



НОННА ОРЕШИНА

# ПОЛЁТ ДУШИ

*о жизни и творчестве  
в небе и на земле*



УДК 821.161.1-3  
ББК 84 (2Рос=Рус)-4  
О 61

## СОДЕРЖАНИЕ

От автора .....	3
Раздумья об отце .....	5
Полёт души .....	37
И вечный бой... ..	125
В режиме вертикального взлёта .....	169
К небу высокому .....	233

**Орешина, Н.Н.**

О 61 Полёт души: повести, воспоминания / Нонна Орешина. – Казань: Татар. кн. изд-во., 2009. – 288 с.  
ISBN 978-5-298-01787-9

Яркие воспоминания писателя-журналиста об удивительных событиях её жизни в авиации и литературе, захватывающие полёты на современных самолётах, знакомство и дружба с героическими людьми – военными лётчиками и испытателями. И всё освещает ведущая по жизни Мечта.

Произведения, собранные в книге, характеризуют подлинность событий, конкретные имена и факты, их психологическое осмысление, необычную судьбу автора книги, жанр которой определить трудно. Точнее всего её суть и замысел передаёт название «Полёт души».

Книга адресована любителям литературы, авиаторам-профессионалам, молодежи – всем, кто душой устремляется в Небо.

УДК 821.161.1-3  
ББК 84 (2Рос=Рус)-4

Литературно-художественное издание

*Орешина Нонна Николаевна*

### ПОЛЁТ ДУШИ

Казань. Татарское книжное издательство. 2009

Редактор *Ч.А.Гайфуллина*. Художник и художественный редактор *Р.Х.Хасаншин*. Техническое редактирование и компьютерная вёрстка *А.С.Газиззяновой*. Корректор *Э.Р.Миннуллина*. Оригинал-макет подписан в печать 29.12.2009. Формат 84 × 108<sup>1/32</sup>. Усл. печ.л. 15,12. Тираж 2000 экз. Заказ В-41. Татарское книжное издательство. 420111. Казань, ул. Баумана, 19. <http://tatkniga.ru> E-mail: [tki@tatkniga.ru](mailto:tki@tatkniga.ru). Оригинал-макет подготовлен с помощью пакета программ Jahat™. ОАО Полиграфическо-издательский комплекс «Идел-Пресс». 420066. Казань, ул. Декабристов, 2.

ISBN 978-5-298-01787-9

© Татарское книжное издательство, 2009

## ОТ АВТОРА

Как неизбежно и загадочно увязано в жизни всё... Как странно сплетаются деловые и творческие пути людей, на земле и в небе, казалось бы, случайно, но для чего-то важного определённые Судьбой...

Я задавалась этими вопросами давно, но поняла лишь на склоне лет, ясновидяще, с высоты их разглядывая прошлое, анализируя то, что теперь уже знаю. Дарованной нам от рождения интуицией, энергетическим зарядом целеустремлённости сокровенного желания – мечты, мы совершаем неожиданные для окружающих, но закономерные для нас поступки, порой вопреки законам логики и собственному скептическому отношению к своим реальным, до конца, быть может, не оценённым способностям.

Пришла пора в душевной тишине кажущегося возрастного умиротворения оглянуться на прожитые годы, которые воспринимаются теперь чередой то поразительно ярких, то размыто-туманных, то полностью стёршихся в памяти эпизодов не совсем обычной, в триединстве равнозначно важных для меня событий семейной, литературной и лётной жизни. Пора тревожных раздумий, оценки своих трудов и волей достигнутых результатов и потерянных возможностей. Время, когда ещё есть желание самой проследить, каквилась затейливая цепочка разноликих обстоятельств, так своеобразно выстроивших мою судьбу. Вспомнить события радостные и печальные, поступки свои и чужие, неожиданные или закономерные. Внешний облик хорошо знакомых или случайно встретившихся людей, с их разным, порой удивительным внутренним миром и поведением в небе и на земле. Заново пережить то, что было значимо и осталось дорого сердцу, что по сей день необходимо душе, без чего вся жизнь казалась бы пустой и напрасной.

Память избирательна. Прочнее всего в ней держится энергетический след переживаний – сгустки эмоций, окрасивших прошлое в те цвета, какими мы сами ощущаем мир вокруг нас. В тех нежных, сияющих, а может, пасмурных тонах, в каких созерцает жизнь Душа наша, наполненная романтикой, надеждой или пес-

символизмом, необъяснимым раздражением, либо радостью всепоглощающей, всепрощающей любви.

Для меня – любви к человеку, который более полувека был рядом, помогал и придерживал, поощрял и критиковал, радовался за меня и огорчался, мудро управляя семейной жизнью и стойко



неся груз сложных эмоций, неизбежных, если жена – писатель и журналист, летающий в военном небе. Супруг Владимир Степанович – самый первый читатель всех моих литературных трудов и самый доброжелательный критик. Ему я обязана тем, что жизнь наша семейная сложилась счастливо и полноценно, хотя и не в простом согласии характеров, но в истинной привязанности и душевности. Ему я посвящаю эту книгу.

Как слагается душевность, откуда приходит Душа наша и куда возвращается после пребывания на Земле в растянувшемся мгновении реальной жизни? Мудрые, священные учения, философские фантазии, дерзкие догадки ищущих многогранны, но Истину не знает пока никто. Слишком ограничен «гомо сапиенс» – человек разумный в масштабе Мироздания. И велик в объёме собственной души, в которую Всевышним заложено всё для возможного счастья в гармонии с родными, близкими, со всеми, кто окружает нас, кто живёт на Планете. С щедрой и ранимой Природой, с всё насыщающим энергетическим полем матери нашей – Земли, с загадочным и суровым космосом. Но как определить своё место в пространстве нашей реальности?

Быть может, надо просто замереть на мгновение и, погрузившись в себя, прислушаться к зову Души своей и подсказкам Свыше. И чем в более раннем возрасте свершится это, тем больше возможности понять самого себя. Свой истинный, только тебе предначертанный путь, который уведёт от никчемных соблазнов, нелепых грехов, роковых ошибок – разрушения Личности.

Лишь в Душе нашей – единственной и бессмертной – можно найти ответы и решения на вопросы и задачи жизни, а может, бесконечных циклов жизней, почувствовать и познать смысл Бытия и не потерять себя во Времени.

НОННА ОРЕШИНА





## Раздумья об отце



*Как странно рассматривать человека, близкого тебе и дорогого, из далека прошедших лет и, зная его неординарность, вспоминать не как талантливого, всеми уважаемого учёного с мировым именем, а как папу в домашней обстановке, в пижаме и шлёпанцах, таким естественным и обыкновенным, каким не видели его остальные. Как грустно с высоты уже зрелого возраста оценивать события, казавшиеся тогда незначительными и по причине невинного детского эгоизма оставшиеся непонятыми, недооценёнными, запечатлевшимися в памяти лишь мимолётным следом, но прочно, на всю жизнь запавшие в душу.*

Я плохо помню папу тридцатых годов ещё московского периода жизни, но не только потому, что была маленькой. Уходил он на службу, когда я ещё спала, и приходил затемно. Часто уезжал в командировки на заводы, а по воскресным дням работал в кабинете. Тогда нельзя было бегать и шуметь.

Крохотные картинки воспоминаний, как замедленные кадры кинохроники: зимняя дорога, пегая лошадка везёт сани и весёлого мужика. Папа сагает меня на спину лошади, командует: «Держись, не трусь!» – и отводит в сторону руки. У лошадки большие мохнатые уши и жёсткая грива. Варежки скользят по ней, я не могу ухватиться, и чувство восторга вытесняется страхом. Но папины руки, такие большие, сильные, рядом, и это чувство надёжной защиты за спиной сохранилось на годы... Ещё картинка: заснеженный простор водоёма, яркое солнце и большие прозрачные кубы льда. Чётко, как за стеклом аквариума, в них поблёскивают неподвижные золотистые рыбы. Мне жалко их, я готова разреветься, и папа начинает придумывать что-то об их чудесном спасении.

