я увидела замаранную простыню, у меня было такое ощущение, что сделано это специально, так как в доме была идеальная чистота. Разумеется, я могла спать и без простыни, за время войны мы забыли о ее существовании. Но я попросила сменить простыню. Хозяева что-то начали мне говорить. По их жестам я поняла, что у них ничего нет, что все забрал немец. Потом они вышли и вскоре вернулись в сопровождении лейтенанта. От него пахло водкой, держался он развязно, руки в карманах. Лицо опухшее и помятое, несвежая гимнастерка висела на его узких костлявых плечах. Он посмотрел на меня мутным, невидящим взглядом и грубо спросил:

— Ну чего тебе?

Довольные хозяева стояли рядом со своим «защитником», которого они заранее, видимо, «отблагодарили» стаканом водки.

— Вон отсюда! Кругом, шагом марш! — скомандовала я.

Только тут «грозный» лейтенант, видимо, заметил мои погоны капитана. Он вытянулся в струнку, козырнул и стремглав выскочил из комнаты. Кто он был, из какой части, я не знала. Больше я его не видела.

С его уходом хозяева засуетились, забежали, постелили белоснежные простыни, стали накрывать на стол. Меня шатало от голода, болезни, усталости и только что пережитого. Но я встала и направилась к выходу.

— Куда же вы? — забеспокоились хозяева. — Не уходите! Вам будет хорошо у нас!

— Ночевать у вас не буду, — ответила им.

Я вышла на улицу. Был уже поздний час. Темень. Не видно ни зги. «Куда идти?» — думала я.

Вдруг раздался страшный грохот. Началась бомбежка. Сразу стало светло как днем. Увидела дом, в котором разместились инженеры нашей службы. Когда я пришла туда и рассказала о происшедшем, хозяйка дома, очень милая женщина, сказала, что богачи, у которых я была, не успе-

их удрать и что, если бы я осталась у них ночевать, то плохо бы для меня это закончилось.

В мае 1944 года, будучи в частях, узнаю, что получен приказ о выходе корпуса генерала Утина из подчинения 5-й воздушной армии. Куда он должен перелететь, пока было неизвестно.

Не представляла себе, как смогу расстаться с инженерами, техниками, летчиками корпуса, с которыми меня связали боевая работа и горячая фронтовая дружба.

Прилетаю в штаб корпуса. Разыскиваю главного инженера Сергеева. На его плечи ложилась трудная и сложная задача — перелет корпуса на другой фронт. Обсудили с ним ряд вопросов, связанных с перебазированием самолетов и технического состава. Затем Сергеев сказал мне:

— Командование корпуса и я просим вас дать согласие перейти на работу в корпус на должность старшего инженера 438-го полка. Мне неудобно предлагать вам эту должность. Это понижение для вас, но она единственная вакантная.

— Вы знаете, что я никогда не была в погоне за должностями. Поэтому с радостью согласилась бы, но твердо знаю, что меня не отпустят.

Не скрою, мне было приятно и очень дорого предложение главного инженера. Что может быть отраднее того, когда чувствуешь, что ты нужен?!

Генерал Руденко и слушать не хотел о моем переводе. Все ходатайства командования корпуса разбивались о его категорическое «нет».

Возмущенный, ходил он из угла в угол и резко бросал на ходу:

— Понимаю. Все понимаю. И работу, и сложившиеся отношения в корпусе, и их желание, чтобы вы работали у них. Но при чем тут мы и интересы нашей службы? Почему мы должны терять своего инженера?

Командование корпуса продолжало безуспешные хлопоты о моем переводе. Наступил последний день пребывания корпуса в нашей армии. Наконец было принято решение отпустить меня. Тяжелые расставания с друзьями. Уходя из 5-й воздушной армии, я оставляла там частицу своего сердца.

Немедленно мчусь на аэродром. Погода портится на глазах, на смену легким белоснежным облакам из-за горизонта надвигается темная туча. Казалось, что природа сочувствует нам, что ей близки и понятны переживания и

пастроения людей, крепко связанных фронтовой дружбой, но вынужденных расстаться, может быть, навсегда. Боялась, что хлынет дождь и станет преградой к вылету, а остаться уже не могла. Нельзя вернуться к тому, с чем распрощалось пусть не сердце, а рука, чему любой для тебя ценой сказано «прощай».

А облака тем временем все плыли и плыли, и, вспоминая теперь, я воспринимаю их как выражение быстротечности мгновений, непостоянства человеческих ощущений, как то, что все приходит и все уходит... То что в какой-то момент происходит с нами, спустя некоторое время кажется нам уже в ином свете. Тогда облака занимали меня с точки зрения погоды, я смотрела на них с тревогой и надеждой, в них видела разрешение на вылет. Теперь символизируют они уход одной моей жизни и приход другой, более трудной и сложной.

Наконец маленький По-2 взлетает, уходя от надвигавшейся грозы.

Прилетела на аэродром Ямполь уже в должности старшего инженера 438-го истребительного авиационного полка.

На КП вырабатывалось решение боевых действий на завтрашний день. Здесь сейчас все думали о боевых порядках полка при сопровождении пикирующих бомбардировщиков и прикрытии переправы через Днестр и о том, как распределить силы. После того как командиры эскадрилий предложили свой тактический замысел и он был утвержден, командир полка подполковник Оборин отдал боевой приказ. От меня требовалось за одну ночь свести до минимума большое число неисправных самолетов и тем самым обеспечить успешное выполнение боевого задания.

Аэродром на высоком берегу Днестра. На правой стороне его Молдавия, видны белые домики, сады.

Прилетев на аэродром Ямполь, я не застала мужа, он еще находился в засаде, обеспечивая перелет самолетов корпуса со 2-го Украинского фронта на 1-й Украинский. Вскоре он прилетел. Увидев меня, он бросился ко мне с вопросом:

— Отпустили? Скажи, отпустили?

— Нет,— слушавила я, скрывая радость.

Муж посмотрел на меня умоляюще, словно бы говоря: «Недобрым «нет» не причиняй мне боли».

— Как нет? Быть этого не может! Значит, ты сама не захотела... Мне все ясно!

Лицо мужа окаменело, он лихорадочно курил, делая одну за другой частые затяжки. Я не ожидала такой реакции и потому поспешила разрядить обстановку. Улыбнувшись, я достала из кармана гимнастерки командировочное предписание. Муж прочел, радостью засветились его глаза. Он схватил меня за руки, и мы, счастливые, побежали вниз с горы, где располагался наш аэродром. Анатолий Леонидович где-то разыскал фиалки и преподнес мне букетик. С тех пор фиалки стали моими любимыми цветами. И сейчас каждый год, где бы мы ни были, муж дарит мне первые весенние фиалки.

Приходит радостная весть: наши войска перешли румынскую границу! У всех необычайный подъем. Возвращаются летчики с задания, «бреют» аэродром и закладывают крутые боевые развороты. Нам на земле ясно, что пришли они с большой победой. События столь быстротечны, что наша редколлегия не успевает их вовремя освещать, и боевые листки, выходя один за другим, все-таки несколько запаздывают.

Объявлено общее построение полка, командир и его заместитель по политчасти поздравляют личный состав с выходом на Государственную границу СССР. Всех охватило радостное волнение.

Под крутой горой — Ямполь. В нем разместились летчики и техники. Я — в хате у самой горы. Рядом протекает быстрая шумная река.

Пришел командир полка подполковник Оборин. Вздвигаясь, радостный и озабоченный.

— Хорошо у вас тут, — сказал он. — До чего вода журчит успокаивающе.

Александр Васильевич Оборин умел как-то просто и без назидания говорить о делах, порой важных и значительных; с подчиненными у него сразу складывались деловые и сердечные отношения.

Впереди перелет в Румынию. Перебазируемся в Тодерени.

СТАРШИЙ ИНЖЕНЕР ПОЛКА

На построении командир полка подполковник Оборин представил меня личному составу. Я стояла около него, потупив взгляд, и что-то во мне как будто бы замерло. Как реагировали в строю, не видела и не слышала.

После команды «Разойдись» все направились к самолетам. До меня долетели слова Филимо, кого-то из летчиков:

— Женщина — инженер полка! Ха-ха! Ну все, пропала наша технота!

Техники им в ответ:

— Вот влипли-то!

И вдруг я услышала голос, в котором звучало твердо принятое решение и непоколебимость:

— Пусть она только попробует подойти к моему самолету перед вылетом. Не полечу — и точка!

— А ты думаешь, я полечу? Ни в жизнь! — раздался другой голос.

Старалась не анализировать отношение к себе летного и технического состава. Вполне естественно, что все отнеслись по-разному: кто спокойно, кто с любопытством — чем все это кончится, а некоторые молча или вслух возражая и протестуя. Я старалась понять их всех.

Откровенно подчеркивал свое полнейшее отрицание меня как своего начальника техник звена лейтенант Семенов. Он отлично знал конструкции самолета и двигателя, их ремонт и эксплуатацию в боевых условиях. Подчиненные его уважали, трудностей в работе у него не было. Семенов знал себе цену и держался с достоинством.

Щадя его самолюбие и не желая «таранить» его в лоб, я не вызывала его к себе, как бы он ни был мне нужен. Шла к нему сама. Он слушал меня рассеянно, глядя в сторону, всячески давал мне понять, что ему инженер не нужен. Старалась не реагировать и на это. То, что нужно, Семенов делал, и делал безукоризненно. А это было главное.

Заметила я, что некоторые техники появлялись на стоянке нетрезвыми. «Как быть? Что делать?» — спрашивала себя. Я была один на один с неприятием меня не как инженера, а как женщины-инженера. А это было гораздо сложнее, ибо этот вопрос был в сфере чисто человеческих чувств и отношений.

Но в моей душе жило такое неистребимое и горячее чувство любви к летчикам и техникам, такое всепоглощающее желание им добра, что ни для каких иных чувств места уже не оставалось. Поэтому во мне не было ни боли, ни обиды. Об их отношении к себе я думала только в связи с исправностью самолетов, их боеготовностью, непременным условием чего является дисциплина. Дисциплина, конечно, была, но я хотела добиться того, чтобы она основывалась не только на уставных взаимоотношениях, но и на обоюдном уважении.

Инженер полка — человек, необходимый летчикам, инженерам, техникам и самолетам. Они все были необходимы мне. Я же им вначале — нисколько.

Одним из тех, кто сразу меня принял и признал, кто в трудную для меня пору помог мне работать и жить, был старшина Грачик Ростомян. Он понимал меня, как близкий, родной человек, сразу и без слов. Чуткий, внимательный, он как-то незаметно снимал с моей души боль и тревогу. Мне так необходимо было видеть Грачика, слышать его неизменное «вочинч» — ничего, не беда. Его черные с поволокой глаза, порой очень грустные и печальные, чуть глуховатый голос, характерные жесты кавказца — все это напоминало мне детство, моего отца, дядю, всех моих родных, и от этого становилось как-то легче.

И я благодарна моему боевому другу. Благодарна ему и за ту чуткость и деликатность, с какой помогал он мне в очень трудном и щепетильном деле — человеческих взаимоотношениях.

Самолеты осматривались сразу же после каждого полета. В конце летного дня производился тщательный послеполетный осмотр всех летавших самолетов, составлялась дефектная ведомость. Техники устраняли неисправности, производили полевой ремонт отдельных агрегатов самолетов, вышедших из строя во время боевых вылетов, выполняли регламентные работы. А перед вылетом вновь тщательная проверка самолетов, их боеготовности. Это так называемый предполетный осмотр.

Первое время самым сложным для меня был предполетный осмотр. Трудность заключалась в том, чтобы, осматривая самолет перед выпуском его в бой, не столкнуться лицом к лицу с летчиком. Дело в том, что некоторые из них считали, что женщина, подошедшая перед вылетом к самолету, несет несчастье. Приходилось считаться с этим. Не хотелось — пусть летчик и не прав, — чтобы он вылетал с тревожащим чувством неотвратимости беды. И выпустить самолет без гарантии его полной исправности тоже не могла. Поэтому и старалась выполнить эту операцию перед вылетом так, чтобы не попадаться на глаза тем, для кого сочетание самолета и женщины было несовместимо. Как и во что все это выльется, к чему приведет эта проблема, я не думала, некогда было, да и незачем.

Инженеры знали меня по работе в армии, у нас сохранились прежние хорошие отношения, и мы даже в самых сложных ситуациях всегда находили общий язык.

Но что же делать с теми техниками, которые считают возможным в нетрезвом виде приходить на стоянку? Здесь я была непреклонна. Сразу же предупредила, что буду строго наказывать. И вот предупрежденный техник снова появляется нетрезвым. Выписываю записку об аресте. Но гауптвахты нет. Приказываю поставить провинившегося на три часа в воронку. Жестоко, но все лучше, чем летное происшествие по его вине.

Арестованный стоял в яме у всех на виду, на границе аэродрома. Всем было не по себе, но особенно мучительно мне. Если бы существовал прибор, измеряющий человеческую боль, то у меня он показал бы, вероятно, максимум. Я не раскаивалась в своих действиях, но и места себе не находила. И сейчас еще вижу большие черные глаза техника, который вмиг трезвеет. Он смотрит на меня твердо и прямо, без злобы и упрека. А мне только этого и нужно. После нескольких случаев такого сурового наказания не только на стоянке, но нигде и никогда техников нашего полка никто не встречал в нетрезвом виде.

Однажды, подходя к группе техников, которые осматривали самолет, услышала, как свою речь они густо пересыпают бранью. Как женщине мне не хотелось подходить к ним, а как их начальник я не имела права пройти мимо. Подошла. Молча, без укора. Они поняли, что я все слышала. Смутились. Не могли даже доложить по уставу о производимой ими работе, да и я не ждала доклада. Потом враз заговорили:

— Товарищ инженер, простите нас, больше это никогда не повторится!

Знала, что это правда, что так оно и будет. Поверила и не ошиблась.

Человеку свойственно стремиться к совершенству, жаждать его в себе и других. Но на пути к этому он встречает многое такое, что огорчает его, ранит. Водка. Ругань. Брань. Чист и прекрасен не тот человек, который ничего этого не видел, не испытал, который прошел по жизни стороной безмятежной, а тот, который все это одолел и при этом сохранил в себе возвышенные порывы, доброе и чистое сердце.

Летчики и техники нашего полка, несмотря на все пережитое, оставались добрыми и чистыми. А страданий было более чем достаточно.

С особенной теплотой хочется вспомнить техника старшину В. А. Васильева. Рассказать о нем — значит

вспомнить всю историю полка с первых дней войны до славной победы.

Витя Васильев, ленинградский рабочий паренек, пришел в армию добровольцем, окончил школу механиков и вскоре прибыл в наш полк.

На долю этого паренька, пожалуй, особенно много выпало горя и страданий. В первые же дни он терял одного командира за другим.

Переживания техника, проводившего своего летчика на боевое задание и ожидавшего его посадки, другому человеку не понять, не понять его страха перед неизвестностью, когда самолет командира в воздухе... И самое большое горе, которое оставляет след на всю жизнь, — это не возвратившийся с боевого задания командир.

Гибель первого своего командира летчика Таранова Витю Васильева буквально потрясла.

Таранов повел на боевое задание звено истребителей в район Наро-Фоминска 4 января 1942 года и встретил большую группу фашистских самолетов. Таранов со своим звеном вступил в неравный бой и выиграл его, но ценой собственной жизни и жизни своих товарищей. Таранов не допустил фашистов к нашему переднему краю и не дал им сбросить ни одной бомбы. Но из этого боя вышел лишь один, чудом уцелевший самолет лейтенанта Романова.

Долго стоял, ожидая своего командира, голубоглазый, с обветренным лицом, в промасленной куртке юный техник, вглядываясь в даль горизонта, — не верилось, что его командир не вернется...

Тяжело переживал Васильев гибель своего одноклассника командира Саши Заборовского — он погиб под Воронежем.

Перелетал с аэродрома на аэродром Васильев обычно вместе со своим командиром, за бронеспинкой истребителя (в гаргроте, без парашюта). Счастливым самолетом Васильев считал истребитель под номером 57. Васильев не оставлял самолета на аэродромах даже при бомбежках, когда свистели горячие осколки и засыпало землей. Спал урывками, в ожидании вылета, прямо под крылом самолета.

...Румыния. В долине, меж высоких гор, полевой аэродром. Прилетели на аэродром, а там народу полным-полно. И все мы видимся впервые. Русские и румыны. Смотрим друг на друга с нескрываемым любопытством и доброжелательностью. На аэродром пришли труженики, которые

старались нам быть полезными,— они строили капониры. Мужчины в высоких меховых шапках, в длинных рубашках и узеньких штанах из домотканой материи, на ногах постолы — кусок сыромятной кожи, ловко стянутый шнурком вокруг ступни. Женщины в домотканой одежде, украшенной вышивкой, бусами, но босые. Все приветливы.

Стоило нашим достать кисеты, как тут же они попали в окружение румын. Послышалось:

— Гитлер капут!

— Антонеску капут!

— Табаки есть?

Разговаривали при помощи рук и нескольких немецких слов. Подошел инженер эскадрильи молдаванин Рачкован. Сразу стало легче. Наш переводчик едва успевал переводить оживленную «перестрелку». Интересно было узнать подробности о жизни другой страны. Мы расспрашивали румын об их жизни в оккупации.

К нам на аэродром потянулась вереница людей. Девушки празднично принарядились.

Начались бои за Яссы.

Летние рассветы ранни. В 3 часа ночи мы уже у самолетов. Прогреты и опробованы моторы. Заправлен полностью боекомплект пулеметов и пушек.

Легкий туман стелется по долине. День будет жаркий. Жаркий в боевом смысле.

Задолго до восхода солнца наши самолеты уходят в первый вылет. Из репродуктора на КП слушаем «рапорты». Над нашей передовой — армада немецких бомбардировщиков и истребителей. Слышим, как с земли наводят «ястребков», узнаем команды Оборина, Кожевникова, Медведева. Завязывается тяжелый бой.

В репродукторе шум, как в массовой сцене спектакля. Переживаем за своих, как тяжело и обидно, что ничем не можем им помочь. Горючее на исходе. Время возвращаться домой, а на конец боя нет и намека. На выручку поднялась вторая группа самолетов.

Вот Юра Кузин беспокойно перекладывает с места на место у капонира свернутые чехлы и сумки с инструментом.

Промасленный до костей Хайдар Булатов нервно покусывает ногти.

Высоченный Миша Якименко накручивает пуговицу комбинезона.

Напряжение предельное. Все устремили взоры на тарелку репродуктора, как будто в ней можно, как в волшебном зеркале, увидеть бой наших товарищей.

Наконец слышим — подошла группа, поднявшаяся на смену, и вступила в бой. Кто-то с земли передает:

— «Сокол», вам «травя».

Значит, разрешено первой группе выйти из боя и возвращаться домой.

Все внимание на горизонт. До боли в глазах ищем точки самолетов.

— Иду-ут! — кричит кто-то, и все сразу пришло в движение.

Самолеты подходят ближе. Считаем. Улетело 10, а в воздухе 9. Кто не вернулся? Самолеты встали в круг. Пара прикрывает их посадку. Всматриваемся в каждый садящийся самолет, чтобы увидеть номер на фюзеляже: 15, 22, 10, 29. Села последняя пара. Нет Коли Мотузко. Потрясенные летчики молча отводят взоры. На их глазах отважно бился и погиб этот молоденький и отчаянный лейтенант, и казалось, каждый считал себя как бы виновным за эту потерю.

Что можно в этом случае сказать технику, вопросительно глядящему на них со слезами на глазах?

Никто так трагически не принимает эти потери, как техник. По законам и уставам армии летчик для техника командир. Но это по уставам. А в жизни — это Друг. Друг с большой буквы. Он доверяет тебе во всем. В большом и малом. В общественном и личном. Их судьбы настолько переплетаются, что малейшие нюансы настроения того или другого передаются даже во взгляде. А кто больше техника радуется победе его летчика!

Вторая группа наших самолетов ведет бой. На помощь ушла третья группа. На стоянках самолеты, вернувшиеся только что из боя, облепила «технота».

До единого расстреляны боекомплекты патронов и снарядов. Баки настолько высушены, что не наберешь бензина заправить зажигалку. Бензозаправщики нарасхват. Надо внимательней осмотреть самолеты, а техник звена уже торопит:

— Быстрее, братцы! Летчики уже идут. Сейчас вылет.

Моторист еще на плоскости самолета заправляет баки горючим, а летчик, надев парашют, уже садится в кабину.

Выстрел ракеты. И эскадрилья опять в воздухе.

И так весь день.

Последний взлет заканчивается, когда солнце уже далеко опустилось за горизонт. Командир полка собирает летчиков на КП для разбора полетов.

Техсостав приступил к послеполетной подготовке самолетов. Надо все предусмотреть, надо все сделать. Самолет техника Володи Романовского получил пробоину фюзеляжа. Пулей задета тяга руля высоты. Работа тонкая, и сменить поврежденную тягу можно, только если влезть внутрь фюзеляжа. И долговязый Володя, ужом извиваясь между стрингерами, шпангоутами, перегородками, умудряется проделать эту ювелирную работу.

А на самолете Иванченко уже просрочены важнейшие регламентные работы. Инженер эскадрильи, собрав весь тощий «резерв» более или менее свободных техников, посылает их на помощь.

Оружейники «раскидали» на части все вооружение. Столько сегодня из него отстреляно, что без тщательнейшей прочистки и смазки оно может завтра отказать.

На одном из самолетов отказал прибор указателя скорости. Механик Валя Покровский, худенький, высокий, вечно улыбающийся паренек, глазаеет через десятки лючков и люков, проверяя всю систему прибора от кабины до трубки «Питто» на крыле самолета. И как всегда, в самом неудобном месте обнаружен обрыв системы прибора. А это значит — работа на всю ночь.

Ночь. Это только слово. Не успеет стемнеть, как уже начинает алеть на востоке.

Летчики летают от темна до темна. С рассветом первый вылет! Едва взлетит первая группа самолетов, к вылету уже готовится вторая. А вот уже на посадку заходит первая группа. Самолеты надо осмотреть и быстро подготовить к следующему вылету. Вскоре возвращается вторая группа. И так весь день. Целыми днями летчики находятся в воздухе, инженеры и техники сутками на аэродроме.

После тяжелых боев за Львов и Яссы полк пополнился летчиками и новыми самолетами.

Впереди Польша. Наш полк перебазируется на аэродром Турбья. Подлетая к нему, видим огромное поле с бетонированной взлетно-посадочной полосой. Посреди — взорванный ангар. Железные балки верхнего перекрытия, чудовищно изогнутые, воспринимались как сигнал бедствия. Стало не по себе.

Полк вел напряженные бои за обеспечение переправы через Вислу и расширение сандомирского плацдарма. Молодое пополнение летчиков отрабатывало тактические приемы в учебных боях. Все шло, как говорят командиры, по плану, но вот в ноябре 1944 года из учебного воздушного боя не вернулся молодой летчик. Это был скромный и отважный юноша. Он быстро вошел в строй, хорошо летал и бил врага со всем пылом молодого, бесстрашного сердца. Боевые летчики сразу приняли его в свою дружную семью и полюбили за его добрый, приветливый, уравновешенный характер. Иначе как Витенька его никто не называл. Небольшого роста, коренастый, неизменно со своим любимым планшетом.

Нас с Витей связывала дружба еще с истребительной летной школы в Кахетии. Я по-матерински любила этих почти еще безусых мальчишек. Юные курсанты гордо ходили строем по улицам грузинского села, порой с мокрыми, непросыхающими портянками, и лихо пели авиационные песни.

Ласково, с болью и тоской смотрели на них грузинки, видя в них своих сыновей, ушедших на фронт, и глотали слезы. «Что ждет их?» — думала я с тревогой и надеждой. В летную школу каждый из них принес свой мир, который был мне дорог и понятен. Требовательность и дисциплину видела не в грубом, оскорбительном окрике, а в том, чтобы подчиненные понимали и выполняли поставленную перед ними задачу.

Витя был одним из тех молодых летчиков, моих бывших курсантов, которые теперь пришли к нам в полк. Они тогда знали, что я тоже стремилась на фронт, и мы не раз спорили, кто из нас первым окажется в действующей армии.

И вот Витя погиб... Потрясенные летчики рассказывали, как на их глазах его самолет внезапно пошел к земле. Не было ни самолетов противника, ни зенитных установок. В чем дело? Что явилось причиной катастрофы? Никто не мог ответить на этот всех мучивший вопрос. Боль утраты переплеталась с неизвестностью. Все оказались перед мучительной загадкой.

Меня вызвал командир дивизии полковник Л. И. Горегляд. Мрачный, стоял он около взорванного ангара.

Доложила, что прибыла по его приказанию. Он, не поворачиваясь, сухо спросил:

— Доложите ваши соображения о причинах гибели летчика.

— Судя по тому, как падал самолет, катастрофа могла произойти или из-за разрыва сердца, или по вине материальной части. Но в данном случае первое исключается. Я давно знаю этого летчика, он крепкий и мужественный парень.

— Я тоже так считаю. Тогда остается одно предположение — неисправность материальной части! Если это так, если это подтвердится, вы отправитесь в штрафной батальон! Идите! — резко закончил командир дивизии.

Мысль командира могла найти себе выход и хоть на какой-то миг обрести зыбкую, призрачную ясность — в неисправности материальной части. У меня же не было и этого. Я доложила ему свои принципиальные теоретические соображения, исходя из того, что самолет падал до самой земли без всякой попытки летчика спастись.

И все-таки я не могла допустить мысль о неисправности самолета. Я слишком хорошо знала его состояние. За день до катастрофы мы тщательно его осматривали. Все неисправности полностью были устранены. Проверила его и перед вылетом. Я была уверена в исправности самолета, но что сказать сейчас, когда он превратился в груды исковерканного металла. А направят меня в штрафбат или не направят, какое это имело значение в сравнении с только что происшедшей трагедией.

К месту происшествия выехала комиссия, которой предстояло выяснить причины катастрофы.

Вспаханное поле. Из села прибежали поляки. Незнакомая, но понятная речь. На глазах этих людей погиб советский летчик. Взволнованные и потрясенные, показывали они нам место гибели, наперебой рассказывали подробности падения самолета. Они вместе с нами разделяли общее горе.

Самолет врезался в землю. Начали копать застывшую осеннюю землю и извлекать исковерканные части самолета. Умные, до мельчайшего продуманные детали выглядели оскорбительно нелепыми. И все-таки причину катастрофы удалось установить: обрыв шатуна — производственный дефект двигателя «Аллисон». Итак, причина была в неисправности материальной части, но не по вине технического или летного состава, а по вине некачественного американского производства. Шатун, оборвавшись в воздухе, поставил летчика в безвыходное положение.

Мы похоронили Витю и на его могиле установили погнутый винт самолета. Такой памятник сильнее любого самого гениального изваяния говорил о незащищенности человека перед лицом зла. Кто-то попросил меня сказать о Вите последнее слово. Не помню, что я тогда сказала. Мы стояли и просто плакали...

12 января 1945 года началась одна из крупнейших операций завершающего периода войны — Висло-Одерская. В ходе этой операции была полностью освобождена Польша. За освобождение польского города Ярбóслова наш полк был удостоен звания Ярбóсловского. А за проявленное мужество и героизм полку было присвоено звание гвардейского, и теперь вместо 438-го ИАП наш полк стал именоваться 212-й гвардейский Ярбóсловский истребительный авиационный полк.

И действительно, что ни летчик в нашем полку, то ас. По всему фронту гремела слава летчиков: А. Оборина, А. Кожевникова, Н. Орловского, А. Егорова, В. Семькина, Н. Кузьмина.

Летчики, инженеры и техники собрались в столовой отметить радостное событие.

Сидя за столами, они вспоминали воздушные бои под Ярбóсловом, одним из красивейших городов Польши. Радость приглушали усталость, тяжелые переживания, вызванные войной.

С тревогой и какой-то еще не осознанной болью смотрела я на мужа. Он веселился вместе со всеми. С первых дней войны этот полк стал его домом. Но в его смехе я сердцем почувствовала что-то неладное, такое, в чем он не хотел бы признаться ни себе, ни мне.

На следующий день муж слег в постель, а я, после того как закончились полеты, помчалась в госпиталь.

Пожилой врач, небольшого роста, коренастый, третьи сутки работавший без отдыха, внимательно выслушал мой подробный рассказ.

— У вашего мужа во время воздушного боя, по всей видимости, произошло внутреннее кровоизлияние, — сказал, подумав, хирург. — Спасение его только в одном — сутки лежать неподвижно, ничего не есть, ни единого глотка воды, ни одной папиросы. О дальнейшем будем говорить спустя сутки, если он останется жив.

Выслушав доктора, я все же попросила его поехать со мной, понимая бесполезность и бессмысленность моей просьбы.

— Посудите сами, как я могу ехать? Там один человек; и как бы он вам ни был дорог, он один. А здесь? Сколько здесь людей! Скажите сами, могу ли я всех их бросить ради одного?

— Нет, конечно, не можете, — ответила ему.

Назавтра возник вопрос: что же дальше? Врачи еще со вчерашнего дня настаивали на немедленной отправке в госпиталь. Я не могла решиться на это без согласия вчерашнего хирурга.

Когда исполнились сутки, в течение которых муж лежал не шевельнувшись, я снова помчалась в госпиталь.

— Теперь можно лететь, но только лететь, — сказал он твердо.

Командир корпуса выделил санитарный самолет, и я, оставив вместо себя заместителя, полетела сопровождать мужа в госпиталь.

Я не могла поступить иначе — жизнь мужа была в опасности.

Наконец посадка на полевом аэродроме близ Пшевурска, где располагался наш госпиталь. Я дождалась, пока было закончено с устройством мужа в госпитале, и только собралась идти на аэродром, как услышала позади знакомый голос:

— А вы, товарищ инженер, что здесь делаете?

Оглядываясь, вижу главного инженера корпуса. Не дожидаясь моего ответа, он строго сказал:

— Немедленно улетайте, полк без инженера оставаться не может!

Вечерело. На аэродром шла в забытии. Не видела ни дороги, ни людей. Несколько придя в себя, обнаружила, что забрела далеко в сторону, противоположную аэродрому. Темнело, когда прибежала на аэродром. Санитарный самолет, на котором мы прилетели, уже давно улетел. Рассчитывать можно было лишь на попутный. К счастью, вдали на аэродроме увидела По-2, который готовился к вылету. Летчик охотно согласился доставить меня в полк, несколько изменив для этого свой маршрут.

Он ушел на КП, а я в ожидании вылета легла навзничь на траву.

Не знаю, сколько прошло времени.

— Полетели, товарищ инженер, — услышала я веселый голос, который вернул меня к действительности.

Через несколько минут мы были уже в воздухе.

Вначале летели спокойно. Земля окуталась глубокими сумерками. По времени уже должны были бы приземлиться. Вдруг вблизи самолета пролетели трассирующие снаряды. Сомнений не было — бьет зенитка противника.

Летчик круто развернул машину, взял курс на восток. Вскоре в полутьме обозначилась река Сан. Еще несколько минут полета, и я увидела с воздуха ориентиры своего аэродрома, а затем и бегущих навстречу летчиков и техников.

Вспоминая те трудные военные дни, думаю: сколько радости, счастливых минут было! Сколько гордости за товарищей! Горький сказал однажды: «Каждый человек должен чем-то гордиться, иначе не стоило и родиться!»

Я гордилась тем, что мне доверены судьбы замечательных героических людей — инженеров и техников, доверена авиационная техника. Летчики вверяли нам, инженерам и техникам, самое ценное — жизни. И мы вели отчаянную борьбу за каждую жизнь, за каждую судьбу, чтобы не прибавить к жертвам неизбежным ни одной неоправданной жертвы.

Я привыкла не паниковать перед трудностями, постоянно внушала себе, что я везучая, и от этого прибавлялись силы и отступала усталость.

Жизнь — это встречи. С некоторыми людьми каждый день, с иными однажды, но воспоминания об этих встречах порой идут рядом с нами всю жизнь. Встречи сплетаются в цепочку, образуют картину жизни, дают материал для размышлений. Воспоминания о встречах на моем жизненном пути — это прежде всего воспоминания о людях авиации.

Хочется поделиться некоторыми своими размышлениями, тем, что ощущается и сейчас при воспоминании о встречах, о людях, о жизни...

Нужно до самозабвения любить жизнь, ощущать ее как блаженство и быть способным, даже в самой повседневности, быть на высоком дыхании, чувствовать и любить полнокровно, трепетно и страстно.

Надо всегда чувствовать и знать, что радость где-то рядом с нами, но порой мы понимаем это только после долгих поисков и погони за ней.

Мне кажется, что красота и прелесть есть в каждом прожитом дне, в том, что вокруг нас. В поисках правды человек не должен утрачивать какую-то фантазию, мечту.

Порой нелегко разобраться в сложной ситуации и найти оптимальное решение. Ведь для этого надо знать самого себя, свои склонности и способности, свои сильные и слабые стороны. Но мало кто, особенно в юности, способен видеть себя объективно, со стороны. А вопросы обступают: «Кто я? Кем быть? Зачем?» И цена ошибки не двойка, а бесполезно прожитые годы. Необходимо уже в молодости попытаться разобраться в себе. Какие титанические, героические сражения происходят на дне души человека, пусть даже и незаметные внешне! Не надо бояться этих сражений.

Человек велик своими духовными взлетами, тем, что в нем побеждает живое начало борца.

Мы проходим строгое испытание на свою полезность и нужность. Как прекрасно, если в результате духовной эволюции человек поднимается до высокой гражданской зрелости, становится нужней себе и людям и, оставшись один на один с собственной совестью, как бы проверяет себя и испытывает удовлетворение в правильности своих мыслей и поступков.

Человек должен любить другого человека, должен уметь выражать эту любовь, искать и находить, обнаруживать без устали в нем лучшие черты, своим отношением пробуждать то прекрасное, что есть в человеке и что порой захламлено в нем или не сразу видно. Не надо быть скупым. Надо передавать людям частицу собственной личности.

Люди развиваются по разным законам. Один весь выкипит в молодости и доживает дни свои стариком; другой и с возрастом сохраняет энергию и бодрость; третий живет как бы неровно — период деятельности сменяется упадком сил, затем, отдохнув, он вновь расправляет крылья.

Мои друзья мне дороги еще и тем, что с возрастом они сохранили энергию, бодрость, глубокий интерес ко всему происходящему, с добрым и горячим чувством борются за все лучшее и не устают. Не люблю усталых...

Ни в коем случае нельзя становиться жертвой, и, как бы ни были не равны силы, бороться и побеждать, никогда не сдаваться. Сдаться — самое легкое, самое безотрадное и самое постыдное дело.

Мой опыт и наблюдения с годами убедили меня, что упорные и мужественные непременно обретут счастье,

пусть даже и не сразу, не так быстро, как всем нам этого хотелось бы. Я верю в счастье людей честных, чистых.

Неустанным трудом души надо прививать своим детям высокую культуру чувств и отношений. Бороться против аскетизма чувств, мизерности каждодневной отдачи сердца, душевного тепла, чуткости, то есть бороться за те качества, которые ведут к счастливой жизни, к радости и миру в самом себе, в семье, в коллективе.

И не менее важно воспитывать в себе потребность непрерывного самоусовершенствования, потребность быть и жить лучше, быть счастливее друг с другом. И еще... обрести грациозность ума и поведения и артистизм.

По-моему, счастье — это верность. Верность идеалам своей юности, своей цели, к которой шел неотступно, верность своим друзьям, с которыми ты неизменно и в радости и в беде. Верность своей стране и своему народу, которому посвящаешь свои лучшие мечты, свои главные труды.

Мир меняется к лучшему. Это как результат усилий всех людей. И в этом большое, ни с чем не сравнимое счастье!

Иногда картины прошлого зримо проходят перед глазами, словно кадры из кинофильма... Вижу спокойного, несколько медлительного в движениях, но скорого в работе ветерана полка старшину Федора Рожина. Он колдует над мотором. Рядом его друг и помощник моторист Набий Назиров, или просто Коля, как мы его звали. Смуглый красавец таджик. Приветливый, улыбающийся, внимательный и очень добросовестный труженик. И самолет его был всегда чист до стерильности.

Вообще мотористы полка своей работой и внешним видом опровергали слова нелепой шутки: «Вечно грязный, вечно сонный моторист авиационный».

А вот рысью катит тележку с аккумуляторами в конец стоянки к грузовику механик по электрооборудованию старшина Костя Шалаенко. Костя отличный спортсмен и танцор, это угадывается в каждом его движении. Но и его измотала работа. Глубоко провалились синие от бритья щеки. Впереди, радостно виляя хвостом, мчится любимец полка Разбой. (У нас в полку постоянно была собака. Иногда она исчезала, и ее место тут же занимала другая. Но все они имели одну кличку Разбой, что в переводе с румынского означало «война»).

Огненно-рыжий Саша Жеребкин тащит огромный бал-

лон со сжатым воздухом и еще умудряется «пройтись» в адрес мотористки Ани Росляковой, драящей самолет. Сегодня летчик, его командир, одержал победу в воздушном бою, и Саша счастлив, чувствует себя именинником и весь сияет.

Оружейник Миша Якименко, густо обвешанный пулеметными лентами, оседлал нос самолета.

— Скорее, скорее, Миша! — торопит его инженер Парамонов. — Вот-вот вылет, а еще нужно опробовать мотор.

Сдувая обильный пот с лица, Якименко ловко укладывает ленты в патронные ящики.

Изящный Юра Кузин, один из лучших техников, чудом проник в фюзеляж, через лючок торчат лишь ноги в дырявых кирзовых сапогах, выделяющие замысловатые пируэты. Очевидно, Юра никак не может дотянуться до злополучного болтика.

Вижу озабоченное лицо техника звена Михаила Бондарева. Он вечно весь в делах и заботах. А забот у него много, и главная из них — это постоянный поиск запчастей, которых всегда не хватало.

...Самолет соседнего полка заходит на посадку. Касается земли, и правая стойка шасси, ломаясь, летит в сторону и... мгновенно исчезает. Меня просят вернуть ее. Понимаю, что отлететь она могла в сторону эскадрильи, в которой служит Бондарев. Иду к нему.

— Бондарев, отдайте стойку шасси!

Ошеломленный, он смотрит на меня, и смысл моих слов очень медленно доходит до его сознания. Сломанная стойка ему не нужна, но ведь на ней резина, да и мало ли что еще может пригодиться, так думает он. Нам обоим казалось, что прошла вечность с тех пор, как мы стоим друг против друга: я с категорическим требованием вернуть соседнему полку стойку шасси, а он с таким же категорическим нежеланием и мукой от одной мысли о расставании с вмиг подхваченной им стойкой, хотя и ненужной ему. Всякая добродетель, перешагнув границу, превращается в свою противоположность.

Точно отрывая от себя очень дорогое, возвращает он стойку шасси, а я огорчена его огорчением и смотрю то на его печальные глаза, то на скромный его сундучок, в котором вместо своих личных вещей он возил запчасти и особенно бережно свечи.

Прошло много лет после окончания войны, и однажды, прилетев в командировку в ГДР, на аэродроме узнаю, что

там служит Бондарев. Первым делом мчусь к нему. Мы крепко обнялись. В те первые минуты молча мы не могли наглядеться друг на друга, да и слезы мешали. Не знаю, почему мы плакали. Может, от радости, так, во всяком случае, думать легче. А я еще думала и о том, что для тех, кто сейчас с ним на аэродроме, он просто техник, а для нас, его однополчан и друзей, он, Миша Бондарев, целая поэма и гимн сложному, героическому труду авиационного техника.

Поэма... Пожалуй, не один Михаил Бондарев был поэмой. А Миша Костко? Я уже вижу и радуюсь улыбке наших однополчан, прочитавших сейчас это имя — Миша Костко.

Миша Костко среднего роста, плотный. Круглое лицо с доверчивым, добрым взглядом светлых глаз. Он всегда был ищущий и беспокойный. Постоянной его заботой были запчасти, обеспечение ими. И еще одна проблема: установить необходимое «расстояние» между промерзшими техниками и хранящимся у Миши спиртом. Ценили его за преданность делу, за его неутомимость, бьющую ключом энергию, за то, что ему никогда ничего не было трудно, разве только отказывать своим иззябшим друзьям... или же, не сумев устоять, отпустить по 15 капель «союзника» (так называли американский технический спирт). А затем решать вопрос, который так и остался невыясненным, — это истинный объем бочки, в которой находилась эта жидкость. И главное, Костко, как лицо ответственное за нее, должен был обладать многими качествами, которыми никто из нас не обладал. Он должен был быть дипломатом, жонглером, Шерлоком Холмсом.

Вижу, как во весь опор мчатся два друга, радиомеханики эскадрилий старшины Алексей Петухов и Юра Виноградов. В успехах боевых вылетов, в победах летчиков была и доля участия Петухова и Виноградова, выраженная в постоянной исправности радиоаппаратуры.

Старшина Алексей Петухов, ладный крепыш, коренастый, очень подвижный, стремительный, с мужественным, волевым лицом, с задумчивыми светло-кариими глазами. Петухов внешне напоминал Чкалова. Леша был бессменным комсомольским вожаком эскадрильи и отличным баянистом. Достаточно было ему услышать: «Леха, давай!» — как в руках у него оказывался баян.

Много песен было спето под его аккомпанемент. В них выливалась радость победы или горечь утраты. Но каж-

дый раз баян в руках Лени Петухова смягчал боль, становилось чуть-чуть легче.

Память оживляет события юности, мечты и встречи, имена и лица боевых товарищей, друзей.

Летчики и техники полка с глубочайшей любовью вспоминают своего комиссара Б. А. Гаврилова. Подготовить морально человека к бою, снять с него чувство робости и страха перед опасностью, как это делал комиссар эскадрильи, в прошлом путиловский рабочий, Б. А. Гаврилов, не каждому дается. Гаврилов мог обычной, простой задушевной беседой увлечь человека в мир романтики, вдохновить его на героизм, дать почувствовать веру в собственные силы, в победный исход боя.

Однажды на рассвете мы вскочили от чего-то непонятного. Что произошло? На этот вопрос никто не мог ответить. Это была не бомбежка. Земля содрогалась от толчков, на аэродроме полыхало зарево пожара. Деревня, в которой располагался летный и технический состав полка, была рядом с аэродромом. Передовая фронта проходила километрах в десяти.

Прибежали на аэродром. То, что мы увидели, потрясло нас. Весь аэродром полыхает — горят самолеты. Ежеминутно рвутся снаряды и взрываются самолеты. Многие техники, находившиеся на аэродроме, погибли.

Выяснилось, что нас обстреливала тяжелая дальнобойная артиллерия. Действие ее мы ощущали впервые. Пришли к заключению, что обстрел более неприятен, чем бомбежка.

— Бомбу, ту хотя бы видишь, как и куда она летит, — говорили техники. — А тут разве знаешь, куда уходит снаряд!

В начале обстрела ощущался удар о землю, который впоследствии мы узнавали сразу, а затем раздавался звук летящего снаряда, напоминающий шипение. И вот жди, куда он упадет!

Очень тяжело переживали гибель товарищей. Очень жаль было и самолеты. «Будут ли еще нас обстреливать сегодня? — думала я. — Ведь обстрел может возобновиться каждую минуту. Надо немедленно убрать с аэродрома очаги пожаров». С этой целью находящуюся в моем распоряжении автомашину отправила перевезти с аэродрома пожароопасное авиационно-техническое имущество.

Днем мы напряженно работали и, насколько было возможно, залечивали раны.

— Товарищ инженер, вас вызывают на командный пункт,— доложил техник.

На командном пункте застала весь летный состав. Началось оперативное совещание.

И вдруг... характерный удар о землю. В одно мгновение все оказались в траншее. Снаряд за снарядом, визжа и воя, пролетали над нами. Когда я выбежала из землянки, аэродром был пуст и безлюден. Было нестерпимо жутко от этой настороженности перед неизвестностью. Хотела прыгнуть в траншею, но вспомнила, что на КП остался маленький щенок. Возвращаюсь в землянку. Щенок, забившись в угол, жалобно скулил. Хватаю его и мчусь к траншее.

Рядом со мной в траншее оказался командир эскадрильи Алексей Егоров. Он привык драться и навязывать бой противнику. И сейчас ему было нестерпимо отсиживаться в укрытии.

— Не могу я тут сидеть! — говорил он.

— Леха, не бойсь! — шутил кто-то в перерыве между грохотом снарядов.

— Да я не боюсь, просто тошно! — уже более мягко ответил он.

А снаряды один за другим пролетали над нами, и казалось, конца им не будет. Тут летчики вспомнили о моей полуторке.

— Товарищ инженер, где ваша машина?

Вдруг на нас посыпалась земля. Снаряд упал у самой бровки. К счастью, разорвался он глубоко в земле. И опять с волнением и беспокойством спрашивают меня о машине. Наконец она появилась. В один миг летчики оказались в ней. Шофер с ходу дает полный газ, и мы выезжаем из опасной зоны. Остановили машину на пригорке. Отсюда хорошо был виден аэродром. Наконец обстрел закончился, и мы вернулись на аэродром.

На этот раз потерь не было.

Было ясно, что обстрел велся из дальнобойных орудий, установленных противником на Сандомирской возвышенности. Но коль фашисты пристрелялись, надо немедленно перелетать.

Тщательно проверить исправность самолетов было некогда. Пришлось ограничиться лишь внешним осмотром. Особенно волновало состояние управления и целостность бензо- и маслосистем.

Самолеты один за другим отрывались от земли, не ус-

певшей остыть от обстрела. На аэродроме догорали разбитые самолеты. С болью в сердце смотрели мы на уничтоженные и поврежденные машины, находя утешение в том, что несколько из них уцелело. Сейчас они улетят, и в сердце вонзится тревога за их благополучную посадку.

Взлет и посадка всегда волнуют. Глядя на улетающий самолет, теряешь ощущение самого себя. Остается лишь одно желание, чтобы взлетевший самолет сел. А вот и посадка! Вздых облегчения! И только тут ты будто возвращаешься к самому себе. Наконец пришло сообщение, что наши самолеты благополучно приземлились на аэродроме Тарнобжег.

Решаем: оставшиеся самолеты, подлежащие ремонту, и те, которые полностью вышли из строя, рассредоточить по окраине огромного летного поля и хорошо замаскировать. Начинаем с осмотра самолетов. По каждому из них принимаем решение, определяем объем работы и намечаем сроки ввода его в строй.

Каждый самолет — свидетель боев и подвигов своего командира, непосредственный участник воздушных сражений. Он яркая биография отваги летчика и труда техника, живой участник их боевых дел, мастерства, таланта. Об этом думаю, когда подхожу к каждому из истребителей. Вроде бы все одинаковые стоят и вместе с тем все разные: у каждого свой характер, свой нрав, каждый имеет свои особенности, так же, впрочем, как и люди.

Осматривая самолет, вспоминаю все его прошлое, его раны и все им пережитое. Это авиация, и тут особенно важно суметь все измерить, правильно и точно оценить состояние материальной части.

Подхожу к самолету мужа, который, точно живое существо, одиноко стоял, израненный множеством осколков; грозный в воздушном бою, сейчас выглядел беспомощным... Управляемый твердой рукой летчика, послушно шел он в лобовую атаку, уничтожил не один фашистский самолет, прорываясь через огневую завесу. Самолет с бортовым номером 38. Сколько раз выручал он летчика в опасные, страшные минуты! Ему доверял летчик жизнь там, в небе, где проходит самая главная, самая напряженная, но и самая любимая часть его жизни.

И вот он изрешечен осколками, и восстановить его невозможно.

Через несколько часов обстрел повторился: он был таким же жестоким, как и предыдущий.

Мы обратили внимание, что при каждом обстреле (а в сутки было по два обстрела) первый снаряд разрывался в одно и то же время.

Изучив «график» фашистов, мы стремились во что бы то ни стало успеть закончить ремонт до очередного обстрела и выпустить отремонтированные самолеты для перелета на другой аэродром. Это требовало большого напряжения духовных и физических сил. Работали день и ночь. Техникам необходим был отдых не только физический, но и моральный. Поэтому перед обстрелом мы иногда уезжали в лес. Запах трав и цветов, ощущение близости природы снимали напряжение. Пока на аэродроме ухали снаряды, мы отдыхали, а как только заканчивался обстрел, возвращались и со свежими силами продолжали восстанавливать самолеты.

И какова же была наша радость, когда, задржав головы, мы всматривались в улетающие, восстановленные нами самолеты. «Счастливой посадки», — желал им каждый из нас, все те, кто вновь и вновь не будет спокоен, не будет знать сна и будет жить нескончаемой работой и грохотом обстрела. «И все-таки не напрасно прожили мы сегодняшний день», — думали мы и от души повторяли такой же день вновь и вновь.

А я ко всему была счастлива еще и своим счастьем. Давно я уже поняла и почувствовала, что от бывшего неприятия меня не осталось и следа. Теперь с летчиками и техниками, поначалу отвергшими меня, в том числе и с Семеновым, установились деловые и дружеские отношения, скрепленные войной и молодостью. Я уже спокойно могла подойти к самолету, даже перед его вылетом. Летчики уже не боялись, что я принесу с собой беду.

Однажды ко мне подошел техник и доложил, что приехали инженеры из соседней части. Их было трое. Один из них, старший инженер полка, невысокого роста, плотный блондин, смотрел вокруг с доброй и чуть-чуть насмешливой улыбкой. Русский цвет волос и нежную голубизну глаз он растерял не с годами, а на аэродромах.

— Мы слышали, что у тебя теперь много запасных частей появилось, — смеясь, сказал он мне. — Вот мы и приехали к вам позаимствовать.

Он прочел мне длинный список необходимых ему запчастей. Инженеру стали подбирать все по списку, а мы с ним присели у самолета.

— Скажи, неприятная это, должно быть, штука — каждый день обстрел?! — спросил он. — Знаешь, был у меня такой случай. Однажды приехал я к своему другу за запчастями. И только мы с ним...

Характерный удар, сопровождаемый стоном земли, прервал его рассказ. И вот уже над нами летит снаряд. Все бросились к спасительной траншее. Но она не вместила всех, и я предложила укрыться на КП, расположенном поблизости. Мои огромные кирзовые сапоги никак не способствовали спринтерскому бегу. Мне казалось, что они несут меня не вперед, а назад.

Снаряды беспрестанно рвались вокруг КП. Мы прижались к полу землянки. Вдруг вбегает инженер соседнего полка и с ходу оказывается рядом со мной на полу. Я иногда встречалась с ним по работе, и мне нравились его выдержка, умение спокойно, со знанием дела разобраться в любом сложном вопросе. Сейчас, оказавшись в опасности, он, обращаясь ко мне, в отчаянии повторял одно и то же:

— Какие мы с тобой дураки! Какие дураки!.. Зачем надо было кончать академию, учиться, столько мечтать, если все так глупо, так бездарно и бессмысленно может оборваться? Вот сейчас каждое мгновение снаряд может влететь в эту мышеловку — и конец, — скорее стонал, чем говорил он.

— Перестань говорить глупости! — пытаюсь успокоить его.

— А я-то?.. А я-то дурак! — не унимался он. — Ты думаешь, где я был только что? У парикмахера! Какая разница, разорвет меня снаряд бритым или небритым?..

Позже мы никогда не вспоминали минутной слабости нашего товарища. Ведь и сильные люди в минуты опасности переживают страх, это естественно.

Вскоре к нам на аэродром прилетела специальная разведывательная корректировочная эскадрилья. Она установила место нахождения тщательно замаскированной дальнобойной батареи противника.

Командир разведывательной эскадрильи Герой Советского Союза А. Баршт оказался другом мужа. Когда выпадало свободное время, он много рассказывал мне об их совместной службе, тревожной и взволнованной юности. Слушала его с волнением, чувствуя все то, что он сказал и чего недосказал, не разрешая самой себе додумать. Порой приходила мысль, что было бы легче, если бы я его не

понимала или понимала только то, что лежит на поверхности и что не причиняет боли.

Я часто думала о том, что жизнь летчика соткана из необыкновенно сложного и тонкого мира чувств, мыслей, событий. Мне было очень грустно при мысли, что многое безвозвратно исчезает. И всему виной — неумолимо улетающие годы. В разговоре я сказала об этом Баршту.

— Годы летят, и тут уж ничего не поделаешь, — ответил Баршт. — Но сожалеть, по-моему, должен тот, у кого они летят впустую, без пользы. А тому, у кого на смену годам приходят зрелость, опыт, мудрость, тому не стоит огорчаться. Надо только уметь жить, жить с пользой людям. — И, подумав, добавил: — И радостно. Постоянно ощущать счастье жизни.

Слушала и старалась осмыслить то, что он говорил, осмыслить применительно к действительности, к войне.

Значительно раньше намеченного срока самолеты полка были восстановлены и благополучно перелетели на другой аэродром.

Выпустив в воздух последний отремонтированный самолет, я поехала к главному инженеру корпуса. Шатаясь от усталости, бессонных ночей, доложила о досрочно выполненной работе и попросила разрешения навестить в госпитале мужа.

— Завтра утром за вами прилетит самолет, а сейчас отдыхайте, — ответил он.

Казалось, что никогда не наступит утро. Наконец самолет прилетел, и через два часа я была в Пшевурске. В тревоге бегу по госпитальному парку. И вдруг вижу мужа, гуляющего по парку. «Здоров, здоров!» — хотелось кричать от радости.

А через час мы уже улетали вместе. Мужа отпустили с условием, что через два дня он улетит в московский госпиталь. Для меня было важно то, что сейчас мы вместе, а о том, что будет через два дня, не хотелось думать.

На следующее утро мне надо было на несколько минут заехать в штаб. Выезжаю с аэродрома, и вдруг начался обстрел. Разворачиваем с шофером машину. Под обстрелом объехали все стоянки, собрали техников и выехали за пределы аэродрома. Здесь дорога разветвлялась.

— Поедемте направо, — сказала я водителю.

Техник звена Семенов почему-то предложил свернуть налево. Было совершенно все равно, куда ехать, и мы

свернули налево. И тут, поднимая фонтан земли, справа упал снаряд.

— Хорошо, что свернули налево, — раздались счастливые голоса в кузове полуприцепа.

А Семенов в роли спасителя сидел гордый и довольный. Все изумлялись его интуиции или какому-то внутреннему предвидению, что порой свойственно каждому из нас и что мы как бы в шутку называем шестым чувством. Как бы это ни называлось, но мы были спасены, были живы, и этого было достаточно, чтобы быть счастливыми.

Оставив технику в безопасном месте, я поехала в деревню, где находился муж. Издали вижу, идет он во весь рост спокойным, уравновешенным шагом, а по сторонам — в огородах и дворах — рвутся снаряды.

Через неделю наши артиллеристы совместно с летчиками разведывательной эскадрильи разбили вражескую батарею.

Вскоре муж улетел в Москву в госпиталь. О состоянии его здоровья поступали тревожные сведения, которые волновали не только меня, но и всех в соединении. И когда фронт на сандомирском плацдарме стабилизировался и наступила оперативная пауза, мне разрешили выехать в Москву.

Аэродром и деревню, в которой жила, разделяло шоссе. Был страшный ливень. Выйдя на шоссе, проголосовала.

— Куда? — отрывисто бросил шофер грузовой машины.

— В Москву! — в тон ему ответила я.

— Как в Москву? — опешил он. — Я в Москву не еду. Сейчас за первым поворотом сверну.

— И чудесно! Доеду с вами до первого поворота, и то ближе к Москве.

На суровом лице шофера улыбка. Он высказал сожаление, что не едет в Москву, и на повороте мы попрощались. Он свернул в сторону, а я пошла по шоссе, не замечая ни ливня, ни грязи на дороге, и песня была моим спутником.

Так, то пешком, то на попутных машинах, к концу дня добралась до Ярославля, чье имя носит наш полк. Приятно было идти по его улицам и ощущать родственную связь между нами. Мне доставило удовольствие, ни у кого не спрашивая, дойти безошибочно до вокзала. Как раз на путях стоял поезд, идущий в сторону Львова. Вскочи-

ла в теплушку. Хоть она и называлась теплушкой, но в ней было холодно, дождь хлестал во все щели.

Ночью — пересадки, поиски новых составов. На некоторых станциях приходилось ждать часами, а порой бежать изо всех сил, чтобы успеть на поезд. В поездах холодно, окна без стекол. Мокрая шинель никак не может на мне высохнуть.

Во Львове на вокзале я обратила внимание на одного солдата, да и не только я одна. По его виду все понимали, что он только что с передовой, после жарких боев: шинель пробита пулями и, казалось, еще пахнет порохом. Лицо усталое, измученное. Высокий, худой, чуть сутулясь, весь уйдя в свои мысли, стоял он в зале ожидания. Глядя на него, все еще острее почувствовали всю тяжесть и горечь происходящего. Во всем его облике, во взгляде, суровом, но спокойном, в том, как он держался, было столько достоинства, скромности и какой-то внутренней веры, убежденности и непреклонности. Говорили, что ему присвоили звание Героя Советского Союза и что его вызвали в Москву в Кремль для вручения Золотой Звезды.

Посадка на поезд Львов — Киев была ужасной. Я оказалась возле вагона для раненых. Люди здесь не входили, их вносили. Когда «внесли» в вагон и меня, я забилась в угол и притихла. Чувствовала себя как-то виновато, видя солдат без руки или ноги.

Вагон заполнился до отказа. Кажется, негде ступить ногой. Сразу стало душно. От моей шинели шел пар. Так целые сутки просидела я неподвижно, ноги затекли, стали как протезы.

Наконец Москва! Какая-то она стала, как отразилась на ней война? С радостью отметила, что Москва почти все та же, только стала строже, суровей и сдержанней.

Мчусь в Сокольники, в госпиталь.

— А он выписался и уехал, — просмотрев журнал записей, безразлично ответила дежурная сестра.

Еще минуту назад сердце трепетало от одной лишь мысли о предстоящей встрече. И вдруг: выписался, уехал... Опустошенная, без единой мысли, я вдруг сразу почувствовала смертельную усталость. Механически, каким-то чужим деревянным голосом спрашиваю:

— Куда и когда уехал?

— Уехал вчера вечером. Его направили на две недели в подмосковный дом отдыха. Оттуда он должен вернуться в госпиталь на врачебно-летную комиссию.

Так он здесь, под Москвой! Вскочила, не помня себя от радости.

И вот вновь шумные улицы Москвы. Как во сне, почти машинально пересаживаюсь с трамвая на метро, затем на электричку. Казалось, бесконечно тянутся километры.

В канцелярии дома отдыха было шумно. Собралось много народу, все что-то горячо обсуждали. Я стояла в ожидании конца разговора и боялась спросить, страшась ответа. Наконец меня заметили и спросили, кто я и зачем здесь. С замиранием сердца смотрела, как перелистывали книгу регистрации отдыхающих. Вдруг мне сообщают номер комнаты, в которой живет и отдыхает Кожевников Анатолий Леонидович. Кубарем скатываюсь с лестницы, куда что девалось!

Мы долго бродили по парку, забыв обо всем на свете.

Муж убедил врачей, что абсолютно здоров, и мы, как два напроказивших школьника, счастливые и радостные, умчались в город. Ему, прежде чем уехать на фронт, предстояло пройти медицинскую комиссию при госпитале. У нас владело одно желание: скорее, как можно скорее в родной полк, к своим боевым товарищам.

В полк вернулись после трехсуточной езды почти на всех видах транспорта и сразу же ушли с головой в заботы своих должностных обязанностей. Вернулись к привычной фронтовой жизни, тревожной, опасной, но вместе с тем интенсивной, деятельной.

Эскадрилья под командованием майора Кожевникова в воздухе, навстречу большая группа истребителей «фокке-вульф». Решение возникает мгновенно.

— За мной, в атаку! — следует его команда, и эскадрилья врывается в боевые порядки численно превосходящего противника.

Фашисты беспорядочно освободились от бомбового груза и приняли бой. Дерзко и умело атакуя «фоккеры», наши летчики в ожесточенном сражении сбили пять вражеских самолетов и, выполнив задачу, благополучно вернулись на свой аэродром. Со станции наведения с восхищением передали в полк радиogramму: «Танкисты плют благодарность летчикам».

В марте 1945 года наш полк принимал активное участие в проведении Опельнской операции при форсировании реки Одер и расширении плацдарма на его правом берегу. Летчики полка вели отчаянные бои с противником,

который оказывал сильное сопротивление нашим наступающим войскам.

В книге «На страже неба столицы» мы читаем:

«16 марта 212-й гвардейский истребительный авиационный полк осуществил 56 вылетов на прикрытие войск, провел 8 групповых воздушных боев, в которых особенно отличились гвардии капитан Н. Г. Кузьмин, гвардии младшие лейтенанты И. П. Зайцев и В. С. Петрушев, сбившие 8 вражеских самолетов.

В ходе Оппельнской операции личный состав полка произвел 355 боевых вылетов и уничтожил 18 вражеских самолетов. За образцовое выполнение боевых задач 5 апреля 1945 г. полк был награжден орденом Александра Невского».

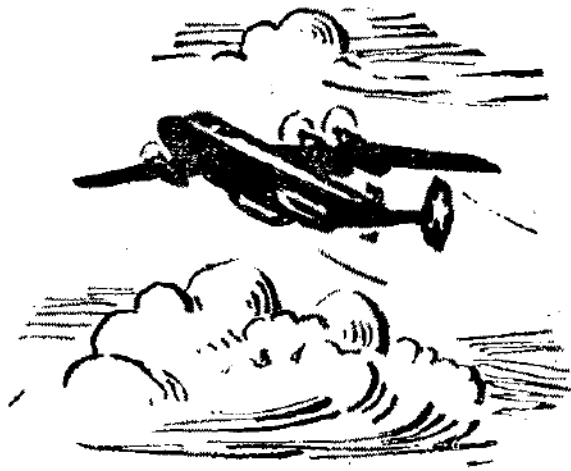
16 апреля 1945 года началась Берлинская операция. В ней принимал активное участие наш 1-й Украинский фронт во главе с маршалом И. С. Коневым.

2 мая эта грандиозная по масштабу и значению операция закончилась. Миллионная группировка противника с тысячами орудий, танков и самолетов была разгромлена.

«Высоким боевым мастерством,— говорится в книге «На страже неба столицы»,— отличились действия летчиков-истребителей в ходе осуществления Берлинской операции. Сохраняя господство в воздухе, они в каждой схватке с врагом демонстрировали высокую боевую выучку, умение вести боевые действия в сложных метеорологических условиях. Советские истребители вели борьбу с вражескими самолетами не только в воздухе, но и на земле, надежно блокируя аэродромы противника.

За героизм и мужество, проявленные в воздушных боях на Берлинском направлении, гвардии майору Анатолию Леонидовичу Кожевникову, гвардии капитанам Алексею Александровичу Егорову и Михаилу Васильевичу Бекашенку было присвоено звание Героя Советского Союза. командиру полка гвардии подполковнику Александру Васильевичу Оборину это звание было присвоено посмертно».

Окончание Берлинской операции означало крах фашизма. Берлинская битва была венцом ратных трудов советского народа.



Марина
ПОПОВИЧ

СТАРТ НАД ОБЛАКАМИ

**«Там, где трудное и неизвестное,
там я нахожу свое место. Там, где
речь идет о счастье и славе моего
народа, там я ищу себе работу».**

В. П. Чкалов

ПЕРВЫЕ СЕМНАДЦАТЬ ЛЕТ

У притока Западной Двины на горе лежит село Самусенки. Недалеко от села проходит большак на Смоленск. Это село, вероятно, ничем не отличается от других смоленских сел. Но для меня оно повесть о детстве, хотя и очень коротком, прерванном войной.

Родители с зарей уходили в поле. Ни яслей, ни детских садов тогда в селе не было. С раннего утра до позднего вечера и зимой и летом мы, ребятишки, играли на берегу реки. Девочки обычно строили усадьбы, старались все украсить понаряднее, но, как ураган, налетали босонogie мальчишки и вмиг все сравнивали с землей. Слезы, споры — и снова мир. И только поздно вечером, вернувшись с работы, родители забирали нас домой.

Однажды мама, придя за нами, застала всех нас молча стоявшими на берегу. Мы испуганно смотрели, как почтальон тетя Клава вытаскивает из воды утонувшую девочку. Было тихо-тихо. Лица девочки не было видно. Оно было покрыто зеленой тиной. Но сердце матери угадало: мама с криком бросилась к тете Клавe, схватила на руки девочку. Это была моя пятилетняя сестренка Зоя.

Мой отец, Лаврентий Федосович, работал колхозным кладовщиком. В свободное время он любил играть на скрипке. Еще в раннем детстве он научил и меня играть на цимбалах. Вначале мы играли только для своих домашних, потом на наши «концерты» стали собираться родные, соседи. А затем дошла очередь и до настоящих концертов.

Первый такой концерт состоялся в клубе сельского Совета. Народу собралось очень много. Конферансье сразу, без предисловий, объявил:

— Выступают отец и дочь Васильевы! В их исполнении русские и белорусские песни...

Сидевшая в первом ряду бабушка Федосья, не дослушав конферансье, решительно поднялась и громко крикнула:

— Не забудьте «Камаринскую»!

Открылся занавес. Конферансье сделал шаг в сторону, и я очутилась перед переполненным залом. На мне было самое лучшее платье, на голове бантики. Волнуясь, я ничего не видела перед собой. Мне показалось, что дощатый пол сцены начал качаться и что я, если сделаю хоть один шаг в сторону, непременно упаду. Зрители слились для меня во что-то единое и пугающее. Я разглядела только лица тех, кто сидел у самой сцены. В первом ряду сидели моя бабушка Арина и бабушки моих подружек, от которых я нередко получала шлепки за мои проказы. Но теперь все это было забыто. Они были зрителями, а я «артисткой». Волнение от этого возрастало. Лица сидящих в зале то удлинялись, то расширялись и раскачивались вместе со сценой.

Много лет спустя, стоя на крыле самолета, перед тем как впервые прыгнуть с парашютом, я вновь пережила что-то подобное тому чувству, которое испытала в детстве на сцене. Это был страх перед неведомым... Победить его в себе было необходимо.

Я поклонилась. В двух шагах от меня стоял стол с цимбалами. Отец подал смычком знак, и я отрывисто опустила цимбальные палочки на струны.

Во время пауз бросала короткие взгляды в зал. Зрители сидели, подавшись вперед и не двигаясь, словно замерли, и внимательно слушали. После концерта родные брали меня на руки, кружили, целовали и благословляли на большое будущее...

Шло время. Наши с отцом выступления вышли за пределы сельского клуба. Нас стали приглашать на концерты во время выборов, на проводы в армию и даже на свадьбы. Поздно вечером, возвращаясь домой, отец нес скрипку, цимбалы и исполнительницу, спавшую на его плече сладким сном.

Так было до школы.

Когда я пошла учиться, музыке стала уделять все меньше и меньше времени. Жила я тогда у бабушки, на хуторе, а от их дома до школы было четыре километра. В новом пальто, в валенках, купленных на вырост, каждое утро направлялась в школу, а вслед за мной на лыжах шел дедушка. Он провожал меня почти до самой школы: дорога проходила через лес и была небезопасной.

Однажды дедушка немного замешкался, и, когда вышел из избы, меня уже не было видно за поворотом. Он ускорил шаг и с ужасом увидел, что навстречу его внуч-

ке бежит волк. Я же издали приняла его за собаку. Дедушка выстрелил вверх. Меня испугал выстрел, я осталась, а волк большими прыжками приближался ко мне. Расстояние между нами стремительно сокращалось. Тогда дедушка крикнул: «Ложись!» — и вновь выстрелил, на этот раз в волка, и убил его наповал.

Этот случай долго обсуждался у нас дома, в результате родители забрали меня домой.

Третий класс был последним классом, законченным в мирное время. Занятия музыкой были почти совсем забыты. И лишь ночами мне снились наши с отцом концерты.

Наступило лето 1941 года, а вместе с ним и конец детства.

Началась война.

Отца призвали в армию.

Линия фронта приближалась к нашему селу. На наших глазах почти каждый день велись воздушные бои. Мы, дети, уже безошибочно различали самолеты с красными звездами и с черными крестами. С замиранием сердца следили мы за воздушными боями истребителей. Каждый раз хотелось, чтобы победил краснозвездный «ястребок», но не всегда так было. Часто в небе раздавался воющий, жуткий гул вражеских бомбардировщиков. Особенно ненавистен был фашистский самолет «Хейнкель-189», или, как его еще называли, «рама». Он, как коршун, набрасывался на мирных жителей, в упор расстреливал беззащитную жертву и безнаказанно скрывался за горизонтом. А мы вслед сжимали кулаки, клялись отомстить. Все мы тогда хотели стать летчиками.

Как-то раз, при очередном налете фашистских самолетов, спустившись в бомбоубежище, я вдруг вспомнила, что забыла дома кошку и что ей, должно быть, там очень страшно. Я бросилась через улицу к своему дому. Мать выбежала вслед за мной с криком: «Доченька, убьют!» Вокруг рвались снаряды, и поэтому голос ее был едва слышен. Не успела она нагнать меня, как недалеко от нас, почти у самого нашего дома, упала бомба. Не разорвавшись, она наполовину вошла в землю. После налета жители села собрались около нашего крыльца и с любопытством и страхом рассматривали фашистский «гостинец». Подошел дядя Петя, бывший артиллерист, инвалид войны. Он приказал всем отойти подальше, а сам осторожно откопал бомбу, отвернул головку, и, к удивлению

всех, из металлического чрева посыпались опилки и стружки.

— Есть, наверное, и в Германии люди, которые не хотят, чтобы нас убивали,— сказал дядя Петя.

Иногда воздушные бои длились очень долго, с небольшими перерывами, и тогда люди выходили из бомбоубежищ, чтобы покормить детей.

Но вот гул артиллерийских орудий стал по ночам слышен в селе. Решено было угнать колхозный скот в тыл. Наряд из самых энергичных женщин глубокой ночью погнал скот в направлении к Смоленску.

Фашисты продолжали обстреливать нас с воздуха и сбрасывать листовки.

Женщины села помогали нашим войскам строить укрытия, рыли окопы, ставили надолбы.

Летним утром 1941 года в село на мотоциклах, на машинах с шумом и стрельбой въехали фашисты.

Началась массовая облава на кур и уток. Забирали все, что попадало под руку. Фашистские молодчики бегали по дворам и огородам, лазили по курятникам, дополняя картину нашествия расправой над жителями.

А вечером фашисты согнали почти со всего села детей в одну хату и заставили их петь, а сами при этом ели и пили. Столы ломились от яств, но никто из нас даже не взглянул на еду.

Не сговариваясь, мы запели:

Разлетались головы и туши,
Дрожь колотит немцев за рекой.

Пели звонко, протяжно, не думая, чем может закончиться наша «самодеятельность».

К счастью, никто из немцев, видимо, не знал русского языка, а может, они и не слушали, что мы пели, занятые едой, и нас безнаказанно отпустили. При выходе каждому сунули по конфетке. Но, как ни хотелось попробовать, мы помнили строгий наказ родителей: «Ничего не есть — отравят!»

Как-то вечером я заметила, что в нашем сарае собираются соседки. А вскоре и мама, оставив на моем попечении младших сестренку и братишку, ушла. Вернулась она только через три дня, и я узнала, что женщины носили в лагерь нашим пленным продукты: сухари, сушеную картошку.

Переступив порог и увидев нас живыми, мама улыба-

нулась радостной улыбкой и свалилась в изнеможении. С трудом перетащила я ее на кровать, размотала грязные и мокрые тряпки, намотанные на истертые в кровь ноги, и уложила спать.

Через неделю женщины снова повезли продукты пленным, но уже в другой лагерь, более отдаленный, поэтому поехали на единственной оставшейся в селе лошади. Теперь я уже знала о цели маминых поездок и волновалась за нее. Понимала, если фашисты узнают, что женщины собирают продукты для пленных и для этого обходят соседние села, им несдобровать. Не так легко было и передать все это в лагерь. Часами простаивали они перед колючей проволокой в надежде передать продукты и, может быть, увидеть кого-либо из своих близких или знакомых.

Однажды, возвращаясь, женщины подобрали в лесу больного, бежавшего из лагеря нашего солдата; в нем едва теплилась жизнь. Принесли его в село, а вместе с ним и тиф. Теперь почти на каждом доме висела надпись: «Тифозные». Особенно тяжело переносили болезнь дети. Медицинской помощи не было. Фашисты, узнав о тифозном селе, решили его сжечь. Наскоро собравшись, все жители села бежали в лес...

Это было страшное лето 1941 года. Позже я вспоминала большое поле пшеницы, все вытоптанное, и людей, в ужасе бегущих на восток. Рядом рвались снаряды, и стоял страшный гул.

Ночью мама решила вернуться домой, чтобы хоть что-нибудь взять из вещей и продуктов. Оставив нас на опушке леса, она побежала в сторону села, в самое пекло — село обстреливалось артиллерией. Когда мама подбежала к дому, он был наполовину разбит. Взяв чудом уцелевшую отцову скрипку без футляра, завернув ее в льняную дорожку, мама бросилась к лесу. Пока она бежала обратно, от скрипки остался лишь один гриф с порванными струнами. Значительно позже я поняла, что мама в то время была в состоянии шока.

Ночь провели в лесу. Ракеты периодически освещали небо, и было тихо-тихо. Изможденные, голодные, мы спали на маминых коленях. Мама же почти всю ночь не сомкнула глаз, только утром, когда я проснулась, она смогла немного вздремнуть. Так прошли первые сутки. А потом все было как в кошмаре... Мы долго скитались по лесным тропинкам, пока перешли линию фронта.

И снова дороги. Военные обозы. Налеты фашистской авиации. Постоянная забота достать хоть немного хлеба или картошки.

Однажды, когда совсем выбились из сил, мы присели у обочины отдохнуть. Я пошла поискать воды — всем страшно хотелось пить.

Отошла лишь несколько шагов, как вдруг на шоссе остановилась машина. Из нее вышла девушка в военной форме. Она подошла ко мне, спросила, что я здесь делаю. Я попросила пить. Девушка напоила меня из фляжки.

— Как тебя зовут, девочка? — спросила она меня и ласково погладила по голове.

— Марина, — ответила я.

— А меня Тамара. Ну вот мы и познакомились. А где твоя мама?

Я указала в сторону. Услышав наш разговор, подошла мама.

— Куда же вы идете?

— Куда все, туда и мы, — ответила мама.

Девушка задумалась, посмотрела вдоль дороги, остановила едущую на восток машину и решительно потребовала взять нас. Шофер усадил нас в кузов, где лежали раненные солдаты.

Машина довезла нас до станции Торопец. А там вместе со всеми эвакуированными нас погрузили в товарные вагоны, и эшелон направился в Сибирь.

Ехали долго. Друг друга мы уже знали так, будто вместе провели целую вечность. Эшелон останавливался на каждом полустанке. Его бомбили и обстреливали фашистские самолеты, пока мы не выехали из фронтовой полосы. Люди умирали от ран, их выносили из вагонов и хоронили тут же, рядом с дорогой.

В ноябре 1942 года наш эшелон прибыл в Новосибирск. Здесь всех распределили по районам области. Мы вначале жили в городе Ояш, а через год переехали в село Пушкаревку Болотнинского района.

Жили очень трудно. Летом с раннего утра и до позднего вечера вместе с мамой я работала в колхозе: полола лен, вязала снопы, пасла телят и овец. Зимой ходила в школу и помогала маме на скотном дворе, а вечерами вязала варежки и носки для солдат-фронтовиков.

Училась я старательно, и учителя решили как-то помочь нам. Через райсовет достали мне одежду и обувь. Бумаги в то время не было, тетради мы делали сами из

старых книг и газет. Ручкой служила палочка с привязанным суровой ниткой пером. Книг, а тем более портфель, не было. Тетради мы носили в сумках, сшитых из холстины.

Я часто вспоминала девушку в военной форме, что встретила нам на фронтовой дороге. Разве могла я тогда подумать, что пройдет время и я надену военную форму, стану военным летчиком и второй раз встречу с ней, уже инженером-подполковником.

В течение трех лет мы не получали писем от отца, твердо верили, что он жив и разыщет нас. Так и случилось. Как только наши войска освободили Смоленщину, отец поехал в Самусенки в краткосрочный отпуск, надеясь найти нас. В зарослях полыни, где когда-то стоял дом бабушки Арины, играли мальчишки. Когда они узнали, кого ищет военный, ответили:

— Ваши, дяденька, в Сибирь эвакуировались.

Целый год отец переписывался с различными учреждениями, пытаясь установить наш адрес. И вот наконец при помощи Новосибирского справочного бюро он разыскал нас и в апреле 1944 года приехал к нам в Пушкин-ревку.

Первыми, кого он встретил в селе, была ватага мальчишек. Отцу бросился в глаза один мальчик, очень похожий на его дочь Валю. Он подозвал его, спросил, как фамилия, и в ответ вдруг услышал:

— Коля Васильев.

Отец уронил вещевой мешок, слезы полились по щекам. Он начал целовать сына, которого увидел впервые.

Детишки, видя, как дяденька военный целует маленького Колю и плачет, плотным кольцом окружили их. Развязав вещевой мешок, военный всем дал по куску сахару. Подбежала Валя, которой было всего четыре года, когда отец ушел на фронт. Она, конечно, отца не узнала. Держу за рукав Колю, Валя хотела увести братишку домой.

— Не пойду, — заявил он, все еще не зная, что это и есть его папа, которого он очень ждал и который, как ему рассказывали, чудесно играет на скрипке.

Отец бросил взгляд на девочку: «Валюша!»

Дети поняли: Колин и Валин папа приехал.

Отец на обе руки посадил детей, а остальная детвора ухватилась кто за брюки, кто за гимнастерку; в этом сопровождении отец направился в сторожку, где мы жили.

Весь вечер к нам в сторожку шли люди. Они расспрашивали отца о войне, о том, когда же ей будет конец. Война продолжалась, но уже была за пределами нашей страны. Все верили, что вот-вот фашизм падет.

Отец гостил неделю. Затем он снова уехал на фронт.

ХОЧУ ЛЕТАТЬ

Наконец наступил День Победы! День, которого так все ждали! Сколько было счастья, ликования, объятий и слез...

Вечером эвакуированным вручали подарки, присланные из района. Мне дали юбку с гимнастеркой, чулки и туфли. Сколько было радости! «Почти военная», — с гордостью думала я. Быть военной стало моей заветной мечтой.

Наступили первые мирные дни. Вскоре начали возвращаться с фронта демобилизованные. Школьники рапортовали им о своих достижениях. Председатель колхоза докладывал вернувшимся с фронта мужчинам, что сделано в колхозе за время войны. О горе как-то не говорили, хотя все знали и чувствовали, что стоит оно рядом с радостью и что сама радость пришла через большое горе.

Я очень ждала папу, чтобы рассказать ему о своей мечте и твердом решении учиться летать. Но, так и не дождавшись его приезда, летом 1947 года поехала в Новосибирск поступать в авиационный техникум. Сдала вступительные экзамены и была принята.

Во дворе техникума стояли самолеты, и мы часами любовались и восхищались ими. Я была уверена, что нас сразу будут учить летать. Однако директор сказал, что никаких полетов не будет и что только после окончания техникума, поступив в аэроклуб, можно надеяться на полеты. Значит, ждать! Но я не могла смириться с тем, что моя будущая специальность не будет связана с полетами.

Мной неотступно владела только одна мечта — летать! Поэтому, как только мне исполнилось семнадцать лет, я подала заявление с просьбой зачислить меня в аэроклуб. Мне объяснили, что война закончилась и девочек в аэроклуб не принимают.

Начались томительные хлопоты. Наконец пришло решение зачислить меня на парашютное отделение аэроклуба. При этом предупредили, что, если я не смогу прыгать, меня отчислят.

Теперь днем училась в техникуме, уже на третьем курсе, а вечерами занималась в аэроклубе.

Чтобы иметь материальную возможность учиться, необходимо было работать. На это уходили остальные вечера недели. Стипендии хватало только на пять дней полуголодного существования, а впереди еще двадцать пять дней. Многие студенты, в том числе и я, разгружали уголь и кирпич на железной дороге, сортировали овощи. Все было прекрасно, если не считать того, что на самоподготовку не оставалось времени.

Полученный по карточкам хлеб мы тщательно «подравнивали», «подпиливали» и несли на базар. На вырученные деньги покупали картошку и обязательно билеты в оперу. Сидели, конечно, на галерке.

Занятия в техникуме начинались в девять часов утра, но часов ни у кого не было, и мы вставали по колокольному звону в церкви, которая находилась через дорогу от нашего общежития. Однажды колокола зазвонили позднее, и мы дружно проспали, за что понесли наказание: в течение двух дней после занятий возили уголь в кочегарку.

В общежитии жили большой дружной семьей. С наслаждением ели похлебку, которую сообща варили в огромной кастрюле, иногда по нескольку раз из одной и той же кости. Кость каждый раз обмывали под краном холодной водой, тем самым подготавливали «мясо» для новой похлебки. И так до новой стипендии. Готовили обычно девочки.

И вот однажды в воскресный день, придя на кухню, мы увидели, что кастрюля до блеска начищена, перевернута вверх дном и на ней записка: «Долой похлебку! Ура!!!»

Мы стремглав помчались к мальчишкам узнать, что это все означает. В комнате был лишь один дежурный. Он сказал, что ребята ушли за хлебом. Мы удивились: ведь карточки-то у нас.

— Вы все проспали! Карточки ваши теперь никому не нужны, оставьте их себе на память!

Мы переглянулись, ничего не понимая. Тогда он включил радио... И мы услышали голос Юрия Левитана, который читал постановление об отмене карточной системы. В комнате поднялся шум. Мы прыгали, целовали друг друга, кружились. И тут появились наши «рыцари». Каждый из них на вытянутой руке нес по буханке свежего теплого хлеба. Срочно разыскали наш единственный,

до половины сломанный, но острый нож и поровну разрезали хлеб. В комнате воцарилась тишина. Каждый держал в руках по большому ломтю мягкого пахучего хлеба. Кто присел за стол, кто на кровать, а большинство ели стоя, осторожно отщипывая по небольшому кусочку, желая продлить наслаждение.

В тот счастливый день в аэроклубе наш инструктор Александр Лейбенко, как обычно, проводил занятия, но голос его звучал как-то торжественно и приподнято.

— Личная дисциплина поступающего в авиацию должна быть превыше всего! Помимо уставной дисциплины должна быть еще внутренняя собранность, умение быстро реагировать и мгновенно принимать правильное решение. Это приходит не сразу, в процессе учебы. Но в первую очередь зависит от самого себя.

...Первый выезд на аэродром. Практическое знакомство с парашютом. Было ясное утро, и, хоть был июнь, чувствовался легкий морозец. Сели в машину. До аэродрома тридцать — сорок минут езды.

Всю дорогу ехали молча. Но я знала: все думали об одном и том же — о предстоящих прыжках.

— Приехали! — крикнул шофер, высунувшись из кабины.

Выскакиваем из машины и бежим к самолету, с которого предстояло прыгать. Это был старенький По-2, но нам он казался самым лучшим самолетом в мире. И хотя позже мне посчастливилось летать на первоклассных современных самолетах, старичок По-2 остался навсегда самым дорогим, самым любимым.

Раздалась громкая команда инструктора:

— В шеренгу по два... становись!

Мне, единственной в тот день в группе девочке (а всего нас было двое, но Надя Гаврилова почему-то тогда не смогла быть), первой разрешили подняться на плоскость самолета, предварительно надев парашют. Поднялась с замиранием сердца. Началась наземная подготовка к прыжку. А настоящие прыжки назначены были на следующий день.