Приземистая котельная с высокой трубой, два новых пятиэтажных дома из красного кирпича. На верхнем этаже одного из них, в трёхкомнатной квартире, мы живём. Вокруг – пустырь, на склоне холма весной расцветают огоньки мать-и-мачехи, дальше кусты, деревья... Лишь по другую сторону трамвайной линии высится забор, отгородивший таинственные строения, полного названия которых мы, детвора, не знаем и произносим так же, как взрослые, сокращённо, растягивая буквы: «Н-И-И». Там происходит что-то секретное, и каким-то начальником работает мой папа – Холево Николай Александрович. А две тётки – сёстры папы и мамы – просто служащие. Там работают родители всех мальчишек и девчонок, живущих в этих «красных» домах, отдалённых от большой Москвы километрами огородов, перелесков, деревенок. Видимо, название ближайшей – Нагатино – и дало наи-

менование шоссе и нашему кирпичному островку. Трамвай-челнок время от времени погромыхивает по однопутной линии. Мама ездит на нём за продуктами, и слово «город» для всех нас означает то же, что для островитян «материк».

Мне было лет шесть, когда мама впервые повезла меня в театр на спектакль «Синяя птица». Я сидела у неё на коленях и с немым восторгом следила за происходящим на сцене. Запомнились не главные герои – дети, а Сахарная Голова, Каравай и Молоко, их голоса, пластика движений...

Днём во дворе, засаженном прутиками деревьев, оживлённо. Мы, малышня, наслушавшись рассказов взрослых и сообщений по радио, бегаем, раскинув руки-крылья, и гудим, как самолёты. Совершаем посадки на льдины-песочницы, спасаем челюскинцев из снежного плена. Как Чкалов, Водопьянов, Гризодубова делаем перелёты, убеждённые, что Дальний Восток и Америка где-то там, за Москвой... Радио гремит музыкой маршей, слышится ликование народа, запрудившего улицы столицы, по которым мчатся усыпанные цветами машины с героями-лётчиками, и мы тоже восторженно кричим «ура!», а солнце светит приветливо.

Но наступает ночь... Как-то раз, проснувшись вроде бы без причины, я увидела, что мамина кровать пуста, а сама она стоит, не зажигая свет, у окна. Папа, чувствуется, тоже не спит, хотя настольная лампа в кабинете потушена.

– Машина подъехала, чёрная... В наш подъезд идут... – мама говорит еле слышно, но папа входит в комнату, обнимает её за плечи.

– Перестань волноваться. Всё будет хорошо, – в папином голосе уверенность нет, и мама всхлипывает:

– Слышишь – шаги... Нет, кажется, ниже остановились... Господи, снова шаги. Или уже мерещится?..

Я ненавижу эти «шаги», они представляются мне чем-то вроде Синей Бороды или Капчая Бессмертного. Из-за них, как я поняла позже, у меня нет ни братиков, ни сестричек. Наверное, только наш переезд в 1939 году в Казань помешал «шагам» однажды остановиться возле нашей двери.

О многих событиях нашей жизни в Москве я узнавала, лишь взрослая и как бы с конца. Припоминаю, как появилось в нашей квартире блестяще-чёрное пианино. Когда грузчики, топя сапогами, ушли, мама открыла крышку и заиграла что-то нежное. Я зачарованно смотрела, как проваливаются и выскакивают из-под её пальцев чёрные и белые клавиши... Потом мама привезла из города шкурку белоснежного песка с искусно выделанной мордочкой и крохотными коготками на лапках. Он казался живым, и когда мама накидывала горжетку на плечи, я боялась, что зверёк её укусит. Мне же, на зависть заботливым мамам моих подружек, кушили шапочку, рейтузы и шарф нежно-розового цвета из пушистой шерсти, а шпатель шкаф пополнился добротным костюмом, который папа почти не надевал, – он не любил новых вещей. Из раз-

говоров взрослых я поняла, что мы продали легковую машину, которую я никогда не видела, да и мама вряд ли каталась на ней. «Эмка» стояла в институтском гараже без движения года два. Папа был слишком занят, чтобы получить водительские права и ездить на ней. Возможно, она стояла бы ещё долго, но подвыпившие шофёры разбили такую же директорскую машину, и папа, вспомнив о своей, решил от неё избавиться. А появилась она у него...

В официальных документах сказано, что папины заслуги в 1935 году – научные исследования и усовершенствование технологии промышленного изготовления тротила (что сыграло немаловажную роль во время Великой Отечественной войны) были отмечены денежной премией и награждением легковым автомобилем. Но причина таилась глубже. Когда мама, даже годы спустя, рассказывала о том, что произошло, у неё дрожал голос.

Это случилось в одной из командировок на военный завод, где под папиным руководством пускалась новая, более совершенная производственная линия. Одна из сотрудниц заводской лаборатории, идя через цех, уронила на пол большую колбу с жидким и очень чувствительным взрывчатым веществом. Колба разбилась, но взрыва, к счастью, не произошло. Однако стоило шаркнуть ногой или цапнуть осколком, и от локального взрыва могла сдетонировать уже работающая линия, а от неё – весь цех, склад готовой продукции. Страшно представить...

Людей с завода эвакуировали, территорию оцепили. Возможно, нашлись и другие добровольцы – не знаю, но в цех папа пошёл один. Несколько часов он, сняв ботинки, ползал на коленях и осторожно, легко промакивая, собирал шёлковой ветошью капли жидкости, складывал ветошь в ящики с песком, и их уносили подальше для уничтожения.

Будучи уже студенткой института и понимая, что такое взрывчатое вещество, я спросила папу:

– Почему пошёл именно ты? И что чувствовал, когда на коленях ползал?

Папа улыбнулся:

– Чувствовал, что заработаю себе ревматизм: пол был холодный, сквозняки... – и уже на полном серьёзе: – А пошёл потому, что знал свойства этого нового вещества лучше других и был уверен, что справлюсь.

Не знаю точно когда, но чуть ли не в том же году папа приехал из командировки в чужих брюках и с забинтованными ногами. Оказывается, кто-то открыл кран на кислотной линии, а закрыть не смог, и жгучая смертоносная струя ударила в настил, не подпуская к крану. Находился ли папа ближе других или реакция у него оказалась лучше, а смелости больше, но поток кислоты перекрыл он, отделавшись, по общему мнению, дешёво: новыми брюками, ботинками и ожогами ног, которые не удалось вылечить, и к старости они давали о себе знать.

Как я понимаю сейчас, трудно переоценить вклад отца в те годы в военную промышленность – технологию производства взрывчатых веществ, в частности тротила и высокомоощных гексогена, ТЭНа, в технологию снаряжения боеприпасов. Нет возможности рассказать о фундаментальных исследованиях – только за время пребывания в Москве, в Военно-химическом институте отделом под его руководством было выполнено более тридцати крупных научно-исследовательских работ. Не удивительно, что в 1935 году Высшая аттестационная комиссия присвоила отцу учёное звание Действительного члена института и – без защиты диссертации – учёную степень кандидата наук.

В том же году институт посетили И.В. Сталин, К.Е. Ворошилов, Г.К. Орджоникидзе, М.Н. Тухачевский и другие военачальники. Они дали высокую оценку проводимым научно-исследовательским работам. Об этом я узнала не от папы, он не придавал таким событиям особого значения, а много лет спустя, просматривая после его смерти разного рода документы.