Вечером мы разместились в селе. Улеглись все на полу, подложив под голову куртки, фуфайки. Шутили, смеялись, приводя этим в ярость старшего группы.

Несмотря на все переживания, связанные с завтрашними первыми прыжками, сон наш был крепким и глубоким.

Рассвет... После долгой учебы наконец настал долго-

жданый день. Мы стояли в строю и слушали, вернее, впитывали последние указания инструктора. Он еще раз напомнил нам, как важно вовремя выйти на плоскость и смотреть только на горизонт; как правильно отделиться от самолета (сделать прыжок, точно прыгаешь в воду); как правильно дышать и вести счет секундам; как надо дернуть за кольцо; как следует держать ноги и разворачиваться по ветру.

И хотя все это мы знали как таблицу умножения, слушали внимательно. Инструктор говорил спокойно и по-отцовски тепло. Такие чисто человеческие напутствия нам были тогда просто необходимы. На курсантах надеты комбинезоны, фуфайки, сапоги. У меня сапоги были на несколько размеров больше, и инструктор предусмотрительно привязал их бинтами, чтобы не свалились в воздухе.

В авиации день начинается задолго до восхода солнца. Так было и на этот раз. Мягкий розовый рассвет разливался по земле тихой музыкой. Вот-вот солнце освободит все живое от ночной скованности. Солнечные зайчики уже играют на взлетно-посадочной полосе, укатанной и проверенной. Начинается то, что в авиации называется летный день.

Сколько раз потом летчики встречают восход солнца на аэродроме, и все-таки первый увиденный восход над аэродромом забываем.

И сейчас, где бы я ни находилась — в воздухе или на земле, всегда люблю восход и торжественно приветствую его. Нет ничего прекраснее, чем встретить его в небе. В воздухе в это время тихо, все вокруг спит, в эфире чисто, и только руководитель полетов напоминает, что ты находишься в воздухе и должен управлять самолетом.

Привыкнуть к восходу солнца на аэродроме невозможно, так же как ко всему по-настоящему прекрасному. А тот первый восход был для нас, курсантов, как бы первым лучом, осветившим нам дорогу в небо.

На старт поехали на грузовой машине, с парашютами за плечами, в шлемах. Прыгать предстояло по алфавиту. С завистью и одновременно с замиранием сердца смотрели мы на Володю, высокого красивого парня, который размашистым шагом шел к самолету. Летчик запустил мотор и, вырулив на старт, пошел на взлет. Все наше внимание было приковано к самолету, набиравшему высоту. Вот самолет как бы остановился: мы знаем —

это задросселирован двигатель, сейчас последует отделение парашютиста. Но проходит секунда, вторая... пятая, самолет уже теряет высоту, а Володи все нет и нет. «Что случилось?» — встревоженно думали мы.

Первый прыжок выполняется на высоте не менее восьмисот метров, и поэтому, когда самолет снизился до малой высоты, ждать прыжка перестали. Значит, что-то произошло. Наконец самолет приземлился. Забыв о всякой предосторожности, мы ринулись к нему. Из кабины вылез Володя, бледный, медленно спустился на землю, сбросил парашют и молча пошел с аэродрома.

— Струсил, — сказал инструктор. — Кто следующий?

— Я, — отозвалась я негромко.

— Курсант, кто вы?

— Я, Васильева.

— То-то! — заметил подошедший к самолету командир звена. — С вами полечу я, — сказал он. — Садитесь.

Мне почему-то хотелось, чтобы со мной полетел инструктор, чтобы он сказал мне первое: «Пошел!» — и помог преодолеть страх. Но командир звена был очень строг, не терпел возражений, поэтому желание мое осталось невысказанным.

Набрали высоту. Сердце стучало громче мотора. Холод сковал руки и все мое существо, хотя на мне теплая фуфайка, брюки, да и температура была плюсовая. Это от волнения и страха. Неправду говорят те, кто утверждает, что они не испытывают при этом страха. Страх есть, но его нужно победить. Думаю о прыжке, повторяю вновь и вновь все истины и, кажется, не могу их запомнить.

Двигатель задросселирован. Мысль сосредоточена на последовательности действий. Не прослушать бы команду. «Приготовиться!» — громкий голос командира обрывает мысли. «Есть, приготовиться!» — отвечаю я. Двигатель уже работает на малых оборотах, самолет парашютировал, а я продолжаю сидеть в кабине. «В чем дело? Почему нет второй команды: «Пошел!»?»

Словно пружиной выбросило меня на плоскость. Ветер не дает выпрямиться, а увидев командира, я оторопела. Его глаза выражали ужас, лицо одеревенело и было землистого цвета.

— На-за-ад! — закричал он. — Уже нет высоты! Что сидела?!

Он кричал что-то еще, но я уже не слышала. Поняла, что приказано вернуться в кабину, так как высота уже

потеряна. Необходимо подчиниться. Но как это могут истолковать товарищи? «Струсила», — скажут они. Ведь не поверят, что командир не подал второй команды. А может, я не расслышала ее.

Решаю прыгать. Высота уменьшается с каждой секундой. Забыв о всех наставлениях — не смотреть на землю, ровно поставить ноги на крыло, — я твердо шагнула к задней кромке крыла, остановилась так, что полступни повисло в воздухе. Внизу шел поезд, с крыла самолета он был похож на заводную игрушку. Земля окутана чуть голубоватой дымкой. Повинуясь принятому решению, еще движение и... Только прыжок. Страшно. Повторяется уже однажды испытанное состояние. Но когда это было? Не помню, но было, было такое же легкое головокружение, тошнота, тело как будто онемело. И вдруг откуда-то из глубин моего сознания вырастает один-единственный приказ: «Прыгать!» Он разом снял скованность, вызванную страхом.

Командир по моему лицу, видимо, понял, что мною принято решение прыгать, быстро укрепил карабин вытяжной фалы и решительно крикнул: «Пошел!» В его голосе — и ответственность за меня, за человека, который впервые в своей жизни ступил за борт самолета, и тревога: хватит ли у меня мужества выполнить все определенные инструкцией действия. Он знал, что если все будет выполнено правильно, то высоты для прыжка хватит. Но если...

Легкий прыжок в бездну. Первое впечатление — будто сердце замерло и осталось там, на крыле, а тело самостоятельно отделилось от самолета, дышать стало тяжело. От страха невольно закрылись глаза. Но это было мгновение. Резкий рывок, динамический удар — это раскрылся парашют и наполнился воздухом.

«Все в порядке!» — промелькнуло в сознании. Теперь можно осмотреться по сторонам. Вижу траву, кусты, своих друзей в «квадрате» (место, где размещаются курсанты на старте). Темно-зеленое поле — это кустарник, на него приземлиться нежелательно. Ветер, к счастью, дует от леса. Замечаю, что меня несет на дорогу. С помощью строп пытаюсь развернуться, но не тут-то было — не хватает сил повернуть купол против ветра.

С каждой секундой стремительно приближается земля. Вот уже терпкий запах вспаханного поля и леса щекочет в носу. Недаром говорят парашютисты, что ноч-

ные прыжки приятнее, так как, приближаясь к земле, не видишь ее, а чувствуешь. Запах земли настораживает: мышцы напряжены, ноги полусогнуты, любое невидимое препятствие надо встретить подготовленной. Приятно, но страшновато.

Замечаю, что земля бежит от меня, значит, относит назад, а это опасно. Еще раз пытаюсь развернуться. Получается неумело. И едва успеваю согнуть ноги, как уже земля. Удар ощутимый. Упала на бок. Ветер оказался несильным. Парашют погас.

Приятно было встретиться с землей, полежать, забыв обо всем, забыв о том, что со старта за мною наблюдают товарищи и ждут, ждут, когда я встану, тем самым дам знать о благополучном приземлении.

Продолжаю лежать. Достала зеркальце и увидела раскрасневшееся лицо с квадратными (от страха) глазами. Мелкие морщинки на лбу и вокруг глаз от только что пережитого. Суровая и вместе с тем романтическая профессия парашютиста. Мне снова захотелось подняться в воздух, чтобы повторить все сначала и, конечно, без ошибок. Спыхватываюсь, что все еще лежу и что друзья могут подумать, что разбилась. Вскочила, а ко мне уже бегут... Через минуту меня обнимают, целуют. Первый прыжок совершен! Счастливая, я хотела обнять весь мир.

Кто-то из друзей сунул под запасной парашют только что сорванные ромашки. Этот скромный букетик, бережно перевязанный травинкой, я храню и поныне.

Лейбенко подбежал последним, когда уже был собран парашют. Поздравил. Мне очень хотелось, чтобы он обнял и поцеловал меня, но он строго спросил:

— В чем дело?

Его вопрос вернул меня к действительности. Вспомнила, что прыгала с предельно малой высоты. Почувствовала свою вину перед товарищами, которых заставила поволноваться. На земле они тревожились, долго ждали моего отделения от самолета. Говорят, кто-то даже сказал: «Парень испугался, а уж эта малышка тем более!»

И вот я стою перед ними и действительно не понимаю, что же, собственно, произошло.

Подъехал на «газике» командир звена. Он только что приземлился после моего прыжка.

— Первый прыжок выполнен! — доложила я.

И посыпались «почему». Почему долго не прыгала, почему долго не поднималась...

Вечером состоялся разбор. Было установлено, что командир нечетко подал вторую команду. Ему было сделано внушение. Меня же за безрассудное лихачество, которое могло стоить жизни, отстранили от прыжков на пять дней.

Итак, знакомство с небом состоялось! Началась жизнь в авиации. Парашют сократил расстояние между мечтой и действительностью. И все-таки полеты оставались пока мечтой. Мне хотелось летать, а не прыгать.

Снова просьбы, хлопоты. И опять отказ. Самое трудное заключалось в том, что мне не хватало нескольких сантиметров роста. Что делать, как хоть немного подрасти? Начались, по совету врачей, тренировки, которые я превратила в самоистязание. Минутами висела вниз головой на самодельном турнике, занималась растяжкой ног наклонами корпуса, сидя на стуле. И ежедневное измерение. И так день за днем. Вся жизнь, казалось, зависела... от длины ног.

Инструктор Лейбенко и мои товарищи все же убедили начальника аэроклуба, что я сумею не только прыгать, но и летать... И началась новая жизнь, более трудная, более насыщенная и сложная. Теперь надо было изучать конструкции самолета и двигателя, приборы, штурманскую науку. Все это требовало много времени и сил. К счастью, учеба в техникуме подходила к концу, оставался лишь дипломный проект.

И вот все позади.

1949 год. Я вновь на аэродроме, но уже не как парашютист, а как курсант-летчик Новосибирского аэроклуба. Не было границ моей радости, гордости и счастья. Я глубоко вдыхала ни с чем не сравнимый запах аэродрома, с замиранием сердца глядела на голубое небо и хотела скорее подняться в воздух, искупаться и согреться в лучах восходящего солнца.

Первый ознакомительный полет... Это как бы прелюдия ко всей летной жизни. Успех этого полета во многом зависит от инструктора. Он показывает начинающему курсанту полет, плавный, без больших перегрузок, раскрывает в воздухе возможности самолета, выполняет простой и высший пилотаж, объясняя отдельные элементы

динамики полета. Так утверждается мечта летать. А уж каким летчиком станет курсант, зависит только от него самого, от его личных качеств, интуиции, реакции.

Взяв колодки и другой необходимый инвентарь, строим по заранее утвержденному маршруту идем на старт. Над нашими головами проносятся самолеты, и мы невольно пригибаемся к земле. Высокая трава, цветущее поле ромашек, вся земная жизнь — вне нашего сознания, отходят куда-то далеко-далеко.

Завидуем и радуемся за товарища, которому выпало счастье лететь первому. А когда этот первый счастливчик возвращается, на него сыплется уйма вопросов. И он протяжным, уверенным тоном, с гордостью и с чувством уже некоторого превосходства отвечает: «Нормально». Но привычного авиационного «нормально» здесь уже недостаточно. Мы хотим знать обо всех подробностях полета. «Скажи, трусил?» — спрашиваем. «Не успел», — отвечает за летавшего парня кто-то голосом, полным иронии. «Это тебе не с гармошкой ходить по селу!» (Село, где базировался аэродром нашего аэроклуба.) — «Тут только знай разворачивайся», — добавляет другой.

Несмотря на категорическое требование обращаться друг к другу не иначе как «курсант Иванов» или «курсант Карамышев», мы упорно этому сопротивлялись. «Эй, Сережка, валяй, твоя очередь!» И Сережка стремглав мчится к самолету, забыв поважничать, что он уже летчик.

Я не принимала участия в общем шумном разговоре, молча сидела в сторонке и трепетно ждала своего первого полета.

— Васильева, на самолет!

Один миг — и я в кабине Ут-2. Почему-то руки никак не могут найти пряжки привязных ремней, присоединить к уху трубку переговорного устройства. Наконец взмах стартера — и самолет побежал на взлет. Плавно поплыла под крылом земля. Легкий толчок при отрыве от земли — и мы в воздухе.

Метр за метром стремительно растет высота. Охватывает неопишуемое чувство восторга. Инструктор обращает внимание на отдельные, особенно характерные ориентиры, которые потом будут помогать в построении маршрута по кругу — «коробочки». Несколько разворотов над аэродромом, и я ловлю себя на том, что все воспринимаю уже иначе. Лес — это ориентир, а железнодорожная плат-

форма, с которой я столько раз уезжала в Новосибирск, имеет для меня теперь другое значение.

И вдруг, охваченная блаженством и восторгом, — о ужас! — я не могу найти аэродрома. Начинаю вертеть головой, смотреть на деревню, которая так хорошо знакома, но я ее не узнаю. Инструктор замечает это, накрывает самолет, и точно под крылом я увидела посадочное Т. Мне становится ясно, что полет не только приятное ощущение и наблюдение, полет для летчика — это колоссальный труд, требующий четкого представления — что, где и как.

Инструктор убирает газ, и мы начинаем снижаться — «спираль». Вот уже и посадочное Т на уровне крыла — это значит, что через несколько секунд надо будет выполнить самый главный, как говорит инструктор, третий разворот.

Касание самолетом земли произошло совсем незаметно. И вот мы уже обруливаем «квадрат», в котором стоят друзья и, улыбаясь, машут рукой.

Мы знали по учебникам, а теперь убедились и по первым ознакомительным полетам, что звездное небо не только красивое и манящее зрелище, но и верный помощник летчиков и мореплавателей. Звезды помогают найти точный путь к цели, особенно в северных широтах, где ориентировка и вождение самолетов с помощью обычных навигационных средств затруднены.

Но в ту пору, в пору юности, со звездным небом нас больше связывало и роднило его поэтическое восприятие. Казалось, что между нами и звездами, заполнившими необозримые просторы вселенной, протянуты невидимые нити. Находясь во власти неопишуемой звездной ночи, мы чувствовали себя теми людьми, о которых хорошо сказал древнеримский философ Сенека. Он считал, что, если бы звезды не сияли над всей вселенной, а были бы видимы лишь с одного какого-нибудь места на земле, люди толпами шли бы туда, чтобы насладиться величественным зрелищем.

Почти у каждого человека есть своя любимая звезда или созвездие. Моим любимым созвездием стало созвездие Кассиопеи. В нем много звезд, больше пятидесяти, а пять из них, самые яркие, образуют перевернутую букву М, начальную букву моего имени. Это созвездие лег-

ко найти на небе, зная Большую Медведицу и Полярную звезду.

Обычно перед отбоем я часто любовалась «своим» созвездием и невольно предавалась мечтам. Так бы и не уходила в палатку. Но отбой есть отбой! А гулякам и мечтателям в лагере выносилось самое строгое наказание — отстранение от полетов. Этого боялись больше всего! И мы безропотно расходились по палаткам. Кажется, только закрыл глаза, как уже три часа ночи, подъем, и снова бурная аэродромная жизнь.

Вывозные полеты заканчивались. Инструктор Николай Николаевич Кунгуров уже наметил очередность самостоятельных вылетов.

Я вылетела третьей. Даю газ, и самолет плавно побежал по взлетной дорожке. Все быстрее и быстрее. Последний легкий толчок — и самолет в воздухе. Только теперь по-настоящему понимаю: я одна в самолете. От избытка нахлынувших чувств хочется громко кричать... А вот и платформа с людьми — ориентир первого разворота. Накреняю самолет и стараюсь из-за козырька помахать рукой. Платформа скрылась, еще разворот, еще снижение — и самолет на выравнивании. Стараюсь точно определить высоту, ибо знаю, если сяду с перелетом или недолетом, Николай Николаевич пошлет искать точку выравнивания, а это позор!

К счастью, полет закончился нормально. Обычный уставный лаконичный доклад инструктору о выполнении задания, а за ним теплые поздравления друзей.

Летали ежедневно. С каждым полетом приходила натренированность, шлифовались взлет и посадка, самые сложные элементы техники пилотирования. Впереди — вывозные и самостоятельные полеты в зону. По инструкции каждый курсант хорошо знал, как выполняются виражи, бочки, иммельманы, ронверсманы, а выполнять их самостоятельно пока не умел.

И вот первый пилотаж в зону.

Медленно набираю высоту. Сине-голубое небо, мелкие перистые облака и следы инверсии от летящих в стратосфере самолетов.

Николай Николаевич словно разгадал мои мысли, и в наушниках спокойно прозвучало его излюбленное:

— Ну как?!

— Здорово! — в тон отвечаю я.

Стрелка высотомера приближается к двум тысячам метров — это рубеж начала пилютажа.

— Штопор! — снова слышалось в наушниках. — Показываю! Смотрите и считайте витки.

Теоретически я была готова к выполнению штопора. Замечаю ориентир. Инструктор убирает газ. Самолет парашютирует. Все вокруг замерло. Не вижу, а чувствую, как пошла вперед левая педаль полностью до отказа, ручка добра на себя, самолет слегка вздрагивает, словно сбрасывает усталость, и начинает вращение в левую сторону. Мелькает поле, а вот и тот ориентир — дорога, затем поле... опять дорога... С каждым витком вращение становится энергичнее.

Громко докладываю:

— Четыре витка!

— Хватит! — слышу в ответ.

Итак, четыре витка штопора влево. Штопор вправо должна сделать сама. Даю ногу, но даю несколько рывком. Самолет, словно обидевшись на мою грубость, в ответ резко накреняется и начинает вращение.

Затем предстояло отработать выход из штопора. Надо, чтобы самолет выходил из него без запаздывания, плавно, чисто.

Иммельман оказался сложнее, так как выполнялся на максимальных для данного самолета скоростях. Потом инструктор показывал мне ронверсмапы и бочки. Затем мы выполняли их вместе.

Но что такое? По возвращении из зоны меня вдруг начало подташнивать. Только бы не заметил мое состояние инструктор. Начала глубоко дышать. Николай Николаевич что-то громко рассказывает о перегрузке на иммельмане — слышу его с трудом. Как только самолет зарулил, я бодро выпрыгнула, делая вид, что со мной ничего не случилось.

Ребята, подбежавшие ко мне, ахнули. Оказывается, скрыть свое самочувствие после полета невозможно. Все ясно — признаки расстройства вестибулярного аппарата налицо.

— Займитесь зарядкой. По десять раз в каждую сторону вращайте головой, — посоветовала наша докторша Мира.

Мира, симпатичная блондинка с голубыми глазами, была нашей медсестрой. Мы ее очень любили. Она так вовремя умела дать добрый совет, что лучшего доктора

нам и не надо было. Говорили, что, когда Мира дежурила на парашютных прыжках, она прыгала вместе с перворазниками.

Ежедневная, утром и вечером, зарядка по совету Мины не замедлила сказаться: я уже могла выполнять по три зоны в день и чувствовала себя нормально. Тренировке поддается все, в этом я уверилась.

Приближались выпускные полеты. С нетерпением и трепетом ждали мы их. От их результата зависел путь в большую авиацию.

Хорошо запомнился августовский день 1951 года. Погода была прекрасная. Небо без единого облачка. Холодновато. Ждем вылетов с инспектором.

Я еще раз решила почитать перед полетом инструкцию и съесть заботливо завернутый соседкой по квартире небогатый завтрак. Вижу в сумке вместо одного свертка два.

Разворачиваю один из них, и — о ужас! — на колене мне прыгает лягушка. От страха чуть не теряю сознание. А в «квадрате» смех. Все только и ждали этого момента, зная мою особую боязнь лягушек.

Начальник аэроклуба Мельников, руководитель полетов, строго приказал прекратить смех и всех причастных к этой шутке, а таких оказалось человек десять, отстранил от полетов. Увидя, как вытянулись лица товарищей, я бросилась к Мельникову с просьбой не отстранять их от полетов. Но он был неумолим. Подошла машина, и всех провинившихся увезли.

Летный день закончился. Почти всех выпускников-курсантов инспектора рекомендовали в истребительное училище.

Выпуск в аэроклубе совпал с окончанием авиационного техникума.

Ребята, закончившие техникум и учебу в аэроклубе и получившие назначение в летные училища, разъехались.

Меня же направили на завод на должность инженера-конструктора — девушек в большую авиацию не брали. Но инженерных знаний у меня было маловато, и я поступила в вечерний институт при заводе. Свободное от работы и учебы время — а его было очень мало — я все так же проводила на аэродроме. Добиралась туда на попутных грузовых машинах, на мотоциклах. Бывало и так: только доберусь до летного поля, как уже сгущались

сумерки, приближалась темнота, полеты прекращались, и я, так и не полетав, возвращалась домой.

На заводе очень сочувственно относились к моему увлечению. К концу года меня перевели в ночную смену и сократили рабочий день до шести часов. Теперь у меня полдня было свободно, и я по три-четыре часа проводила на аэродроме.

Прошел еще один, уже третий, учебный год в аэроклубе. Первый год — парашютистка. Второй — летчик-курсант и третий — летчик-спортсмен. Я уже могла самостоятельно летать в зону на сложный пилотаж и обучалась полетам строем.

ДИПЛОМ ЛЕТЧИКА

Мне очень хотелось стать летчицей-профессионалом. Но всюду мне говорили одно и то же: не женское это дело. Я возмущалась, приводила примеры доблести и героизма известных летчиц: Гризодубовой, Расковой, Осипенко, Чечневой, Ямщиковой, но всюду встречала отказ.

Оставалось одно: ехать в Москву и добиваться своего!

И вот я в Москве, в приемной Президиума Верховного Совета. Записалась на прием к К. Е. Ворошилову. Помню, это была суббота. Значит, ждать до понедельника. Волнуюсь. Что скажут на работе? Как жить в городе, где нет ни одного знакомого человека? Вышла я из приемной, пошла по набережной и оказалась в Парке культуры имени Горького. Долго сидела на скамейке. Уже стали гаснуть огни, а я не знала, что мне делать: ждать или ехать домой. Решила ждать.

Поселилась в гостинице. Все воскресенье пробродила по Москве, в которой была впервые. Кажется, изучила все маршруты троллейбусов и автобусов, побывала на всех улицах и переулках. А сколько раз любовалась я видом Москвы с Ленинских гор!

Позже мне много приходилось летать над Москвой, и мне кажется, самый красивый вид на город — с Ленинских гор. Как хорошо, что эти горы названы Ленинскими! Как бы порадовался Владимир Ильич сейчас, увидев нашу Москву!

Подошел день приема. В пять часов утра я уже была на ногах. Долго и автоматически приводила себя в порядок. Длинные волосы были очень некстати, мне каза-

лось, что я выгляжу глубокой провинциалкой. «Как только примут в летнюю школу, сразу же постригусь», — успокаивала я себя.

В назначенное время я в приемной К. Е. Ворошилова. Строгая обстановка. Т-образный длинный стол. Все присутствующие встали вдоль стен, хотя дежурный усиленно приглашал сесть. Но как-то не сиделось. Все с волнением ждали появления Климента Ефремовича Ворошилова. Точно в десять часов открылась дверь, и в приемную в сопровождении двух товарищей вошел Климент Ефремович. Поздоровался.

Первой была женщина с Украины. У нее председатель колхоза во время уборки отобрал дом под хранение зерна, а ее временно попросил переселиться к соседке. Прошла уборка, а дом Агриппине Романовне все не возвращают, обещают построить новый, однако тянут. Вот она и приехала в Москву.

Климент Ефремович внимательно выслушал ее и, улыбнувшись, сказал:

— Будет вам построен дом, Агриппина Романовна!

Женщина, поблагодарив и раскланявшись, идет к двери, но у самого порога что-то еще вспоминает, возвращается:

— Вы о крыше непременно укажите! А то ведь наш председатель сделает соломенную.

Климент Ефремович вновь улыбнулся:

— Непременно черепичную, Агриппина Романовна, черепичную! Будьте спокойны.

Я была последней в списке.

Климент Ефремович посмотрел на меня и вдруг неожиданно спросил:

— Летать, значит?!

Я по-военному отрапортовала:

— Так точно!

— Ну хорошо, летайте, только хорошо летайте, прославляйте нашу Родину!

— Буду стараться, Климент Ефремович! — И, счастливая, добавляю: — Спасибо. Большое спасибо вам.

На мое заявление была наложена резолюция:

«Председателю ДОСААФ генерал-майору Каманину. Рассмотреть заявление и, если есть соответствующие данные, направить на учебу».

Моей радости не было границ.

Срочно выехала в Новосибирск, уволилась с завода,

и уже через несколько дней я поднялась в небо над Тушином.

...Предстояла проверка техники пилотирования. Села в переднюю кабину, тщательно затянула привязные ремни. Но как сказать проверяющему, что ноги еле-еле достают до педалей? Набралась храбрости и попросила разрешения взять с собой подушку.

— Что, что? — переспросил командир удивленно. — А куклу вам с собой не хочется взять?

— Нет. В куклы я никогда не играла, — ответила я. — А подушка мне нужна, чтобы удлинить рост.

Тогда он подозвал техника, и тот за неимением подушки взял стартовое полотнище, скрутил его и положил мне за спину. Теперь все в порядке! Можно лететь! В зоне на высоте две тысячи метров видимость исключительная, насколько видит глаз. «Здорово! — думала я. — Несколько дней назад наблюдала Москву с Ленинских гор, а теперь с самолета!»

Доложила на землю, как положено по правилам радиосвязи, о том, что зону заняла и приступаю к выполнению задания. Штопор, боевые развороты, виражи... Все как будто идет хорошо. До боли сжимаю ручку управления, стараюсь, как можно плавнее выполнять фигуры, но вижу, что плавность даже излишняя.

— Все! — услышала в телефонах наушника. — Идем на посадку!..

А на следующее утро поезд увозил меня в летную школу.

Занятия в школе уже продолжались около двух месяцев. За один день сдаю вступительные экзамены, и меня направляют на медицинскую комиссию. Это, пожалуй, мой самый трудный этап на пути в большую авиацию.

Общежитие при летной школе. Койки в два яруса. Днем учеба, вечерами, в свободные часы, кто пришивает подворотнички, кто пуговицы, кто занимается «спицетерапией», а мы — Саша Рябинина, Римма Кириллова, Саша Захарова и я — поем. Мы очень любили петь русские народные и лирические песни.

— Девчата, а ведь мы похожи на военных летчиц. Представьте себе, что мы вернулись с боевого задания. Ведь и они, наверное, вот так же пели, припоминая отчий дом.

Иногда присутствовали на наших «концертах» и зрители — курсанты-мальчишки. Чтобы послушать нас и переброситься шуткой, они забирались в кузова грузовых машин, стоящих вдоль забора с внешней стороны.

Как только дежурная подавала команду «Отбой», все замирало. Старший группы проходил между рядами коек, на которых «глубоким» сном спали девушки, с головой укрывшись одеялом.

— Спят. Молодцы. — Он делал ударение на слове «молодцы». — Видно, устали.

А мы лежали под одеялами и давились от хохота. С трудом выдерживали проверку, но, как только старший со своей «свитой» уходил, потихоньку допевали песню и лишь часам к двенадцати засыпали. А утром чуть свет подъем, зарядка.

Теоретические занятия близились к концу. Стоял апрель. Готовились к выезду в лагерь. Сколько было радости, когда наш командир Рыжков объявил:

— Завтра в лагерь! Собирайтесь! Не забудьте теплые вещи. Ночью стоят еще морозы.

Да что нам морозы! После душевной аудитории увидеть стройный ряд самолетов на бесконечно красивом аэродроме — это просто чудо!

В лагерь приехали днем. Солнце припекало по-весеннему. Стройные, но еще по-зимнему строгие березки, словно в сомкнутом торжественном строю, встречали своих новых жильцов. Здесь перебывало много курсантов. А в войну в этом лесу стояли полки переучивающихся летчиков. В лесу чисто: дисциплина и хорошая курсантская привычка — не оставлять после себя мусор.

Как только машина остановилась, мы все попрыгали через борт, не дожидаясь, когда его откинут.

К вечеру летный лагерь был готов. Двумя длинными шеренгами вдоль опушки леса выстроились палатки курсантов-летчиков, рядом курсантов-техников и чуть ли не в километре от них, но зато у самой столовой, — палатки девушек.

Женщины есть женщины! В любых условиях наведут уют. Дорожки засыпали песком, столы, сколоченные из досок, покрыли бумагой, появились даже подснежники.

Все так проголодались, что ужина не хватило.

Первая ночь в лагере. Жаль уснуть, но необходимо.

В два часа подъем. Все кругом спит: и природа, и птицы. А мы на ногах. Кто-то из девушек шутит:

— Все хорошо в авиации, а вот ранние подъемы... Хоть уезжай домой дедушке табак тереть.

Вечером такую шутку не услышишь. Все довольны проведенным днем, рады и бесконечно влюблены в полеты.

Утром, когда еще город спит, мы пролетаем в стороне на большой высоте. Иногда, вопреки величайшим запретам инструкторов, курсанты на минуту включают радиомаяк, и тогда кабину, самолет, кажется, все небо заполняет музыка.

Незначительный утренний туман делает небо еще прекраснее. Солнце еще не взошло, а горизонт на востоке уже обозначился, порозовел.

Больше всего я любила выполнять петли и иммельманы. Величественно и красиво маленький самолет идет по небу, оставляя за собой невидимый с земли след. То тебя придавит к сиденью, то вдруг становишься пылинкой и не ощущаешь своего веса. В таких случаях инструктор Николай Иванович Кравченко обычно говорил: «Завис, пулевая перегрузка».

Будучи старшиной, я иногда разрешала дежурной по девичьему лагерю уходить на короткое свидание, а сама оставалась за нее. Девушки спали крепким сном, а меня сковывал в темноте страх. Тогда я садилась на самый краешек кровати, поднимала угол палатки и при свете фонаря, висевшего на березке, пыталась вышивать. При этом «грибок», у которого должен был находиться дневальный, я привязывала к ноге веревочкой, чтобы кто-нибудь в шутку не выбросил в лес этот охраняемый нами «объект».

Однажды, уже на рассвете, я обходила палатки и с ужасом увидела, что моя веревочка намотана на березку, а «грибка» нет. Вместо зарядки мы прочесали почти весь лес и нашли его. Как муравьи, тащили мы наш «грибок», потом закопали его и вокруг утрамбовали землю.

Как-то все же застал меня начальник лагеря Куликов за вышиванием и с привязанным к ноге «грибком». При всей своей строгости он рассмеялся, но за нарушение и за подмену дежурной наложил взыскание — двое суток ареста.

В лагерь привозили, как правило, старые, но зато хорошие фильмы. Некоторые мы смотрели по несколько раз

и наизусть знали текст. И вот иногда, заранее договорившись с нами, механик убирал звук. Тогда кто-нибудь из нас начинал дублировать актера. На четвертом-пятом слове всем все становилось ясным, раздавался хохот, а фильм тем временем продолжался.

После торжественного выпускного вечера, который состоялся в помещении драматического театра, нам вручили дипломы летчиков-инструкторов.

Впереди двухмесячный отпуск.

Родители к тому времени уехали из Сибири на свою родину, на Смоленщину. Жили они в поселке Жарковском, в пяти километрах от железнодорожной станции.

И вот я вновь в родных краях.

Приехала ночью. Сойдя с поезда, постучала в первую же хату. Дверь открыла женщина, высокая, статная, с открытым русским лицом; на плечи ее был наброшен небольшой клетчатый платок с длинными кистями. Увидев на мне летную форму, она улыбнулась и пригласила войти в хату. В горнице было много цветов, и я как-то сразу почувствовала себя легко и просто рядом с этой милой и приветливой женщиной.

Сказала, что приехала к родителям, но не знаю дороги.

— Оставайтесь, переночуйте, — гостеприимно предложила хозяйка. — А утром я вас провожу.

Женщину звали Анастасия Ивановна Ряпущенкова.

Войдя в комнату, я обратила внимание на фотографии, висевшие над кроватью. На одной из них узнала генерала Л. М. Доватора.

И Анастасия Ивановна рассказала.

...Во время войны конники генерала Доватора оказались в окружении в болотах великолукских лесов. Штаб армии разместился в доме Анастасии Ивановны. Из обрывков отдельных фраз она поняла, что советские части находятся в тяжелом, почти безвыходном положении. Немцы почти вплотную подошли к реке Меже, протекавшей через поселок Жарковский. Их передовые отряды уже заняли Ржев, Волоколамск и продвигались к Москве. Единственная узкоколейка была разбита, а шоссе нет. Поэтому в поселке, окруженном болотами, не было фашистов. Они стояли в двадцати пяти километрах. Анастасия Ивановна, никому не сказав ни слова, взяла за руку пятилетнюю дочку и с корзиной для грибов ушла

в лес. Она проникла в район расположения противника и приступила к осуществлению своего плана.

В штабе Доватора забеспокоились внезапным исчезновением хозяйки. Вернулась Анастасия Ивановна лишь к вечеру. В руках корзина, полная шишек и грибов, а на спине — уснувшая дочка. Войдя в хату, она плотно закрыла за собой дверь, точно кто-то непрошенный мог ворваться следом. Доватор снял с ее спины спящую девочку и бережно положил на кровать. Анастасия Ивановна высыпала содержимое корзины у ног удивленного и недоумевающего генерала и тогда только объяснила, что ходила она в распоряжение фашистов. Вроде бы собирала грибы, а сама все примечала. Увидит оружие — кладет в корзину шишку. Если дуло поменьше — грибок бросает.

Было над чем задуматься генералу. «Как могла оказаться здесь внезапно тяжелая артиллерия?» — мучительно думал он.

До поздней ночи слышала Анастасия Ивановна приглушенные голоса командиров. В глубине души надеялась, что ее сведения будут полезны и что помогут они быстрее освободиться от черной нечисти.

А скоро вновь, никому ничего не сказав, ушла Анастасия Ивановна «в лес по ягоды». Долго шла вдоль берега реки, с отвращением наблюдая, как кунались и загорали фашисты. Но она не просто наблюдала, а про себя считала их, а потом, разозлившись, больно ударила мешком лежащего на берегу фашиста.

Немец вскочил как ошпаренный, заморгал белесыми ресницами.

...Долго допрашивали и били Анастасию Ивановну, решив, что она партизанка. Ничего не добившись, фашисты наконец отпустили ее.

Еле живая вернулась Анастасия Ивановна домой. Но в доме уже никого не было.

Спустя много времени Анастасия Ивановна с болью узнала, как трагически погиб генерал Лев Михайлович Доватор...

До самого утра проговорили мы с Анастасией Ивановной.

Мой отпуск подходил к концу, когда к нам в поселок приехал один летчик. Собственно, для меня его приезд не был неожиданностью.

Познакомились мы с ним четыре года назад, в 1951 году.

Командование аэроклуба решило торжественно отметить успешное завершение летной программы. На вечер были приглашены курсанты соседнего летного училища, бывшие выпускники нашего аэроклуба. Состоялся импровизированный концерт, в котором приняли участие и хозяева и гости.

Один из курсантов поднялся на сцену и запел:

Дивлюсь я на небо тай думку гадаю:
Чому я не сокіл, чому не літаю?..

В песне человек жаловался, что у него нет крыльев, что он не может летать, как птица.

Никто из нас, даже сам исполнитель, не мог тогда предположить, что в недалеком будущем он не только на крыльях, но и, преодолев земное притяжение, на ракете взлетит в космос и что эта песня прозвучит с корабля-спутника на весь мир.

Во время танцев я познакомилась с этим курсантом. Им был Павел Романович Попович. В последующие наши встречи он поведал мне о своей жизни.

Школьник, ремесленник, строитель, летчик-истребитель.

Родился Павел Романович в 1930 году в селе Узин, что недалеко от Киева, в семье рабочего-кочегара. Отец его, Роман Порфирьевич, крепкого сложения, коренастый, великий любитель и знаток украинской песни.

Стахановец, общественник.

Павел гордился отцом.

Семья росла и крепла. Павел учился и помогал младшим дома. Учился он отлично, всегда в конце учебного года приносил домой похвальную грамоту. Отец в таких случаях по-украински протяжно говорил: «Добре сынку!» — и доставал из сундука новенькие ботинки, связанные шнурками и купленные на один размер больше. Мать вручала сыну гостинцы.

Вечерами у Поповичей, как правило, пели. Песню в этой семье любят и поют, я бы сказала, как-то по-особенному, со смыслом, серьезно.

Тетя Аня, подперев щеку рукой, тихо начинала, Роман Порфирьевич высоко подхватывал, а за ними вступали все остальные, и песня лилась по улице. Казалось, высокие стройные осокори по всей Первомайской усну-

ли, убаюканные песнями. Таким был один из последних мирных вечеров.

А наутро земля содрогалась от черных взрывов. Началась война.

Фронт откатился быстро на восток. Узин очутился в тылу врага. Где-то шли ожесточенные сражения. Изредка низко проносились наши самолеты.

Однажды возвращался с боевого задания наш штурмовик: он был подбит, и летчик, видимо преодолевая боль, тянул к своим. Самолет потерял управление и, снося все на своем пути, врезался в здание больницы. Крылья сломались, винт погнулся, фонарь заклинило. Сбежался народ. Исковерканный самолет лежал прямо на больничных койках, к счастью, ни больных, ни персонала не было. Немцы не заставили себя ждать. Осмотрели самолет и, убедившись, что люди в самолете мертвы, на ломаном русском языке приказали ничего не трогать, к самолету не подходить, а то пах-пах — пригрозили собравшимся пистолетами и уехали.

Роман Порфирьевич и еще несколько пожилых мужчин подошли к самолету.

— Давайте, люди добрые, — обратился Роман Порфирьевич к собравшимся, — вытащим людей да похороним по-людски.

Раскачав хвост самолета, разломали фюзеляж, вытащили убитого радиста. С летчиком было труднее. Загнувшиеся лопасти винта еще плотнее закрыли кабину.

Роману Порфирьевичу показалось, что летчик в кабине начал подавать признаки жизни, вроде начал стонать, а может, от волнения сердце так громко стучало в груди у Романа Порфирьевича. Рассуждать некогда, быстрее оказать помощь...

— Принесите лом, — приказал он, — нужно разбить фонарь.

Налег на лом всем телом, заскрипел винт, но тут... воздух потряс взрыв, да такой, что во всех домах зазвенели стекла. Павел бросился было к месту взрыва, но мать удержала. Стали ждать отца.

К вечеру увидели идущего по дороге человека в лохмотьях, вместо лица сплошная рана. Он громко стонал. Пройдя метров сто, упал, а когда к нему подбежали, он был мертв. Это был сосед дядя Миша.

— Где тату? — закричал Павел и бросился к месту взрыва. Перебегая картофельное поле, он слышал сла-

бый стон, нагнулся и у самых ног увидел отца, который лежал на земле вниз лицом.

В хате жарко. Рой назойливых мух повисает над головой отца. Руки, грудь, лицо — все сплошные струпья. По очереди дети дежурят у постели отца.

Мать валилась с ног, ухаживая за больным отцом. Все заботы по дому легли на плечи одиннадцатилетнего Павла. Ему пришлось пойти работать на молотняку.

Работали под наблюдением немца-надзирателя.

Не любит вспоминать Павел один случай.

На току работало несколько молотилок, стоял такой шум, что ничего не было слышно. Пыль, словно занавес, висела над током. Павел подавал снопы, а когда обмолоченная солома скапливалась на выходе из молотилки, он должен был крикнуть, чтобы услышали там, на скирдах, и подогнали быков за соломой. Павел так пронзительно выкрикивал, что слышали все.

На этот раз на ток на высокой бричке приехал представитель комендатуры — очкастый фельдфебель. На бричке сидели на задних лапах две овчарки.

Павел вскрикнул. От неожиданности лошадь надзирателя встала на дыбы и понеслась в степь. Сколько продолжалась эта бешеная скачка, никто сказать не может, все уже стали забывать это происшествие.

...Вдруг раздался выстрел. Разъяренный фельдфебель сверкал глазами.

В следующее мгновение он уже натравливал собаку на Павла.

Павел бьет ее по голове, но та успевает укусить его за ногу. Пуще пса набросился на Павла фельдфебель. Окровавленного мальчика привезли вечером домой рабчие.

Увидев сына, мать потеряла сознание.

Выздоровливал Павел медленно. К тому же от надзирателя почти ежедневно приходил человек и все интересовался здоровьем мальчика. Понятно было, что готовится еще расплата. Мать и соседи решают выкопать яму в хлеву и спрятать туда Павла на некоторое время.

В яму пришлось спрятать и отца, так как немцы решили, что он партизан.

Спали они с отцом по очереди. Однажды мать решила показать сыну солнце, хотя бы ненадолго извлечь его из крошечной тьмы, и с ужасом заметила, что голова мальчика совершенно белая, седая, и, казалось, он весь

прозрачно-белый, даже большие синие глаза стали какими-то белесыми.

Мать понимала, что ребенок погибнет.

На следующую ночь Федосья Касьяновна, переодев Павлика в одежду старшей дочери, спрятала его на печке в хате, а потом отправила в село к родным...

Вскоре село было освобождено.

Начались занятия в школе.

Закончив шесть классов средней школы, Павел думал о том, как быстрее стать прочно на ноги, потому что понимал, что больной отец не может дать ему образование.