Почему папа принял приглашение дирекции Казанского химико-технологического института имени С.М. Кирова на должность заведующего вновь открываемой кафедры «Химия и технология взрывчатых веществ», я достоверно не знаю. Но, учитывая его характер, догадываюсь: манили новизна и самостоятельность, возможность вновь начать с чистого листа, самому подобрать кадры и поставить научную работу так, как считает нужным. Хотя были, наверное, и другие основания для такого радикального решения... Раньше отец не занимался преподавательской деятельностью, разве что в юности проучительствовал два года в сельской школе. Он не любил быть на виду, неохотно выступал с трибуны. Но в дальнейшем, работая со студентами, нашёл свою манеру общения с аудиторией. Он не вещал, а беседовал, чутко следя за тем, как «доходит» до молодых умов сложный материал его спецкурса.

...Казань встретила меня, шестилетнего человечка в белоснежном капоре, а маму в лёгком полу пальто сырым ветром и низкими облаками. Большое озеро, мимо которого шёл трамвай, казалось свинцово-серым и очень холодным. Папа, приехавший раньше нас и уже познакомившийся с городом, пояснил: «Это озеро Кабан». Мне слышалось «Хасан» (война с Японией закончилась совсем недавно), и я, спрыгнув с маминых колен, закричала с восторгом, доказывая свою осведомлённость: «Озеро Хасан – знаю, знаю! А где же самурай?» Пассажиры начали смеяться, а я была разочарована и надулась.

– Наверное, и у этого озера есть своя история, легенды, – попытался утешить меня папа. – Я постараюсь узнать и расскажу тебе.

Отец сдержал своё обещание. О том, что на дне Кабана покоятся клады, и о ханской дочери Сююмбике я услышала впервые от него.

Какое-то время мы жили в доме, примыкающем к старому зданию института на улице Карла Маркса. Огромная комната с высоченными потолками напоминала танцевальный зал. Мама с

тоской поглядывала на закуток, предназначенный для кухни, на большущие окна. Наша мебель была ещё в дороге, и папа, достав где-то матрацы, устроил постели на полу. Сколько мы прожили так – не помню. А вот недостроенный пятиэтажный дом, плывущий в пенном море, и двор, утошающий в белом цветении яблонь, вишен, так и стоят перед глазами. В доме заселён лишь один подъезд, возле подвала котельной громоздится ядовито-чёрная куча угля. Из окон двухкомнатной квартиры на четвёртом этаже видно раздолье заливных лугов и голубая лента Казанки. Ещё дальше, на горизонте, чуть видны строения авиационного завода.

– Вот мы и дома, – сказала мама, не подозревая, сколько ещё волокиты и формальностей придётся пережить. Но это был действительно её и папин последний дом, до сих пор сохранивший их привычки, их дух, их дорогие сердцу образы, запечатлённые на фотографиях, семейные реликвии, истинную ценность которых начинаешь понимать лишь с возрастом.

Семейные альбомы – их несколько. Самый первый оформлен маминими руками. Она всё делала аккуратно, со вкусом, и даже некачественные любительские фотографии смотрятся поэтично.

Начать альбом надо было бы с больших фотографий 1917 и 1923 годов. На одной из них папа, бритоголовый, совсем не похожий на себя, а потому по детской глупости отмеченный мною крестиком, пристроился в заднем ряду стоящих и сидящих курсантов Петроградских технических артиллерийских курсов. На второй – он слушатель Артиллерийской академии. Здесь папа уже в первом ряду, сидит рядом с небольшой пушкой, в военной форме, и самый красивый. Но обе фотографии долго прятались в шкафу за книгами, потому что на первой среди курсантов находился А. Ф. Керенский. В то время он был Верховным Главнокомандующим при Временном правительстве. А на второй фотографии рядом с портретом Ленина чётко видны на стене портреты Троцкого и Зиновьева. За одно только хранение подобных фотографий можно было заработать большие неприятности... Вот и начинается семейный альбом с фотографий, на которых изображены безмятежно счастливая очаровательная мама и улыбающийся лишь глазами папа в кителе со шпалами на лычках.

Как не похожи они были не только внешне, но и характерами, взглядами, воспитанием и как подходили друг другу! Мама, Юлия Моисеевна, была невысокого роста и удивительно женственна, с яркими глазами янтарного цвета, жемчужным блеском зубов и пепельной волной пушистых волос. Губы мои до сих пор ощущают бархатистую нежность её кожи, оставшейся такой и в старости. Изысканная и естественная манера держаться, внутренняя культура выдавали тщательно скрываемое тогда непролетарское происхождение. До конца дней в ней сохранилась живость характера и обаяние.

Её отец – Михайлов Моисей Михайлович – был управляющим одной из нефтяных компаний в Баку, но родился он в Астрахани.

В семейной памяти хранятся грустно-забавные истории, одна из которых объясняет, почему в исконно русской семье сильно обедневших дворян, где было четыре дочери, единственного сына называли библейским именем. В другой рассказывается, почему бабушка моя – Екатерина Федоровна, родом из зажиточной крестьянской семьи, попала из Перми, где родилась и выросла, в знойный город Баку. И как судьба свела её с убежавшим из дома Моисеем – о том есть тоже любопытные сведения... Есть история, повествующая о том, как мамин дядя, чуть не съеденный в Африке (куда уезжал на заработки) крокодилами, вернувшись в Баку, стал миллионером, владельцем нефтяных промыслов, и умер за год до революции... Были и другие эпизоды, поучительные и забавные, мама рассказывала их по мере моего взросления. Очень жаль, что я не догадалась записывать и, помня лишь в общих чертах, пересказывала как притчи дочери и внучке.

Папа был выше среднего роста, на голову выше мамы. Рядом с ней особенно подчеркивалась его мужская стать. Худощавый, плечистый, с большими и сильными руками, он казался старше своих лет, был сдержан, немногословен. Мужественное лицо с орлиным носом, высокий лоб и волевой подбородок... В нём было что-то от земли, крестьянская основательность проявлялась не только в крепкой фигуре, но и в характере, во всём, что он делал. Если вбивал гвоздь – то большой, если затягивал узел с постелью, когда мы собирались летом на дачу, – так «покрэпче». Это слово и многие другие он произносил с твёрдым белорусским акцентом, потому что родился и вырос в лесной деревне Лисино Минской губернии, в семье сельского учителя. «Холява» в переводе на русский язык означает «голенщик сапога». В папиной родне перемешались русские и белорусы, в основном крестьяне. И польский шляхтич промелькнул где-то в четвёртом колене.

Папа был непритворлив в быту. В сложном сочетании в нём уживались суровость, бескомпромиссность, прежде всего к себе, и деликатность, душевная мягкость, даже ранимость, защищённая внешним спокойствием. Но главенствовали целеустремлённость и трудолюбие, без чего путь от крестьянского мальчика до крупного учёного был бы в то смутное, жестокое время невозможен. Пробываться приходилось самому, упорно поднимаясь по ступенькам: сельская школа, городское училище. Потом – учитель в сельской школе, призыв в царскую армию и, наконец, остановка в Петрограде в мятежную пору февральской и Октябрьской революций. И если технические артиллерийские курсы лишь знакомили его с военной химией, то должность пиротехника, заведующего испытательной станцией на Самарском трубном заводе, куда определили после окончания курсов, задали научно-исследовательское направление всей его будущей деятельности.

Не соблазнившись быстрым продвижением по службе и оставив должность начальника отдела пороховых складов, папа снова уез-



жает в Петроград – учиться. Сначала горный институт. Но цель другая. Идя к ней, он работает лаборантом Петроградского артиллерийского технического училища и через год (в 1922 г.) сдает вступительные экзамены в Артиллерийскую академию Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Учится и продолжает работать, руководя практическими занятиями. Шесть лет учёбы и командировок: то для инспекторской проверки крепости и судов Балтийского флота, то для практических работ на научно-испытательном артиллерийском полигоне, то на опытный пороховой завод, то для участия в проведении опытных стрельб, то... на лечение в военный госпиталь – даже его крепкий организм такого напряжения не выдерживал. Стоит ли удивляться тому, что при «чистке» партии в 1924 году его исключили из членов ВКП(б) с формулировкой: «За малую политическую активность» (в партию он вступил в 1918 году). На общественные дела у него никогда не хватало времени, и карьерные вопросы не волновали. Его интересовала только наука.