Необходимо было овладеть каким-то ремеслом, получить рабочую специальность, поступить работать, а затем продолжать учиться.

В 25 километрах от села, в городе Белая Церковь, находилось ремесленное училище.

В это время в Узин из Белой Церкви приехал в гости к Поповичам друг раннего детства Павла Алеша Компанеец. Он-то и рассказал подробно о ремесленном училище.

На семейном совете решили — пойдет Павел учиться с Компанейцем.

— Добре, сынку, учись хорошо, — сказал сыну отец.

Вот уже год, как Павел днем учился, а ночью работал весовщиком на том же сахарном заводе, где когда-то работал отец. Учителя всячески старались ему помочь.

Навыки в практической деятельности у Павла уже были.

Рубанок, шерхебель, стамеска стали привычными ему инструментами, и владел он ими довольно легко, поэтому комиссия ремесленного училища решила принять его сразу на второй курс в группу столяров. Павел был зачислен в ремесленное училище.

На следующее утро он уже получил форменную одежду — шинель, ремень с блестящей пряжкой, брюки, ботики и — самое главное — фуражку с рабочей эмблемой на околыше и темно-серую гимнастерку.

«Буду жить по-новому, — решил сам с собой наедине Павел. — Утром буду делать зарядку, пойду в вечернюю школу, надо же десятилетку кончать, а главное — за месяц можно для семьи накопить немного хлеба, ведь здесь дают целых семьсот граммов. Триста в день буду эконо-

мить, зато как рады будут младшие гостинцу, когда в конце недели приеду домой».

Утро 9 сентября 1945 года запомнилось Павлу на всю жизнь. В тот день он должен был практически доказать, что является рабочим и после этого экзамена будет иметь разряд. Не меньше Павла волновался за него и завуч Воробьев, ведь это он предложил взять этого паренька сразу на второй курс.

Итак, первая самостоятельная работа — табуретка была готова. Очищенная наждачной бумагой, она просто играла на солнце.

Начались теоретические экзамены. Вопросов было много: из какой древесины сделана табуретка, какова фаска на перекладинах, чему равна чистота обработки поверхностей? Павел был очень доволен, что получил по практике «четыре», по теории — «пять». А на следующий день в приказе было объявлено, что учащемуся Поповичу присвоена квалификация рабочего третьего разряда и что он допущен к самостоятельной работе.

Началась учеба и работа. С каждым днем росло мастерство. А вот и первая получка. Отпуск домой. Денег, правда, не ахти как много... но зато четыре буханки свежего хлеба.

И вот он с хлебом в рюкзаке и с собственными деньгами в кармане возвращается домой. Чисто, до блеска, начищена пряжка-бляха, как называли ее ремесленники.

Отец к тому времени окреп, только лицо от ожога стало нежно-розовым, как у младенца. Расправляя усы, сказал:

— Ну, здорово, здорово, сынку, дай я тебя обниму. — И, трижды поцеловав сына, усадил на длинную скамейку и начал обо всем расспрашивать.

Мать, разостлав на столе полотенце, бережно положила на него весь хлеб и, скрестив руки, села. Маленькие — Коля, Петя и Надя — неотступно следили за мамой, казалось, они забыли обо всем, как только увидели хлеб. Мать отрезала по куску ароматного хлеба и тут же посыпала его сахаром — этого только и ждали малыши.

Закончив ремесленное училище и получив профессию столяра пятого разряда, Павел решил продолжать учиться в Магнитогорском индустриальном техникуме. Когда родители узнали, что он уезжает на Урал, ахнули, но отговаривать не стали.

— Как решил, так и поступай, — сказал отец.

Началась новая жизнь.

Та же черная с белыми пуговицами шинель, те же ботинки, только размером побольше да сидят поскладнее.

Появилась зачетная книжка и первые оценки в ней. «Кроме учебы мы с Алексеем, — позже вспоминал Павел Романович, — много времени отдавали спорту. Появились первые спортивные разряды по лыжам, штанге, легкой атлетике. А три раза в неделю ходили мы на спевки в хор, организованный Таисьей Федоровной Мухачевой. Она не только хорошо пела, но и умело руководила и прививала нам большую любовь к музыке».

Впоследствии Павел Романович чуть не стал профессиональным певцом, как его друг Алексей Компанеев, ныне ведущий певец Киевской филармонии. Увлекался он и танцами, посещал кружок бальных танцев. На нихто мы и познакомились. Тогда он был курсантом летного училища.

И вот он приехал. Теперь он не мог жаловаться на то, что у него нет крыльев. Он закончил летное училище и получил диплом летчика-истребителя.

Мы поженились. Нашим приданым был чемодан писем, которые накопились за три с лишним года нашей переписки, и два диплома летчика. Бережно положив дипломы поверх писем и взяв в руки чемодан, мы отправились на Север, к месту службы мужа.

Впереди — большая летная дорога.

Мы поклялись друг другу, что авиация будет для нас святая святых и что взлет наш будет общим.

ЗА ЛЕБЕДИНОЙ СТАЕЙ ОБЛАКОВ

Летный день начинается, едва над горизонтом скользнет первый луч восходящего солнца. Перед полетом у летчика две обязательные встречи. Одна — с врачом, как бы ни был он здоров, и вторая — с начальником парашютно-десантной службы в парашютном классе, просторной светлой комнате с чистым сухим воздухом и постоянной температурой.

Летчики называют эту комнату «микроклиматом». И это действительно так. Парашюты не только храниться, но и укладываться должны при определенных температурных условиях.

— Привет спасателям! — шутят летчики, здороваясь с укладчиками, которые подбирают, подгоняют лямки подвесных систем по росту каждого летчика.

С особой симпатией и уважением авиаторы относятся к невысокой кареглазой, с вьющимися волосами жепщине. И те, кто называет ее просто Валуша, и те, кто обращается официально — товарищ Неминущая, разговаривают с ней с особой теплотой и сердечностью.

Техник по испытаниям средств спасения Валентина Неминущая сама в прошлом летчик-истребитель и инструктор парашютного спорта. Когда после войны перед ней встал вопрос о гражданской профессии, она выбрала обеспечение надежности средств спасения летчиков.

Укладка парашютов. Обычное дело. Но сколько труда, любви вкладывает в это дело Валентина Неминущая! Она постоянно вносит свои коррективы в сложную испытательную аппаратуру и приборы, от которых зависит гарантия безопасности прыжков как с малых высот, так и из стратосферы. Сейчас Валентина Неминущая уже не летает, но по-прежнему душа и сердце ее с теми, кто в воздухе.

Летная биография ее началась давно.

Шестнадцатилетней девочкой в 1939 году пришла Валя Петриченко в Измайловский аэроклуб Москвы. Освоила планер. Потом закончила школу планеристов и получила диплом инструктора-планериста. Ее направили в Центральный аэроклуб СССР. Валя летала на всех конструкциях планеров того времени и не раз защищала честь и гордость столицы по планерному спорту.

Разрывом бомб и снарядов ворвалась в жизнь Вали война. Восемнадцатилетней девушке предложили пойти на курсы инструкторов парашютно-десантной службы. И вот у нее еще одна авиационная профессия, и самая, пожалуй, трудная для женщины.

Валя начинает учить прыгать с парашютом десантников, воспитывать у них мужество и отвагу.

В короткий срок были проведены сборы в Казани, для подготовки инструкторов-парашютистов собрали молодой летный состав. Был вьюжный февраль. А они летали, прыгали, садились наперекор метелям и снегам. Укладывали парашюты, пилили дрова, топили печь и все мечтали о фронте.

Ведь это было в грозном военном 1942 году.

Вот она взлетает, уверенно ведет самолет. Какая кра-

сота открывается взору: впереди, на фоне бескрайней синевы, большие хлопья облаков. Внизу зеленые рощи.

— Прелесть-то какая! Смотрите! — кричит Валя ученику-десантнику. — Где еще вы видели такое?

А юноша впервые в воздухе. Скованные движения, напряженное лицо, растерянный взгляд. Его надо научить любить небо. Научить чувствовать себя в нем спокойно. Иначе как же может человек управлять собой в свободном падении к земле и уверенно встречаться с землей? Надо подготовить десантника-бойца. Манекены на фронте не нужны.

И юношу увлекает, успокаивает эта уверенная девушка. Ее красивое лицо, проникновенные и восхищенные слова, обращенные к нему. Он оттаивает, успокаивается и проникается ее трепетным восторгом и чувством уверенности в себе. И начинает любить небо уже навсегда.

Вот ее ученики наблюдают за показательным прыжком своего инструктора. Как смело она прыгает, легко приземляется. Они стараются подражать ей, перенять ее умение. Но не все проходит гладко.

Был такой случай.

Раннее утро. Предстояли прыжки с группой десантников. Один за другим выходят на крыло курсанты-десантники. Все вроде идет хорошо. О впечатлениях спрашивать некогда.

И вот последним вышел на крыло курсант-перворазник. Квадратные, ничего не видящие глаза. (Говорят, что, когда перед прыжком курсантов сфотографировали, они не узнали себя на фотографии.) Но это только в первые секунды, когда страх сжимает грудь и становится тяжело дышать. И надо взять себя в руки, побороть в себе чувство страха. Курсант приблизился к задней кромке крыла, посмотрел на землю, оглянулся на инструктора, потом снова на землю. «Нет!» — крикнул он в страхе и схватился мертвой хваткой за тросовое управление руля высоты. Самолет, потеряв управление и с большим углом пикирования, стремительно понесся к земле. Посадить его в таком положении невозможно. Валентина приказала курсанту вернуться в кабину, но от страха он словно окаменел. Она с силой дернула парня за воротник, чтобы вывести его из оцепенения. Но попытка была напрасной. Осталось последнее средство. Валя спокойно попросила его вернуться в кабину. Парашютист очнулся, разжал руки, самолет стал управляемым.

На следующий день Валя Петриченко подала рапорт с просьбой отправить ее на фронт, в истребительную авиацию. Она настойчиво требовала, доказывала и как бы в подтверждение положила на стол свои летную и служебную аттестации.

«Что делать?! — думал полковник. — Сажать девочку на истребитель — равносильно убийству». И он твердо сказал:

— Нет! — И чтобы не услышать ее возражений, еще раз повторил: — Нет и нет!

Но девушка не сдалась. Она объявила «сидячую забастовку»: весь день просидела в кабинете. К вечеру начальник сдался.

— Взяла ты меня, голубушка, измором... Так и быть. Но пока допустим тебя до теоретического курса, а там посмотрим.

— Хорошо, — согласилась Валентина и, довольная исходом, пулей вылетела из кабинета.

Теоретический курс она закончила с отличием, получив положительные рекомендации преподавателей о целесообразности допуска к практическому обучению на истребителе. Взят еще один очередной барьер.

Теперь для нее аэродром стал родным домом. Валя прикладывала все усилия и старания к быстрейшему освоению боевого самолета. Однажды почти неожиданно инструктор объявил, что представляет ее командиру звена для проверки перед самостоятельным вылетом.

Экзамен сдан. Наконец в ее руках одноместный боевой истребитель. Первый самостоятельный полет...

Сданы государственные экзамены. У Вали в руках направление на фронт, в боевую эскадрилью, которой командовала Ольга Николаевна Ямщикова.

...Раннее утро. Низкие облака ползли над аэродромом. Шум взлетающих и садящихся самолетов. Где-то рядом стреляли зенитки, радио громко сообщало, что сбит наш самолет. Не было видно людей, одни самолеты, стало немножко жутковато, но это быстро прошло.

«Идем на КП полка, — вспоминает Валя, — а меня не покидает мысль, как встретят? Ведь у них уже опыт боевых действий, а я?..»

Парторг полка Клавдия Ивановна Касаткина подходит с девушкой к командиру эскадрильи:

— Принимайте пополнение, товарищ командир эскадрильи!

— Старшина Петриченко прибыла в ваше распоряжение! — докладывает девушка.

«Что с ней делать буду, — думает Ямщикова, — такая молоденькая. Совсем девочка».

— Я прошла курс подготовки на самолете Як-7 в учебно-тренировочном центре, до этого работала летчиком-инструктором и инструктором-парашютистом. Готовила десантников, — продолжает докладывать Петриченко, как будто читая мысли командира эскадрильи.

Капитан Ямщикова смотрит озабоченно и недоверчиво на вновь прибывшую юную летчицу.

«Не возьмет», — думает Валя и горячо начинает убеждать:

— Я уже давно летаю на планерах, на всех спортивных самолетах. Я два года мечтала попасть в ваш полк.

Командир улыбается:

— Ну хорошо, раз так — иди устраивайся. Летать будешь.

И начались полеты, боевая работа.

Первый боевой вылет. Барражирование над переправой через Днепр в паре с командиром эскадрильи. Капитан Ямщикова совершила уже много боевых вылетов, и ей было понятно волнение Вали. Под крылом железно-дорожный мост. Идет боевое подкрепление к ее родному Киеву. Небо до предела заполнено самолетами.

Первый круг, второй... Все спокойно. Валентина внимательно осматривает воздушное пространство, боясь пропустить фашистов. Противника в воздухе нет.

И вдруг знакомый голос в наушниках:

— Сократить дистанцию! В воздухе истребители противника! Прикрывайте! Атакую! — звучит голос Ямщиковой, и нежно, по-матерински: — Следи за хвостом, Валуша!..

Пара красnozвездных истребителей пошла в атаку. Фашисты бросились наутек. Преследовать нельзя, надо охранять переправу.

— Струсили, гады! — раздался в наушниках голос Ямщиковой. — Поздравляю с боевым крещением!

Валя быстро освоилась с боевой обстановкой, умело отыскивала противника и смело шла в атаку.

Летала она ведомой с командиром звена Галей Бурдиной. Та многому научила ее. Задача полку была почетная и ответственная — прикрывать с воздуха Киев и

переправу через Днепр. Налеты противника по переправам в районе Киева в декабре 1943 года участились.

Ранним утром командир звена Галя Бурдина вылетела ведущей звена истребителей на сопровождение. Самолет Петриченко был неисправен. Вместо нее вылетела Саша Акимова. Валя с тоской смотрела на удаляющуюся группу. Все техники, выпустив свои самолеты, дружно помогли Вале Петриченко устранить неисправность. Через час самолет был готов к полету.

— Полетим на патрулирование, — говорит Петриченко командир эскадрильи Ямщикова, выходя с командного пункта, — что-то в воздухе беспокойно. После взлета пойдем с курсом прямо на солнце с набором высоты.

Высота шесть тысяч метров, под ними древний Киев, Днепр, переправа.

— Красотища-то какая! — говорит Валя.

— Мы тут не для того, чтобы красотами любоваться, следи за воздухом.

И тут же слышен голос Нины Словохотовой с командного пункта:

— «Сокол-4». «Сокол-4». Две группы с юго-запада. Две группы с юго-запада.

— Видим, атакуем! — Летчицы с пикирования идут в атаку. — Заходи слева, слева заходи! Убери газ, ты их проскочишь! Не открывай рано огонь! — командует Ямщикова.

Шестерка бомбардировщиков разворачивается от переправы со снижением. Истребители стреляют, врезаясь в группу. Один бомбардировщик задымил. Бросает бомбы. Истребители заходят для второй атаки. Зенитки открыли огонь!

— Не отходить далеко от переправы! Не отходить! — командуют с КП.

Летчицы набирают высоту. Дымовая завеса растягивается над Днепром и переправой. В воздухе наши истребители. Четверка прошла мимо. Поприветствовали, покачав крыльями. Пошли на юг. А вот и смена. Подходят самолеты летчиц Ольги Шаховой и Зины Соломатиной из эскадрильи Ямщиковой. Снижаются на посадку. Валя четко держит строй, словно привязана к самолету ведущей.

— Чего ты сидишь у меня на хвосте, кроме меня ничего не видишь, увеличивай дистанцию, интервал! Переходи с одной стороны на другую. Смотри внимательно

кругом, — говорит Ольга Николаевна Вале, точно так, как говорила ей Рая Беляева. «А девочка-то молодец. Летает хорошо, смело и дисциплинированная», — думает Ямщикова.

Как Киев, так и переправа через Днепр имели большое стратегическое значение. Дежурство велось беспрерывно, но немцы установили промежутки между сменой и стали появляться тогда, когда наша пара садилась. Командование приняло решение смену производить только в воздухе. Это требовало большого внимания, больше нагрузки на каждого летчика.

Как-то большая группа вражеских самолетов шла бомбить стратегический объект. Минута-другая — и фашистская эскадрилья уже на подступах к переправе через Днепр. Командир принимает решение: расстроить боевой порядок фашистов. Сделать это поручается звену Валентины Петриченко.

Три советских самолета врываются в гущу вражеских бомбардировщиков. Противник открыл огонь, продолжая следовать по курсу. Сопровождавшие «мессеры» бросились в атаку. Сбит самолет противника, строй бомбардировщиков нарушен, и они лишены прицельного бомбометания. За эту операцию Валентина Петриченко была представлена к первой боевой награде — ордену Красной Звезды.

В небе фронтовом встретила Валя и свое счастье. Она познакомилась с Федором Николаевичем Неминушим. Они подружились. В воздухе они узнавали самолеты друг друга по хвостовым номерам и приветственно показывали крыльями.

Летчика-разведчика Федора Неминущего знала вся воздушная армия. Он командовал звеном. Задания ставились самые невероятные — от разведки позиций противника до уточнения местонахождения своих войск.

Однажды надо было помочь нашим танкистам, которые прорвались вперед и внезапно попали в окружение. Командование приняло решение: во что бы то ни стало оказать им поддержку с воздуха. День был хмурый, низкие облака сеяли моросящий дождь, видимость едва достигала километра. Командир полка посылает в разведку капитана Неминущего. Линию фронта Федор прошел чуть выше верхушек деревьев. Под крылом, словно перед окном быстро идущего поезда, мелькают проселочные дороги, перелески. По времени он должен был уже

войти в предполагаемый район расположения наших танков. Но, увы, разглядеть ничего невозможно. Стал в вираж, нырнул в облака и с разных ракурсов стал выходить к расчетному месту. Танков нет. Но они должны быть именно здесь! Это то чувство, которое разведчики называют интуицией. Интуиция подсказывает: смотри зорче. Немцы обнаружили самолет, открыли огонь. Прицельной стрельбы быть не может — мешает облачность. И снова заход под мощным обстрелом. Шапки взрывов то выше, то ниже, то справа, то слева... И вдруг Федор замечает: вроде бы следы гусениц.

Еще несколько заходов на бреющем... Так и есть! Танки в роще. Они замаскированы, но все-таки на одном из них Неминуший разглядел звезды.

А ночью летчики сбросили им горючее, боеприпасы, продукты, медикаменты. Танкисты не знали, кто был их крылатый спаситель. «Уточнил» командующий воздушной армией генерал Красовский, отдав приказ о награждении Неминущего орденом.

На следующий день опять полеты на разведку и опять под губительным обстрелом. Конечно, на высоте тридцать метров самолет можно сбить даже из винтовки. Но никакие «можно» в расчет Федором не брались. Есть задача, есть цель, есть фотоаппараты — надо лететь, фотографировать, доложить. Побывает самолет за линией фронта, снимет объект, привезет данные, — значит, боевой вылет состоялся. Случалось разведчику вступать в прямой бой. Сбивал он. Сбивали и его. Вернее, подбивали. И не раз. А он назло всем смертям дотягивал до своих. Техники и механики насчитывали в самолете до полусотни пробоин, разводили руками: на чем летел?

Под Финстервальде Неминуший семь раз вылетал на штурмовку вражеской артиллерии. В результате исковерканные стволы орудий, покореженные лафеты — это все, что осталось от «фердинандов». Командующий армией вручил Неминущему орден Ленина. Более двухсот боевых вылетов совершил отважный летчик в тыл врага. Участвовал в освобождении Вены, Будапешта, Бухареста.

Последний боевой вылет Федор Неминуший совершил 9 мая 1945 года. Ему было поручено вылететь в Прагу, вернее, пролететь над Прагой и сообщить обстановку. Задание было одновременно и легким и трудным. Легким потому, что радость захлестывала душу — финал победы. Трудным оттого, что то были последние километры войны.

На задание Федор вылетел вместе со своим ведомым лейтенантом Галилуевым. В воздухе непривычно спокойно. Небо чистое. И только дороги, ведущие к Праге, дымятся от недавнего боя. Всюду воронки от бомб. Горят окраинные дома города Мильник. А вот и Прага. Летчики снижаются и идут к городу со стороны солнца. Тени от самолетов плывут по вспаханным полям. С востока в Прагу ползут машины, фургоны. Самолеты проносятся над колонной, разворачиваются и на бреющем проходят чуть в стороне. В какую-то долю секунды Федор читает надпись на борту фургона: «Военторг». Ура! Наши! Два советских самолета разворачиваются и идут к центру Праги. Внизу — красавица Влтава, ажурные мосты, красные от солнца крыши домов. А справа — собор Святого Вита. С него, наверное, Прага видна как на ладони. Вся площадь запружена народом. Ликующие люди обнимаются, машут руками. Федор со своим ведомым делают разворот над площадью, покачивают крыльями.

После войны Валя и Федор поженились. Их называют: «Крылатая семья». У них сын Володя. Это чудесная семья. Всегда у них весело, интересно. Они любят музыку, песни, танцы. Инициатива исходит от матери, но и отец с сыном ей не уступают ни в чем, разве только в кулинарии.

...А на аэродроме их можно увидеть и теперь.

Федор Николаевич — руководитель полетов. Вот он размашистым шагом идет к маячащей вышке командно-диспетчерского пункта. Шагает спокойно, по-мужски крупно. Безошибочно узнаю голос Неминущего. Он звучит негромко, певуче, с мягкими украинскими интонациями. В эфире часто слышны его команды:

— Семьдесят пятый, посадку разрешаю...

Валю встречаю в парашютной. Иногда вижу ее у акации, что шумит по соседству с парашютной. Стоит красивая украинка и большими карими глазами неотрывно глядит на плывущие мимо облака. А я смотрю на нее и думаю: «Что ей видится за лебединой стаей облаков?..»

КРАСНЫЙ КАВАЛЕРИСТ, МАТЬ ГЕНЕРАЛА

Как-то мне позвонили из Дома офицеров и пригласили на устный журнал. В зале много народу. На ярко освещенной сцене несколько столиков, за которыми должны были разместиться гости.

У входа висит объявление, которое приглашает на встречу с женщиной-кавалеристом Антониной Тихоновной Пальшиной, повторившей подвиг Надежды Дуровой.

Когда на сцену поднимались гости, я сразу отыскала глазами ту, которая занимала мои мысли. Это была высокая седая женщина. Шла она твердой, уверенной походкой. Мне хотелось скорее услышать голос Антонины Тихоновны. А когда она начала говорить, я совершенно забыла, что нахожусь в зрительном зале, все события ее жизни видела перед собой.

Меня всегда волнуют женские судьбы. А тут еще такая необыкновенная. Я познакомилась с Антониной Тихоновной, с ее друзьями — Надеждой Евстигнеевной Кузьминой, Алексеем Сергеевичем Русиновым. Не могу не рассказать того, что узнала.

...Антонина Тихоновна родилась в 1897 году в бедной крестьянской семье в деревне Шевырялово, что неподалеку от города Саранула.

Детство Тони было тяжелым. В пять лет умирает мать. А когда девочке не было еще и десяти, она остается круглой сиротой. Старшая сестра забрала Тоню к себе в Саранул. С двенадцати лет началась ее трудовая жизнь. Она поступила в швейную мастерскую купца Ушеренко. Быстро научилась портняжничать, но к сложным швейным работам ее не допускали, она пока лишь пришивала пуговицы к готовой одежде. По праздничным дням, которые были не так часто, сестра отпускала Тоню в родную деревню.

Вместе с мальчишками ходила она в ночное. Особенно любила под мирное всхрапывание и ржание лошадей, пасущихся на заливных лугах, слушать рассказы взрослых. Тоня лихо ездил на лошади, даже забираться на нее уже умела достаточно ловко, без посторонней помощи.

Дедушка Матвей шутил:

— А ведь наша горожанка ездит как заправский кавалерист. Вертайся в деревню, не пропадешь, будем пасти вместе хозяйских лошадей. Правда, жить придется впроголодь, но зато какой воздух, какие здесь места!..

Но сестра не отпустила Тоню.

В семнадцать лет Тоня оказалась в Баку. Здесь жили ее дальние родственники, и, по рассказам сестры, Тоня представляла Баку сказочным городом.

Шел 1914 год. Началась война.

На улицах царило смятение, по мостовым ехали груженные воинские подводы, слышался женский плач.

Тоня решила ехать на фронт. На вторые сутки поезд привез ее в Сарыкамыш, а оттуда она отправилась в сторону турецкого фронта. Просилась у солдат, чтобы взяли в обоз, но те отшучивались и сквозь смех говорили:

— Вот если бы у тебя была лошадь, то, пожалуй, и взяли бы тебя кавалеристом.

Тоня поняла, что дальнейшие уговоры бесполезны. Решила вернуться в Баку и купить лошадь. А если бы еще переодеться в мужскую одежду, тогда наверняка возьмут. Восемнадцать километров шла пешком.

В Баку вернулась поздно ночью, но так и не заснула. А утром собрала свои пожитки и отправилась на рынок. Быстро все распродала. И вот она на конном базаре. Понравился ей рыжий мерин по кличке Орликон, но дорого запросил раненый солдат. Поторговалась, уступил. Так все до копейки — пятнадцать рублей — были отданы за лошадь с седлом и за солдатское обмундирование.

Счастливая, вела Тоня под уздцы Орликона через всю Морскую улицу к домику на окраине. Привязав лошадь к калитке, вбежала в дом, быстро выстирала одежду, высушила, подогнала по росту, ушила. Жаль длинные косы. Но она быстро отрезала их, спрятала в сундук на самое дно и побежала в парикмахерскую, чтобы парикмахер побрил голову. Так вместо Антонины Пальшиной появился Антон Пальшин. Наспех попрощалась с родственниками, лихо вскочила на коня и помчалась туда, куда шли военные обозы.

Вскоре она догнала обоз 2-го разряда Кавказского артиллерийского полка. Антона приняли в обоз и зачислили в девятую сотню.

Полк ждал новое пополнение. А пока целыми днями училась Тоня владеть саблей, пикой, тщательно ухаживала за лошадью. Ныли от усталости плечи, руки.

Антошу успели уже полюбить казаки. У него было белое лицо, большие сине-серые глаза, удивительно тонкая талия и широкие плечи. Солдатское обмундирование сидело ладно.

Сложность заключалась в том, чтобы в разговоре не выдать себя. Тоня ежечасно про себя повторяла: «понял», «сделал», «слышал». Простые слова, но помнить их надо всегда.

...Пехота пошла в атаку. Кругом дым, огонь, грохот.

Кавалерийский полк находился пока в укрытии. Но вот турки начали теснить, командир пехотного полка подал условный знак, и кавалерия бросилась на помощь.

Тоня, крепко зажав удила Орликона, вырвалась вперед и с криком «ура!» понеслась на врага, размахивая саблей. Все вокруг слилось в сплошной рев. Сжимая рукоятку сабли, Тоня врезалась в самую гущу неприятеля. Первый удар саблей... Но вот она заметила, что ее друг Роман Гречишный повис в седле, сраженный пулей. Тоня с яростью подняла саблю для нового удара. Сколько еще сделала ударов саблей, Тоня не помнила, но первый и второй помнит и по сей день. Бой шел долгий и кровопролитный. Только к вечеру турецкая крепость Гасан-кола пала. Это было первое крещение Анто́на-воина. Ничего не хотелось, только пить и спать.

Командир собрал сотню. Провел разбор боя и как бы между прочим заметил:

— А ты, Пальшин, молодец, из молодых, да ранний, не трусил!

Наутро опять был бой.

Злая пуля убила Орликона, он рухнул на всем скаку, Тоня вылетела из седла и ударилась о камни. Контузия оказалась тяжелой, и Тоня попала в лазарет города Карса.

Через несколько дней храброго солдата навестил сотенный, и врач по секрету рассказал ему, что их Анто́н вовсе не мужчина, а девушка, мужественная, выносливая, не издавшая ни единого сто́на во время операции, только очень просила никому не выдавать ее секрета. Услышав это, сотенный уронил на пол гостинцы. Так и не повидав «солдата», командир уехал: он не мог простить ему такого обмана.

Тоня поняла, что в полк ей возврата нет.

После выздоровления Тоня решила направиться на австрийский фронт. Дорога предстояла длинная. Наконец прибыла на станцию Евлах. Это было почти полпути. Тщательная проверка документов — и жандарм усмотрел, что по документам и одежде проверяемый считается Анто́ном Пальшиным, а вот внешний вид вызывает подозрение.

Тоню приняли за австрийскую шпионку и направили в Баиловскую пересыльную тюрьму в Баку. Девушка умоляла жандармского следователя поверить ей, разыскать девятую сотню и даже соглашалась поехать туда,

чтобы удостоверить ее личность. Но жандарм и слышать ничего не хотел. Подняв указательный палец, гнусаво произнес:

— Там разберутся!

Из Баку вместе с уголовниками Тоню перевозят в Москву и заключают в Бутырскую тюрьму для выяснения личности. Установив наконец, что она не шпионка, Пальшину этапом направляют в Сарапул. В январскую стужу от Перми до Сарапула Антонина шла пешком более трехсот километров. Легкое солдатское обмундирование насильно продувал колючий ветер. Губы кровоточили, ноги еле передвигались. «Лишь бы не обморозиться, — думала Тоня, — а то и не на фронте останешься инвалидом». Ныл поврежденный коленный сустав.

В феврале 1915 года этап прибыл в Сарапул.

Полицейский передал документы Пальшиной подполковнику Александровичу, в чье распоряжение она теперь поступила. Ознакомившись с документами, он долго смеялся над выдумкой Тони и решил ее забрать к себе домой и познакомить со своей дочерью Евгенией, работавшей хирургической сестрой в земской больнице.

Вскоре в газете «Прикамская жизнь» была помещена статья об отчаянном кавалеристе Антоне Пальшине. Газета писала, что «появилась вторая Надежда Дурова на земле Сарапульской... перед подвигом которой приходится преклоняться». Теперь с Тоней стали почтительно здороваться и даже приглашать в гости.

Тоню определили на краткосрочные курсы сестер милосердия при земской больнице. И вот уже в мае 1915 года в числе четырех сестер милосердия Тоню направляют на фронт. Торжественная музыка, напутственные речи.

Девушки поехали на эвакуационный пункт прифронтового города Львова. Сюда с Юго-Западного фронта поступали тяжело раненные солдаты.

Но Тоню не удовлетворяла работа сестры милосердия. Ею неотступно владела мысль уйти на фронт, вновь переодеться солдатом. Вскоре такой случай выдался. В палате, где «ночной сестричкой» работала Тоня, умер солдат. Тоня забрала его одежду, выстирала, ушила и, когда ей предоставили короткий отдых, сбежала.

И вот она уже у линии фронта. Отчетливо слышалась канонада. Девушка пристала к одному обозу, откуда с пополнением ее направили в пехотный полк, входящий в 1-ю армию генерала Брусилова.

Так снова на фронте появился солдат Антон Пальшин. Единственный документ, удостоверявший ее личность, Тоня хранила пуще глаза.

Армия Брусилова сражалась за Брест-Литовск, Ковно, Ровно, Люблин, Тарутин, Путятин, Гусятин, Слуцк, Черновцы, сражалась и в Карпатах.

Война тогда была окопная. Передовая линия заминирована и обнесена колючей проволокой.

Командир взвода старший унтер-офицер выделил группу разведчиков, в которую вошел и Антон Пальшин.

Ночь выдалась темная, холодная. Разведчики подползли к проволочному заграждению. Старший разведки перерезал колючую проволоку и взмахом руки подал знак ползти вперед.

Кругом тишина. Только сердце стучит так громко, что кажется, его стук слышен часовому, ходившему, как маятник, вдоль окопа.

Ползти было трудно, мешал кустарник. Снова знак взводного — прижаться к земле. Девушка старалась не дышать. Где-то совсем рядом слышатся речь и звуки губной гармоник.

Унтер-офицер прикладом сбивает часового. Тот, не издав ни единого звука, валится на землю. «Язык» оказался весьма осведомленным человеком. За участие в этой операции Антона Пальшина наградили Георгиевской медалью. Еще не раз ходила Тоня в разведку. Случалось, по многу часов сидела в засаде, выжидала, но в часть возвращалась с «языком».

А когда во время боя на передовой не оказывалось санитаров, Тоня делала перевязки и выносила с поля боя раненых.

Смелый, отважный солдат быстро завоевал уважение и признательность. Вскоре роту отозвали на отдых.

Самой ужасной для Тони была команда «В баню»: Антону начинало нездоровиться. Солдаты подшучивали, обещали попарить веничком, и все недуги пройдут.

Как-то на отдыхе Антона Пальшина вызвал командир полка. Екнуло сердце у храброго разведчика. Постучала, переступила порог землянки и молодцевато отрапортовала:

— По вашему приказанию доброволец второго взвода шестой роты Антон Пальшин прибыл...

Командир встал, прошелся по землянке, осмотрел ее с ног до головы и неожиданно вдруг спросил:

— Дуровой подражаешь? Знаешь, кто такая Дурова?
— Никак нет, ваше благородие!
— Если ты это не ты, сегодня же отчислю тебя! —
От этих слов у Тони зазвенело в ушах.

— Если я вам не нужен, то могу перейти в другой полк, — решительно заявила Тоня.

— Ну ладно, — смягчился командир. — Идите.

Тоня стремглав вылетела из землянки, забыв уставные правила.

«Что будет, что будет? Уйти из полка, не дожидаясь, пока отчислят, а может, командир лишь догадывается?»

На другой день командир полка снова позвал к себе добровольца Пальшина, по-мужски крепко пожал руку и поблагодарил за бесстрашие при спасении раненых, поздравил с наградой, сказал с иронией:

— Не думал, что ты можешь быть таким героем!

И Тоня поняла, что он все знает.

Полковник попросил адъютанта принести храброму солдату чарку.

Антонина хотела возразить, но, решив, что это еще одна проверка, промолчала.

Адъютант на тарелке принес рюмку водки и два яблока. Не раздумывая, одним глотком Антонина выпила содержимое рюмки и быстро стала откусывать яблоко. Командир предложил ей присесть на диване в адъютантской. Едва девушка села, как смертельно захотелось спать; так и уснула с яблоком, зажатом в руке. А когда проснулась, было уже темно, командира не было, а адъютант что-то писал.

После этого визита к командиру Тоня окончательно убедилась, что она разоблачена.

Через несколько дней полк вновь должен был выступать на передовую. Тщательно разрабатывался план наступления. Полк занял первую и вторую линии окопов.

Во время атаки был тяжело ранен взводный. С флангов начала бить артиллерия противника. Тоня бросилась к раненому взводному командиру, начала перевязывать его. А тот из последних сил приказал солдату Пальшину принять командование полуротой и вести ее в бой.

Несколько мгновений Тоня стояла на бруствере с поднятой вверх рукой, а затем с криком «ура!» бросилась вперед. Вдруг острая боль обожгла ногу...

Очнулась Тоня уже в лазарете на станции Бирзула. После выздоровления ее ждал сюрприз. За бой под Чер-

новцами, за умелую организацию атаки, которая позволила выбить противника из обеих линий окопов, Пальшину наградили Георгиевским крестом 4-й степени и присвоили звание ефрейтора. Теперь она командовала отделением.

В Карпатах, при взятии высоты, Тоня вновь была тяжело ранена в ногу, но она не покинула поля боя, пока высота не была взята... Только после этого командира отправили в госпиталь во Владимир-Волынский.

При посещении госпиталя генерал Брусилов узнал о героизме ефрейтора Пальшина и сам лично приколол ему на грудь Георгиевский крест 3-й степени. После награждения генерал отдал распоряжение командиру полка произвести Пальшина в младшие унтер-офицеры.

Теперь мундир Антонины Пальшиной украшали два Георгиевских креста и две Георгиевские медали. Ранение в ногу было тяжелым, и ее направили на лечение в Киев.

Февральская революция семнадцатого года застала Антонину Пальшину в Киевском военном лазарете. После выздоровления ее направляют на судно «Атенэ», сопровождать раненых от Батума до Одессы.

Передвигалась девушка на костылях. Теперь ясно — на фронт не попасть, и Антон снова становится Тоней.

В сентябре 1917 года Антонина Пальшина возвратилась в родной Сарапул. Героическая женщина-патриотка вступила в ряды большевиков, во главе которых был Иван Семенович Сидельников. Теперь в ее жизнь вошли слова «революция», «пролетариат».

В 1918 году Антонину Тихоновну Пальшину направляют на работу в ЧК. Одета в кожаную куртку, с револьвером, Антонина Тихоновна вновь видит в себе Антона Пальшина. Теперь она охраняет молодое Советское государство.

1919 год. Армия Деникина угрожает Орлу. Молодое Советское государство в смертельном кольце. Советское правительство обращается к народу, призывает добровольцев отстоять родную власть. Все на борьбу с Деникиным! Антонина с мужем отправляются на фронт. Они оказались на станции Лиски, где шли кровопролитные бои. Мужа Антонины направляют в армию Буденного комиссаром 4-й кавалерийской дивизии, а Антонину Тихоновну — в отряд особого назначения связистом. Все как в 1915 году. Только теперь Антонина не скрывает своего имени и гру-

стит о своем любимом, о родном сыне, шестимесячном Сереже, находящемся глубоко в тылу. Бои за Ростов, Ставрополь, Краснодар.

...Гражданская война закончилась. Антонина возвращается в Сарапул. В городе безработица, голод. С присущей ей энергией берется она за работу.

В годы Великой Отечественной войны Антонина Тихоновна работала в госпитале, любовно ухаживала за ранеными, растила двоих сыновей.

...Антонина Тихоновна Пальшина живет по-прежнему в Сарапуле. Много выступает. Скромная, умная русская женщина-воин.

Я верю, что об Антонине Тихоновне будут написаны книги, стихи и песни. Для меня эта женщина — олицетворение величия России.

ИДУ НА РЕКОРД!

После войны авиация переживала бурное качественное изменение. Из жизни летчиков уходили опаленные в воздушных боях поршневые самолеты. Я ощущала всем сердцем, как старшему поколению летчиков грустно было расставаться с ними, как грустно прощаться с молодостью...

Не раз приходилось слышать:

— Вот если бы такие машины иметь в сорок первом году!

Не всегда удачно кончали свой полет первопроходцы больших высот и скоростей. С каждым шагом вперед на этом пути приходилось вступать в единоборство с новым, неведомым в поведении самолета. И все-таки уже через короткий промежуток времени на приборной доске была зафиксирована скорость, трижды превышающая звук. Шел шторм стратосферы. А впереди был космос.

Идеи, волновавшие умы и сердца людей, из области фантастики приближались к действительности. Сначала первый искусственный спутник Страны Советов, а 12 апреля 1961 года в космосе — гражданин Советского Союза майор летчик-истребитель Юрий Алексеевич Гагарин.

В нашу семью тоже вошел космос. Муж готовился к полету. А я в то время начала подготовку к установлению мирового рекорда скорости на самолете-истребителе.

Радость и гордость вызывали у меня мировые рекордсменки по парашютному и планерному спорту — советские

женщины Пряхина, Селиверстова, Скопинова, Солодупенкова, Раценская. Их имена были широко известны международному авиационному спортивному миру. Но вместе с тем огорчало то, что самолетные мировые рекорды принадлежат не нашим женщинам.

В это время проходил государственные испытания реактивный самолет Л-29 чехословацкого производства. Двухместный моноплан, с одним двигателем, с высоко расположенным хвостовым оперением. Передняя часть фюзеляжа напоминала голову дельфина, что впоследствии определило его название — «Дельфин». Особенностью этого самолета было то, что в нем удачно сочеталась большая скорость при малом весе. Легкий, хорошо управляемый, он имел существенный недостаток — мала была тяговооруженность, а это, в свою очередь, обусловило большую длину разбега при взлете, а фигуры высшего пилотажа выполнялись хотя и с незначительной, но все-таки потерей высоты.

Однако эта машина оставалась одной из лучших первой весовой категории, полетный вес которой не должен превышать трех тонн. На ней я и решила побить мировой рекорд на стокилометровом замкнутом треугольном маршруте.

После изучения самолета, особенностей полета и моих убедительных просьб командование сочло возможным допустить меня к тренировочным полетам на этом самолете. Инструктором был назначен опытный летчик Герой Советского Союза полковник Александр Федорович Николаев. Летчики шутили: «Николаев — Попович, Попович — Николаев», не уточняя наших имен и высот полета. К сожалению, наш дуэт не был космическим.

Заключив испытательный полет, Николаев сажал меня в переднюю кабину, сам садился в заднюю, и я под строгим его контролем отрабатывала технику пилотирования. Времени для тренировки было отведено мало, поэтому каждый полет требовал особого внимания и напряжения всех сил.

В моей летной жизни это был первый реактивный самолет. После поршневых самолетов, на которых я тогда летала, Л-29 меня поражал непривычными звуками работающего реактивного двигателя, отсутствием перед глазами вращающегося диска воздушного винта и отличным обзором передней сферы. На взлете самолет шел устойчиво, быстро набирал скорость, совершенно не ощущались

разворачивающие моменты. При наборе высоты я почувствовала необыкновенный простор, а звук работающего двигателя воспринимался как удаляющийся.

Тогда-то я вспомнила свой давний спор с летчиками-истребителями, которые доказывали мне, что полет на транспортном или пассажирском самолете так остро не ощутим и что ощущение настоящего полета в полной мере получаешь лишь на истребителе. В их правоте я убедилась при первом же полете.

При выполнении пилотажа наступало полное слияние с самолетом, казалось, что ты сама ввинчиваешься в воздух. Морально ощущалась необыкновенная легкость полета, хотя пилотаж на реактивном самолете сложен и физически труден.