Выполнив дипломную работу на таком высоком уровне, что она была опубликована в отечественной и зарубежной печати, папа блестяще окончил химический факультет Артиллерийской академии и был направлен на Ленинградский завод имени Ульянова для работы в должности главного химика. Казалось бы, карьера обеспечена. Но не это волнует человека с даром исследователя. Через полгода он уходит в небольшую, только начинающую работать Центральную научно-исследовательскую лабораторию порохов и взрывчатых веществ на должность заведующего несуществующего пока отдела.

Просматривая сейчас материалы, касающиеся папиной биографии, его не только научной, но и практической, организационной деятельности, пытаюсь мысленно проникнуть в то время. И оторопь берёт: сколько же не только ума, а упорства, сообразительности, решительности и просто физических сил потребовалось молодому ещё специалисту, чтобы вывести работу отдела на такой уровень, подобрать такие кадры, что через два года отдел стал основной частью созданного на базе лаборатории Военно-химического института.

И надо же так случиться, что именно в это напряжённое время на Невском проспекте в одну из светлых ночей он встретил свою любовь. Маме было тогда уже под тридцать, но выглядела она совсем юной. Очаровательная, со вкусом одетая, в шнурованных до колен замшевых сапожках, отделанных чёрным лаком (эти сапожки тридцать третьего размера хранятся у меня до сих пор), она вела на поводке огромного дога. Пёс недружелюбно поглядывал по сторонам, а проходя мимо застывшего в изумлении военного, негромко зарычал.

– Не бойтесь, он не укусит, – привычно бросила мама, натягивая поводок.

– Я не боюсь... – механически ответил папа, провожая девушку зачарованным взглядом. Дога он вообще не заметил.

Воспитание не позволяло маме продолжить случайное уличное знакомство, и папе пришлось проявить немалую изобретательность, чтобы встретиться с ней вновь. Однако серьёзное обстоятельство мешало вспыхнувшей между ними любви: мама давно была уже замужем, и хотя детей не было, а брак – на грани распада, но происходило много разлучающих событий, досадных случайностей. И всё же папино упорство победило... Они поженились через два года, когда он должен был уехать в Москву, куда переводили новый институт.

А ещё через два года родился долгожданный ребёнок – я.

Уже после маминной смерти я нашла в её вещах бережно хранимые папины письма. Одно из них было послано в 1935 году из Кисловодска, куда папу направили подлечиться. Со страниц письма на меня глянул малознакомый мне человек, которого знала только мама, а я лишь угадывала.

*«Милая моя, золотая, дорогая Юлюсенька!.. Вдали от тебя я особенно ярко чувствую, как сильно тебя люблю. Ты мне кажешься такой милой, дорогой, родной и желанной. Кажется, что всё то моё недовольство и ворчание, которые изредка вносили диссонанс в нашу жизнь, отошло далеко в прошлое и что в будущем оно никогда не повторится. Кажется, что наша жизнь будет ещё радостнее и счастливее. Кажется, что жизнь под покровом нашей любви друг к другу и нашей дорогой крошке будет полной и долгой. Милая моя, дорогая Юлюсенька, чувствую, что ты меня не узнаешь: я сильно загорел, поправился и стал даже красивее. Чувствую, что стал похож на того Коленьку, который ухаживал за тобой несколько лет тому назад. Милая моя Лапонька, я очень люблю тебя, мне даже кажется больше, чем нашу крошку, вернее, я одинаково люблю вас, но ты для меня желанная, дорогая жёнушка...»*

...Память избирательна, и кто знает, по каким законам формируются наши воспоминания. Но первый период Великой Отечественной войны ассоциируется у меня с огромным букетом сирени. Я и мама сидим на обеденном столе, между нами в кувшине пенятся упругие бледно-сиреневые гроздья. Мы ищем пятилепестковые, «счастливые» цветки, и мамино заплаканное лицо светлеет, когда она их находит.

– Лишь бы всё было как лучше... – шепчут её губы.

Я не знаю, как «лучше», но чувствую, что связано это с папой, войной и с тем, куда он сейчас ушёл. Мамина тревога передаётся мне, хотя с её же слов я знаю, что папа ещё до революции два года служил солдатом в старой армии. А про то, как слушал речь Ленина с броневика на Финском вокзале, он сам однажды обмолвился. Ещё он участвовал в боях против генерала Юденича, отстаивал Петроград. Значит, умеет стрелять, он сильный, смелый и непонятно, почему мама беспокоится? Но так не хочется, чтобы он уезжал...

Наконец, открыв своим ключом дверь, папа вошёл в комнату и на мамин немой вопрос ответил коротко: «Брешь...» Мама встре-

пенулась радостно и, устыдившись чего-то, сказала, как бы оправдываясь: «Это же совершенно очевидно, что здесь, как специалист, ты принесёшь гораздо больше пользы».

Тогда я не могла оценить значение маминих слов, но дома папа стал бывать ещё меньше, и лампа на письменном столе горела, как мне казалось, всю ночь. Мама заваривала с вечера крепкий чай, а когда запасы кончились, мелко нарезанную сушёную морковь. Не знаю как папе, но мне такой чай нравился больше настоящего.

В том же сорок первом началась моя школьная жизнь. Первого сентября папа сам проводил меня до школы. Что он тогда говорил, не помню, ощущаю лишь тяжесть его ладони на моей голове и как я, боясь, что помнётся бант, выскользнула из-под неё. Настроение было восторженное: в руке – новый портфель, кушленный ещё весной, до войны. В нём лежат глянцевого тетради с цветными промокашками. Уже во втором классе их заменили самодельные тетради из обёрточной бумаги и обоев. Мама линовала листы, но строчки всё равно получались корявыми. И стальное перо, спотыкаясь на неровностях, оставляло фейерверк брызг. А вот у папы, когда он показывал мне, как надо писать, буквы были красивыми и выстраивались чётко – любо посмотреть...

Зимой в школе холод такой, что чернила замерзают в «непроливайке». Сидим в пальто, пашках, иногда и в варежках. Кто-то слушает, что объясняет у доски учитель, кто-то шепчется или дремлет. Нас сорок человек в классе, за всеми не уследить... Самое приятное и долгожданное время – большая перемена: дежурные приносят поднос с ломтиками безумно вкусного чёрного хлеба за пять копеек. Кто-нибудь делится жмыхом из гороха или неочищенных семян подсолнечника, и шелуха царапает горло – потом не откашляешься...

Любимый урок – физкультура. Я самая рослая в классе – в папу, и сильная в него. В большом зале стоит такой же, как и во всей школе, холод, но можно, сбросив пальто, согреться упражнениями и бегом. Когда дело доходит до маршировки, меня, как единственную ученицу музыкальной школы, усаживают за пианино, и я, исчерпав свой небогатый маршевый репертуар, начинаю брэнчать что-то бравурное, уверяя, что это современная классика. Дома такие шутки не проходят: мама сама умеет играть, а у папы неплохой слух и вкус на хорошую музыку, хотя не помню, чтобы он когда-нибудь пел. А вот сочинённый мною вальс похвалил, и я была на седьмом небе...

Воспитанием моим занималась в основном мама. Она проверяла школьные уроки и музыку, учила рисовать, вышивать, сервировать стол, вытирать пыль, ничего не разбивая, и другим премудростям, необходимым всем воспитанным девочкам. Папа подкинулся эпизодически и лишь в экстренных случаях.

– Чего ревёшь? Мальчишка в лужу толкнул? Дерётся? А ты дай сдачи, вон какая выросла сильная. Но сама драку не затевай, старайся уладить миром.

Уладить миром удаётся не всё и не всегда, но идти жаловаться уже не хочется. Стыдно. И мама непременно скажет:

«Добро сильнее зла. Всегда помни это...»