Я уже много тренировалась, и можно было идти на побитие рекорда. Главное в этом полете состояло в том, чтобы выжать из двигателя максимальную тягу и выдерживать ее на всем расчетном маршруте.

Второй особенностью полета было условие рекорда, заключающееся в том, чтобы пройти строго над тремя точками, оборудованными кинофототеодолитными станциями (КФТС).

Третьей особенностью, и, пожалуй, самой главной, было то, чтобы ни на километр не растянуть треугольный маршрут полета и тем самым не удлинить путь, а следовательно, не уменьшить максимальную рекордную скорость. Для этого надо было пройти поворотные пункты маршрута на предельно малом радиусе.

Полет на рекорд был назначен на 11 августа 1964 года. В этот день на борту самолета установили приборы, регистрирующие полет. Самолет взвесили и опломбировали.

День выдался на редкость жаркий, знойный. Высокая температура воздуха «съедала» часть тяги, так необходимой для достижения наибольшей скорости. Высота полета установлена: пять тысяч метров. Маршрут заранее рассчитан, проложен, подготовлен.

Равнодушных к полету на аэродроме не было. Каждый старался чем-то быть полезным. Тщательно проверялись экипировка летчика и, конечно, здоровье.

У меня радостное, приподнятое настроение, и я тревожусь, чтобы оно не сменилось возбуждением.

Немного в стороне от общей группы стоит женщина. Волевое лицо, сосредоточенный взгляд. На плечах пого-

ны инженера-полковника ВВС, на груди множество орденов колодок, нагрудный знак об окончании Военно-воздушной инженерной академии. Она чем-то недовольна, хмурится. В руках бюллетень погоды: кучевая облачность и плюсовая температура на высоте пять тысяч метров — это отклонение от стандарта, значит, двигатель «педодаст» несколько килограммов тяги, и поэтому не будет показана наибольшая скорость.

Эта женщина — ведущий инженер-испытатель полковник Ольга Николаевна Ямщикова. Провожая меня в полет, она, пожалуй, переживала и волновалась больше, чем я. В руках у нее букет ромашек.

Ромашки — мои любимые цветы, о них я написала стихи.

Ромашки на краю аэродрома,
Простые и нарядные.
Я снова на земле, я снова дома,
Мои вы ненаглядные.

Нет, не сомну, не наступлю ногой,
А к вам склонюсь, счастливая,
Я проведу по лепесткам рукой —
Какие вы красивые.

Сорву два солнечных цветка,
Поставлю в тихой комнате
И, засыпая, трону вас слегка,
Вы детство мне напомните.

А утром, снова уходя в полет,
Возьму вас в небо ясное.
Взгляд на ромашки упадет,
И станет мир прекраснее.

Если мне удастся побить рекорд, то будет очень приятно получить эти цветы из рук знаменитой летчицы. И сейчас, вспоминая об этом значительном для меня дне, не могу не сказать хотя бы несколько слов о моем старшем товарище и наставнике.

Четырнадцатилетняя Оля Ямщикова начала трудовой путь на аэродроме аэроклуба под Ленинградом. Работала она на тракторе и развозила бочки с горючим.

— Скорее, девочка, поторапливайся! — слышала она изо дня в день.

И девочка торопилась.

Однажды, придя на аэродром, Оля увидела, что заднее колесо трактора вмерзло в грязь. Никакими способами не удавалось его вытащить. Тогда она запускает мо-

тор, переключает скорость, выжимает сцепление... и передняя часть трактора приподнялась, легкое переднее колесо повисло в воздухе, и трактор «пошел на петлю».

Весть о «петле» на тракторе быстро облетела летные группы, а инструктор Ветров даже предложил девочке слетать с ним в зону.

Инструктор начал пилотировать. Плавное снижение сменилось энергичным переходом в набор. Невидимая сила придавила ее к сиденью, а в следующее мгновение она ощутила необыкновенную легкость и отделилась от сиденья. Самолет завис вверх колесами. Уцепившись одной рукой за ленту-расчалку, а другой — за борт кабины, Оля повисла на двухтысячметровой высоте. Несколько секунд шла ожесточенная борьба за жизнь. Когда Оля оказалась снова в кабине, инструктор немедленно начал снижение и пошел на посадку, а когда выключил мотор, сказал:

— В рубашке родилась! Не будь расчалок, загремела бы ты будь здоров! Я ведь был уверен, что ты привязалась ремнями. А вообще молодец, не растерялась. — И, подумав, добавил: — Учиться летать тебе надо!

Это было в 1930 году, а в 1935-м Ольга Ямщикова вместе с пилотами Чистяковой, Коротеевой и Стручко совершила выдающийся по тому времени женский перелет на воздушном планере по маршруту Ленинград — Москва — Коктебель. Покрыв расстояние в 1950 километров, они установили мировой рекорд дальности полета.

В 1938 году по путевке ЦК ВЛКСМ Ямщикова была направлена на учебу в Военно-воздушную инженерную академию имени Жуковского.

Закончив академию, работала военпредом на одном из самолетостроительных заводов. А когда началась война, упорно стала добиваться отправки на фронт.

В годы войны летчик-истребитель Ольга Ямщикова сопровождала самолеты дальней авиации, барражировала над объектами особой важности, над водными переправами, смело вступала в бой с воздушным противником.

Однажды эскадрилья Ямщиковой перелетала на соседний аэродром, куда за час до этого прилетели за самолетами французские летчики из полка «Нормандия — Неман». Один за другим на предельно коротких дистанциях девушки посадили самолеты и почти одновременно подрулили к стоянке. Французские летчики были удивлены: как, на современных самолетах-истребителях летчики женщины?!

На митинге командир полка «Нормандия — Неман» после официального приветствия сказал, что только за то, что женщины летают на истребителях, не говоря уже о том, что они так хорошо воюют, нужно бросить к их ногам все цветы мира...

...Когда появились реактивные истребители, первыми после Г. Бахчиванджи полетели на них летчики А. Г. Кочетков, А. Г. Кубышкин, А. Г. Прошаков, Л. М. Кувшинов, А. Г. Терентьев, Ю. А. Антипов, И. М. Дзюба, Г. А. Седов.

Мечтала об этом и Ольга Ямщикова. И вот наконец она заняла место в кабине реактивного самолета.

В июне 1947 года Ольга Николаевна Ямщикова — первая в мире женщина совершила полет на реактивном самолете. А ровно через два месяца в День Военно-Воздушного Флота она выполняла высший пилотаж над аэродромом Тушино.

Инженерное образование Ямщиковой, ее летный талант, фронтовая закалка и выучка помогли ей утвердиться летчиком-испытателем.

Мы, молодое поколение летчиц, обязаны ей не только тем, что она с такой мудростью передает нам свои знания, но и тем, как самоотверженно она боролась и доказала, что женщина может летать на современных реактивных самолетах наравне с летчиками-мужчинами.

...Однажды, выполняя задание на штопор, Ольга Николаевна с ужасом заметила, что при правильно данных рулях на вывод из штопора самолет продолжал вращение. Высота бешено падала. Она повторяет одну за другой попытки вывести машину из штопора, но все безрезультатно, а когда запаса высоты оставалось мало, Ольга Николаевна услышала с земли команду: «Покинуть самолет». Она сбросила фонарь, поднялась на сиденье, одной ногой полностью отдала ручку от себя в сторону вращения, и самолет неожиданно прекратил вращение, вышел из штопора и начал резко снижаться. «Назад!» — скомандовал ей внутренний голос.

Оставалось меньше четырехсот метров, когда была одержана победа над необузданной машиной — и родился новый способ вывода самолета из штопора. В результате после многих испытаний было внесено добавление к инструкции и разработан еще один аварийный случай вывода самолета из штопора...

Около восьми тысяч полетов выполнила Ольга Николаевна. Она освоила несколько десятков типов самолетов, и ни одна летчица мира в этом смысле не может сравниться с нею. Не зря в шутку говорят о ней летчики: «Летала наша Оля от ротативного до реактивного».

И вот сейчас эта жепщица провожала меня в полет.

Первый полет, несмотря на огромное напряжение сил, не был зарегистрирован только потому, что над одной из трех точек с кинофототеодолитными установками наплыло облачко, которое и помешало засечь пролет самолета.

Второй полет, как мне показалось, был не совсем удачным. И я пошла на третий.

Только после посадки я почувствовала усталость от напряжения и зноя. Струйки пота стекали по лицу и шее. Разгоряченная, прямо из кабины, я оказалась в объятиях друзей. Все меня обнимали, поздравляли, целовали, все почему-то были уверены, что рекорд установлен, хотя регистрирующая аппаратура еще не была снята с самолета и не успело прийти подтверждение.

Среди поздравлявших были и чехословацкие друзья, рабочие, инженеры, конструкторы. Они преподнесли мне цветы и модель самолета, изготовленную на самолетостроительном заводе, и пригласили меня посетить их страну.

Самолет утопал в цветах, я — в счастье, а мои друзья — в радости за достигнутый успех.

Дома меня ждал сюрприз. Весь путь от машины до второго этажа был в цветах. В квартире празднично накрыт стол, а в углу комнаты огромный букет красных гвоздик.

В разгар веселья шумно ворвался штурман Виктор Александрович Абрамычев. Он сообщил, что КФТУ зарегистрировали скорость полета, почти на 100 километров в час превышающую мировое достижение.

В конце 1964 года из Парижа пришло подтверждение, что рекорд на самолете Л-29 утвержден ФАИ как мировой.

Мне были присуждены золотая медаль и звание мастера спорта СССР.

Вручение золотой медали происходило в очень торжественной и трогательной обстановке. Главный судья международной категории, летчик-испытатель, заслуженный мастер спорта Николай Михайлович Голованов, вру-

чая золотую медаль и диплом ФАИ, пожелал мне дальнейших успехов в полетах и в побитии рекордов.

К моему счастью, после полетов на первый рекорд я была допущена к сложным экзаменам на звание военного летчика-испытателя. После экзаменов и тщательной проверки техники пилотирования я получила это звание.

Тогда я записала в своем дневнике:

«3 июня 1965 года. Летала все дни. Воздух, воздух, воздух. Обычный летный день, но необычный для меня полет. Это полет на испытание. Я летчик-испытатель! Здорово! Ура!»

Вскоре мне предложили попытаться побить еще несколько рекордов на отечественных самолетах.

В связи с этим теперь почти всегда в плановую таблицу на испытание включались тренировочные полеты к рекорду.

Ко второму рекорду подготовка была долгой и кропотливой.

Чтобы пойти на побитие уже существующего рекорда, необходимо было освоить сверхзвуковой самолет, научиться пилотировать на больших высотах, на предельных скоростях, испытать все те неприятности в управлении, которые возникают на «потолке» самолета и при достижении ограничений по скорости и Маху.

Первые полеты на скоростном самолете-истребителе просто захватывали дух. Не успею убрать шасси на взлете, как уже небо становится темно-фиолетовым, а то и совсем черным, а в зените маленькие немигающие звезды.

Эти первые полеты я выполняла с опытными летчиками-испытателями — Героем Советского Союза Котловым Василием Сергеевичем и Кабрелевым Петром Филипповичем.

Котлов считался королем штопора и богом в технике пилотирования. Невысокого роста, энергичный, с очень живыми, умными и добрыми глазами, Василий Сергеевич был первоклассным инструктором. Он с первого нашего совместного полета доверял мне все: и взлетать и идти на «потолок» — предельную высоту самолета. У различных самолетов она бывает различной. Идти на допустимое число Маха.

Одним из полетов был полет на скорость, равную двум скоростям звука. Теоретически было известно по-

ведение самолета и приборных стрелок после преодоления звукового барьера, но летчика охватывает какое-то особое внутреннее волнение. Самолет разгоняется и разгоняется, вот уже скорость подходит к тысяче километров в час и все еще растет. Я вся сжалась, словно приготовилась к прыжку вместе с самолетом. Чувствую, что совсем перестала дышать, как в момент прицеливания при стрельбе, — затаила дыхание... но скачка не произошло. Только стрелки приборов слегка вздрогнули, качнулись и снова стали устойчиво показывать отсчет скорости. А скорость все растет. Преодолен первый барьер. Скорость звука позади. На земле уже звук слышится далеко позади самолета. Самолет приближался ко второму звуковому барьеру. Вновь вздрогнули стрелки — второй звуковой барьер позади! Выключаю форсаж, убираю газ и начинаю снижение. Горючего мало, а до аэродрома еще километров сорок. Только теперь почувствовала, как крепко, до боли в руках, сжимаю штурвал, болят плечи.

Полет на сверхзвуковом самолете скоротечен. Посадка и руление выполняются в особом темпе, вроде бы все еще продолжаешь лететь, опережая звук.

Открываю фонарь и гордо спускаюсь по трапу. Друзья поздравляют по-своему, по-летному: «Ну, с тебя причитается!» Эти ставшие традиционными слова летчики говорят друг другу по любому поводу: вылетел ли кто на новом типе самолета, слетал ли на «потолок», на дальность.

Летчики — это особый народ, особый склад характеров. Любой малейший промах или ошибку товарища они обставляют и обыгрывают как что-то грандиозное. Иногда неправильное произношение какого-либо слова становится для летчика прозвищем. Но никто никогда не обижается, все воспринимают это как самую хорошую шутку, без которой в авиации жизнь была бы очень напряженной, тяжелой.

Вот и сейчас, спускаясь по трапу на землю, где меня встречают, я знаю, будут шутки и подначивания, ведь каждый из них уже по сотне, если не по тысяче раз летал на «разгон» — так называется полет на предельные скорости, но мой полет они не оставили без внимания. Мои друзья весело и шутливо декламируют: «Безумству храбрых поем мы песню!..» — а потом спрашивают: «Ну как, звук плакал?» Усталая, но счастливая,

отвечаю: «Да, и не один, два звука плакали!» И мы, обнявшись, направляемся к автобусу в своих неуклюжих высотных костюмах и гермошлемах. Но тем не менее я этих людей-истребителей с холерическими характерами очень любила и горжусь, что мне выпала большая честь летать с ними и летать одной под их руководством. Это самое большое счастье, которое было у меня в жизни.

Так шел день за днем. Не летали только по выходным дням, а нелетных дней по метеоусловиям просто не бывает.

Уже к концу подходили тренировки, осталось несколько полетов, как Петр Филиппович Кабрелев предлагает мне еще слетать на большие высоты и «побывать» в ограничении по Маху. Он предупредил, что может быть тряска, но из нее легко выйти, стоит только несколько взять ручку на себя, скорость уменьшится, и тряска прекратится.

Набираю высоту. Вот уже под крылом восемнадцать тысяч, вывожу в горизонтальный полет. Осмотрелась кругом, хотя это трудно на больших высотах, и продолжаю полет, развернулась на точку, откуда взлетела, и только хотела доложить, что зону заняла, приступаю к выполнению задания, как резкий рывок — самолет запрыгал. Ручку управления выбило из рук, приборная доска словно в лихорадке, того и гляди отвалится нос самолета. Состояние такое, словно после сильного толчка попал на вибростенд, зубы стучат, в глазах рябит, ручка мечется по кабине.

Кажется, длилась вечность, пока я поймала ручку и перевела самолет в набор — тряска мгновенно прекратилась. Доложила на землю, что попала в тряску, выключила один двигатель и начала снижение.

Когда расшифровали самописцы и показали мне, я просто ужаснулась, и весь страх пережила заново. Самолет попал в тряску по Маху, так называемую маховую тряску.

Мне сразу представилось, как я буду выглядеть после двухчасового полета на рекорд, когда весь полет будет проходить на границе тряски или в тряске.

Но в полете на рекорд был выбран другой профиль и режим, несколько снижающий скорость, но менее опасный.

СПАСИБО ВАМ, ЛЕТЧИК КАБРЕЛЕВ!

Одна за другой гасли ночные звезды. Степной аэродром уже проснулся.

Пришло сообщение: полеты разрешены. Мы начали одеваться. Процедура эта довольно сложная. Стратосферные высоты и большие скорости внесли свои коррективы в летную одежду. Костюмы, в которых мы летаем, подгоняются индивидуально для каждого летчика. На многочисленных примерках фиксируются почти две сотни размеров. Ни одна на свете модница не выдержала бы, наверное, такое.

В свое время моя высотная тренировка начиналась с испытания высотно-компенсирующего костюма (ВКК) в барокамере.

Тогда в своем дневнике я записала: «День холодный, идет мокрый снег, и без того плохое настроение окончательно испортилось. Радует только то, что предстоит необычное испытание. Итак, впервые наша промышленность сделала женский ВКК, но он не испытан».

Вхожу в чистую светлую комнату. Люди в белых халатах хлопочут у стендов. Увидев меня, забеспокоились. Видно по всему — ожидали. Накануне подогнанный по росту костюм предстоит испытать. Быстро покончив с формальностями, начинаем надевать костюм. Он плотно облегает тело. По бокам компенсирующие резиновые трубки переплетены сеткой. Шланги обвивают все тело, идут по животу, по ногам, и когда в них поступает воздух, то ткань натягивается и плотно прилегает к телу. Костюм затянут, зашнурован. Доктор Владимир Алексеевич шутит: «Ну, голубушка, в таком костюме можно танцевать в ревю».

Смотрю в стеклянную дверь напротив. Действительно, выгляжу необычно. «Готовят совсем как в космос», — подумалось мне. До меня никто еще в этом костюме не работал. Мне предстоит его испытать.

Начинается «подъем».

Высота пять тысяч метров, кислород пока не поступает, а поддерживается таким, каким в процентном отношении он есть в реальной атмосфере. Это считается самой коварной высотой. Потеря сознания может наступить неожиданно. Датчики, наклеенные на руках, на голове, на груди, регистрируют мое состояние.

На десятой минуте пульс больше ста, перед глазами появляются разноцветные круги. Дышу глубже, так же быстро все проходит, немножко только еще кружится голова. Доктор спрашивает о самочувствии и докладывает в телефоны шлемофона, что испытание продолжается.

Вижу по приборам высоту. Семь, восемь, десять, одиннадцать, двенадцать, шестнадцать, восемнадцать тысяч метров, а вот и запланированная желаемая высота. Давление в костюме все растет, вот уже, кажется, нет никаких сил, чтобы произвести выдох, но я знаю, что, если не сделаю хотя бы один выдох после вдоха, потеряю сознание. Дышу часто, поверхностно, пульс растет, голова немножко кружится.

Дышать становится все тяжелее и тяжелее.

Слышу в телефонах шлемофона легкую музыку. Она раздражает. Даю знать, чтобы выключили. Что-то читаю. Различаю слова. Грудь, все тело словно в тисках.

Испытание подходит к концу. Доктор делает знаки рукой — прекратить исследование, и меня плавно начинают «опускать на землю». После тренировки я ехала домой и совершенно ни о чем не думала. Я дышала.

Ночь прошла в кошмарах. Как только закрою глаза, появляются чудовищно-страшные, то вытянутые, то вдруг круглые лица, а я все валяюсь и лечу в какой-то пустоте и кружусь, кружусь. И стоит большого труда открыть глаза.

Встану, пройду по комнате, умоюсь и снова ложусь. Сон долго не приходит. А к утру началась сильная, обжигающая боль в области левой груди. Лежала вниз лицом. Так пролежала в течение двух суток.

После кардиограммы выяснилось, что сердце совершенно здорово, а болят мышцы сердца. При десатурации не весь азот был изгнан из крови, он-то и вызывает болезненное ощущение.

Испытание костюма продолжалось...

Через неделю предстояло обжатие. На большой высоте нужно было разгерметизировать кабину и проверить, как срабатывает ВКК.

Народу в здании, где располагалась барокамера, собралось уйма. Многие заглядывали в окно. Их волнение передалось и мне. Я попросила врача, чтобы все покинули помещение барокамеры, и после этого пульс постепенно пришел в норму. Начался «подъем». Я уже была

готова ко всем неприятным ощущениям, но при запланированной разгерметизации ВКК сработал безотказно, не вызвав недопустимого отклонения в работе организма.

Испытание костюма прошло успешно, и комиссия дала разрешение на использование его в полетах.

В дальнейшем в этом костюме мне пришлось много летать на больших высотах и относительно больших скоростях. А однажды, когда я попала в аварийную ситуацию, он спас меня.

...21 июля 1965 года мне и моему инструктору Петру Филипповичу Кабрелеву предстояло лететь на сверхзвуковом самолете на больших высотах и скоростях. В этот день стояла нестерпимая жара — сорок градусов в тени. Аэродром был окутан раскаленным воздухом, при незначительном колебании которого создавалось впечатление огненной синевы. Очевидно, такие же блики вызывают у путников миражи — близость воды, леса. А это всего-навсего незначительное колебание раскаленного воздуха.

Сели в кабины самолета: я — в переднюю, Петр Филиппович — в заднюю. Тщательно привязались, плотно закрыли фонари, загерметизировались, проверили каналы связи. Подрулив к взлетной полосе, остановились, осмотрелись, не заходят ли на посадку другие самолеты. Попросили разрешения на выруливание для взлета.

Пот струйками заливал лицо, скатывался за шиворот. Но этого мы уже почти не замечали.

— Самый сложный элемент на современных самолетах — это взлет, — говорил мне Петр Филиппович на земле еще задолго до этого полета. — Он быстротечен, и резерв времени для принятия решения в случае аварийной ситуации исчисляется единицами секунд.

И вот взлет разрешен!!!

Постепенно увеличиваю тягу двигателя. Насколько хватает сил, удерживаю тормозную гашетку, чтобы самолет не мог сдвинуться с места, включаю форсаж.

Беглый взгляд на приборы — все нормально. Незначительный характерный толчок. Значит, включился форсаж. Плавно отпустила тормоза. Самолет начал разбег. Нос самолета поднят. Но что такое? Скорость нарастает очень медленно. «Может быть, из-за высокой температуры уменьшилась тяга?» — пронеслось в голове. Даю полный форсаж, выжимая из двигателя все, на что он

только способен, но самолет упрямо не хочет увеличивать скорость. Еще секунда. Вот уже виден конец полосы, а вот и толчок!!! Значит, летим, скорее бы уйти от земли. Убираю шасси.

Однако самолет не летит, а начинает падать. «Сердце» его еще стучит, но слабо. Полет прерывается. Принимаю решение выключить двигатель. Еще мгновение — и сектор газа полностью взят на себя. Теперь «безжизненное тело» самолета пошло к земле, и никакие силы не могут удержать его в воздухе. Еще мгновение — и земля. Самолет неуклюже, носом, начал пахать неровный, в канавах, грунт. Сильные боковые толчки бросали меня по кабине. То и дело ударялась головой о фонарь. Самолет срезал и сносил все на своем пути и все больше зарывался в землю.

Одной рукой что было силы уперлась в приборную доску, другой отсекала подачу топлива в двигатель, а затем выключила аккумулятор и генератор. Только когда самолет резко остановился, вспомнила о ручке управления, которую выпустила из рук в момент удара самолета о землю. В подобных случаях она протыкает летчика насквозь. В данном случае этого не произошло, потому что Петр Филиппович полностью отдал ее от себя.

Необходимо срочно покинуть самолет. Медлить нельзя. Кругом тонны керосина, горит турбина, вот-вот может взорваться самолет. Освободилась от привязных ремней. К счастью, они плотно притягивали меня к сиденью. Пытаюсь отбросить фонарь, но он не поддается — заклинило. Дергаю ручку аварийного сброса, но фонарь поднялся только на несколько миллиметров. И тогда подбежал Петр Филиппович и с силой надавил на каркас фонаря, фонарь затрещал, образовалась щель, и я в одно мгновение оказалась на земле.

Подъехали пожарные и санитарные машины. Голова у меня кружилась. Я стояла потрясенная случившимся. Подошел командир части, поздравил меня со вторым рождением.

— Ну а что касается вас, — обратился он к полковнику Кабрелеву, — то вы уже смерть пережили не однажды.

Бессонной ночью, лежа с открытыми глазами, я еще раз пережила прерванный взлет, но уже по-другому. Мне стало страшно, чего не было днем.

Правы врачи, когда утверждают, что смерть от нервного шока не всегда мгновенна, что она может наступить спустя несколько часов и даже дней после пережитого.

Очевидно, все ресурсы человека — физические и психические — мобилизованы на преодоление смертельной опасности, а его эмоции и чувства при этом заторможены. И только потом, спустя некоторое время, наступает реакция. Так было и со мной.

К счастью, мне удалось преодолеть в себе парализующий страх. Убедилась я в этом через пять дней, когда без контрольных полетов снова поднялась в воздух.

А Петр Филиппович Кабрелев вновь поднимал в воздух сверхзвуковые истребители. Будто бы ничего и не случилось. Словно и не столкнулся человек со смертью. А сколько таких встреч было на его жизненном пути! Чего только не повидал и не пережил этот человек, летчик-испытатель первого класса! По-нашему, авиационному, он Ас с большой буквы, гроссмейстер летного дела.

...Плывут стрелки, приборы фиксируют полет. Самолет идет на петлю. Перегрузка достигла заданной, а самолет все задирает и задирает нос. Он почти совсем перестал повиноваться Кабрелеву, который невероятными усилиями отдал ручку от себя до отказа. И только тогда машина нехотя переходит в горизонтальный полет. Потом посадка. Инженеры и техники, подбежавшие к самолету, ужаснулись, увидев изуродованный, деформированный самолет.

Если суммировать все часы, проведенные Кабрелевым в воздухе, счет пойдет за тысячи. Математика, скажете? Пусть так! Но ведь за этими цифрами стоит биография человека, его жизнь.

...Человек и машина в воздухе. Набрана заданная высота. Можно начинать... Самый ответственный момент — это вывод из пикирования, когда акселерометр фиксирует перегрузку. В глазах темнеет. Пальцы сжимают ручку управления, тянут ее на себя. Сильнее, сильнее... Мускулы наливаются свинцом. Это они должны заставить самолет подчиниться, быть послушным, податливым.

Одним из первых летал Петр Филиппович и на высотных самолетах с новыми мощными двигателями. Было это задолго до звездных стартов наших космонавтов. Видел он и небо, что начинается на пороге космоса:

черное-черное, усыпанное звездами. Но то были дневные звезды, под которыми лежала освещенная солнцем земля.

Кто-то в шутку называл профессию испытателя немирной работой в мирное время. В этих словах большая правда. Летчик-испытатель сознательно идет на риск, сознательно ставит крылатую машину в самые жесткие условия. Он первым встречается с неожиданными проблемами, от анализа которых, глубокого понимания причин всего происходящего в воздухе, технически обоснованных, мотивированных решений зависит судьба новых самолетов.

Нет, я не хочу сказать, что жизнь испытателя — это сплошные особые случаи, падения с головокружительных высот, отказы и поломки. Но чтобы повторенная во многих экземплярах машина пошла в серию, ее опытный образец проходит через все «жернова» испытаний.

Кабрелев знакомится с новым самолетом еще до того, как тот готов к летным испытаниям. Уже тогда он, инженер и летчик, понимает, сколь труден взлет на такой машине.

Но летчик преодолевает все опасности. Полет следует за полетом. Испытатель изучает «характер» машины, снимает все ее характеристики, составляет рекомендации для тех, кто должен идти следом за ним.

Однажды перед заходом на посадку на самолете Кабрелева не выпустилась передняя стойка шасси. Все попытки летчика выпустить ее не привели к успеху. Горючее было на исходе. Посадить самолет на два основных колеса небезопасно не только для него, летчика, но и для штурмана, который сидит в носу самолета. Петр Филиппович приказал штурману катапультироваться, а сам повел самолет к земле...

Вот уже много лет ведет полковник Кабрелев самоотверженную, героическую борьбу за рождение и жизнь новых самолетов, подчиняя свою жизнь их испытаниям. Он в числе первых в стране испытывал высотное снаряжение, то самое, которое потом надели на себя летчики-космонавты. Но это уже новая страничка в его биографии.

Я очень дорожу дружбой с Петром Филипповичем Кабрелевым, разговорами с ним. О чем? О разном, и, конечно, больше всего о полетах. Многие так же, как и я, обязаны ему своими знаниями, успехами. Но в его

рассказах обычно получается так, что все молодые летчики пришли к нему уже опытными.

Случается, у кого-либо что-то не удастся, он тогда искренне огорчается, тут же старается помочь... Как всегда ровный, спокойный, поглядывая на летчиков добрыми глазами, он умеет заставить нас поверить в себя.

Когда командир сказал, что Петр Филиппович будет готовить меня к новым сложным полетам, я обрадовалась и чуточку испугалась. Его вид показался слишком суровым. Но уже после первых занятий поняла, что эта суровость внешняя и работать с таким человеком — большое счастье.

Несколько лет назад скупые газетные строки сообщали, что Петру Филипповичу Кабрелеву за мужество и летное мастерство присвоено почетное звание — заслуженный летчик-испытатель СССР. За этими строками большое мужество, героизм и честная жизнь бесстрашного человека, неутомимого искателя. Я горжусь тем, что могу назвать его своим наставником.

Спасибо вам, летчик Кабрелев, за то, что вы есть, и счастливых вам посадок!

ЖИВИ, АНДРОМЕДА!

Прошло много времени с того памятного дня, когда я впервые поднялась в воздух.

В 1958 году я была зачислена в основной состав группы парадного расчета. В нее входили очень опытные летчицы, которые прошли войну, имели большой боевой опыт. А мы, Алла Михайловна Шихина и я, были в ней новичками.

Аллу Михайловну впервые я встретила в том же 1958 году в одной из московских поликлиник, где нам предстояло пройти медицинскую комиссию. Увидев у меня медицинскую книжку, она с улыбкой спросила:

— Вы что, тоже на врачебную экзекуцию?

— Да, представьте себе, и уже десятый год подряд, — ответила я.

— Ну, тогда будем знакомы! Алла Шихина, спортсменка Центрального аэроклуба имени Чкалова.

С восхищением смотрела я на совсем еще юную девушку с вьющимися пепельными, коротко подстриженными волосами, любовалась ее озорными серыми глазами, всем ее обликом. Поддавшись ее обаянию, тут

же рассказала, что буду работать инструктором-летчиком в этом самом прославленном аэроклубе.

— Как здорово! Женщина-инструктор! — воскликнула она и обняла меня за плечи.

Совсем забыв, что находимся в приемной поликлиники, мы без умолку разговаривали и громко смеялись. Потом вышли на улицу, сели в аллее на скамейку, размечтались, придумывали строи для полета на параде — «этажеркой», «ромб в ромбе», «кильватерный» и другие. Казалось, предложениям не будет конца. Но, вспомнив, что пока еще только проходим комиссию, бросились в коридор. Очереди уже никакой не было, и мы с замиранием сердца постучали в дверь.

На пути к этой двери Алла как бы вскользь заметила:

— Вы знаете, у летчиков бывают три неприятности: нелетная погода, парашютные прыжки и медкомиссия. Сейчас нам предстоит встретиться с одной из этих неприятностей.

Необыкновенная, я бы сказала болезненная, белизна, специфический запах, стук инструментов в кабинете врача всегда вызывают излишне ненужное волнение. Недаром у некоторых летчиков при виде этой обстановки даже повышается кровяное давление.

Представляемся по очереди врачу и отдаем ему свои медицинские книжки. Книжки эти выдаются человеку, как только он вступает в авиационную жизнь. В них все: общий анамнез, перенесенные болезни, травмы. В книжке отражаются и данные физического развития — становая сила, динамометрия, спирометрия, рост, вес и пресловутая длина ног. Это самый страшный для меня показатель! Все у меня в порядке: сердце, легкие, желудок, слух, обоняние, черепно-мозговые нервы, двуглавые и трехглавые мышцы, ахилловы, перистальтные и корнеональные рефлексy, вестибулярный аппарат и барофункция. А вот длина ног... Мне всегда не хватало одного сантиметра до нормы.

Алла была высокой, стройной, и уязвимых элементов для медкомиссии у нее не было.

И все-таки и она волновалась, потому что медицинская комиссия — это строгая и тщательная экспертиза. С каждым годом в медицинскую книжку вписываются все новые и новые параграфы и пункты, потому что полеты на сверхзвуковых скоростях и почти космиче-

ских «потолках» предъявляют новые, и повышенные, требования к людям неба. Особенно важным параграфом в медицинской книжке являются результаты психофизиологического исследования.

Дефицит времени у летчиков все возрастает, и поэтому далеко не каждому под силу удовлетворить жестким медицинским требованиям. Наблюдения с помощью современной регистрирующей аппаратуры, установленной на борту, доказали, что организм летчика в условиях сложного маневра (выход на предельное число Маха, перехват цели, дозаправки в воздухе, высший пилотаж в группе) находится за пределами физиологических возможностей непатренированного человека.

Медицинскую комиссию прошли. Впереди — экзамены. Сдавать их полагается два раза в год. Проверяют знания аэродинамики, метеорологии, конструкции и эксплуатации самолета, двигателя, оборудования, наставлений по производству полетов, штурманской подготовке. Но вот сданы и экзамены. Теперь в небо!

Прошло несколько летних дней, и я как летчик-инструктор вошла в строй. Приступила к работе с летчиками-спортсменами. Заметила, что некоторые из них вели себя высокомерно, разрешали себе быть небрежными, старались подчеркнуть, что их трудно чем-либо удивить. Я и не собиралась удивлять их, а обязана была проверить их технику пилотирования при выполнении фигур пилотажа.

Командир моего звена — прославленная летчица Анна Ивановна Бодрягина.

Анна Ивановна Бодрягина, девушка из подмосковного села Остроухова, сердцем и умом почувствовав свое призвание, поступила в аэроклуб. Она прошла славный, романтический, очень трудный и сложный путь от курсанта аэроклуба, до абсолютной чемпионки страны по технике пилотирования, до международной рекордсменки. В годы Великой Отечественной войны в небе над Балтикой и Черным морем, над Волгоградом и Кубанью храбро сражались ее ученики — боевые летчики, которым она щедро передавала свои знания, опыт, талант, неистребимую любовь к Родине, авиации, человеку.

Я была счастлива оказаться в звене Анны Ивановны, о мастерстве которой ходили легенды. А ко всему она еще красива и обаятельна.

Мне всегда казалось, что она все знает, все умеет,

ей все ясно и что она ни в чем не сомневается. Может быть, мне все это только казалось, но именно такое впечатление производила она на окружающих. А это уже чудесно!

Высокая, удивительно женственная, Бодрягина скорее походила на актрису. Большие, необыкновенно красивые карие глаза ее смотрели по-детски доверчиво и в то же время строго.

В звене Анны Ивановны были три летчицы-спортсменки: Алла Шихина, Галя Корчуганова, Нина Казанцева. Остальные — ребята: Юра Абрамович, Юра Швачко, Валя Перов, Слава Громов, Юра Пономарев и другие.

Однажды был запланирован мой полет с Ниной Казанцевой. Взлетаем. Набираем высоту. Все идет нормально. А вот и характерный изгиб Москвы-реки. Это наша зона, в которой мы должны были выполнить сложный пилотаж. Уже на первых фигурах меня насторожило то, как летчица резко, некоординированно переключивала самолет из виража в вираж, а на вираже не выдерживала скорость и высоту. Еще более неумело был выполнен штопор. Я взяла управление на себя, чтобы показать элементы каждой фигуры. Начала со штопора. Самолет отсчитывает витки. Считаю: два, три витка. Даю рули на вывод. Но что это? Самолет не слушается. Заклинило управление? А может быть, Нина зажала рули в полностью отклоненном положении? Самолет находится в штопоре и выводу не поддается. С каждым витком уменьшается высота. Остается одно — дать газ (на вводе он был задресселирован) и резко поработать педалями, чтобы сбросить с них ноги Нины. Я еще не знаю, что с ней: на мои запросы она не отвечала. Самолет резко прекращает вращение. Захожу на посадку. Теперь все ясно: Казанцева умышленно зажала управление, стараясь этим напугать и удивить меня. Такое ухарство поощрять я не собиралась и Казанцеву от полетов отстранила.

Следующей к самолету подошла Алла. Доложив о готовности к выполнению задания, попросила разрешения сесть в кабину. С нею мне предстояло лететь на проверку техники пилотирования в «слепо» полете, то есть в закрытой кабине. Это один из сложных видов полета. Летать по приборам, не видя земли, очень сложно. Дело не только в технике пилотирования, но и в

физиологии человека. Ощущение летчика часто вступает в противоречие с показаниями стрелок на приборах. Судя по приборам, нет ни кренов, ни разворотов, самолет летит горизонтально. А ты вдруг начинаешь чувствовать большой левый крен или что самолет кабрирует (набирает высоту). Если ты не натренирован, то невольно поддаешься собственным ощущениям. Накренишь самолет в сторону, противоположную крену. Он входит в разворот, а затем в глубокую спираль. Хуже всего, если тебя подведет вестибулярный аппарат и при этом наступит потеря пространственной ориентировки. Чтобы летчик не поддавался иллюзиям ни в облаках, ни ночью, обязательно нужны тренировки в закрытых кабинах.

Особенно сложны полеты над морем в лунную ночь. Поверхность воды легко принять за небо. В этом случае ненатренированный вестибулярный аппарат подскажет неправильное решение, и полет может кончиться трагедией.

Итак, мне предстояло проверить летчицу в полете при пилотировании по приборам. Алла находилась в передней кабине. Взлетели. На высоте двести метров приказываю закрыть фонарь чехлом и взять управление. Алла держала ручку мягко, не дергая, плавно, координированно передвигала педали в развороте. Преднамеренно начинаю создавать сложные положения. Высота задана.

Выполняю поворот на горке. Когда в развороте остается до горизонта 30 градусов, требую, чтобы Алла взяла управление самолетом на себя и вывела его в горизонтальный полет. В это время показания авиагоризонта — одного из основных приборов в таких полетах — неверны, и пилотировать приходится по дублирующим приборам. Шихина все выполняла правильно, ни одного неточного движения. Самолет в горизонте. Снова фигура пилотажа — полуторная бочка со снижением — и опять точный, четкий вывод. Каскад фигур, и в конце комплекса переворот через крыло. Опять точный вывод. Отлично! Браво! Еле удерживаю восторг. И только положение инструктора сдерживает мое возбуждение. Скупую похвалу передаю по СПУ (самолетно-переговорное устройство) в телефоны шлемофона.

— Молодец, Шихина!

И вот уже наш «як» плавно коснулся посадочной полосы Тушинского аэродрома. Подружили к стоянке. Мне хотелось расцеловать Аллу — за чистоту полета, правильное выполнение всех его элементов, умение ориентироваться в пространстве и за то, что она рассеяла мое неправильное из-за полета с Ниной представление о летчиках-спортсменах.

Вечером после разбора полетов Анна Ивановна рассказала мне, что Алла одна из лучших спортсменок в Центральном аэроклубе и что она является королевой «слепого» полета.

Полеты велись ежедневно, тренировались летчики-спортсмены днем и ночью. Не летали мы только тогда, когда тяжелые тучи прижимали наши легкокрылые «яки» почти к земле. Шла подготовка и отбор летчиков для участия в воздушном параде 1958 года. Всем отобранным летчикам предстояло ехать на сборы. Я не думала раньше, что подготовка к параду — такой тяжелый, кропотливый и небезопасный труд.

Отъезд в лагерь был назначен на 20 мая. Сборы, как всегда, сопровождались излишними хлопотами и волнениями, но зато к вечеру, когда в лагере были уже натянуты палатки, дорожки усыпаны желтым песком и никто из нас первым не решался наступить на них, все показалось нам очень торжественным и праздничным.

Разместились по три-четыре человека. В нашей палатке были Алла Шихина, Лида Лебедь и я. С наступлением темноты все девушки собирались в нашей палатке и пели песни. Начинали с «Подмосковных вечеров». Слова песни соответствовали действительности. Мы жили под Москвой, стояли теплые вечера, а у нас — отличное настроение и приятная усталость.

Однажды после вечерней поверки мы с Аллой Шихиной улеглись на одной кровати. Края палатки были подняты со всех сторон, и, лежа, мы любовались летним ночным небом. Легкая дымка, словно вуаль, прикрывала звезды. Стали отыскивать наши любимые созвездия: вот он, Млечный Путь, Большая Медведица, а вот и моя Кассиопея.

— А мое любимое созвездие Андромеда. Это созвездие такое загадочное, такое величественное. И еще я люблю спутницу нашей земли — Селену. Вот посмотришь, я еще буду ходить по Луне в тяжелых башмаках

и обязательно привезу тебе лунный камень, — тихо, но уверенно сказала Алла.

Я не видела тогда глаза Аллы, только слышала ее взволнованный шепот. В ее голосе была такая убежденность, что я и вправду поверила, что когда-то получу от нее «украшение», привезенное с Луны.

— Фантазерка все-таки ты, Алла.

Однако Алла не фантазировала, а мечтала о действительном, вполне осуществимом.

Долго мы не могли уснуть в ту памятную ночь. А рано утром, когда еще кругом роса, лагерный подъем. Хорошая зарядка, завтрак. И вот мы уже в «классе» — наспех сделанный стол под кроной густой березы. Здесь нам предстояло изучить и разобрать некоторые теоретические положения и аэродинамические особенности одиночного и группового пилотажа. После того как были сданы зачеты по знанию района аэродрома, инструкций по выполнению всех элементов полета, не раз разыгран на аэродроме весь полет от взлета до посадки, мы приступили к полетам. Бодрягина лично проверяла технику пилотирования каждой летчицы, умышленно вводила отказы в работе бортовой аппаратуры, требовала производить точный полет и расчет на посадку без двигателя. И только тогда, когда все было в ажуре, допустила к самостоятельной тренировке в группе меня, Аллу, Люду Попову и Галю Корчуганову. Молодых летчиц стали вывозить более опытные, те, которые прежде уже участвовали в парадах: Анна Ивановна Шмелькова, Антонина Блинова, Ида Знаменская, Маргарита Кирсанова, Лида Лебедь, Мира Хазанова, Леся Лебедева.

Бодрягина обучала каждую летчицу в отдельности с учетом ее особенностей. Неустанно она рассказывала об элементах сложного пилотажа, чертила на песке, бумаге, доске. Лето было жарким. Спасаясь от палящего солнца, в часы, свободные от полетов, мы сидели в тени и слушали ее наставления, отвечали на ее бесчисленные вопросы. Она очень требовательна и строга. Улыбающейся мы ее почти не видели, хотя она была веселым, жизнерадостным человеком. Большая ответственность за нас, летчиц ее звена, накладывала отпечаток на ее внешность, делала ее еще более строгой, а ее редкую улыбку мы воспринимали как праздник.

Я тренировалась пока одна в зоне, отрабатывая элементы сложного пилотажа. Очень хотелось поскорее

узнать, что такое групповой пилотаж в кильватере. Наконец моя мечта осуществилась.

Впервые на групповой пилотаж в кильватере я полетела с Маргаритой Кирсановой в качестве пассажира, во второй кабине. Строй состоял из трех самолетов. Ведущей была Лида Лебедь.

Высота три тысячи метров, время восемь часов. Слышу в наушниках голос ведущей:

— На пикировании перестроиться в кильватер!

Затем последовала вторая команда ведущей:

— Пошли!..

И началось... Почти отвесное пикирование, петля. Темнеет в глазах. Это ощущение исчезло после того, как я увидела самолет ведомого совсем рядом. Снова пикирование. Опять петля. Опять вывод. Перегрузка растёт. Идем на полупетлю. Фигура эта раньше называлась иммельманом. Эта сложная фигура включает в себя законченную петлю и поворот самолета на 180 градусов вокруг продольной оси. Опять темнеет в глазах. Затем выполняется поворот на горке, переворот через крыло, глубокий вираж в одну сторону, резкий переход в другой вираж. Опять растёт перегрузка. Мотор задрожал. Ведущая выполняет спираль, а ведомые точно повторяют ее движения, словно фотопленка копирует оригинал. Я ждала одного — посадки. Ждала так, как только моряки ждут приближения берега после длительного плавания. Голова кружилась, к горлу подступала тошнота, в висках пульсировала кровь, отстукивая удары, словно метроном, ныло тело. Как только подрулили к стоянке, Рита быстрым движением открыла фонарь и легко выпрыгнула на плоскость. Подошла ко мне и жестом показала, чтобы я вышла из кабины, а сама ушла к ведущей получить замечания по полету.

Я сбросила парашют на землю и пошла к ручью, который находился недалеко от стоянки. Хотелось лечь и не двигаться. Напилась, умылась. Сняла комбинезон. И тут дала волю слезам. Думала, что все кончено и что физически я не смогу выдержать перегрузку в групповом полете. Думала и о том, что рождение ребенка и большой перерыв в полетах расстроили мой вестибулярный аппарат.

Встала, оделась и пошла разыскивать Анну Ивановну. В «квадрате» ее не оказалось. Иду в лагерь. Всем тем, кто не летал, разрешалось находиться в ла-

гере. Мое подавленное состояние заметила только Алла и стала успокаивать, объясняя, что так бывает почти со всеми, кто впервые летит на кильватерный пилотаж.

Анна Ивановна сама нашла меня и тут же задала вопрос:

— Как себя чувствовала в полете? Не вижу бывшего оптимизма! — как бы вскользь заметила она.

Честно все рассказала. Ждала, что Анна Ивановна, с ее прямоотой, решительностью, сразу же примет тяжелое для меня решение, то есть отчислит из расчета. Но она обняла меня за плечи, что на нее было совершенно непохоже, и тихо, почти по слогам произнесла:

— Все пройдет! И то, что у вас был перерыв, и что родился ребенок, и что летали вы за пассажира в задней кабине, все это правильно! Надо усилить тренировки вестибулярного аппарата. Вращайте головой, туловищем, прыгайте, кувыркайтесь, танцуйте. Да, да, надо танцевать! В шестнадцать часов полетим вместе, еще раз проверите себя.

Стала ждать шестнадцати часов. Ждала и боялась. Однако настроение у меня уже стало лучше.

Полет с Бодрягиной был совершенно непохож на тот первый полет, который меня испугал. Бодрягина была в задней кабине, инструктировала меня по СПУ, а я самостоятельно выполняла все фигуры и старалась не отстать от ведущей, по возможности копируя ее. Этот полет меня вылечил. Были те же пятикратные перегрузки, отрицательные перегрузки, секундная невесомость, все это быстро чередовалось, но так как я сама управляла самолетом, а не являлась «отбивной», как в первом полете, то мое самочувствие оставалось нормальным.

Ежедневные полеты и физзарядка привели вестибулярный аппарат в норму. Полеты для меня снова стали наслаждением. Теперь я уже летала в большой группе, состоящей из пяти самолетов, и в любом качестве — второй, третьей, четвертой, пятой ведомой.

Так тренировала нас Бодрягина.

Особенно мне запомнился один очень сложный полет в кильватере, в количестве девяти самолетов. Ведущей была Лида Лебедь. Я находилась на втором самолете. Выполнялись почти все комплексы пилотажа, который

мы должны были совершить над Тушином. Это был каскад головокружительных фигур.

Сочетание петель, полупетель, переворотов через крыло, полет вверх колесами. Надо в точности повторять то, что делает ведущий. За мной летели летчицы, поэтому я изо всех сил старалась выполнить полет как можно лучше.

Яркое летнее солнце накалило кабину, и садиться в нее было равносильно посадке в термокамеру. К концу смены, отведенной для тренировок женской пилотажной группы, мы выполняли по четыре-пять полетов, вылезали в насквозь промокших комбинезонах и самое большее через час снова были в воздухе.

Первая генеральная репетиция — это почти парад. Только на Тушинском аэродроме нет зрителей, а есть лишь строгие руководители полетов и ответственные за парад, от глаз которых не ускользала ни малейшая ошибка.

Мы понимали всю полноту ответственности. Нам предстояло показать безукоризненную технику пилотирования, слетанность, слаженность группового полета. Мы должны были отпилотировать над Тушином в четком сомкнутом строю легко и грациозно, без заметной напряженности. Для этого требовалось не только высокое мастерство, но и уверенность в материальной части, в ее исправности. Поэтому каждый самолет проверялся с особой тщательностью и придирчивостью.

Несколько раз приезжала комиссия инженеров, которые еще и еще раз проверяли состояние самолетов, работу инженерно-технического состава, их обслуживающего. Мое внимание привлекла женщина, инженер-подполковник. Она как-то особенно тщательно проверяла самолеты, двигатели. Верилось, что ни один дефект не останется ею не замеченным, даже тот, о котором пока можно судить по признакам, едва уловимым...

За несколько дней до парада инженерная комиссия окончательно осмотрела самолеты. Затем весь парадный расчет был построен. Инженеры дали нам целый ряд указаний и объявили, что самолеты наши полностью подготовлены для выполнения задания и что они приняты комиссией главного инженера ВВС. Перед строем стояли члены комиссии. Я неотрывно смотрела на единственную в комиссии женщину. Мне даже показалось, что и она посмотрела на меня как-то внимательнее и мягче,

чем это могло бы быть и бывает в подобной ситуации. Я терзала свою память, но она была глуха и беспомощна к моим вопросам и не подсказала мне, откуда мне знакома эта женщина.

Преодолевая робость и неловкость, я подошла к ней. Обратившись строго по уставу, решила спросить о главном:

— Скажите, пожалуйста, где мы с вами могли встретиться и встречались ли вообще?

«Какой нелепый вопрос! Мало ли кто с кем и где может встретиться!» — испуганно подумала я.

И вдруг вспомнила девушку в военной форме. В один миг память подсказала все подробности нашей первой встречи. И она все вспомнила. Мгновенно рухнули все преграды — разница в воинских званиях, неловкость, живущая между людьми незнакомыми, пространство, нас отделяющее.

— Помню, конечно, помню, — говорила она мне. — Тогда в руках у вас был гриф от скрипки...

Теперь уже не оставалось никаких сомнений ни у меня, ни у Тамары Богдановны.

Обнявшись, мы долго ходили, рассказывали друг другу обо всем виденном и пережитом... Смеялись и плакали. Смеялись от всей души и сквозь слезы.

— Где же сейчас ваши родные? — спросила меня Тамара Богдановна.

— В поселке Жарковском, недалеко от Великих Лук и узловой станции Земцы. Там и сейчас еще сохранились рывины и воронки, а в болотах ребяташки находят обломки самолетов.

...В день парада стояла жара. Вылет нашей группы был назначен на 11.00. В группу вошли Анна Бодрягина (ведущая), Лида Лебедь (ее заместитель), Алла Шихина, я, Ида Знаменская, Тоня Блинова, Рита Кирсанова, Леся Лебедева и Мира Хазанова. В запасе были Люда Попова и Галя Корчуганова.

Мира Хазанова, как правило, замыкала строй. Замыкающая должна быть первоклассной летчицей. От нее требуется исключительная техника пилотирования, которая позволяла бы ей выдерживать заданную дистанцию в строю.

Оделись. Ждем вылета. Как только раздалась команда: «По самолетам!» — все стремглав бросились надевать парашюты. Следующую команду мы уже не слы-

шали. Только видели круговые движения рукой, которые делал инженер, требуя запуска двигателей. Проверка связи. И вот мы уже на взлетной полосе, взлетать будем по трое. Я ведущая второй тройки. Самолеты уходили в небо, поднимая за собой пыль. Ведущая отходила от аэродрома, а мы, ведомые, начали пристраиваться к ней. Идем в свободном строю. Покачиваются самолеты, словно лодки на волнах. «Строй дышит», — говорила в таких случаях Бодрягина.

По всему маршруту оранжевые дымы показывали точный путь выхода на точку. А вот место боевого разворота. В наушниках шлемофона раздалась команда:

— «Чайки», боевой курс! Спокойнее!

Это значит, что мы подходим к аэродрому Тушино. Как хочется посмотреть на красочное поле! Однако мы можем только догадываться, как там красиво и что наш номер диктор, видимо, уже объявил.

— Пошли!

Это команда ведущего на пилотаж. Ноги, которые секунду назад предательски дрожали, теперь спокойно лежат на педалях. Рука крепко сжимает штурвал. Трудно передать перенапряженность летчиков, нервное возбуждение, возникающее в первые секунды команды «Пошли!». Теперь все в порядке, волнения позади. Вниманием завладело только одно — крыло ведущего или небольшое пятно на фюзеляже его самолета. По нему определяем расстояние до своего самолета. Управление самолетом, оценка работы двигателя выполняются автоматически. Главное — удерживать дистанцию и интервал, строго заданные. Если дистанция окажется больше заданной, то строй разорван, а если меньше, то будешь «налезать» на впереди идущий самолет.

Зорко наблюдает каждый за своим ведущим. Самолеты словно привязаны друг к другу. После команды «Пошли!» пикируем, а на пикировании перестраиваемся в кильватер: самолеты словно по цепочке выстроились в одну колонну. Это не пеленг-строй, когда самолеты расположены один рядом с другим. Каждый строго соблюдает свое место в кильватерном строю. Поднимешься выше ведущего — потеряешь скорость. Если же окажешься ниже, то можешь попасть в струю от впереди летящего самолета и тогда будет очень сложно сохранить свое место в строю. В эфире только и было слышно: «не вылезай», «уменьши дистанцию», «увеличь дистан-

цию», «нормально, так держать», «уход», «отлично». Итак, пилотаж закончен.

Возвращаемся к аэродрому вылета. Идем в абсолютном безмолвии. Анна Ивановна Бодрягина покачиванием с крыла на крыло подает сигналы о перестроении, а над Тушином продолжают полеты групп, звеньев и слышен спокойный голос командующего парадом.

В воздушном параде 1958 года принимали участие не только советские летчики, но и летчики ГДР, Чехословакии, Румынии, Польши. Замечательный чехословацкий ромб-строй изумил тушинских зрителей своей слетанностью, слаженностью, плавностью при выполнении высшего пилотажа. Чехословацкие летчики прилетели к нам, уже будучи хорошо слетанным коллективом. Три года совместных тренировочных полетов на родине и три месяца с нами дали хорошие результаты. И все-таки чуть не случилась беда. Во время пилотажа над Тушином почти над головами зрителей на петле у замыкающего «чихнул» двигатель, и винт остановился. Для прыжка высота была мала. Кроме того, покидать самолет, который неминуемо упал бы на зрителей, летчик не имел права. Летчик не растерялся. Он резко «отвалил» от группы, перевел самолет на пикирование в сторону Москвы-реки, винт от набегающего потока воздуха раскрутился, летчик проделал все манипуляции по запуску двигателя в воздухе, и двигатель запустился. И тогда летчик как ни в чем не бывало догнал группу и занял свое место в строю. Из зрителей почти никто не заметил, что произошло ЧП, а хладнокровие и выдержка летчика победили. Командование парадом объявило ему благодарность.

Итак, выполнив задание, мы приземлились. Зарулили на стоянку. Как приятно посидеть в самолете и чуть-чуть отдохнуть, хотя отдых в промокшем насквозь комбинезоне не представлял особого удовольствия. Мои товарищи встретили меня с цветами и напомнили мне, что сегодня день моего рождения.

Прием в Кремле. Музыка, аплодисменты, тосты, поздравления, рукопожатия и благодарность членов правительства — все это дополнило прекрасное настроение, вызванное радостью полета, отлично прошедшего воздушного парада.

Вечером в больших автобусах мы возвращались из лагеря. Ехали по подмосковным дорогам и пели песни:

русские и украинские, румынские, чешские. Нас переполняла радость успеха. Все участники парада разъехались по своим аэроклубам и продолжали обучать летному мастерству курсантов и спортсменов. Подготовка к параду и сам парад улучшили технику пилотирования, повысили наше мастерство. И всем этим в значительной степени мы были обязаны Анне Ивановне Бодрягиной.

Талантливая летчица всех нас знала по почерку в воздухе. Со своих питомцев она взыскивала строго и никому из нас не прощала ни малейшей ошибки. Нам же были только приятны ее замечания, не говоря уже о том, насколько они нам были полезны. Мы имели возможность много раз убедиться в таланте и необыкновенном летном чутье Бодрягиной и понять, что многим обязаны ей, ее трогательной заботе о нас.

Время и обстоятельства сделали свое дело, и спустя некоторое время медицинская комиссия не допустила Анну Ивановну к полетам. Она ушла на заслуженный отдых, но сердцем и помыслами своими по-прежнему с авиацией. Она, как и прежде, не пропускает ни одного летного дня. Внимательно наблюдает за полетами с балкона своего дома. Записывает все ошибки. Нам приятно, а главное, полезно получать от нее замечания и знать, что по-прежнему мы в поле зрения Анны Ивановны.

Однажды, во время пилотажа четверки, столкнулись два самолета. Долго спорили о причинах. Одни утверждали, что ведущий оторвался от строя. Другие причины столкновения самолетов объясняли тем, что ведомый не успел погасить скорость, а так как расстояние между ними было очень мало, то он налетел на ведущего. Тут вспомнили, что, может быть, Анна Ивановна наблюдала за этим полетом. Немедленно отправились к ней и не ошиблись. Затаив дыхание слушали ее разбор. Методично и четко она объяснила ошибки, из-за которых и произошло столкновение. Комиссия с помощью Анны Ивановны разобралась во всем. Если бы Бодрягина не наблюдала это столкновение и совершенные ошибки не были зафиксированы ее зоркими глазами, то вина пала бы на невинного человека.

Летный талант, отличная техника пилотирования, исключительная дисциплина Аллы Шихиной выдвинули

ее в ведущую группу парадного расчета. У Шихиной не было специального летного образования. Впервые в истории воздушных парадов ведущей большой пилотажной группы была назначена спортсменка. Прежде ведущими были летчицы, прошедшие войну и имеющие не одну тысячу часов налета: Герой Советского Союза М. И. Чечнева, заслуженный мастер спорта А. И. Бодрягина. Но именно их опыт, их советы помогли Шихиной стать в один ряд с ними.

Воздушный парад 1961 года проходил в тяжелейших метеорологических условиях. Низкая кучевая восьмибалльная облачность, сильная болтанка не давали возможности точно выдерживать сомкнутый строй. Самолет швыряло восходящими потоками. Шихина приняла решение: разомкнуть строй и тем самым сделать полет более безопасным. Все фигуры от начала и до конца были выполнены точно, в размеренном ритме, спокойно, без волнений.

За участие в параде 1961 года группа женщин-летчиц была награждена орденом «Знак Почета».

Через месяц после парада Шихина на всесоюзных соревнованиях становится абсолютной чемпионкой Советского Союза по трем упражнениям.

Алла приезжала на аэродром днем и ночью, когда светило солнце или лил проливной дождь. Путь с места ее работы до летного поля не был близким. Дорога занимала пять часов. Правда, это время летчица не тратила впустую: в ее сумке находились необходимые ей книги — «Функциональный анализ», «Вариационное исчисление», «Линейное программирование». На их страницах пестрели ее быстрые карандашные пометки. Шихина могла работать в любой обстановке: под стук колес пригородного электропоезда, в прокуренной летной комнате, под крылом самолета в ожидании вылета.

Сосредоточенность ученого сочеталась в ней с острым чувством юмора. Она любила и понимала хорошую шутку, охотно смеялась над остроумными замечаниями товарищей и сама умела отпустить острое словцо. Но главное, что вело ее по жизни, — полеты, небо. Ничто не могло помешать Шихиной прибыть на аэродром. Мы удивлялись, когда Алла в плаще и с мокрым зонтом входила в летную комнату:

— Зачем ты ехала в такую даль? Ведь с утра было видно, что погода нелетная.

— А вдруг дождь перестанет! И кроме того, я составила новый вариант программы, — виновато оправдывалась Алла.

Иногда она появлялась на летном поле на такси уже к концу полетов, чтобы хоть один раз подняться в воздух.

Наша наставница Анна Ивановна Бодрятина, перед летным талантом которой мы преклонялись, часто говорила:

— Прежде чем подняться в воздух, надо не один раз «полетать» на земле. Надо представить полет в мельчайших подробностях, и только тогда можно садиться в самолет.

«Полет» на земле не вызывал у нас особого энтузиазма. Мы всячески старались от него увильнуть. Алла была среди нас исключением. Часто мы видели ее в «квадрате», погруженную в свои мысли. Мы знали—Алла «летает». Серьезная и глубокая подготовка к полетам способствовала росту ее мастерства, шлифовке ее таланта. В короткие сроки она становится летчиком мирового класса. Она была отмечена девятнадцатью медалями. Из них десять — золотые. Среди женщин-летчиц ей не было равных. У немногих мужчин были лучшие результаты, чем у Шихиной.

В 1964 году Алла становится абсолютной чемпионкой Советского Союза по акробатическому пилотажу. В этом же году она стала победительницей состоявшегося в Испании чемпионата мира по высшему пилотажу и вернулась домой с золотой короной.

И снова упорные тренировочные полеты, к которым она подходила с глубиной ученого и страстью спортсмена.

В 1964 году мы с Аллой начали подготовку к полетам на побитие мировых рекордов. Генеральный конструктор Александр Сергеевич Яковлев любезно предоставил нам возможность пройти на его фирме всю теоретическую и практическую подготовку.

Ранним утром мы приехали в конструкторское бюро. Александр Сергеевич встретил нас очень радушно. Ласково обнял за плечи и повел в музей, дружески расспрашивая о полетах, о наших планах.

В музее были представлены модели и фотографии самолетов Яковлева. Здесь были модели первых легких планеров и самолетов, на которых самостоятельно летал

конструктор, модели истребителей, прославившихся в годы Великой Отечественной войны, модели послевоенных самолетов. Александр Сергеевич рассказывал нам историю почти каждого самолета. Переходя от стенда к стенду, мы слушали как зачарованные. Перед нами проходила живая история отечественного самолетостроения.

В конструкторском бюро нас поразили идеальная рабочая тишина и почти больничная чистота: белоснежные шелковые шторы на окнах, перламутрово-белые стены, чистый блестящий пол. Конструкторы в белых халатах сидели и стояли за столами и кульманами. Во всем многоэтажном здании не было ни запаха, ни следов табачного дыма.

Нам выделили комнату для занятий. Нашими консультантами Александр Сергеевич назначил своих заместителей и предупредил, что сам лично будет принимать у нас экзамены.

Ведущие инженеры по системам самолета и двигателя удивлялись эрудиции Шихиной и глубине ее знаний. Она очень быстро и легко разбиралась в графиках, формулах и с радостью делилась своими знаниями.

Спустя некоторое время мы отлично сдали экзамены и приступили к полетам. А вскоре пошли на побитие мировых рекордов.

Для одних, в том числе для меня, Алла была выдающейся летчицей. Другие ценили в ней инженера-аэродинамика, талантливого и энергичного научного работника, обладающего ясным умом. Третьи — виртуозного программиста. Она мгновенно разбиралась в перфорированных карточках вычислительных машин и на ходу могла изменять программу и исходные данные расчета. У программиста должны быть крепкие нервы, он не дрогнет, видя, как в сотый раз вычислительная машина буквально через секунду возвращает заложенные в нее плоды многодневных усилий... Казалось, что эта женщина самой природой создана для исследовательской работы. Трудно представить себе другого человека, кто бы отважился поставить и довести до практического использования ту задачу, которую решила она.

Если говорить языком аэродинамики, Шихина разбила винт вертолета на маленькие кусочки-элементы, выразила их цифрами, а затем снова собрала их в виде

математической модели уже на вычислительной машине. Столь современной математической модели винта не удавалось сделать никому ни в Советском Союзе, ни за рубежом.

Природа наделила ее хорошей памятью и чрезвычайно пытливым, логически мыслящим умом. Достаточно было ей хоть один раз услышать о каком-либо новом методе научного анализа или узнать незнакомую формулу, как это запечатлялось ею, входило в состав ее научного капитала и применялось на практике.

В смысле энергии и работоспособности трудно было найти ей равных. В своей научной и летной работе она твердо придерживалась правила — все, что делаешь, делай однажды и отлично! Все ею написанное было тщательно обдуманно и выверено.

Профессор, доктор технических наук Л. С. Вильдгрубе говорил о Шихиной как о дерзновенном ученом.

— Эта женщина, — сказал он, — обладала острым умом и большой научной инициативой. Я помню ее дипломницей Московского авиационного института. Специальная часть ее дипломного проекта посвящена разработке теории вертолета с крылом. В то время (1950 год) это было одно из первых исследований по этому вопросу, и оно было опубликовано в изданиях ЦАГИ.

Шихиной принадлежат первые результаты изучения характеристик несущих винтов на режимах большой относительной скорости полета. Ею был сделан фундаментальный вклад в решение проблемы аэроупругости лопастей несущего винта. Это исследование легло в основу диссертации, за которую ей была присуждена ученая степень кандидата технических наук. Ее оппоненты предлагали несколько расширить диссертацию и настаивали на присвоении ей докторской степени. Шихина отказалась от этого предложения и для защиты докторской диссертации решила взять совершенно новую тему.

Меня всегда захватывала и увлекала страстность, которую Алла вносила во все, что она любила, что было ей дорого.

С большим трудом товарищи по работе уговорили Шихину поехать в санаторий. Однако не прошло и пяти дней, как Алла подала рапорт начальнику санатория с просьбой отпустить ее. Немало видевший на своем веку

сидящий человек — начальник санатория был очень удивлен. На юге в ту пору был бархатный сезон, и редко кто в такое время уезжал по собственному желанию.

...Поезд набирал скорость. Мимо окон вагонов мелькал чарующий южный пейзаж, позади оставалось море с его лазурным горизонтом и незаконченный, вернее, почти не начатый отдых. В вагоне душно. Загоревшие пассажиры перебрасываются шутками, впечатлениями об отдыхе, и только один человек среди этой шумной, веселой компании не принимал участия в общей легкой, бездумной беседе. Это Алла. Молча стояла она у окна вагона и сосредоточенно думала о чем-то очень своем. Ее лицо выражало то восхищение, то суровую озабоченность. Дома муж и тринадцатилетний сынишка Сашенька. Они не знают, что она приедет сегодня. Это сюрприз.

«Пожалуй, не поеду сразу домой, — рассуждала Алла. — Заскочу сначала на аэродром. И как я могла вообще поехать отдыхать, когда стоит прекрасная летняя погода? На днях надо будет взять с собой Сашеньку в Тушино. Сниму здесь комнату, буду летать и отдыхать. Только бы не узнали на работе. А в театр с Пашей ходим зимой».

Сдав вещи в камеру хранения, Алла направилась на аэродром.

В воздухе она подвигалась с заслуженным летчиком-испытателем В. М. Волковым.

Это был их последний полет...

...Шум реактивных двигателей раскатисто разносился по аэродрому, как бы раздвигая морозный воздух. За взлетающими самолетами — сплошная пелена снега. Обычный рабочий ритм.

Выполнив задание и оставив самолет на стоянке, возвращаясь в летную комнату. Иду по аэродрому еще во власти полета. На небо нельзя не взглянуть. Яркие звезды, словно алмазы, рассыпаны по черному бархату небосвода. Отыскиваю свое любимое созвездие. Звезды для нас, летчиков, не только красивое, волнующее зрелище, но и верные друзья, которые в нужный момент приходят на помощь, помогая вести ориентировку.

Тут же ищу и любимое созвездие Аллы Шихиной — Андромеду. Это все, что у меня осталось от Аллы материального. Духовно же она оставила большой, красивый и волнующий след в моей жизни, моей памяти ума и сердца.

Отыскиваю наконец Андромеду и до боли в груди, до хрипоты хочется кричать:

— Живи, Андромеда!..

НЕСКОЛЬКО МГНОВЕНИЙ ИЗ ЖИЗНИ ЕВГЕНИЯ АНДРЕЕВА

Вот уже много лет почти каждый день я вижу на аэродроме человека средних лет с мужественным, типично русским лицом. Рано утром, когда солнце еще далеко за горизонтом, мы идем на аэродром. Трава, покрытая росой, и отливающий перламутром асфальт тротуаров еще дышат ночной прохладой. Бирюзово-голубое небо предвещает хорошую летнюю погоду.

Приступаем к предстартовому расчету полета. Уточняем метеорологические и синоптические данные погоды, радиотехническое обеспечение задания.

Одно из заданий, которое получаем мы, летчики-испытатели, — поднять в воздух парашютистов-испытателей и провести их выброску. Для этого мы обязаны строго зайти по наземным ориентирам, точно выдержать заданные скорость, высоту, курс, не делая резких эволюций на боевом курсе. Парашютисты, покинув борт самолета, приступают к испытаниям парашютов и парашютных систем.

Парашютисты-испытатели... Сложная и трудная профессия. Они испытывают парашюты, кислородные приборы, катапультные установки, «опрыгивают» самолеты, планеры, вертолеты, на себе проверяют высотное обмундирование летчика, «доспехи» космонавта... А потом дают заключение — можно ли с этим парашютом прыгать, сколько секунд или минут можно находиться в свободном падении, как удобнее управлять куполом парашюта... Им приходится также испытывать и морские спасательные лодки, те, что умещаются в парашютном ранце.

Необычайно рискованная работа. Проверая на себе в различных условиях — в жару и в холод, прыгая в океан или в пустыню, с предельно малых высот и почти из космоса — средства спасения людей в аварийных ситуациях, парашютист-испытатель всегда подвержен чрезвычайному риску. Поэтому, когда я летаю на задания с парашютистами, мое сердце всегда бьется с замиранием, как-то по-особенному. Зная их труд, я всячески

стараюсь им помочь. А еще люблю я их потому, что знакомство с небом началось у меня с парашютных прыжков, с которыми связана самая лучшая пора моей жизни — юность. Я преклоняюсь перед парашютистами за их горячие сердца, за высокое самообладание, за огромную находчивость. Редко кто может сравниться с ними в мужестве, настойчивости и безграничной любви к небу. Поэтому я и хочу рассказать о человеке суровой военной профессии парашютиста-испытателя — о Евгении Николаевиче Андрееве.

Герой Советского Союза Е. Н. Андреев — заслуженный мастер спорта, семикратный рекордсмен мира. Одним из первых он испытывал катапульты реактивных сверхзвуковых самолетов и те средства спасения космонавтов, которые благополучно вернули их на Землю. Он первый в СССР катапультировался на сверхзвуковой скорости и единственный в мире, кто, покинув летательный аппарат (стратостат) на высоте более 25 тысяч метров, не раскрывая парашюта, пролетел в свободном падении в течение пяти минут.

Выше среднего роста, атлетического сложения, с красиво, почти скульптурно посаженной головой, с лицом добродушного, веселого человека. Морщины, расходящиеся веером от уголков глаз к вискам, очевидно, появились от тугого ветра в небесах, от яркого солнца пустынь, от добрых, приветливых улыбок. В русые волны волос со стороны висков уже заметно крадется иней седины.

Встречу с Евгением Николаевичем Андреевым я воспринимаю как добрую примету счастья и часто думаю, сколько в нем, казалось бы таком простом и земном, великого!

А. М. Горький говорил, что человека создает его сопротивление окружающей среде. Из многих тяжелых испытаний Андреев выходил сильным, закаленным, полным неистребимой веры в будущее... Еще мальчишкой он взял судьбу в свои руки и, находясь в непрестанной борьбе со всеми невзгодами, ковал свой характер. Детство и начало его юности заполнены всеми ужасами войны.

Рос Женя Андреев в детдоме. После ремесленного училища в четырнадцать лет поступил работать на завод токарем.

Впервые переступив порог проходной завода, он увидел повенские танки, которые стояли готовыми для отправки на фронт.

«Буду танкистом и уеду на фронт», — втайне мечтал Женя.

Вскоре его перевели в сборочный цех и назначили помощником водителя танка. Это совпало с его мечтой, с его огромным желанием научиться водить грозную боевую машину. А там... Он сделает все, чтобы оказаться на фронте. Запустил двигатель, проверил показания приборов и запросил разрешение на движение. Ему разрешили. Женя дал газ, выжал сцепление и нажал на рычаги управления. Он полагал, что танк обязательно пойдет вперед, по прямой. Но танк поступил по-своему, как ему и положено. Он развернулся на месте и ударился в ворота. Раздался треск дерева, скрежет металла...

И тогда Женя навсегда уяснил для себя железное правило: пока не уверен в себе, в технике, пока не изучил ее досконально, не начинай движение. Если же создалась непредвиденная ситуация, действуй хладнокровно, не допускай поспешности...

Вскоре Женя научился водить танк.

Однажды, когда боевые танкисты приехали на завод за новыми танками для фронта, Женя попросил их взять с собой. Ему отказали. И вот, когда танки погрузили на эшелон, он спрятался в люк одного из танков, а когда эшелон тронулся, он перешел в вагон к танкистам. Слал их песни, мечтал о боях в танке, питался с ними из общего солдатского котла.

Эшелон двигался на запад. Женя уже видел себя в форме боевого танкиста. Но однажды в теплушку пришло начальство. Долго танкисты уговаривали командира оставить парня в части, но он не разрешил и приказал отправить его на завод. Жене собрали солдатский паек: сухари, сахар, консервы, и он уехал на Урал.

В 1944 году Женю призвали в ряды Советской Армии и направили в Армавирскую летную школу. Школа была разрушена, летать было не на чем. Война подходила к концу. Потом школа получила самолеты-истребители. Начались вывозные полеты на боевых истребителях. Однако Женю больше всего захватил свободный полет человека в воздухе. Прыгая с парашютом, он более сильно и более остро воспринял ощущение воздушной стихии.

Полет в свободном падении парашютиста — это горячее, одухотворенное движение души. Воспеть его может только поэт. И не всякий поэт, а тот, кто сам ощутил это удивительное, ни на что не похожее состояние. И чувство это, если его в полной мере испытывает человек, станет ведущим в его жизни. Так случилось и с Женей. Испытав счастье свободного полета, он навсегда остался с ним. А полеты на самолетах, занятия гимнастикой (он тренировался по классу мастеров), игру на различных инструментах, управление грозным боевым танком, навыки токаря, слесаря, фрезеровщика — все это он решил подчинить одному, главному в его жизни — испытанию парашютов.

...Ноябрь 1947 года. Испытательный аэродром... Евгению Андрееву уже 21 год. Он прибыл на аэродром на должность парашютиста-испытателя. Представился всемирно известному парашютисту подполковнику Василию Григорьевичу Романюку. Евгений Николаевич позже рассказал мне об этой встрече.

— Я и раньше, конечно, слышал фамилию Романюка, прославленного парашютиста-испытателя. Не раз читал в газетах о нем, но встретиться лично, да еще работать под его началом и не мечтал. Невысокого роста, коренастый, с живым, подвижным лицом, Василий Григорьевич производил впечатление обыкновенного человека. Выглядел он очень молодо, и к нему никак не подходило звание прославленного испытателя. Но уже в то время он имел более полутора тысяч прыжков. А о его высотных рекордах знал весь мир. Я еще не знал, в чем будет заключаться моя работа, но был счастлив, что попал к Романюку.

Беседа наша в этот ноябрьский день была для меня знаменательной. Я еще не был испытателем, но верил и надеялся, что смогу быть полезен, что в скором времени и мне доверят испытывать новые парашюты и прыгать с новых скоростных самолетов.

Дальнейшая моя судьба была неразрывно связана с Василием Григорьевичем Романюком.

Около двадцати лет мы проработали вместе. Нас и сейчас связывает большая дружба, дружба ученика с учителем. Умудренный большим житейским опытом, Василий Григорьевич всегда готов прийти на помощь советом и делом. Трудно переоценить его вклад в дело развития парашютизма в нашей стране. За испытание

парашютов и других средств спасения и проявленные при этом мужество, отвагу и героизм ему присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Он заслуженный мастер спорта и заслуженный тренер СССР.

Естественно, что в ту первую их встречу молодой лейтенант был очень взволнован. Подполковник Романюк рассказывал ему о том, что он теперь будет прыгать не только ради острых ощущений, но и чтобы выявить качество новых парашютов, потому что самолетный парк ВВС пополняется новыми реактивными машинами и эти самолеты должны быть оборудованы надежными средствами спасения экипажа.

— Помните, Андреев, в нашем деле путь к безопасности идет через огромную опасность, — сказал Романюк.

...Началась работа испытателя. Приступили к первому государственному испытанию. Только что принятый на вооружение самолет требовал разработки правил катапультирования.

Первой «опрыгивалась» кабина летчика, затем кабина штурмана и последней — кабина воздушного стрелка-радиста.

С двумя парашютами расположился Андреев на сиденье. Ждет сигнала. Вот она, намеченная точка-ориентир на земле (озеро), и тут же в наушниках шлемофона раздался голос командира:

— Приготовиться!.. Пошел!

Андреев проталкивает запасной парашют в боковой люк кабины стрелка, и парашют повисает на основных плечевых лямках. Необходимо было как можно скорее вылезти самому вместе с главным парашютом. Кое-как Андрееву удается выкарабкаться наполовину наружу, но воздушный поток перегнул туловище парашютиста пополам и сильно прижал к борту. Ноги и главный парашют застряли в кабине.

Самолет прошел уже расчетную точку. Андреев видит, как приближается лес. Делает новые попытки покинуть самолет, но вылезти не может. Тридцатиградусный мороз и ураганный ветер воздушного потока сковывают движения, обжигают лицо. Запасной парашют бьет по лицу, и, чтобы его удержать, не хватает сил. Ухватив одной рукой запасной парашют, лейтенант, преодолевая боль, с силой отталкивается от борта самолета и, сделав переворот через голову, уходит под самолет.

Борьба длилась несколько секунд, но Андрееву показалось, что она продолжалась вечно.

Задержка с прыжком повлекла за собой еще одну неприятность. Теперь, когда раскрылся парашют, внизу был не аэродром, а темно-зеленый лес. Тут выручили смекалка, натренированность. Умело используя ветер, Андреев управлял парашютом так, что благополучно приземлился в безопасной зоне. Как только ноги коснулись мягкого снега, он погасил купол парашюта, отстегнул его и свободно вздохнул.

В. Г. Романюк тщательно разобрал действия молодого испытателя в столь неожиданно сложившейся для него аварийной обстановке и объявил ему благодарность за находчивость, хладнокровие и высокое самообладание. А в главное самолетное конструкторское бюро было направлено категорическое требование изменить положение выходного люка для воздушного стрелка-радиста.

Так началась судьба молодого парашютиста-испытателя. Его первые шаги как профессионала-испытателя совпали с началом бурного развития авиации. Появление скоростных реактивных самолетов вызвало необходимость по-новому относиться к парашютам, выдвинуло новые, более жесткие требования к их габаритам, прочности и надежности. Все более очевидной становилась необходимость в катапультных установках. Убедительно подтвердил это Андреев.

Однажды Андрееву предстояло покинуть самолет, летящий со скоростью 670 километров в час. По команде «Приготовиться!» он открыл люк. После команды «Пошел!» Андреев, сжавшись в комок, нырнул вниз головой. Но что такое?.. На него обрушился страшный удар. Какая-то неведомая сила разрывала тело на части. Штопор... Внизу, как гигантская патефонная пластинка, крутится земля. В ногах, в руках, в шее, в мышцах всего тела — нестерпимая боль. А нужно выходить из штопора, нужно вовремя раскрыть парашют. Удастся это с трудом.

Встать сам не смог. Позже просмотр киноплёнки показал, что, несмотря на то что испытатель вовремя и правильно сгруппировался, потоком воздуха, когда он покинул кабину самолета, его буквально разбросало в воздухе. Врачи заключили: растяжение мышц всего тела. Этот нелегкий эксперимент еще раз подтвердил, что для

реактивных скоростных самолетов совершенно необходимы катапультные установки. Несколько позднее, когда Евгению Андрееву приходилось успешно катапультироваться из скоростного самолета-истребителя, он с горечью вспоминал свои первые прыжки через люк. Чем-то они напоминали ему тяжкий труд репинских бурлаков, которые бечевой тянули против течения баржи по Волге-матушке.

Жизнь человека соткана из тысяч мгновений... Очень хочется рассказать о нескольких мгновениях из жизни Евгения Андреева.

Просторная штурманская кабина Ил-28. По командам «Приготовиться!» и «Пошел!» необходимо произвести катапультирование. В высотно-компенсирующем костюме Андреев сидит в кресле. Кислородные шланги соединяют его с самолетом. Предстоит выполнить катапультирование со скоростного бомбардировщика. Словно метроном стучит сердце... Волнение нарастает. Заданная высота — 1500 метров. Сейчас... Сейчас... Четко в наушниках слышит он команду «Приготовиться!». Весь группируется. Подтягивает ноги почти к подбородку. И наконец продолжительное: «Поше-е-л!..»

Мгновенный пороховой взрыв швыряет его в воздушный поток. Резкая, обжигающая боль в бедре. Оказалось, что после катапультирования кресло отделилось тотчас же и, двигаясь с большой скоростью, ударило по бедру правой ноги. Евгений с ужасом увидел, что его правая нога, словно посторонний предмет, лежит горизонтально на потоке воздуха под углом в девяносто градусов к туловищу. Сомнения нет: перелом.

Нестерпимая боль. Из-за несимметричного обтекания тело попадает в штопор. Работая руками, словно рулями, Евгений прекращает вращение, выдергивает кольцо и открывает парашют. Сначала главный, а затем и запасной. На вытянутую здоровую ногу кладет сломанную. Скорее бы земля. От боли кружится голова, чуть-чуть подташнивает. Только бы не потерять сознание, иначе приземлишься на ноги, а это значит: будет сломана и вторая нога.

Нет, только не это!..

Земля... Она все ближе и ближе. Евгений Николаевич чувствует ее по терпкому запаху вспаханного поля.

Нет ветра, а это уже помощь. Это спасение. Приземление на спину, кувырок через голову... И чувствует, чувствует, как начал терять сознание...

Не слышал, как друзья бережно подняли на руки, как подъехала санитарная машина, как положили его на операционный стол...

Первое слово, которое дошло до его затуманенного сознания, медленно возвращающегося к нему, было страшное:

— Ампутация... Немедленная ампутация...

Евгений понял роковой смысл этого медицинского слова, и его словно прошло током. Собрав остатки сил, он почти прокричал склонившимся над ним людям в белых колпаках и халатах:

— Нет!.. Нет!.. Нет!..

Диагноз был беспощаден. Раздроблено бедро. Необходимо срочная консультация в институте имени Склифосовского. Но Москва далеко. С тревожным сигналом мчалась машина к аэродрому. С аэродрома раненого — самолетом в Москву. Собрался консилиум врачей. Заключение: раздробленное бедро срастись не сможет, нужна ампутация, и немедленная.

Вместе с Евгением Андреевым в Москву прилетел авиационный врач А. В. Смирнов, ныне заслуженный врач республики. На своем веку он видел много тяжелых случаев и знал, что для парашютиста потеря ноги — это потеря неба, потеря мечты.

— Попробуем. Держись, дорогой Женя! — сказал он лежащему на столе Евгению Николаевичу. — Будем тянуть, будем склеивать, будем вставлять штифты... От тебя требуется только одно — терпение. Вытерпишь?

— Вытерплю, — сквозь зубы процедил Андреев.

Много часов пролежал Евгений Николаевич на операционном столе. Около сорока осколков раздробленной кости извлекли врачи из его ноги. Больше двух месяцев лежал испытатель неподвижно на спине с подвешенной и перекинутой через блок ногой. Вскоре сломанную ногу освободили от гири, сняли с блока и замуровали по пояс в гипс. А впереди долгие месяцы лежания без движения в гипсовом полускафандре...

Мучительно долго тянулись дни, недели, месяцы. Наконец распили гипс и сделали рентген — кость срослась. Но нога стала короче на целых четыре сантиметра.

— Ну, это переживем, — шутил Евгений.

Никто не видел его за эти долгие дни пребывания в госпитале грустным, омраченным думами. Только волосы чуть-чуть покрылись на висках серебром. Он шутил с товарищами, навещавшими его в госпитале, всегда был ласков и вежлив с медицинским персоналом. Петр Иванович Долгов, его старший товарищ и командир, лауреат Государственной премии, опытный советский испытатель, навещал его чаще всех. Он рассказывал ему о работе в институте, о том, что им вместе еще предстоит многое испытать. Своей уверенностью и убежденностью Долгов гасил в Андрееве его сомнения. Долгов верил, что этот красивый в своих делах и мужественных поступках смелый человек, Женька, должен прыгать.