В дальней стороне нашего двора высылся забор, за ним в бывшей больнице разместились госпитале. При госпитале – небольшой огород. Ребятишки сделали подкоп под забором, и, когда сторож с увесистой палкой уходил, пробирались за морковкой. Надо мной смеялись: «Трусись!» Неужели я действительно трушу? Эта мысль не давала покоя, и однажды, когда ребята ушли, я нырнула в подкоп и с бьющимся сердцем выдрала пучок оранжевых хвостиков. Со сложным чувством торжества и неловкости примчалась домой и, положив морковки на стол букетиком, взахлёб стала рассказывать, как ловко всё у меня получилось.

Папа потемнел лицом:

– У раненых утащила? – холодно спросил он.

Такое в голову не приходило, я начала оправдываться:

– Не у раненых, а у сторожа. Он с палкой и злощип.

Папа жёстко спокоен:

– Немедленно отнеси туда, где взяла.

Я виновато забираю морковки и уже без страха лезу под забор, не прячась, втыкаю их в землю. Чувство стыда и облегчение заливают душу.

У меня температура за сорок, папа ночью уходит куда-то и возвращается с врачом. Оказывается – малярия. Папа за большие деньги достаёт акрихин, и температура спадает, а я становлюсь жёлтой, как лимон... Выздоровление – период замечательный, так хочется его продлить. Может, чуток притвориться? Вечером, когда папа и мама садятся ужинать, делаю вид, что сплю и вроде бы брежу кошмарами на школьные темы. Мама шупает мой лоб:

– Температуры нет, а бредит... – В голосе тревога, и мне становится не по себе. Папа молчит, прислушиваясь, потом говорит с ехидцей:

– Это она картошку чистит, – я спотыкаюсь на полуслове: так старалась и напрасно – папу не проведёшь. Лучше не врать, чтобы потом не было стыдно...

Семья наша жила в годы войны, как жило большинство семей научных сотрудников. Продали большой персидский ковёр, мама выменяла муку на тяжёлую серебряную вазу, очень красивую. Рубиновое кольцо с бриллиантами ушло, кажется, за подсолнечное масло. И ещё что-то, доставшееся маме по наследству ещё из той, дореволюционной, жизни и бережно хранимое, растаяло, как кусочки сахара в море кипятка. Мама расставалась с ценностями легко, повторяя: «Это всего лишь вещи...» Для папы вещи вообще мало что значили.

Как-то раз мама с приятельницей, женщиной решительной и деловой, поехала в район менять вещи на продукты. На обратном пути их хотели ограбить и чуть не сбросили с поезда. И хотя мама

привезла масло, крупу, мясо и о своих злоключениях рассказывала с юмором, папа категорически запретил ей даже думать о поездках. Мне кажется, его мучила мысль, что он сам не имеет возможности что-то предпринять. Оборонная тематика научных исследований, создание в институте мастерских, производящих гранаты, «огненные мешки», взрыватели и другую продукцию для фронта, учебный процесс, написание методических пособий – всё вынуждало работать без выходных и отпусков, на износ, не позволяя отвлечься на проблемы семейные.

Хотя помню, как однажды зимой он привёз на санках со склада на Дальнем Устье Казанки мешок подтаявшей соли – это институт побеспокоился о своих сотрудниках. Соль была крупная, ржавого цвета и горьковатая на вкус. Мама растворяла, фильтровала её, выпаривала, сушила – хватило надолго. В другой раз папа привёз мешок подмороженной картошки. Оладьи из неё получились скользкими и лилового цвета, но были безумно вкусными... Уже после войны я попросила маму испечь оладьи по тому же рецепту, но такими вкусными они не удались. В испытанных трудностях таится своя житейская мудрость...

В первый же год войны в двухкомнатной квартире стало нас жить шестеро. Из Москвы, как только началась эвакуация, приехала мамина мама. Папина мама добиралась из Белоруссии месяца два. Бабушкины кровати поставили в самом тёплом месте, на кухне. Зимой мы топили большую, прожорливую плиту. Папа заготавливал дрова на неделю по воскресным дням и называл плиту «толстухой». Я и мама размещались в спальней, где папа позже соорудил печку-временку. Сам он вместе с эвакуированным из Ленинграда и работавшим теперь в институте Георгием Михайловичем, подселённым к нам, спал в другой комнате, поверх одеяла покрываясь сложенным вдвое ковром. Вода в графине подёргивалась корочкой льда. Вечером, садясь писать карандашом, а не чернилами, потому что они замерзали, папа надевал зимнее пальто, перчатки, но не соглашался переставить свою кровать или письменный стол в нашу комнату, боясь потревожить мамин сон, а может, из солидарности с Георгием Михайловичем.

Наш квартирант мне нравился. У него не было правой руки, но он ловко делал всё, орудовал ножом, нарезая хлеб, и ещё – рисовал. Когда начинало вечереть, подсаживался к окну и на листочках из блокнота рисовал закаты. На подоконнике копилась радужная стопка всегда разных, неизменно прекрасных вечерних зорь.

К концу первого года войны мама начала работать лаборантом на кафедре химии в медицинском институте. Я училась во вторую смену и после школы забегала к ней в лабораторию. Спрятавшись за высокий химический стол, ела припасённую, наверное, только для меня гречневую кашу из фарфорового тигля, начисто выскребая припёкшуюся корочку. На сытый желудок казалось, что теперь можно не ужинать и потихоньку подбросить папе

свой ломтик хлеба – может, съест. Он стал таким худым, и кожа у него жёлто-прозрачная, а у рта и на лбу пролегли глубокие морщины, хотя ему всего сорок пять. И мама подкладывает папе свой кусочек. Он не спорит, но после его ухода на работу кусочки оказываются снова в буфете, где мы храним хлеб.

После зимы, даже самой длинной и холодной, неизменно наступает весна. В пойменных лугах Казанки горожанам выделили участки под огороды. Мама и бабушка «беленькая» – мамина мама – впервые в жизни сажали картошку, морковь, свёклу, капусту. У папиной мамы – бабушки «седенькой» – тяжёлая форма ревматизма, без костылей она ходить не может. Но крестьянские огородные премудрости не забылись, и советы её всегда полезны.

Папа копал и окучивал, а я, стараясь помочь, наверное, больше мешала. Осенью мы собрали неплохой урожай и торжественно повезли его по пешеходному Коровьему мостику. С верхом нагруженная самодельная тележка с большими колёсами и ручкой, похожей на оглобли, отчаянно скрипела. Папа ушिरался в перекиадину, мы с мамой подталкивали сзади. Весело было, пока тележка не свернула с улицы Подлужной на крутую гору. Так и стоит в глазах: покрасневшая от натуги папина шея, прилипшая к худой спине рубашка с тёмными разводами пота и окаменевшие от напряжения жилистые руки. У мамы по щекам текут то ли капли пота, то ли слёзы, пальцы маленьких рук побелели на деревянной раме. И я стараюсь ещё сильнее упереться плечом, но ноги скользят по гладким бульжникам, я отстаю, потом снова набрасываюсь с упрямой злостью на тележку, словно это она виновата во всём...

На другой день мама пекла вкуснейшие морковные котлеты, и мы покатывались со смеху, вспоминая, как пыхтели на крутой горе. А уж когда к концу войны учёных прикрепили к «лимитным» магазинам и мама время от времени стала приносить то селёдку с душиком, то зачерствевшую коврижку, то слишшуюся помадку и ещё какие-то «деликатесы», жизнь стала казаться улыбчивее. Хотя даже в самое тяжёлое время мы справляли дни рождения и ходили в гости «со своим хлебом». Остальное угощение – за хозяином. Торты из моркови, украшенные чем-то белым, по вкусу напминавшем зубную пасту, пирожные из сахарной свёклы, хворост из ржаной муки – ум отъешь!