Наконец гипс снят. Андреев вновь начал усиленно заниматься гимнастикой, часами не отходил от шведской стенки. Вскоре костыли, а затем и трость были отброшены. Предстояло научиться ходить, не прихрамывая на поврежденную ногу, иначе строгая медицинская комиссия может придрататься.

Пожалуй, никто, кроме нас, его друзей, не знал, какой ценой досталась Андрееву его легкая походка. Случалось, что он срывался со снарядов, падал и не мог подняться. Ему помогали, он поднимался и снова и снова выполнял упражнения. Тренировался по гимнастике, акробатике, начал играть в волейбол, баскетбол. Но врачи упорно говорили: «Нет!»

И вот Андреев снова (в который раз!) в авиационном госпитале. За Т-образным столом сидят генерал — председатель врачебно-лётной комиссии — и врачи-специалисты. Перед ними стопа рентгеновских снимков, выписки из истории болезни, ворох анализов. Врачи внимательно рассматривают снимки, перекидываются медицинскими терминами и необнадеживающе качают головой.

Лечащий врач А. В. Смирнов докладывает комиссии, что Евгений Андреев — человек необычный, человек маресьевской судьбы, и хотя диагноз у него не совсем приемлем, но в данном случае можно сделать исключение. Председатель нервничает, говорит резко:

— Что вы мне объясняете? Ведь он настаивает, чтобы я допустил его к прыжкам из стратосферы! А это значит — к прыжкам во всех условиях и с различных высот.

Генерал повернулся к Андрееву, который сидел перед

комиссией и был бледен. Он знал, что в эти минуты в этом кабинете решится вся его дальнейшая судьба. Взгляд генерала был цепкий, он словно на весах взвешивал сидящего напротив молодого офицера.

— Почти все врачи возражают. Что вы сами-то думаете? — спросил генерал.

— Я... Я... — еле проговорил Андреев, встал и, собравшись с духом, выпалил: — Я все умею, товарищ генерал, нога не подведет... — И, к удивлению всей комиссии, он легко подпрыгнул, сделал заднее сальто, затем мягко выполнил акробатические кувырки через голову, вскочил с ковровой дорожки и резко исполнил два колеса. Снова легко подпрыгнув, Евгений сделал жест рукой в сторону окна и быстро выбежал во двор.

Члены комиссии прильнули к окну. Они видели, как Андреев легко выполнял упражнения на брусках и перекладине; сложная комбинация, четкая последовательность, спортивная подтянутость Евгения позволили комиссии на некоторое время забыть, что перед ними парашютист с раздробленной тазобедренной костью.

Комиссия была поражена. Комиссия сдалась. Евгений Андреев был допущен к прыжкам.

Осень 1963 года. Андрееву предстояло покинуть истребитель на сверхзвуковой скорости на высоте 12 тысяч метров. Такой эксперимент у нас проводился впервые. Вот уже пройден медицинский осмотр, надеты высотный костюм, гермошлем, летное обмундирование. Евгений Николаевич занял место в кабине, проверил связь, сигнализацию, кислород, избыточное давление — все в порядке. Самолет плавно выруливает на старт. Получено разрешение на взлет. Растут обороты двигателя, летчик отпускает тормоза, и машина, сорвавшись с места, начинает стремительный разбег. Кажется, только оторвались, а скорость уже 600 километров в час. Самолет идет на разгон, дрогнули стрелки приборов — самолет прошел звуковой барьер. Немного позади, совсем рядом, летит операторский самолет. Оператор навел объектив кинокамеры и ждет последней команды.

— Приготовиться! — звучит команда по радио, и тут же загорается лампочка.

— Готов! — отвечает Андреев и включает ответный тумблер. Проходит двадцать долгих, томительных секунд.

— Пошел! — услышал он вторую команду.

Резко взял рукоятку катапульты, сжал и потянул на себя. Выстрела не последовало. Высотный костюм, в который под избыточным давлением на этой высоте поступает кислород, сильно сдавил его тело и сковал движения. По радио летчик непрерывно повторяет: «Пошел! Пошел!» Наконец Андреева с громадной силой выстрелило из кабины. Вначале ему трудно было определить свое пространственное положение. Затем он понял, что находится в штопоре. Вместе с креслом он весил более двухсот килограммов, и его ладоней, которые он использовал в качестве рулей для вывода из штопора, явно не хватало. Тогда он руки поставил на вывод и стал ждать высоты 5 тысяч метров, где по заданию должен был отделиться от кресла и открыть парашют.

А штопор продолжался. Земля и облачность слились в один разноцветный круг. В глазах постепенно темнело, и видимость быстро ухудшалась. Стало закладывать уши. Высота заданная. Андреев резко берет ручку сброса кресла на себя. Кресло отсоединяется, и тут же раскрывается парашют. Многие еще нужно выполнить в этом прыжке: выпустить НАЗ (носимый аварийный запас), в котором радиостанция, продукты питания, аптечка, рыболовные снасти и т. д., раскрыть надувную лодку, оценить характер снижения... Но парашютист почти ничего не видит. Глаза словно чем-то запорошило. Открывает забрало гермошлема, снимает перчатки и протирает глаза. На руках кровь. Странно, никаких ушибов и порезов он не ощущал. Приземлился. К нему бегут врачи, инженеры, парашютисты — его встречают.

Однако Евгений не может различить лица встречающих. Он почти не видит. К нему наклоняются, помогают снять парашют, высотное снаряжение, и он улавливает какое-то странное, пока еще неясное волнение и испуг окружающих и слышит одно-единственное слово:

— Кровоизлияние.

Лежа на земле, Андреев попросил зеркало. Увидел себя... и не узнал. Белки глаз, залитые кровью, слились со зрачками. Веки едва прикрывали глаза. Кровь тоненькими струйками просачивалась через поры лица и стекала со лба, щек. Комиссия установила, что в такое состояние его привели перегрузки, возникшие при штопоре в течение двух минут. Это был тяжелый испытательный

прыжок. Это было первое катапультирование на сверхзвуковой скорости.

Федерация авиационного спорта СССР, учитывая опасность такого рода прыжков, предложила впредь не регистрировать подобные достижения как спортивные. Международная авиационная федерация (ФАИ) согласилась с этим.

Прыжок этот — эти тяжелые мгновения — принадлежит только ему одному, Евгению Андрееву.

Однажды полковник Романюк, командир и друг Евгения Андреева, вызвал к себе двух ведущих испытателей — П. Н. Долгова и Е. Н. Андреева.

— Требуется испытать высотное снаряжение в реальных условиях. Прыгать будете почти из космоса. Опыта пока нет. Правда, — добавил Романюк, — американцы бросали манекен с такой высоты, с какой вам придется прыгать, но датчики, установленные на манекене, зафиксировали большие перегрузки во время штопора при свободном падении, и они отказались от этого эксперимента. Поэтому требуются большая тренировка, выносливость и, конечно, знания.

— Когда прыгать? — почти в один голос спросили Долгов и Андреев.

Полковник Романюк условно назвал дату прыжка.

...Через неделю Андреев и Долгов уже приступили к изучению стратостата «Волга». Дело в том, что к звездам они будут поднимать себя сами. Андрееву предстоит прыжок в ВКК (высотный компенсирующий костюм) с максимальной задержкой раскрытия, а Долгову в другом костюме, в скафандре, — прыжок с немедленным раскрытием. И то и другое выполняется впервые. Корабль «Волга» был оснащен множеством различных приборов, регистрирующих полет, состояние экипажа, атмосферы и т. д. Одновременно первооткрыватели начали высотную тренировку. Цель ее — научиться дышать под избыточным давлением, то есть поставить экспериментатора в такие условия, с какими он встретится в полете. Высота, с которой им предстоит прыгать, будет немногим меньше 30 тысяч метров. Известно, что если вдруг разгерметизируется кабина или ее умышленно разгерметизируют, то шланги высотного костюма автоматически наполнятся воздухом и туго затянут и без того плотно облегающий тело костюм.

Это исключает разрыв тканей тела от большой разности внешнего — атмосферного — и внутреннего давления у человека. Кислород непрерывным потоком поступает под давлением. Вдох чистого кислорода очень легок и кажется бесконечным, зато выдох чрезвычайно затруднен, потому что нужно при этом преодолеть давление поступающего кислорода и суметь заставить сжатые костюмом легкие совершить выдох. Это достигается продолжительной тренировкой и огромным напряжением всех мышц.

Перед барокамерными исследованиями необходимо долгое время дышать чистым кислородом через маску, выгнать из организма азот — десатурация, в противном случае пузырьки азота, выделяясь на высоте через суставы, могут причинить нестерпимую боль.

Затем начались прыжки в высотном снаряжении. Наземные тренировки в кабине корабля. Детально отработывались способы его покидания. Андреев катапультируется вниз, а Долгов покидает корабль через боковой люк. Предварительно тот и другой разгерметизируют каждый свою кабину.

В 7 часов 40 минут был дан старт. Парашютисты, привыкшие к грохоту самолетных турбин на взлете, теперь были окутаны тишиной. Только сердце равномерно отсчитывало удары. Малейшее волнение, изменения в работе сердца, мозга, в частоте дыхания — все телеметрией передавалось на землю. Только одних барографов на борту «Волги» насчитывалось больше пяти. Представители международного судейства из ЦК ДОСААФ постарались как можно надежнее прикрепить и продублировать датчики, регистрирующие высоту прыжка, время задержки и т. д. Без того тяжелый вес в одежде еще утяжелился приборами. Но все это было необходимо, все было впервые.

Аэростат плавно набирал высоту, уже еле-еле различались фигуры провожающих и друзей, командный пункт. Только слышно было в наушниках шлемофона, как руководитель испытания спрашивал о данных полета, о самочувствии... Стрелка высотомера подходила к высоте 25 458 метров. За бортом лютый холод — 65,6 градуса ниже нуля, давление — 18 миллиметров ртутного столба. Над головой все тоже бездонное небо, только здесь оно темно-темно-синее и немигающие звезды...

Послышалась команда Долгова:

— Приготовиться к прыжку!

Андреев плавно разгерметизировал кабину. ВКК сра-

ботал. Теперь его обжало плангами, заранее надеты перчатки. Еще на земле свои более теплые летные краги Андреев отдал Долгову: ведь ему предстоит очень долго спускаться на парашюте в лютый холод. Евгений видит через стекло профиль друга.

— До встречи на земле! — подал знак Долгов.

Андреев по привычке хотел приложить руку к головному убору, как он это делал всегда, когда покидал борт летательного аппарата. Но в пустоте рука не согнулась, и он только улыбнулся своему командиру. Услышав команду «Пошел!», он нажал рычаг катапульты. Выстрел. Перегрузка незначительная, безвоздушное пространство приняло экспериментатора.

Скорость падения настолько велика, что стрелка высотомера, который прикреплен к запасному парашюту, казалось, за несколько мгновений сделала оборот 1000 метров. Движения сразу стали неуклюжими. Чем-то они напомнили движения металлического робота. Евгений повернулся на спину, так как началось запотевание смотрового стекла гермошлема.

Неимоверно растет скорость падения. Вот она уже 236 метров в секунду. Высотомер лихорадочно отмеряет круг за кругом. Прошло 180 секунд, а Евгений не ощущает упругости воздуха, несется словно в пустоте. Тело, такое тяжелое в обмундировании на земле, сейчас кажется невесомым, его не ощущаешь. Сильно озябли руки, и поэтому их пришлось сжать в кулак.

Наконец костюм стал постепенно отпускать человека из своих тисков. Значит, высота меньше 13 тысяч метров. Евгений снова переворачивается лицом вниз и сквозь дымку вертикально наблюдает ниточку Волги.

На высоте 8 тысяч метров руки стали двигаться свободнее, чувствовалось наличие атмосферы. Взору представило огромное поле. На него надо приземлиться. Андреев начинает скользить в сторону поля. Скорость снижения в атмосфере заметно уменьшилась. Стрелка секундомера приближалась к пятому кругу. Андреев сжал вытянутое кольцо — на тот случай, если не сработает автомат, но он сработал, и на высоте 958 метров парашют раскрылся. Евгений осмотрелся, поправил лямки. Снижение шло точно на середину выбранного поля.

Это было 1500-е приземление.

Собрав парашют, Андреев положил его так, чтобы было видно с самолета. Теперь можно и отдохнуть. Лег на

мягкую пахоту. Болело все тело, руки ныли, словно они долго были опущенными в ледяную воду, а теперь отходили и опухли. Но об этом не думалось, да и не хотелось думать. Он лежал, смотрел в небо, где снижался его любимый друг и командир.

Над горизонтом показалась точка. Это снижается Долгов. Наблюдательные посты передали — все в порядке. Андреева нашли, за ним пошел самолет. А вот и второй показался в небе...

Но Долгова уже не было в живых.

Комиссия установила — при покидании стратостата разгерметизировался скафандр. Произошла мгновенная смерть... Кто-то из членов комиссии тогда сказал: «С космосом, товарищи, надо только на «вы». Позднее эти слова стали афоризмом.

Евгений Андреев не только испытатель высшего класса, но и блестящий рассказчик. Его можно слушать часами. Если он когда-нибудь напишет книгу воспоминаний о себе и своей трудной и благородной профессии, которая часто ставила его в такие ситуации, из которых живыми-здоровыми могут выходить только люди необыкновенного мужества и силы воли, то она, эта книга, будет читаться как увлекательный роман, на котором можно воспитывать нашу молодежь.

Как-то Евгений Николаевич рассказал мне случай, который произошел с ним в Заполярье.

— ...Работа предстояла серьезная. Нужно было в высотном морском костюме прыгать в Баренцево море. Условия были суровые: вода плюс один градус, сильный ветер. Высотный костюм усложнял выполнение прыжка на воду. Множество плангов, гермошлем, кислородный прибор, герметичные перчатки — все это заставляло очень тщательно готовиться к прыжку, четко оговаривать с ведущим инженером каждый пункт задания.

Испытания подходили к концу. Мне предстояло выполнить последний прыжок с последующим подъемом с поверхности воды спасательным вертолетом. Кроме того, я должен был отсоединить подвесную систему парашюта, находясь в воде. Пункт программы, если его выполнять, прыгая в озеро, сам по себе безобидный, но Баренцево море коварное, оно имеет свои особенности. Ранее было несколько случаев, когда летчиков, покинувших самолет, не находили на поверхности моря. Оказывается, если купол парашюта не отсоединить и не собрать его с поверх-

пости, то он постепенно намокает и, погружаясь в воду, может увлечь за собой летчика, который не отсоединился от подвесной системы.

Евгений Николаевич прищурился и, уходя памятью в далекие годы, неторопливо продолжал рассказ:

— Накануне своего прыжка я в гостинице разговаривал с одним моряком. Он долго служил в этих краях и рассказал мне, как в этом районе в годы войны акула-касатка схарчила (он так и сказал) раненого летчика. Настроение мое было окончательно испорчено. Ночью мне снились кошмары. Утром я встал совершенно разбитым. На здоровье свое я пожаловаться не мог, так как знал причину своего скверного настроения. Однако врач заметил мое состояние, но объективные данные: давление, пульс, температура — были нормальные, и он успокоился.

Меня начали одевать, подгоняя тщательно все оболочки. Сначала — высотный костюм, потом вентиляционный, утеплительный и, наконец, гермооболочку. Я не думал о трудности задания и о том, что придется падать несколько тысяч метров, не раскрывая парашюта.

Все мои мысли упорно возвращались к рассказу старого моряка об акулах-касатках. Но, странное дело, стоило нам только взлететь — и все мои страхи позади. Причем я не раз замечал за собой такое состояние, когда, прорабатывая особо сложное задание, как-то весь напрягаешься, как будто уже преодолеваешь трудности его выполнения. Но стоит только взлететь самолету и встать на боевой курс, как совершенно успокаиваешься. Так было и на этот раз. По команде «Приготовиться!» я подошел к двери, закрыл остекление гермошлема и по команде «Пошел» покинул самолет.

Врач сидел у дверей и внимательно наблюдал за мной. Отделившись от самолета, я приложил правую руку к гермошлему, а потом помахал ею в знак приветствия — традиционная привычка всех парашютистов-испытателей. Он в ответ улыбнулся и тоже помахал рукой. Впереди минута стремительного падения, три минуты снижения на наполненном парашюте и около часа пребывания на воде. Кажется, немного, но сколько нужно было сделать за это время.

Первая часть задания самая легкая — падать, не раскрывая парашюта, очень приятно и привычно.

Через остекление гермошлема я отчетливо вижу наш

поисковый корабль, рядом с ним быстроходный катер и белые барашки на гребнях волн — море беспокойно.

Четко контролирую время свободного падения и на высоте 1000 метров открываю парашют. Все идет нормально. Выпускаю лодку и начинаю готовиться к приводнению. С уменьшением высоты чувствую, как стремительно перемещаюсь по горизонту: очень сильный ветер. Вот и вода. Холодная и неприветливая, она в отличие от черноморской совершенно непрозрачна. Сразу же гашу купол, хотя стропы стремительно рвутся из рук. Собрав купол, я несколько успокоился и осмотрелся. Но тут же снова вспомнил о касатках. Лодки, которая должна была быть со мною рядом, не было. Волна была крупная, и меня стремительно опускало вниз, и тогда становилось страшно — я ничего, кроме воды, не видел. В один из взлетов на гребень волны я увидел свою лодку. Ярко-оранжевая, как апельсин, она быстро удалялась от меня, гонимая ветром.

В этот момент я понял, что произошло. Когда я при приводнении погрузился, лодку накрыло водой, а так как парашют меня быстро тащил по воде, то шнур, связывающий меня с лодкой, оборвался в месте крепления к гермооболочке и вырвал из нее большой кусок. Ледяная вода медленно заполняла костюм. Положение было не из приятных. Над поверхностью моря была уже только голова моя в гермошлеме, костюм терял свою положительную плавучесть. Можно было надуть ворот, для этого нужно только дернуть грушу включения специального баллона, но этого нельзя сделать, так как ворот находится под подвесной системой парашюта, которая надета на меня.

В перчатках было неудобно отсоединяться, и я снял их. Руки сразу же замерзли. Наконец я отсоединил все разъемы, снял подвесную систему и дернул за грушу спасательного ворота — он стал медленно наполняться...

Евгений Николаевич откинулся на спинку кресла и, потирая ладонью высокий лоб, сдержанно улыбнулся.

— Теперь, вспоминая этот прыжок, я не могу без улыбки проанализировать свои действия. Помня об акулах-касатках, я все время подгибал ноги, старался уменьшиться в объеме и таким образом стать менее заметным, хотя костюм мой отливал серебром и был с точки зрения рыболовной хорошей приманкой. Быстроходный катер

был от меня далеко. Он нырял по волнам, и мне казалось, что он ко мне не приближается, а вертолета не было. Но вот наконец на горизонте показалась точка, которая быстро приближалась. Это был вертолет. Его с катера по радио наводили на меня. Вот он стремительно развернулся и завис надо мной. Бортмеханик выпустил трап. Я отрицательно помахал рукой. В костюме, полном воды, мне по трапу было не подняться. Тогда на тросе выпустили кольцо, которое я должен был застегнуть вокруг себя. Однако летчик никак не мог удержать вертолет надо мной, был сильный ветер, и он снова и снова повторял заходы. Холодная соленая вода заливала лицо. Я закрывал щиток гермошлема, но тогда плохо видел кольцо с тросом. Когда я на третьем заходе вертолета застегнул карабин кольца и вертолет начал набирать высоту, я облегченно вздохнул и как-то весь расслабился — казалось большое нервное напряжение. На борту включили электролебедку, и я медленно стал подниматься к обрезу двери, и, когда оставался буквально один метр и казалось, что можно уже ухватиться за стойку шасси, вдруг трос лебедки заело. Я глядел на суету бортмеханика и его помощника и понял, что придется все начинать сначала.

Вертолет снизился, я коснулся поверхности волны и расстегнул карабин кольца. Пятнадцать минут, которые ушли на исправление лебедки, мне показались вечностью. Еще два захода — и я уже в вертолете. Меня заботливо укладывают, из костюма течет вода, и только тогда я почувствовал, как устал. Воды я хлебнул много. И даже тогда, когда позже отдыхал на Черном море, мне еще долго вспоминался горько-соленый вкус ледяной воды сурового Баренцева моря...

Так был сделан еще один маленький шаг в деле совершенствования средств спасения летного состава на море. Одним из участников этой огромной и напряженной работы был Евгений Андреев.

Потом Евгением Николаевичем было выполнено много прыжков с целью отработки аварийного покидания и возможности десантирования парашютистов-десантников. С каждым разом устранялись различные дефекты и улучшалась методика выполнения прыжков с парашютом. Серьезной проверкой проделанной работы явились маневры «Двина», на которых в выброске парашютистов-десантников принимали участие самолеты Ан-22. Руководитель

учений Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Гречко дал высокую оценку действиям парашютистов-десантников, в подготовке которых активное участие принимал коллектив парашютистов-испытателей Военно-Воздушных Сил, среди которых много лет трудится семикратный рекордсмен мира Герой Советского Союза Евгений Николаевич Андреев.

...Сегодня Андрееву предстоит сложное задание, правда, сложных заданий у него и до этого было много, но сегодня... Высота 1500 метров. Я на самолете Ан-12 сопровождаю «Антей». На борту «Антея» парашютист-испытатель Андреев. Его задание — дать оценку спасательным средствам экипажа самолета-гиганта. Моя задача — ближе подойти к самолету, чтобы была видна полная панорама происходящего и можно было сфотографировать отделение и свободное падение Андреева. До самолета примерно 20—30 метров. Самолет устойчиво идет по курсу. Внизу — облачность балла три-четыре. Все внимание — на ведущий самолет. Четыре мощных турбовинтовых двигателя оставляют за собой еле заметный след. Близко подходить к нему нельзя, иначе мой самолет будет на «лопатках», мощная струя от двигателей, как пушинку, может перевернуть его. Поэтому иду слева в пеленге, так безопаснее и видимость лучше. После знакомой команды «Приготовиться!» вижу, как на ведущем самолете плавно открывается аварийный люк.

Через несколько секунд поступит следующая команда: «Пошел!»

Кинокамеры, установленные у нас на борту, уже начали работать. Снимается каждый этап испытания. Со всей силой сжимаю штурвал самолета, будто это поможет Евгению Николаевичу сосредоточиться.

Резко, рывком, отделяется от самолета фигура, ее подхватывает встречный поток, но не швыряет вниз. Некоторое время она движется за самолетом, а затем уходит под рули высоты. Только теперь чувствую, как сильно сжат штурвал, как бьется мое сердце. Очень уж страшно за него, за испытателя. Но парашютная система срабатывает нормально, а кинопленка подтверждает безукоризненность действий парашютиста-испытателя. Задание закончено. Иду на посадку. С гордостью смотрю на изумительно красивого человека — Женю Андреева, которого считают человеком из легенды.

ВГ — КОМАНДИР ОРЛИНОГО ПЛЕМЕНИ

Мне посчастливилось начинать свою летно-испытательную работу под руководством Иванова Василия Гавриловича. Первые испытательные полеты на истребителях, первая сдача экзаменов на третий испытательный класс, преодоление впервые в моей летной практике звукового барьера, нелегкие шаги в стратосфере — все это неразрывно связано с именем Василия Гавриловича, или, как просто все величали его, ВГ. Человек удивительной, прямо-таки легендарной судьбы, он двадцать пять лет жизни отдал испытанию самолетов. Требовательный и справедливый командир, мужественный и грамотный летчик, веселый и красивый человек. Высокий, стройный, подтянутый, смуглолицый. Выгоревшие от постоянного пребывания на солнце и ветру седые волосы. Большие пронизательные глаза. Массивный подбородок. И совершенно необыкновенные руки, которые природа может подарить только музыканту или летчику. Твердая походка и крупные быстрые шаги вечно занятого человека. Лаконичная речь с вкрапленными остроумными изречениями. ВГ обладал удивительным чувством пронизательности и технического предвидения. Он словно просвечивал рентгеновскими лучами каждый самолет, который ему доводилось испытывать, и давал категоричные, неоспоримые заключения. Поэтому не случайно ему было доверено испытание первого реактивного самолета со стреловидным крылом.

Василий Гаврилович прибыл на аэродром, с которого в войну выполнил не один десяток боевых вылетов. Здесь бывалому летчику знаком каждый кустик, служивший незаменимым ориентиром при возвращении на предельно малой высоте с боевого задания. Но несмотря на это, он еще раз скрупулезно изучил район полетов, долго и тщательно осматривал истребитель. И вдруг изрек:

— Хороша машинка, но штопор для нее будет трудной фигурой.

И точно.

При испытаниях самолет бесчисленное количество раз преднамеренно вводился в штопор и каждый раз летчику с большим трудом удавалось его вывести.

Не изыскав метода, полностью исключаящего невыход самолета из штопора, Василий Гаврилович был вынужден в летной оценке по испытаниям одним из первых пунктов красными чернилами записать: «Выпол-

нение на самолете штопора с учебной целью запретить». Так впервые в руководящих летных документах был наложен арест на фигуру, которая выполнялась на всех ранее созданных самолетах.

Однажды ВГ было поручено испытать новый самолет на динамическом «потолке» (высоте, которую набирает самолет с разгона). Выполнив задание, ВГ выключил двигатель и начал снижаться до определенной высоты, на которой, по инструкции, требовалось начать запуск двигателя. Стрелка высотомера бежала по окружности. Вот и нужная цифра. Летчик сделал попытку запустить двигатель. Но тщетно: словно онемев, стрелки приборов оставались в исходном положении. Еще несколько попыток запуска — и снова неудача. Высота стремительно падала, и опытный глаз летчика определил, что до земли осталось менее двух тысяч метров. По инструкции, ВГ должен был немедленно покинуть самолет, катапультироваться. Каждая секунда промедления — это сотни потерянных метров. Кроме того, катастрофически падало напряжение источников питания, отказали многие приборы, погасли сигнальные лампы, прекратилась связь с землей.

Теперь все зависело только от летчика, от его выдержки, собранности и четкости действия. Аэродром далеко, и под крылом самолета — степь с яркими тюльпанами, которые казались ему огненным ковром. Для сохранения поступательной скорости ВГ еще больше увеличил угол снижения. Это давало возможность улучшить управляемость самолета. В инструкции указаний для такой чрезвычайно сложной аварийной ситуации не было. Он должен был найти единственно правильное решение. Он понимал, что погасить огромную вертикальную скорость одним выравниванием над землей невозможно. И принял решение осуществить такой очень нелегкий маневр дважды. Первый раз — на высоте порядка двести метров, а второй — на стандартной, известной всем летчикам с их первых полетов высоте 10—7 метров. Так он и сделал: бешеную вертикальную скорость погасил сначала при первом выравнивании, через несколько мгновений — при втором и приземлил машину.

Тяжелая, грубая посадка самолета, лишенного тяги, была кульминационным пунктом небывалого поединка, в котором мужество человека и его удивительный летный дар победили стихию.

ВГ отстегнул привязные ремни, сбросил фонарь кабины, вылез на плоскость и шагнул живым и здоровым на огненный тюльпанный ковер. Ему хотелось обнять всю эту землю, которая только что казалась ему самым жестоким врагом, а сейчас была вновь самым дорогим, что есть у человека, — землей его Родины. Сняв с головы тяжелый и взмокший от пота гермошлем, он положил в него несколько ярких тюльпанов. Сейчас в ВГ говорили глубоко спрятанные в душе чувства нежности, а может быть, даже сентиментальности.

Этот гермошлем с тюльпанами, прилетев на вертолете на аэродром, он протянул мне с какой-то юношеской застенчивостью и чуть заметным блеском в усталых глазах:

— Это вам, Марина, тюльпаны из-под шасси вынужденной посадки. Оказывается, можно сажать самолеты и без работающего двигателя!

Я-то хорошо знала цену этим тюльпанам и понимала, что передо мной стоит человек, только что выигравший жизнь и этим полетом вписавший несколько очень важных пунктов в наставления и инструкции для летчиков.

Потом у него был еще один полет с остановившимся двигателем и ситуация была, пожалуй, еще более опасной. Но он снова не покинул самолет, а принял решение садиться — не на фюзеляж, как требует инструкция, а на шасси: в случае удара о землю они, разрушаясь, смягчат удар.

Опять двойное выравнивание. Удар. Столб пыли. Скрежет разрушающихся стоек шасси. И тишина, гнетущая, страшная. Беглый осмотр самолета. Цел. Значит, причина, приведшая к аварии, специалистами будет выяснена. И цена риска оправдана.

Час спустя после вынужденной посадки он уже просматривал плановую таблицу на завтра, кому-то звонил по телефону, что-то требовал, на чем-то настаивал. Будто ничего и не произошло. А на следующий день обычный распорядок. Утро у ВГ начиналось с проверки наших полетных листов, которые он тщательно и вдумчиво просматривал. Запись в полетном листе лаконична: это главный летный документ, своеобразный паспорт.

Мы, летчики, очень старались без помарок и ошибок заполнить полетные листы, зная, что Иванов строго спросит за малейшую неточность. Но, к сожалению, сбой у кого-то были: то неверен подсчет, то еще что-то.

— ВГ бушует. Разбегайся, ребята! — торопливо информирует товарищей кто-либо из летчиков, услышавший громкий голос разгневанного командира.

И все, правые и виноватые, летчики бросались врассыпную. Знали, что первый, попавшийся на глаза, будет наказан.

Но гневаться долго ВГ не мог. Через пять минут он с веером полетных листов в высоко поднятой руке заходил в летную комнату.

— Где асы? — кричал он, спрашивая у оставшихся.

— Не пришли еще, товарищ командир, — раздавался чей-нибудь голос.

— Еще и на разбор опаздывают. Ну все... Летать никто не будет!

Я, как правило, была парламентарием в таких ситуациях.

— Товарищ командир, разрешите обратиться? — строго по-уставному елеинным голосом начинала я.

— Обращайтесь, — резко отвечал ВГ.

— Товарищ командир, мы будем сегодня летать?

— Будем, если документы научитесь заполнять, — уже смягчившись, говорил командир и, чуть хмурясь, поглядывал на летчиков, заполнивших комнату для разбора полетов.

И начинался деловой спокойный разговор. Для каждого ВГ находил подходящие слова: кого журил, кому давал советы, а иногда — очень редко — хвалил. Похвала из уст этого человека всегда была самой высшей наградой для нас, летчиков.

Служить с Василием Гавриловичем было легко и почетно, а летать с ним — большое счастье. Так говорили мы, летчики, которым довелось не раз стартовать с командиром крылатого племени В. Г. Ивановым в небо Родины.

А. Г. ТЕРЕНТЬЕВ

Техник самолета нетерпеливо поглядывал то на часы, то на летчика. Полеты давно закончились, уже наступили сумерки, пора бы и машину зачехлить. Но летчик не торопился и уходить не собирался, возился под самолетом, осматривал бомбодержатели, что-то примерял, соображал.

— Вы как насчет столярного искусства? — вдруг спросил он у техника.

— А что столярить-то надо, товарищ лейтенант?

— Изготовить несколько деревянных бомб. Некоторые бомбы не взрываются и тонут в море, а с ними и причина. Надо бы осмотреть взрыватель. Но не полезешь же на дно...

Два дня делали деревянные бомбы, прикрепляли к ним взрыватели. Многие посмеивались: рыбу деревяшками глушить собираетесь?

На третий день лейтенант полетел и сбросил в море деревянные бомбы. С катера быстро вылавливали болванки, на которых не сработали взрыватели.

Причину нашли.

— Настырный парень! — с уважением сказал кто-то о лейтенанте.

Этим лейтенантом был молодой летчик-испытатель Андрей Григорьевич Терентьев, а история с деревянными бомбами относится к 1938 году.

Жизнь в авиации у Андрея Григорьевича началась с 1933 года, когда он впервые поднялся в воздух на самолете У-2. Летные биографии тысяч авиаторов начинались с этой вознесшейся в годы Великой Отечественной войны до легенд тархтелки. На этом поликарповском самолете, переименованном позже в По-2, Андрей Григорьевич учился сам и учил других.

Высокий, с пышными русыми волосами, голубоглазый, с уверенной твердой походкой, проявляя не меньшую твердость и решимость в полетах, он проходил нелегкую службу в строевой части в качестве рядового морского летчика. В небе, распростертом над морской стихией, он всегда чувствовал себя уверенно.

С каждым годом полеты становились сложнее. Андрей Григорьевич летал днем и ночью, над морем и над сушей. На вооружение поступали все более сложные самолеты. Осваивая их в строевых частях и обучая летному искусству других, Андрей Григорьевич мечтал стать летчиком-испытателем.

Человек с сильной волей всегда добьется своей цели. В 1937 году А. Г. Терентьев стал летчиком-испытателем. А через год ему доверяют сложные полеты.

Чтобы давать квалифицированную оценку поведению самолета, нужны инженерные знания. В те годы кое-кто из авиаторов полагал, что такие знания летчику ни к чему. Терентьев был другого мнения, и в 1938 году мо-

лодой испытатель поступает в Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского.

По 8—10 часов занятий, почти столько же самостоятельной подготовки. Сутки загружены до предела. А когда слушатели видели самолет, сердце сжималось от желания подняться в небо. Опасались: чего доброго, за академическими науками забудем, как летать. Не раз такие мысли тревожили и Терентьева. Но рассудочность брала верх: чтобы летать на современных самолетах, нужны знания, знания, знания...

В мире было беспокойно. Газеты и радио ежедневно приносили тревожные сведения о разгуле фашизма. А вскоре грянула война.

Многие слушатели академии ушли на фронт. Остался для завершения учебы только один выпускной курс. В числе выпускников был и А. Г. Терентьев.

Расписание занятий и весь порядок учебы и жизни слушателей стали еще более напряженными. Наконец состоялся выпуск. Всем непременно хотелось на фронт. Но война внесла свои коррективы в авиацию: самолеты стали строить более совершенные, с мощным вооружением. И опытные летчики, ставшие инженерами, могли принести больше пользы на контроле производства военных самолетов, на их квалифицированной и строгой приемке и испытаниях...

Андрей Григорьевич испытывает новый истребитель Ла-5 и вылетает на нем на ржевский участок фронта, чтобы проверить его качества непосредственно в бою. Летом 1942 года там развернулось кровопролитное сражение на земле и в воздухе. Фашистская бомбардировочная и истребительная авиация имела многократное численное превосходство. В бой приходилось вступать иногда с тремя — пятью «мессершмиттами». Демонстрируя виртуозную технику пилотирования, высочайшее мастерство и мужество, капитан Терентьев выходил из боя победителем. А после боя — скрупулезный анализ качеств машины. Вскоре Ла-5 был доведен до совершенства и запущен в серию. С восторгом принимали этот самолет летчики-фронтовики.

А капитан Терентьев, сделав дело, вернулся тем временем в свой испытательный центр, где его ожидал уже истребитель-бомбардировщик Як-7Б. И снова после испытаний на аэродроме вылет на фронт — на Северо-Западный. И так всю войну — испытание новых самолетов, про-

верка их непосредственно в бою, обучение боевому мастерству летчиков. В апреле 1945 года Терентьеву присваивается звание инженер-майора. Он рассчитывал встретить и по-фронтовому отпраздновать победу над врагом вместе со своими боевыми товарищами в дивизии, которая для него уже стала родной, но расчеты не сбылись — его отозвали на испытательный аэродром.

В победные майские дни 1945 года инженер-майор Терентьев проводит испытания истребителя Як-3 уже в мирном небе.

И снова началась будничная, полная напряжения и риска работа. Терентьев за короткий срок провел шесть испытаний, в том числе испытания одного из первых опытных образцов советских реактивных самолетов МиГ-9 и немецкого Me-262. После этого его назначают ведущим летчиком-испытателем и поручают испытание реактивной машины на сброс фонаря на различных режимах и скоростях.

Непростым и нелегким оказалось это дело. Гигантская сила воздушного потока давила на фонарь, прижимала его к фюзеляжу, затрудняла сбрасывание. В одном из полетов пришлось прямо-таки отбиваться от фонаря руками и головой, но сбросить так и не удалось: фонарь пополз к хвосту и повис на киле.

Ситуация возникла не из приятных: и самолетом управлять тяжело, и фонарь никак не сбросить. Что только летчик ни делал, какие только фигуры ни выполнял — ничто не помогало. А горючее кончалось. Пришлось заходить на посадку. Предпринял еще одну попытку, у самой земли, и фонарь слетел! Какое почувствовал облегчение — будто гору с плеч сбросил. А однажды в полете внезапно началась тряска самолета, сильная и неожиданная, ручку управления вырывало из рук, она била по коленям, обшивка трещала, готовая, казалось, порваться, как бумага.

Терентьев выключил форсаж, убрал газ. Тряска продолжалась. Поймал ручку управления и потянул ее на себя: если самолет еще управляем, можно прервать флаттер. Так же неожиданно, как началась, тряска исчезла.

Не очень-то смирным и послушным оказался красавец самолет. «Значит, надо еще над ним поработать», — подумал Андрей Григорьевич. Осторожно проверил ножное и ручное управление и, не увеличивая скорости, зашел

на посадку. Вот самолет уже бежит по земле, и в этот самый момент двигатель завыл. В чем дело? Рычаг управления двигателем давно убран до отказа, а скорость беснуется. Испытатель мгновенно отсек двигатель стоп-краном, ввел в действие тормоза.

Самолет остановился в самом конце взлетно-посадочной полосы. От резкого торможения покрышки колес стерло до основания. Потом выяснилась причина самопроизвольного роста оборотов — от тряски отсоединилась тяга управления двигателем.

И таких полетов — полетов на прочность металла и на собственную — на счету А. Г. Терентьева немало. В его летной книжке записано больше двадцати типов испытанных самолетов. Он поднимал их в первый полет, вместе с конструкторами доводил до серийного производства. Или отклонял их, и они оставались в единственном экземпляре, требуя продолжения конструкторской работы, в результате которой появлялась новая машина, мало чем похожая на свой прототип.

А вот еще одна памятная запись в летной книжке: «Испытание самолета — проверка посадочной системы».

Полет самолета с предельным весом должен продолжаться, пока не израсходовано горючее, пока вес самолета станет допустимым для производства посадки.

Взлет с предельным весом необходим, без него не обойтись. Если относиться к делу формально, не думая о расходе горючего, его стоимости и расходе ресурса двигателей, вести эти испытания проще всего: наливай полные баки горючего, поднимайся в небо и начинай утюжить воздух в зоне, пока оно не сгорит. Все будто бы верно. Но у Андрея Григорьевича появилась мысль: а почему, собственно, наливать полные баки горючего и сжигать его в воздухе! Не целесообразнее ли горючего брать столько, сколько необходимо для взлета и кратковременного полета с предельным весом, а всю остальную емкость баков заполнять водой?

Предложение испытателя одобрили, так и стали делать. Удалось резко сократить срок испытаний и сэкономить много государственных средств.

Невозможно описать все пережитые перипетии, которые являются проверкой комплекса чувств, навыков, действий, мастерства и мужества летчика-испытателя. Ведь этому любимому делу отдана вся сознательная жизнь. За

35 лет летной жизни Андрей Григорьевич не знал поражений в небе!

А на земле? У самолета, за рабочим столом, на трибуне, когда перед тобой не один десяток маститых специалистов, которым неожиданно для них приходится докладывать о недостатках созданного ими детища? Здесь требуется мужество убеждать.

Вспоминается весна 1957 года. Терентьев заходил на посадку на новом опытном вертолете. Внезапно машину начало бросать влево и вправо, лопасти затряслись. Выключил двигатели, убрал газ. Приземление произошло резкое, грубое. Все, кто наблюдал за посадкой со стороны, поражались: как это он, испытатель с таким громадным опытом, мог допустить ошибку?

Нет, он не мог. Это была ошибка конструкторов, до которой надо было докопаться, отстоять свое мнение, доказать свою правоту. Вот тут-то ой как пригодились инженерные знания!

Несколько дней Терентьев считал, анализировал, проверял и перепроверял, сидел часами в вертолете. И, лишь убедившись в своих расчетах, написал подробный рапорт, обосновал и доказал причину возникшей тряски. В аттестации А. Г. Терентьева лаконично записано: «Пытливый и вдумчивый летчик-испытатель, способный производить анализ сложных явлений и принципиально отстаивать свою точку зрения...»

За многолетнюю творческую работу в области испытаний и исследований новой авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР Андрею Григорьевичу Терентьеву было присвоено звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

ОЖИДАНИЕ

(из дневника)

3 июля 1974 года

Два часа до старта Павла Романовича.

Мне, Виктору Александровичу (другу мужа) и дочери Наташе разрешили присутствовать в Центре Управления, который называют «электронным мозгом» полета.

Соблюдены все формальности, и мы в Центре.

— Это наш «курорт», — шутит Иван Васильевич, доктор наук, профессор, заместитель начальника Центра. Я смотрю ему в глаза, пытаюсь найти в них ответ и успокоение. Через сто минут Паша стартует в космос.

Позывной его тот же, что и в первом космическом полете, — «Беркут», «Беркут-1», потому что теперь Павел в корабле не один, рядом его друг и помощник — Юрий Артюхин — «Беркут-2».

Через час эти позывные услышит мир. А пока мы поднимаемся на скоростном лифте в кабинет Геннадия Павловича. Большая светлая комната. В центре телевизор, в углу стол и диван.

— Видно, не часто бываете дома? — спрашиваю Геннадия Павловича.

— Езжу по пятницам внуков считать.

— Ну и как?

— Пока не прибавилось.

Геннадий Павлович, улыбаясь, смотрит на меня. Усталые глаза, осунувшееся лицо. Впрочем, такие лица сейчас у многих, кого я здесь встречала.

Видно, что задолго до старта пришли к этим людям бессонные ночи раздумий, расчетов и поисков, всегда предшествующих космическим полетам.

— Располагайтесь поудобнее. Сейчас принесут кофе.

В углу на столе что-то затрещало, и послышался четкий голос:

— Все идет нормально. Экипаж занял рабочие места. Наддув кабины закончен.

— Вас понял, — отвечает Геннадий Павлович и обращается к нам: — Через пятнадцать минут пойдем в зал, а пока посмотрите футбол. Играет Бразилия — Нидерланды.

Он включает телевизор и достает вазу с овощами и фруктами. Внешне спокойный, уверенный. Только вот голос выдает волнение и...

— Угощайтесь яблочками. Вот. Берите.

— Это же помидоры, — говорю я. Поднимаю глаза.

— Ах, да, ну все равно какой-то фрукт.

Как ему, должно быть, сейчас трудно! В эти минуты он там, с космонавтами, он тоже готовится к старту.

На экране кто-то сильно бьет по мячу, падает. «Гол, — мелькает в сознании. — Нет, это невыносимо, надо скорей туда, где все... живут и тоже готовят старт».

Геннадий Павлович предлагает перейти в зал. Огромное помещение. На стенах светящиеся электронные табло. Слева — кривая выведения, время точки разделения. Справа — координаты предполагаемого полета спутника.

Руководители групп докладывают руководителю Центра о степени готовности к старту.

До старта 30 минут.

Все присутствующие заняли места за пультами. Я чувствую, как стучит сердце и начинается озноб. Волнение нарастает... время останавливается. На световом табло периодически вспыхивают цифры. По громкоговорящей связи идет четкий доклад:

— Экипаж занял исходное положение,

Готовность десять минут.

Голос связиста:

— Отвод фермы обслуживания.

Мысленно представляю: как будто раскрываются лепестки гигантского тюльпана, и отводятся фермы.

— Фермы отведены. Самочувствие экипажа отличное. Экипаж благодарит за подготовку.

Готовность одна минута.

— Ключ на старт!

Предел напряжения.

— Протяжка.

— Триста двадцать один.

— Триста двадцать два.

— Триста двадцать три.

Сердце замирает. Во рту какой-то горький привкус...

До старта 4 минуты 16 секунд, высвечивает табло.

— Ключ на дренаж!

— Есть протяжка!

Эти совсем непонятные команды врезаются в память, и начинает казаться, что ты их понимаешь, знаешь.

— Есть наддув!

Слышится четкий, уверенный голос диктора-связиста. «Голос словно у Левитана», — проносится мысль.

— Есть общий наддув!

Это значит до старта 1 минута 32 секунды. Диктор громко сообщает пульс космонавтов.

— У командира шестьдесят четыре, у бортинженера — девяносто два.

«Ай да Паша! Молодец!» Подсчитываю свой пульс — 110. Наташенька сидит бледная, потирает нервно руки, не отрывает взгляда от светового табло. А там идут секунды. 27 секунд до старта.

— Отошла кабель-мачта.

Одна секунда.

— Есть зажигание!

— Подъем!

Все замерли. Хочется втиснуться в кресло и исчезнуть. Кружится голова, чуть подташнивает.

— Двигатель вышел на режим.

10 секунд — норма.

20 секунд — норма.

40 секунд — норма.

50 секунд — норма.

Устойчивый нормальный полет. Смотрим на световое табло, где летит корабль...

...Ничего не слышу, только вижу глаза Ивана Васильевича. Никаких других эмоций — только страх, страх. Но почему страх, ведь все хорошо...

120 секунд полета. Полет устойчив. Слышу голос Паши. Уверенный, чуть-чуть взволнованный:

— Все идет нормально, растет перегрузка незначительно. Я — «Беркут-1». Полет идет нормально. Чувствуем себя отлично.

190 секунд.

— «Аргон»! Я — «Беркут-1». Сообщайте секунды.

— 240 секунд. Все нормально. Я — «Аргон».

«Аргон» — это Георгий Тимофеевич Береговой, много раз я слышала в эфире его голос и сразу же узнала, хотя нас разделяло расстояние не менее двух тысяч километров.

— Стабилизация устойчивая, перегрузка примерно два, — спокойно сообщает Павел. — «Аргон», какая секунда полета?

— 270, все нормально, я — «Аргон».

— Отошла третья ступень.

— 530 секунд.

— «Аргон», я — «Беркут-1». Все отлично, мы в невесомости. В правом иллюминаторе светит солнце. «Аргон», самые вам добрые пожелания, желаем счастливого пути, после выполнения программы примем вас в свои объятия.

Высвечиваются координаты.

Высота в апогее 277 километров, высота в перигее — 255.

Дата — 3 июля 1974 года.

Все облегченно вздохнули. Первый этап прошел нормально. Подошел Геннадий Павлович, поздравил меня с благополучным стартом мужа. Я что-то ответила невнятное. Вижу счастливые лица окружающих. После аб-

солютного молчания все заговорили, заулыбались. Я внезапно почувствовала, как прошел озноб, но через минуту снова страх вернулся: ноги сделались ватными, разболелась голова, плечи и все, что только может болеть.

На один монитор включили репортаж о футболе. Экран огромный. Во весь рост бегают футболисты...

Почему я так боялась, сомневалась? Это, очевидно, тысяча десятое свойство личности — сомнение, страх за ближнего.

Ученые подсчитали, что человек имеет около 1500 качеств характера. Ну, например, доброта, отзывчивость, принципиальность, трусость и прочее. Что же нужно иметь человеку, чтобы, отправляясь в космический рейс, быть до предела спокойным? Конечно волю, волю и еще раз волю. И конечно же высокое чувство ответственности.

Идет сверка времени. Работает система единого времени. Это очень важно: все исчисляется долями секунд.

— «Беркуты», сверка времени.

— Двадцать три часа, тридцать пять минут тридцать секунд, — спокойный голос Павла.

Это пошел уже второй виток.

Перед самым стартом Паше разрешили позвонить с космодрома домой. Первое, о чем спросил он, отправила ли я письмо в Киев с просьбой помочь мальчику-сироте.

В этом — весь Павел с его добрым, очень отзывчивым сердцем.

Как-то на встрече меня спросили студенты из авиационного техникума:

— Какое качество характера вы больше всего цените в своем муже?

Трудно было ответить сразу, хороших качеств у него много, но главное в нем — это исключительная аккуратность во всем, высокая, кристальная партийность и безграничная доброта к людям, и сейчас мне хотелось рассказать всем людям в этом зале, что Павел оправдает их доверие...

— Завтра ответственный день, — говорит Геннадий Павлович, — стыковка. Это, пожалуй, самый напряженный момент после старта. А пока пойдемте, посмотрим, где работают «шахтеры». Где «добывается уголек».

Огромные залы заняты вычислительной техникой. Мигают табло. Идет расчет полета, корректировка. В зале молодые люди. Самому старшему лет 35.

— Это наш корифей, — знакомит меня Геннадий Павлович с одним из них. — Он первый выводил Гагарина в космос.

Я протягиваю руку молодому черноглазому «корифею», благодарю его и тороплюсь уйти, чтобы не мешать: машины гонят информацию на ленты. Цифры, цифры, больше двух миллионов в секунду.

Ни один полет немыслим без кибернетики. Сколько надо запомнить, обработать информации и выдать на-гора. Без этих машин невозможен ни один из полетов в космос.

4 июля 1974 года

Второй день полета.

Я снова в зале Центра Управления. Центр находится не на космодроме, но наличие современных средств связи позволяет ему слышать и видеть все, что происходит на старте и в полете.

В вычислениях помогают специальные наземные пункты связи, находящиеся в различных районах страны.

Здороваясь с людьми, которые стали мне очень дорогими, даже родными... Устали они безмерно. Им сегодня предстоит большая и сложная работа, работа, требующая исключительной точности, быстроты в принятии решений. И хотя маневр по стыковке эти службы уже «отрепетировали» не на одной тренировке, тем не менее, когда начнется сближение, надо постоянно быть начеку.

Те же световые табло, смотрю: координаты полета несколько отличаются от расчетных, на самую малость. Прохожу к столу связи. Геннадий Павлович рассказывает, что произошло за сутки там, в полете. Говорит очень уважительно об экипаже: «Ну, прямо титановый сплав, а не ребята. Четкая работа, выдержка, спокойствие, словно не в полете, а на обычной тренировке на земле...»

А сколько бессонных ночей и дней провели Паша, Юра и их дублеры перед полетом... Бывало, устанут до такой степени, что остаются спать там же, в гостинице, хотя до дома всего несколько сот метров, потому что завтра все начинается сначала: центрифуги, тренажеры, барокамеры...

За комплексные тренировки комиссия выставяла каждый раз оценки всему экипажу. Мне было приятно слышать:

— Ну, мать, докладываю, опять по комплексной пятерка и минус один килограмм веса. Это хорошо...

Последние дни ребята совсем перестали появляться дома, даже на телефонный звонок и то время отводилось только вечером.

— Все нормально, мать, летаем помаленьку, здоровы, устали, скучаем...

И так до самого старта.

А когда был назначен традиционный завтрак, мы увидели своих близких подтянутыми, загорелыми, бодрыми, словно у них и не было этих изнуряющих тренировок.

Итак, тяжело им было в учении... Сейчас, на завтраке, подводят итоги. Теплые слова пожеланий, крепкие мужские рукопожатия и поцелуи. С ответным словом выступают Паша и Юра, обещают не посрамить ЦПК (Центр подготовки космонавтов) и оправдать доверие друзей, рабочих, конструкторов.

Обычно все близкие космонавтов — родители, жены, дети, друзья остаются в городке, и только официальные лица выезжают на аэродром, обязательно проезжают липовую аллею, посаженную легендарными летчиками-испытателями Чкаловым, Байдуковым, Беляковым, Громыным, Серовым... Все вдыхают привычный запах аэродрома.

Перед самолетом снова прощание. Павел и Юрий поднимаются по трапу на борт самолета, а все отходят подальше и с напряжением всматриваются в иллюминаторы. Посылают прощальные поцелуи, я спешу занять место в кабине вертолета. Мне предстоит подняться в воздух. Хочу услышать разговор руководителя полетов с экипажем их самолета. Слышу четкий голос руководителя, дающего «добро» на взлет. Очень хочется обратиться к космонавтам по радио и сказать им: «Счастливого, родные», но служебная радиодисциплина выше всяких желаний. Пассажирский лайнер стремительно пабирает высоту и вскоре исчезает в небе...

...Геннадий Павлович прерывает мои воспоминания:

— Через тридцать минут в космосе начнется не менее сложная работа, чем старт, — стыковка двух космических аппаратов. И хотя это не новый, но чрезвычайно сложный технический эксперимент. «Союз» начал полет на догон «Салюта-3», разделяет их больше трех тысяч километров, и орбита корабля с космонавтами более низкая, чем орбита станции «Салют». Поэтому ему требуется меньше времени, чтобы облететь Землю. Итак, баллистические

расчеты и специальные коррекции вывели спутник на расстояние уже 600 километров. Затем еще раз включались двигатели, все это мы узнавали по громкоговорящей связи и световым табло. Между кораблем и станцией меньше 200 метров. Паша спокойно сообщил, что видит цель, все в Центре снова замерли. Выводят корабли «со сдвигом по фазе», то есть в пеленге, на случай отказа автоматики, чтобы они могли разойтись для повторного маневра.

Снова слышу Пашин голос:

— Вижу красавицу, идем, активное сближение. Расстояние двести метров. Наблюдаем габаритные.

Это значит: они видят в оптическом визире и на экране отметку. Наблюдают мигающие маяки станции. Можно произвести стыковку и автоматически, но руководители предпочли ручную. «Скорость сближения один метр в секунду», — докладывают космонавты, а затем: ноль пять метров в секунду. Это относительные скорости.

В космосе все относительно, ведь если представить в абсолютном понятии, то оба спутника несутся по небу с бешеной скоростью до 8 километров в секунду, или около 28 тысяч километров в час, так что в этой безмерности земные представления довольно относительны.

Вот скорость сближения полметра в секунду. А когда остается до станции 100 метров, Павел взял управление на себя, значит, вся автоматика переключена на ручное управление.

Движения рукояткой должны быть очень плавными, чтобы точно подойти в кильватер. Корабль свободно может перемещаться по всем осям. Доза подачи рукоятки управления должна быть абсолютно точной, чтобы не перевернуть корабль и не оказаться вверх ногами, опять же это относительное понятие — «перевернуть». В невесомости, где верх, где низ, можно определить только по предметам и теперь по видимости станции. Бывало, на тренировках даже очень опытные космонавты из-за малейшей неточности опрокидывали корабль. Очень надеюсь, что летный багаж, летные навыки, отработанные десятилетием на тренажерах, умение управлять скоростным самолетом-истребителем, да еще в групповых полетах, несомненно, помогут Павлу.

— Расстояние 40, 30, 10 метров.

— Выполняю плавное изменение по крену.

Понятно, это он «прицеливается» по оси станции. Думаю, что накрепление он определяет по положению горизонта и по бегу Земли, как, впрочем, и на самолете. Самые ответственные секунды:

— Сближение!

И еще через мгновение Павел Романович сообщил:

— Произошло касание, начинаем подтяг. — Голос его звучит торжествующе.

С Земли последовал запрос:

— Как самочувствие?

Ответ: «Стою на ушах». Я знаю его любимую поговорку. Конечно, это не технический термин, но значит, что ему сейчас очень некогда. Нет даже секунды сказать о себе. А еще через мгновение корабль вышел из зоны связи, и мы с волнением стали ожидать, когда же снова космонавты выйдут на связь.

Геннадий Павлович поздравил с большим успехом всех, кто был в зале и кто находился у пультов вычислительных машин. Точность сближения и его плавность превзошли ожидание.

— Какие же молодцы ребята, поздравляем и вас, Марина Лаврентьевна, — наклонился он ко мне.

— Честь и хвала мужественным «Беркутам», — добавил Иван Васильевич.

Мы снова поднялись в кабинет Геннадия Павловича.

— Теперь можно слегка и поужинать, — предложил он, сел в кресло, откинул голову и закрыл глаза...

В кабинет зашли руководители групп, на столе появились фрукты, конфеты, кофе. Иван Васильевич, улыбаясь, преподнес мне цветы.

— У меня на даче роскошный цветник. Знаете, лес, цветы, тишина — это всегда успокаивает, — сказал он.

— Иван Васильевич, я слышала, что в войну вы были десантником и много раз вам приходилось прыгать в тыл врага?

— Да, ощущение, скажу вам, не из приятных, — рассмеялся он.

— А если бы вы видели, как рисует Иван Васильевич! — сказал кто-то из присутствующих.

Я с нескрываемым восхищением смотрела на него. Сколько же талантов может быть в одном человеке! А вот Геннадий Павлович великолепный музыкант, любит Листа и Шопена, и к тому же остроумный собеседник. Ин-

женер Юра Авдеев дарит мне книгу о полетах в космос, популярно, остроумно и очень интересно написанную. Какие же инженеры-баллистики изумительные люди!

Геннадий Павлович открыл глаза:

— Заключительный этап стыковки будет проходить вне зоны радиовидимости, а затем будет новоселье...

Я посмотрела на часы — 22.30 московское время. У нас ночь, а там, в космосе, ярко светит солнце. Советы с Земли на некоторое время прекращены, космонавты выполняют полет самостоятельно. Конечно, все операции в космосе требуют очень сильного нервного напряжения и, безусловно, обширных знаний и искусства космического вождения. А потом произойдет выравнивание давления на корабле и в отсеке перехода станции. Космонавты откроют люки и перейдут на новое местожительство — на «красавицу» (так Паша называет орбитальную станцию «Салют-3»). Из репродуктора послышался голос:

— Через пять минут космонавты выходят на связь.

— Понял, иду.

Мы снова спешим в информационный зал. Какие вежливые, красивые кругом люди, усталости как не бывало, улыбаются.

— «Аргон», я — «Беркут-1», на борту порядок, все операции по стыковке прошли успешно, выравниваем давление, прошу ОПЛ!

— «Беркут-1», пока запрещаю. Осмотритесь!

ОПЛ — это значит открыть переходной люк. Значит, Паша просит разрешение перейти на орбитальную станцию. Боже, а вдруг станция неисправна и там произошла разгерметизация? «Нет, никаких вдруг, все будет хорошо!» — успокаиваю себя, иначе и не может быть! У меня такое состояние, будто встала после тяжелой болезни...

Потом на очередном витке дали «добро» на открытие люков-лазов, и космонавты заняли места в «Салюте-3». Включили свет, начали распаковывать багаж. Ну точь-в-точь как на Земле при переезде на новую квартиру. Распаковали технику, аппаратуру, «прописали нули» (все в исходное положение) и начали обживать.

Так завершился этот день в космосе. Уже давно началось утро... Еду домой и думаю: «Как все это грандиозно и величественно!»

Завершается новый этап важного технического эксперимента.

5 июля 1974 года

Сегодня возвратились из Байконура руководители и врачи Байконура. Они видели космонавтов перед посадкой в корабль. Хочется все узнать о них. Волновались при поездке на старт. Автобус у них специальный, фешенебельный — это подарок львовчан. Оказывается, Паша пел, рассказывал смешные рыбацкие истории, а рыбак он отчаянный! И считает, что лучший отдых — это рыбалка.

Расспрашиваю врача, того самого, что наклеивал датчики на тело космонавтов перед стартом, а работа эта должна быть очень аккуратной, иначе сообщения о состоянии здоровья космонавтов на Землю не будут поступать. Нетрудно представить, к чему это приведет.

Доктор рассказал, что Паша вел себя перед стартом удивительно спокойно и его спокойствие передавалось другим.

По существу, за два часа до старта космонавты заняли места в кабине корабля, приступили к обязательной проверке и «вживаемости» перед стартом.

Даже летчики перед ответственным полетом уже на знакомом самолете и то за полчаса, а иногда и за час «проигрывают» полет. Делается это с единственной целью — не упустить мелочей, все последовательно обдумать, проверить и еще раз проверить: конечно, когда остаются минуты до старта, тогда человек принадлежит только себе, своим эмоциям. И, помимо его воли, у него появляется чувство беспокойства перед предстоящим полетом — это чувство ведет к повышению пульса, давления... У Паши же пульс 64, давление 110/75.

А вот однажды, когда у него были трудные дни в подготовке, мы решили с Наташей пойти в театр. Паше не понравилось, что мы ушли, хотя домой приходить ему не разрешалось.

На следующий день прибежал его друг и попросил нас никуда больше не ездить, так как у Паши при контроле обнаружались неважные показатели...

Врач Иван Васильевич последним покинул кабину корабля с «Беркутами». Он привез мне кардиограмму Павла Романовича, сделанную перед стартом. Мы, летчики, расшифровываем эти кардиограммы иногда быстрее врача. Посмотрев запись работы сердца, я окончательно успокоилась.

Как же Павел умеет управлять своими нервами и чувствами! С врачом он прислал мне и детям письмо. Почерк ровный, устойчивый.

В Центре стали готовиться к телерепортажу. Я волновалась и думала о том, что вот сейчас у телевизоров собираются близкие, родственники. Конечно, ждет не дождется этой встречи дед Роман, отец Павла... Когда мы приезжаем на родину, на родную батьковщину, целый день в дом отца идут односельчане — поговорить, расспросить о том, о сем и просто спеть. А поют в семье Поповичей все: голоса красивые, сильные. Всегда запевает дед Роман, и плывет над белыми хатами задумчивая украинская песня...

Затрещал эфир, слышались какие-то раздражающие звуки, и вот наконец-то чистый голос Павла:

— «Заря», я — «Беркут-1», как слышите, прием.

Вот и они. Родные, уставшие, немного похудевшие. Паша ведет телерепортаж. Юра снимает. Космонавты демонстрируют нам свой космический дом. Все строго на своих местах и привязано, иначе все будет плавать. Микроэкскурсия началась с рабочего места командира. Павел показал нам пульт управления, пульт контроля. Места отдыха. Юрий Петрович «поплавал» с телекамерой по уютному космическому жилищу.

Смотрим на них: живые, невредимые. Все как будто хорошо, но я улавливаю какую-то едва заметную тревогу в голосе. Что там? Как? Обросли немножко, родные наши, дорогие. В окно видно темное-темное небо. Становится страшно: они так близко к звездам и двое в пугающей бесконечности. Хочется крикнуть звездам: «Спасибо вам, что вы сияете над ними и бережете их!»

6 июля 1974 года

22.15 — снова мы у пультов связи. Слышим бодрый голос Павла. Идет техническая, закодированная информация. В конце сеанса связи просит передать привет друзьям и спросил, как дочь сдала экзамены (Наташа сдавала вступительные экзамены в институт). До слез приятно, что он в космосе не забыл о земных делах и тревогах.

Теперь, после телерепортажа, стало ясно, что организм космонавтов начал «бунтовать» и «спорить» с неве-

сомостью, это пока один из главных врагов космонавтов. Невесомость в малых дозах приятная штука, каждый летчик ее испытывает во время пилотажа. Чуть передашь ручку в верхней точке во время пилотажа — получишь невесомость, приятное охлаждающее чувство легкости. В кабине вся пыль перед глазами плывет; плавают шланги и шнуры... А вот длительная невесомость вымывает кальций из костей, обезвоживает организм, ослабевают мышцы ног, тела и особенно сердца, и еще много неприятностей, но организм привыкает к тому, что кровь ничего не весит и сердце приспосабливается «гонять невесомую кровь»... Многие утверждали, что длительное пребывание в невесомости вообще невозможно. Некоторые летчики, которые готовили космонавтов к невесомости, а это происходит при выполнении горки на большом самолете, рассказывали: через несколько секунд голова начинает как бы распухать и увеличиваться в размерах, наступают ложные ощущения, неестественности. Появляются признаки морской болезни.

У некоторых людей невесомость вызывает чувство страха, резко повышается двигательная активность, теряется ориентировка в пространстве.

Паша рассказывал, что в первом полете он ощущал сильный шум в голове, большой прилив крови. Наблюдались некоторые нарушения в координации движений. Он не мог взять предмет с первого раза, хватательное движение было то ниже, то выше предмета, который он хотел взять. Теряется вкус, не ощущается слабосоленая, чуть сладкая пища, только резкие вкусовые ощущения остаются. О двигательных упражнениях в отчете он писал: «При выполнении упражнений на кардиографе очень легко попадал в гнезда при условии, если движения делать плавно, при резких движениях получаются промахи...» И очень многое еще скрыто в этой коварной невесомости...

Далеко за полночь космонавтам пожелала Земля спокойной ночи, так как на следующих четырех витках запланирован сон. Отправляемся и мы спать. Идем по городку, как он изменился за 8 лет! Выросли одиннадцатизатажные жилые корпуса. Все спят, только в гостинице, где живут американские космонавты, горит свет. Готовятся к совместному полету в космос. В большом озере отражаются звезды, там в бесконечном шатре звезд и наша звезда из Звездного...

10 июля 1974 года

21.40 — сегодня ровно неделя, как «Беркуты» бороздят космический океан... Земля их поздравила с недельным полетом. Космонавты благодарят за поздравления и обещают в честь юбилея съесть по луковице и «запить» молдавской приправой.

Земля интересуется самочувствием:

— «Беркут-1», как чувствуете себя?

— Отлично.

— Почему?

— Что «почему»?

— Почему отлично?

— Ну и ну, вам не угодишь, если плохо, то почему, и если хорошо, опять почему? Лучше, «Заря», скажите, как дела у киевского «Динамо»?

— «Беркут-1», Блохин забил четыре гола.

— Молодец! Он хороший игрок, я бы сказал, высокого класса! Очень рад, очень рад. — «Болеет» Павел за киевское «Динамо» и очень болезненно переживает, если киевляне терпят поражение.

— «Беркуты», готовьтесь, на следующем витке будет телерепортаж.

— Добро, помоем шеи, побреемся.

— Очень хорошо, — отвечают из Центра. Чисто побриться они, конечно, не смогут, так как в длительном полете бритвы тупеют, это явление еще необъяснимо, но схоже с явлением, которое появляется, если бритвы внести в египетскую пирамиду — она мгновенно начинает заостряться. Это явление, очевидно, связано с магнитными силовыми линиями. Ведь доказано (еще М. В. Ломоносовым), что если человек спит и лежит головой на север, то текучесть крови в организме увеличивается и сон глубже и полезнее. К космосу и ко сну в космосе это не относится, так как в космическом корабле верх, низ, север, юг — понятия относительные. И самое удивительное то, что по отношению к Земле они могут «стоять» на голове и спать.

257 витков вокруг Земли, смотрим на карту, словно паутина нанесена траектория полета корабля. Время в полете исчисляется в минутах и секундах, и время суток в космосе равно 90 минутам. Конечно, у этого ускоренного времени есть свои перегрузки, и эти перегрузки ускоряют жизнь человека, форсируют износ, а самое глав-

ное — такие напряженные мгновения вдохновляют... Время у них стало четвертым измерением их жизни.

В каждом часу — сутки, в каждой неделе — год.

Год земной жизни вмещается в неделю. Жизнь, богатая впечатлениями, качественными переменами...

Заполненное до предела время — это, мне кажется, самая главная характеристика полезности человеческой жизни.

Конечно, бортовые кибернетические машины взяли на себя весь тяжелый и безликий технический труд, а космонавтам оставлена только творческая работа, хотя каждая машина должна дублироваться и подстраховываться человеком. Но никакая сверхновая и сверхсовременная техника не может заменить на борту человека с его способностью к анализу и аналитическим умом.

Телерепортаж назначен на 23.00.

Слышим позывные и голос Земли:

— «Беркут-1», как слышишь, прием?

— «Заря», слышу вас отлично, к телерепортажу готовы.

Быстро побежали по экрану кадры, и появилось изображение Павла. Сидит (привязан) в углу медицинского отсека, весь оклеенный датчиками, в маске, демонстрирует, как они проводят медицинский контроль здоровья. Как контролируются на осциллографах физиологические процессы, кардиограмма сердца, верхнее дыхание, температура тела. Снимают кривые. Улыбается, иногда снимает маску и на весь экран подмигивает нам — не перестаю удивляться, до чего же он жизнерадостный человек! Юра, его напарник, комментирует репортаж. Он как-то не по возрасту сдержан. Павел и Юрий — одногодки. Оба кадровые военные, только жизнь у Юрия сложилась гораздо труднее. Он рано лишился отца и стал кормильцем в доме. До сих пор идут письма в дом Юрия от друзей-однополчан его отца. До сих пор ведется розыск. Не верит Юра в смерть отца. Если бы случилось чудо и Артюхин-старший где-то бы объявился... А у Юры эта мысль есть, неестественно это, что молодой, полный здоровья отец погиб...

Телерепортаж длился всего две минуты. Так хотелось посмотреть на них, но они уже через минуту перешли на служебные сообщения.

Пора экспериментов в самом разгаре. И во время переговоров с экипажем, ну, почти физически ощущаешь,

как уплотняется время. Земля дает команды, задания, уточняет параметры.

— Понято, понято, — отвечает Паша и тут же дает «квитанцию» на информацию.

Затем Земля переходит в дежурный режим, космонавтов не отрывают от дела.

Переговоры скупы, лаконичны, в основном это цифры, буквы, градусы, смысл которых понимают полностью лишь компетентные в этом лица. Тысячи экспериментов, задание специалистов — все необходимо выполнить, чтобы на Земле могли ответить на все поставленные вопросы. Что-то не сделать, — значит, не будет получен ответ.

За время полета из космоса, например, метеорологи получают много данных от космонавтов и свободно могут различить, где зарождаются циклоны, где могут появиться большие пожары, даже зрелость посевов, наличие косяков рыбы, влажности почв. А изучение солнца... В настоящее время наблюдается проявление повышенной активности. Спектрографирование многое может разгадать, расшифровывание спектрограмм поможет сегодня раскрывать его тайны.

Космонавты упражняются в умении выполнять автономную навигацию кораблей в различных режимах полета, фотографируют световые эффекты, возникающие при восходе и заходе солнца на линии горизонта. Осуществляют спектрографирование звезд в ультрафиолетовом диапазоне. Изучают не только солнце, но и формирование и эволюцию звезд. Спектрографирование природных образований на поверхности Земли и многое другое.

На все это необходимо время, и космонавты попросили сократить сон, но медики взбунтовались. Как все успеть? Еще уплотнить время?

В Центре у всех прекрасное настроение. Чувство юмора, которое не покидает «Беркутов» и прорывается в сеансах связи, передается руководителям. Все пункты связи, корабли «Академик Сергей Королев», «Юрий Гагарин», «Владимир Комаров» и другие благодарят «Беркутов» за четкую работу и за левитановскую дикцию во время связи. У них такие спокойные голоса, что совсем забываешь о том, что сейчас корабль несется над нами с огромнейшей скоростью, вероятно больше 28 тысяч километров в час... Их отделяет всего несколько миллиметров от вакуума. Каждый раз, заканчивая разговор с кос-

монавтами, Земля желает им доброго пути и счастливого полета!

18 июля 1974 года

Вот уже больше двух недель живут и работают космонавты в своей космической квартире. Я почти ежедневно бываю на связи. Голос Павла бодрый, но усталость в нем я улавливаю.

Земля приказала готовиться в обратный путь — домой. Это самый, пожалуй, сложный этап — этап торможения, снижения и захода на посадку. После невесомости снова предстоит почувствовать силу земного притяжения. Сила эта очень большая. Законы притяжения известны, а вот отчего это происходит, так и не ясно. Представьте себе человека среднего роста, который вдруг вырос в четыре-пять раз. Земное притяжение так будет притягивать к себе великана, что он не сможет ходить, он будет лежать в объятиях Земли... Поэтому, летая в космосе, надо готовиться к встрече с Землей и не допускать, чтобы организм был детренирован. С первых дней пребывания в космической квартире космонавты начинают усиленно заниматься физическими упражнениями. Близится финиш полета. По программе они должны оставить «Салют-3» одну и проверить свой транспортный корабль, на котором предстоит вернуться на Землю: техника в космосе не терпит небрежности и неосведомленности. Я спросила, какая будет погода в ближайшие дни в районе посадки. Фронты на карте синоптиков заштрихованы от Скандинавии до Астрахани. Синяя линия разделяет два малоподвижных циклона. В районе посадки мощнокучевая облачность с внутримассовыми грозами. Гроза — это явление опасное: мощные восходящие или нисходящие потоки могут оказать спускаемому на парашюте кораблю плохую услугу.

После первого полета в космос Павел рассказывал: «При снижении на парашюте (в первых полетах кораблей использовался только парашют, теперь же при приземлении, кроме парашюта, чтобы посадка была совсем мягкой, используется и система мягкой посадки, то есть когда до земли останется меньше трех метров, включается тормозной двигатель и практически скорость приземления должна равняться нулю), когда до земли осталось всего две тысячи метров, меня охватило какое-то

особенное чувство радости, восторга, победы. Я начал петь, хотя знал, что радоваться еще рано, я ведь еще в воздухе и авиационную заповедь помню, что полет длится от взлета до выключения двигателя на земле, но что может случиться, самый крайний случай — это ушиб, если сильный ветер на приземлении. Но что это может быть в сравнении с тем, что пережито! После того как связался с поисковиками по радиосвязи, стал наблюдать за красотой земли. Земля в районе приземления была сухая, и ветер метров восемь в секунду. Меня это не пугало, земля была родной и желанной. Я почувствовал запах земли, запах хлеба и полыни, запах жизни. Не успел как следует полюбоваться землей, а тут и приземление. Снял перчатки, схватил горсть земли и начал неуклюже в космическом обмундировании отплясывать гопака, хотелось обнять весь мир...»

Вообще-то космонавты — парашютисты отменные, и прыгать им при обучении приходится не только на пересеченную местность, но и в море. И прыгают они смело. Как-то предстоял Борису Волинову прыжок в море.

Из репродуктора слышался голос Юрия Артюхина: «Наблюдаю светящиеся точки». Да, каждая пылинка в космосе — источник света, это верно. Я подошла к окну. Был второй час ночи. Небо с единственной яркой звездой казалось черным. Как там они? Ничего не чувствую, кроме какой-то пустоты на сердце и пересохшего рта. Пора ехать домой...

Машина мчится по пустынному шоссе. Ни одного огонька. А в Звездном не спят, каждую ночь у кого-нибудь горит свет...

А ведь эти волнения и тревоги начались не сегодня, не вчера, а задолго до первого полета в космос...

Как-то Павел уехал, никому ничего не сказав дома, в госпиталь на комиссию. Через неделю я приехала навестить его, мне долго пришлось ждать в проходной, я первничала, а когда увидела группу молодых очень симпатичных людей, одетых в длинные халаты, гурьбой направляющихся ко мне, даже растерялась. Они мне показались все на одно лицо, все одного роста и возраста. Наша громче всех смеялся, видя мою растерянность, и только тут я его узнала и тоже начала смеяться и плакать. Почему я заплакала, не знаю. Может быть, от избытка нахлынувших чувств, после напряженного ожидания. Ведь я догадывалась, что готовится группа летчиков

для какого-то важного эксперимента. Искусственный спутник уже бороздил космос...

Ребята представились: Гриша, Юрий, Марс, Валентин, Валя, Иван... Разве я могла тогда знать, что один из них первым шагнет к звездам...

А сегодня сколько пилотируемых кораблей побывало в космосе... А сколько теплых слов слышишь в адрес летающих...

Происходят иногда и курьезные случаи... Звонок из Киева...

— Алло, позовите Павла Романовича к телефону.

— Кто просит?

— Киев.

— Его нет дома — он в космосе.

— А когда будет?

— Вот уж не знаю!

— Ну хорошо, будем говорить с его женой, она дома?

— Да, это я, слушаю...

Случается вести мне подчас и такие смешные диалоги... Изменились времена и человеческие понятия. Недалек тот день, когда люди спросят друг друга, а когда вернется космонавт, ну, скажем, с Сатурна.

Удивительно?! Ничего удивительного. Таков уж наш атомно-космический век чудес. Вспомнился мне случай, как однажды на встрече в пионерлагере Павлу задали вопрос ребята:

— Скажите, Павел Романович, а как вы едите в космосе, можно ли жевать?

Павел долго смеялся, а потом прочел ребятам целую лекцию, как надо есть в космосе, очень, мол, осторожно жевать можно, только рот открывать и тем более разговаривать нельзя, иначе вся пища вылетает изо рта и будет летать перед глазами. Крошки от пищи очень опасны. Они могут попасть в дыхательное горло. Ребята это сообщение прослушали с большим вниманием, очень смеялись и хлопали в ладоши. И теперь эти ребята прислали восторженную телеграмму: «Гордимся, ждем. «Беркутовцы»...»

И нескончаемым потоком идут и идут телеграммы, письма. Сколько же друзей у «Беркутов»? Все желают счастливого возвращения на родную Землю. Восторги, восхищения полетом, пожелания... Вот телеграмма из Уссурийска: «По-земному кланяюсь космическим первопроходцам и однокашникам по веку. Камчатский земленавт Евгений Сигарев».

Из Борисполя: «Гордимся, волнуемся, надеемся, ждем». Украинцы. И так из многих городов Советского Союза: из Гомеля, Читы, Ейска, Риги, Новосибирска, Москвы... и из-за границы...

Прислали телеграмму друзья из социалистической Болгарии: «Поповичу, Герою Советского Союза, примите наши сердечные поздравления в связи с новым полетом в космос, мы, ваши друзья из Тоговического кокореча, особенно счастливы, что в этом новом успехе советской науки в освоении космоса принимает участие дорогой Павел Попович. Все мы своими мыслями с вами, от души желаем вашему экипажу осуществления намеченной научной программы, желаем счастливого приземления, здоровья и много, много радости в вашей личной жизни, исполнения героического подвига в овладении космосом». Паша почти перед самым полетом посетил социалистическую Болгарию по приглашению молодежных организаций и ЦК комсомола Болгарии. Ни об одной поездке он так тепло не вспоминал... Люди особенные, веселые и жизнелюбивые, мужественные и добрые, преданные дружбе...

Рыбаки из Астрахани и Азова рапортуют о том, что полет «Союза-14» вызвал у них новый трудовой подъем, и взятые обязательства обещают выполнить... В этом весь наш советский человек, отзывчивый и добрый, сердечный и порывистый, мужественный и ласковый...

Из Жданова Донецкой области сообщают: «Восхищены Вашим подвигом, величественным разумом советского народа, зажегшим над Землей новую звезду. Наши сердца с Вами — тысячный коллектив дружины имени С. П. Королева».

«Москва, Звездный, экипажу «Союза-14». Шлем пламенный комсомольский привет от студенческого отряда, работающего на родине первооткрывателя космоса, заверяем, что приложим все силы и знания сделать город Гагарин прекрасным памятником герою космоса Юрию Гагарину — командир Ребрик, комиссар Коробов».

«Космодром Байконур, экипажу «Союза-14». Личный состав сердечно приветствует, поздравляет экипаж славных героев космоса, гордимся именем «Байконур», которое носит наше судно, верим в победу науки во имя человека, процветание мира на земле — командир Яценко».

«Невинномысск: экипажу «Союза-14». Момент старта впервые стал отцом приглашаю крестины дочери — Днепров».

И таких телеграмм много. Вспоминается случай. Когда Павел и Андриян впервые полетели в 1962 году в космос, в Тбилиси в семье Абела Сечинавы родились близнецы, и конечно же Абел и Лаура (их мать) назвали близнецов именами космонавтов. Теперь мы стали друзьями и каждый год встречаемся. Мальчики подросли, и, что самое удивительное, Павел Сечинава, энергичный, веселый, поет, а Андриян — замкнут, немногословен, спокоен, ну, точь-в-точь как их космические тезки.

Так, большим потоком, идет корреспонденция в Звездный от людей добрых и милых.

21 июля 1974 года

Пашин и Юрий день.

Встреча экипажа корабля «Союз-14».

Подмосковный аэродром, встретить космонавтов собрались не только родные и близкие, но и руководители Центра подготовки космонавтов, ученые, конструкторы, специалисты по различным отраслям науки и техники, задействованные в космическом рейсе, и мои новые друзья из Центра Управления. Естественно, что разговор заходит о том, как поработали космонавты в космосе, каков их вклад в космонавтику. Ученые, в чье распоряжение поступят экспериментальные данные, полученные экипажем во время полета, обогатят свои знания в различных областях космической науки и техники. Все говорили о том, как напряженно, самоотверженно работали космонавты в полете. И что оптимизм командира помогал здесь, на Земле. И это действительно так!

При репортажах порой многие специалисты забывали, что идет этот разговор из космоса, а не из соседней аудитории во время тренажа. Настолько четко, просто вели разговор космонавты. И вот полет завершен. Я наблюдаю за мамой и женой Юрия Артюхина. Так они изменились за эти тяжелые шестнадцать дней. Стоят, прижавшись друг к другу, и с напряжением всматриваются в небо, где вот-вот должен появиться самолет, на борту которого космонавты. Появилась серебристая точка и, блеснув на солнце, через три мгновения самолетом стала, через пять — стою я рядышком с ним...

И вот на трапе появились космонавты, их встречают горячие аплодисменты собравшихся. Звучит музыка, космонавты четким шагом идут к председателю Государст-

венной комиссии, Попович докладывает о выполнении полетной программы. А мы, близкие, все плачем, дети прыгают. И когда Паша и Юра берут младших детей на руки, целуют, Нина Артюхина теряет сознание, десятки рук подхватывают ее и ведут к машине... Все садятся в машины, и кортеж покидает аэродром.

А в Звездном праздник в разгаре, играет музыка, висят флаги, алеют транспаранты: «Слава советскому народу!», «Слава космонавтам!». Ведь каждый живущий здесь в той или иной мере принимал участие в подготовке. Ищу глазами Нину, вроде все в порядке, только бледное, осунувшееся лицо говорит о том, что не выдержало ее сердце нервного спада. Космонавты идут к памятнику Гагарину, возлагают цветы к его подножию и молча стоят несколько минут, будто рапортуют о том, что шаги к звездам продолжаются и что его имя, его дело живут в них. Затем, обнявшись с родственниками, идут к Дворцу культуры, где их рассказов о полете ждут ученые, конструкторы, инженеры, рабочие, все те, кто готовил космонавтов к полету. Дети стояли рядом, сжимая руки отцам-космонавтам, словно боясь отпустить их, а может быть, гордились ими.

Оксана меня успокаивала, ты, мол, мама, не плачь, сегодня папин и дяди Юрин день, видишь, они не плачут, а радуются.

Да, это был их день.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Тамара Кожевникова. Горы уходят в небо

Начало пути	5
Счастливый билет	10
Годы юности	15
Здравствуй, аэродром!	37
Война	48
В действующей армии	53
Под крылом — Украина	66
Старший инженер полка	94

Марина Попович. Старт над облаками

Первые семнадцать лет	123
Хочу летать!	130
Диплом летчика	143
За лебединой стаей облаков	155
Красный кавалерист, мать генерала	163
Иду на рекорд!..	171
Спасибо вам, летчик Кабрелев!	181
Живи, Андромеда!	187
Несколько мгновений из жизни Евгения Андреева	206
ВГ — командир орлиного племени	224
А. Г. Терентьев...	228
Ожидание (из дневника)	233

Тамара Богдановна Кожевникова
Марина Лаврентьевна Попович

ЖИЗНЬ — ВЕЧНЫЙ ВЗЛЕТ

Редактор *И. В. Черных*
Художник *И. Г. Истомин*
Художественный редактор *Т. А. Тихомирова*
Технический редактор *М. В. Федорова*
Корректор *В. Е. Посохина*
ИБ № 1148

Сдано 20.11.79 Подписано в печать 06.06.80. Г-32768.
Формат 84×108/32. Бумага тип. № 2.
Гарн. общ. нов. Печать высокая
Печ. л. 8. Усл. печ. л. 13,44. Уч.-изд. л. 14,282.
Тираж 65.000 экз.
Изд. № 4/1271. Зак. 276. Цена 80 к.

Воениздат
103160, Москва, К-160
1-я типография Воениздата
103006, Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3