Папа ни в то время, ни позже не любил ходить в гости, но, поворчав, уступал маме. За праздничным столом сидел сначала чуть насушившись, наверное, мысли его были ещё там, за письменным столом, где остался лежать лист бумаги с недописанным текстом. Общее веселье оживляло его, и, если гости были у нас, папа становился радушным хозяином. Пили тогда немного, наливая вино из хрустального графинчика. Веселье приходило от обсуждения хороших новостей с фронта, любимых песен, остроумного анекдота или дружеской, но едкой шутки. Чувство юмора у папы было, он и чужую остроту мог оценить, и сам любил немно-

го подтрунить. Особенно над мамой, над её желанием всех прощать, всему находить объяснение, над её милым умением получать удовольствие от любой еды.

– Скажи, мамахен, а есть то, что тебе не нравится? – с ласковой ехидней спрашивал он, хотя и знал, что мама обидится, но не надолго. Они не умели ссориться, несмотря на то, что папа бывал порой категоричен, строг, если разговор касался моего воспитания. Размолвки, если и случались, то какие-то ненастоящие, смешные. Чаще всего, когда мама с вечера забывала положить папе чистую рубашку, а утром, заметив, что надел несвежую, пыталась заставить переодеться.

– Не до этого... – отмахивался папа, спеша на лекцию.

– Коленька, пропу... – мама заслоняла спиной дверь.

Он целовал её и уходил, а мама расстраивалась от обиды на него, от досады на себя. Жаловалась:

– Подумать только! Перед аудиторией в несвежей рубашке!.

Ещё сложнее было заставить папу пойти в ателье, которые в конце войны дружно пооткрывались, и заказать костюм или примерить пальто, высмотренное мамой в магазине. Тут уж мы пускались на любые хитрости.

У мамы не было особо дорогих и красивых вещей, но одевалась она опрятно и со вкусом. Папа редко замечал, что на ней надето, и мне, когда я подросла, внушал:

– Твои подружки нарядов не имеют, значит, и ты должна одеваться скромно: некрасиво вызывать зависть.

В наше время, сейчас это может показаться смешным, но я с ним согласна. Хотя тогда пыталась спорить:

– Мне и так говорят, что непохожа на профессорскую дочку.

– Профессорская – это ещё не даёт права что-то из себя воображать, – сердился папа. – Скорее обязывает что-то собой действительно представлять. Вот лучше обставь своих сверстниц в школьных науках.

Но «обставлять» одноклассниц у меня не получалось. Малярня, хинин-акрихин резко ухудшили память, и в пятом классе из отличниц я съехала в ударницы. Мама переживала вместе со мной, а папа утешал:

– Память – это природный дар для лентяев. Память и у попуга есть. Ты же умеешь сообразать, анализировать. Запоминай логическую связь, сравнивай с тем, что уже знаешь, фантазируй в рамках реального. Думаешь, у меня память хорошая? Но я ещё в юности научился пользоваться словарями, справочниками, энциклопедиями... Не ленись искать то, что тебе надо для учёбы. Не пытайся копировать чужие мысли, рождай свои. Пусть для начала будет крохотное открытие, догадка, но этот шагок в неведомое лично твой. Это же интересно! А научно-техническая литература – учитель, помощник...

Я вздыхала и со сложным чувством уважения и тоски погля-

дывала на книжные полки, заставленные плодами чужого таланта и вдохновения. Мудрость папиных слов поняла позже, студенткой, выполняя первые самостоятельные работы, а по-настоящему – лишь занявшись вплотную творческим трудом.

А в то время, следуя отцовским советам, училась неплохо, но музыкальную школу, за год до окончания, все-таки бросила, хотя и продолжала играть на пианино для души... Мама тоже неплохо музицировала, писала детские стихи, и любовь к рисованию и разного рода рукоделию у меня от неё. И чувство гармонии с природой, миром, внутренняя потребность порядка, душевного согласия во всём и со всеми, что в общем-то, конечно несбыточно...

...День Победы! Нас разбудил бешеный стук в дверь – по всем этажам дома носились ребятишки и барабанили, вопили что-то ликующее. Днём над городом летал самолёт и разбрасывал листовки.

*«Мы бились за правое дело! Враг разгромлен! Победа за нами!»*, *«Слава героическому советскому народу, народу-победителю!»*, *«Да здравствует наше могучее Советское государство!»* – рдело на небольших шероховатых листочках. Мы ловили их, раздавали тем, кому не досталось, несли домой.

– Сохрани как память, – задумчиво перебирая стопочку листовок, сказал папа.

Я берегу их – счастливые осколки детства и великого торжества.

Мы были одной из тех немногих семей, которую война пощадила. Оба мамины брата и племянник вернулись с фронта невредимыми, наплась племянница, жившая в оккупации на юге. Папина сестра Ольга, угнанная с мужем из Белоруссии в Германию, вскоре после окончания войны вернулась в родное село, и папа посылал им деньги на обустройство хозяйства. Детей у них не было, но они взяли вскоре двух девочек-сирот на воспитание. Московские тётки – мамина сестра Валентина и папина сестра Александра пережили войну, не выезжая из столицы, и продолжали работать в институте.

Мама всем старалась помочь, посылала деньги, вещи, продукты. Она была не просто добра и общительна, а обладала душевным даром, какой-то нравственной силой, притягивающей к ней людей и позволяющей им быть с ней откровенными. В каждой деревне, где мы снимали позже дачу на лето, всегда находился какой-нибудь брошенный старик, или больной ребёнок, или бродяга-нищий, распоровший себе ногу. Мама, предусмотрительно привозившая с собой лекарства, лечила как могла. Давала дельные советы, подбадривала, вселяя надежду, мирила супругов – у неё были «лёгкая рука» и отзывчивое сердце.

Мама была хлебосольна, и у нас почти всегда кто-нибудь гостил: то сестра из Москвы, то брат с семьёй, то мои друзья. Бабушка «беленькая» жила с нами до самой своей смерти. Оглядываясь назад, понимаю: все, что было и есть во мне хорошего, – это от папы и мамы. А недостатки – уже собственные.



Жизнь на дачах, которые мы снимали каждое лето в самых красивых местах под Казанью, – это особые воспоминания. На природе папа становился совсем другим. Плавать и загорать он не любил, но дома мог усидеть лишь в сильный дождь. Его стихией был лес, хотя прозрачные здешние леса вряд ли напоминали болотистые белорусские. Мы с мамой не выдерживали темпа его ходьбы, выдыхались на первых же километрах и, не успевая собирать ягоды и грибы, устраивали сидячую забастовку, утешаясь взятыми бутербродами.

Тогда папа менял тактику. Вооружившись, как истинный грибник, палкой, он уходил в лес один, на разведку, и, прекрасно ориентируясь, никогда не плутал. Приносил в доказательство исключительные экземпляры грибов и ягодные букетики. Раззадоренные его рассказами, чуть приукрашенными и не без доли хвастовства, мы отправлялись в поход и возвращались с полными корзинами. Так займищенские, пестречинские леса и в верховьях Казанки расцвели памятными названиями: «Мамин осинник», «Рыжиковый ельник», «Лисичкин бор», «Папин груздевый погреб», «Царство боровика-великана». Всех, кто приезжал к нам погостить, мы с торжеством водили по заповедным местам, на всякий случай слегка запутав дорогу.

Однако больше двух недель безмятежной жизни папа не выдерживал. Сказанное мимоходом: «Как там, на кафедре?..» означало, что через день-два он, нагруженный пирожками и булочками, которые мама пекла на керосинке, уедет на пригородном поезде, пройдя до станции несколько километров, – расстояние значения не имело. Удостоверившись, что на кафедре, где большинство сотрудников в отпусках, всё в порядке, подкорректировав что-нибудь, он возвращался, всегда неожиданно и с чем-нибудь вкусным.

Из командировок частых и нелюбимых привозил «утешительные гостинцы», но никогда ничего из вещей. Магазины терпеть не мог, деньги тоже, и с удовольствием передавал все бразды правления семейным бюджетом маме, оставляя себе на папиросы и мелкие расходы. Мама, по доброте душевной, постоянно кого-то выручала, давала займы или посылала бедным родственникам. У нас жили то бабушки, то племянники, то кто-нибудь из знакомых. Мои подружки и друзья часто обедали у нас – папу это не раздражало. А так как у мамы было слабое сердце, приходилось нанимать домработниц, не всегда чистых на руку. Так что деньги пролетали, не оседая на сберкнижке. Мама огорчалась, винила себя, а папа уверял:

– На то и деньги, чтобы их тратить.

Однажды у меня зашёл с папой разговор о ценности денег, и он сказал:

– Вещь эта, бесспорно, нужная и в какой-то мере является показателем успешной работы. Но нельзя, чтобы деньги определяли жизненные интересы и становились решающим доводом в выбо-

ре профессии. Главное – увлечённость делом. Никогда ради денег не поступайся своим призванием и целью...

Инициативный и энергичный в делах науки, он был инертен в вопросах материально-бытовых, не ходил к начальству с личными просьбами, лишь ради сотрудников. Не заводил выгодные знакомства. И мама, жившая по принципу: «Лучше дать, чем взять», с первых лет совместной жизни поняв и одоблив папино жизненное кредо, никогда не подталкивала его сделать то, что не соответствовало бы его убеждениям и взглядам. Меня они воспитывали так же. И позже жизнь не раз подсмеивалась, наказывала за несовременность, лишая каких-то благ, но я не жалею об этом. Следуя заветам родителей, мне удалось избежать метаний, многих досадных просчётов и сохранить независимость. Когда становилось трудно или жизнь вывела на распутье, я вспоминала папины слова:

– Главное – душевное спокойствие, верность своим принципам и чистая совесть. Всё остальное – суета сует.

Позже, в одном из своих писем (я уезжала на завод, на студенческую практику) он советовал:

*«...Старайся в любых положениях и при любых обстоятельствах быть жизнерадостной. Будь снисходительной к недостаткам других. Стремись понять и простить – это признак порядочности, ума, уверенности в собственных силах».*

Но вот школа окончена... На выпускной бал мне спили первое шелковое платье, нарядное, нежно-абрикосового цвета. Оно очень шло мне, я даже самой себе нравилась, что случалось не часто. Хотя вниманием молодых людей обделена не была. Отношения складывались товарищеские, чистые. Ездили на велосипедах, увлекались фотографией – у меня это было серьёзно. Начинала с допотопного «Фотокора» и пластинчатых кассет. Но какие великолепные получались на них снимки! Позже занялась живописью. Папе нравились мои первые картины, написанные маслом и акварелью. Когда, охладев, переметнулась на что-то другое, не завершив репродукцию с «Алёнушки» Васнецова, он сказал разочарованно:

– Эх ты! Не можешь довести начатое до конца... Будешь разбрасываться – ничему не научишься. Самое интересное – результат. Хотя частенько результат – это начало дела ещё более увлекательного... И так всю жизнь...

Папа не подталкивал меня в выборе профессии. Но само сочетание слов «военная химия» с детства было увенчано для меня ореолом. На полках стояли книги с тревожно-интригующими названиями: «Внутренняя баллистика», «Пороха и взрывчатые вещества», «Химия и технология бризантных взрывчатых веществ»... Иногда я открывала их, рассматривала чертежи, рисунки. Со страниц веяло опасностью, особыми требованиями к личности специалиста, наполняя юное сердце гордым сознанием своей необходимости в деле защиты Родины. Ведь мы были детьми военной поры, и всё, связанное с ней, – муки оккупации и страшные бит-

вы, примеры героизма, ликующее чувство победы – всё сплывало в возвышенный душевный настрой – патриотизм.

Наивно хотелось быть отважной, как подпольщики и партизаны, как герои-лётчики... Девчонкой мечтала стать разведчицей, прыгать с парашютом в тыл врага, летать на истребителях. И оружие в те и последующие годы не казалось изделием, способным убивать. Это было средство защиты от настоящего и возможного врага. Сознание того, что отец участвует в создании могущества Родины, за что награждён орденом «Знак Почёта», (а позже орденом Ленина), переполняло душу гордыми чувствами. Мысль о том, что я смогу работать со взрывчатыми веществами, пронизывала тревожным холодком, увлекая предчувствием удивительных открытий. И в отношении папы к работе, в многогранности его интересов и вдохновении чувствовался скрытый не только от постороннего взгляда, но, как мне кажется, и от него самого романтизм в самом глубоком и прекрасном значении этого понятия.

Была ещё одна причина, сыгравшая немаловажную роль в моём проникновенном отношении к папиной работе. Я имею в виду его дружбу с крупным учёным, профессором Борисом Леонтьевичем Кондрацким.

Величественный и добродушный, с окладистой седой бородой, в чесучовой косоворотке, подпоясанной шёлковым пшнуром с кисточками, всей своей статью он напоминал Льва Толстого. Однако тубетейка, прикрывавшая поредевшие волосы, формировала иной запоминающийся облик. Он и его жена, изящная полька Казимира Иосифовна с весёлыми кудряшками и лукавыми глазами, были первыми нашими знакомыми в Казани. И по праву старожиллов, взяв над нами шефство, подарили прелестного котёнка с розовой шерстью...

Мне нравилось бывать в их большой, заставленной шкапами с книгами и старинной мебелью квартире. Она казалась мне частью таинственного замка, где обитали в основном кошки, – постоянные, приходящие и случайные. Сердобольная, бездетная Казимира Иосифовна жалела всех, и это служило поводом для несерьёзных семейных ссор. Маме и Казимире Иосифовне несложно было найти общий язык, хотя особой дружбы между ними не возникло. Отношения между мужьями развивались постепенно и глубже. Не понимая ничего в научных разговорах, я любила, усевшись в плюшевое кресло, следить за движениями, выражением лиц папы и Бориса Леонтьевича, как они, замолкая, начинали что-то писать на одном и том же листе бумаги. Потом спорили о чём-то, прохаживались по кабинету. Папа, как всегда, заложив руки за спину, Борис Леонтьевич – засунув большие пальцы обеих рук за кушак.

Летом разговоры переносились в Фуксовский садик, и было смешно смотреть на фигуры чудаков, гуляющих по уединённой аллее. Временами Борис Леонтьевич останавливался и начинал что-то чертить на земле красивой шишковатой палкой – неизменной спутницей его на улице. Папа той же палкой что-то поправ-

лял, дописывал. Потом они ногами стирали непонятные буквы, значки и снова начинали ходить, останавливаясь и отбирая друг у друга палку. Глядя на них, можно было подумать, что это единственно возможное место для встреч, а ведь кафедры их располагались в одном здании института, кабинеты – на смежных этажах. Они встречались в коридорах, на учёном совете, на совещаниях. Но всё это была будничная работа, у каждого своя, наполненная организационными заботами, учебными планами, своими конкретными исследовательскими тематиками. А гуляя по садику, они... отдыхали. Отдыхом был тоже умственный поиск, но в льготных условиях, не стеснённый рамками определённого направления мысли.

Борис Леонтьевич по складу ума был блестящим теоретиком, папу привлекал эксперимент. Он любил наглядность скрупулёзно поставленного опыта, считал обязательным «самому пощупать руками». В конкретных случаях надо было «пощупать» чувствительность взрывчатого вещества. Для этого требовались ещё не существовавшие оригинальные приборы. Он конструировал их сам, доводя до ума в процессе испытаний, и за всеми теоретическими рассуждениями и опытными данными видел конечный результат, пусть даже отдалённый, но реальный для подтверждения своих идей, внедрения в производство и для других целей. Возможно, со временем дружба двух учёных, «оппонентство» их умов вылились бы и в совместный неординарный труд, но помешала этому безвременная кончина Бориса Леонтьевича. Папа остро переживал его уход из жизни и больше один в Фуксовский садик не ходил.

Так «химический дух» моего окружения оказался сильнее ранней «авиационной влюблённости» и «геологических стремлений», юношеского поэтического баловства и тяги к литературе. Папа, узнав о моём решении поступать в химико-технологический институт, не скрывал своего удовлетворения, но посоветовал подать документы на технологический факультет, считая, что там базовая подготовка даётся по более обширной программе. На инженерный – спецфакультет я перешла лишь на четвёртом курсе. Работа со взрывчатыми веществами придавала жизни особый оттенок и какой-то новый смысл.

Из чувства скромности, гордости, желания не выделяться в среде сокурсников первое время скрывала, что папа работает в институте. Однако редкая фамилия вскоре выдала меня. Я налегала на учёбу, хотя увлекал спорт. Нешлохо толкала ядро, при случае баловалась пудовой гирей – молодецкую силушку, что от папы досталась, некуда было девать. Результаты волновали мало, а в спорте без самолюбия делать нечего... Папа поощрял занятия лёгкой атлетикой на стадионе и ворчал, когда я записалась в волейбольную секцию.

– Спорт должен служить для проветривания мозгов, укрепления мышц, воспитания воли – не больше. А тренировки в душном зале, время, убитое на соревнованиях, зависимость от распорядка жизни команды – это уже другое направление, мешающее основной учёбе. Лучше осваивать то, что поможет потом в работе, – и

водил по институтским мастерским, учил работать на прессе, на сверлильном станке. На токарном вытачивал детали, и лицо у него становилось довольным, как у ребёнка, дорвавшегося до игрушки. Мне тоже нравилась эта работа, блеск вращающейся болванки, звенящий звук вгрызающегося в металл резца и рождение чего-то определённого – болта, шайбы или муфточки.

– Внимательнее, не отвлекайся.... Технику надо уважать, тогда не будет неприятных сюрпризов, – наставлял папа, следя за моими руками.

Но наибольшее впечатление произвела стеклодувная мастерская. Здесь было всё: ярость огня, малиновое свечение раскалённого стекла и виртуозность мастеров, выдувающих замысловатые, чарующие прозрачной красотой изделия. Здесь я словно заново увидела отца, его большие, сильные руки. Пальцы с жёлтыми от кислот ногтями ловко управлялись с хрупким материалом. Отблеск синеватого пламени горелки углублял морщины на лице, но не старил, а лишь подчёркивал блеск прищуренных глаз. В нём было что-то от средневекового алхимика, творящего в своей лаборатории. Огненные капли стекла на конце длинной трубки, в которую папа дул, превращались в шарики, похожие на мыльные пузыри разной величины. Из одних он делал воронки и колбы, другие сплавивал в красивые гроздья. Потом усадил за горелку меня и стал учить тянуть капиллярные трубочки, мастерить ампулы и запаивать их. Позднее, когда я выполняла дипломную работу, умение это мне пригодилось. Пока же всё казалось увлекательной игрой и нравилось учить руки делать непривычное.

Позже, узнав от сотрудников, и сама убедившись, какой папа прекрасный экспериментатор, я поняла, почему он предпочитает готовить и ставить опыты своими руками, особенно если они ответственные и небезопасны. Лишь разработав надёжную методику, отец передавал её ученикам. Он принадлежал к той категории учёных, для которых теоретические предпосылки убедительны лишь при органичном слиянии их с наглядностью и данными эксперимента. Ему хотелось и меня втянуть в исследовательскую работу, сначала на примитивном студенческом уровне. Он умел преподнести незамысловатую тему так живо, с перспективой и практической пользой, что я загоралась и даже возвышалась в собственных глазах.

Однако сквозняки остеклённых вытяжных шкафов и вечернее одиночество холодных лабораторий остужали мою романтическую настроенность. Да и синтезировать нитросоединения мне не нравилось, ведь я нацелилась на иную работу. Было и немало соблазнов молодости: театр, каток, лыжные прогулки, друзья и подруги. Понимая это, папа не особенно давил на мою сознательность, надеясь, что всё придёт в своё время.

С сокурсниками отношения сложились хорошие, по-настоящему дружила со студентами-медиками Юрой и Ашотом. Они были на два года старше меня, с ними интересно было поспорить

о профессиях, о книгах, порассуждать о жизни, о том, что тогда казалось сложным и важным, а позже обернулось элементарным, обыденным. Как прекрасна была наша наивность...

После третьего курса по совету папы я перешла с технологического на спецфакультет. Работа со взрывчатыми веществами придавала жизни особый оттенок и новый смысл. Теперь разговоры на исследовательские и другие темы папа вёл со мною почти как с равным, думающим собеседником, что, безусловно, льстило. Бывали и курьёзные случаи...

Сокурсники на юбилейных вечерах нашего выпуска иногда вспоминают со смехом, как сдавали мы экзамен по сопромату – самому «труднопроходимому» предмету. Накануне, отчаявшись запомнить громоздкие формулы, решили разделить вопросы экзаменационных билетов и написать коллективные шпаргалки. До этого я не пользовалась шпаргалками, предпочитая истинную оценку и боясь быть пойманной. Сейчас был особый случай, и, просидев ночь, я написала всё, что мне полагалось. Осталось рассредоточить листочки по карманам. За этим занятием и застал меня папа. Он не возмущался, не ругал, просто сказал:

– Эх ты! Не ожидал... – и так посмотрел, что я тут же пошла к сокурснице и отдала шпаргалки. Экзамен сдала, не помню, какую оценку получила, но чувство облегчения, испытанное тогда, не забыть.

В наших «философских» разговорах меня поражало, как убедительно, на конкретных примерах умел папа провести грань между такими понятиями, как гордость и честолюбие, самолюбие, самомнение и самооценка. Взвешивая мои решения и поступки, он был прямолинеен, порой категоричен, иногда ироничен, но всегда падал моё самолюбие. Если же я начинала спорить не по существу, упрямства ради, разочарованно махал рукой и уходил, давая понять, что больше к этой теме не вернётся.

Когда мне, уже повзрослевшей и вообразившей себя самостоятельной, надо было настоять на своём, действительно важном, на помощь приходила мама.

– Коленька, – говорила она мягко, – подумай сам: она уже почти взрослая девушка и ей хочется...

Почти взрослой девушке хотелось пойти с друзьями, которых мама знала, потому что с детства приучила быть с ней откровенной до «закуточков души», и вместе со мной переживала юношеские увлечения и проблемы.

– Ты носишься с ней как клуша, – упрекал папа. – Ей будет трудно войти в самостоятельную жизнь.

Мама тут же ловила его на слове: – Вот я и говорю: пусть идёт с друзьями. Только возвращается ровно в...

Эта жёсткая установка по времени, непрременная обязательность исполнения данного кому-то слова в молодости угнетала меня, но, став привычкой, очень помогала во взрослой деловой жизни.

В это время папа много работал в области чувствительности взрывчатых веществ к механическому и тепловому воздействию. В оригинальных, сконструированных им приборах проводились исследования, которые, без преувеличения, совершили переворот в науке и практике изучения этого сложнейшего вопроса. Выдвинутая им химико-динамическая теория объясняла механизм возбуждения взрыва и дополняла давно известную тепловую теорию. Были и другие темы исследований, над которыми (одновременно с чётко поставленным учебным процессом) он работал совместно с аспирантами и сотрудниками кафедры.

В пятидесятые годы под его руководством были проведены первые исследования, связанные с интенсификацией добычи нефти в районах Татарии, создан эффективный способ воздействия на призабойную зону нефтяного пласта так называемыми разгруженными торпедами, что легло в основу промышленных разработок... В качестве эксперта и консультанта он оказывал помощь заводам в разных научно-технических вопросах, читал лекции, давал консультации инженерам производства и научным работникам учреждений, был руководителем диссертационных работ. Приезжая из московских командировок, рассказывал о своих встречах с академиком Ю.Б. Харитоновым и длительных беседах с профессорами К.К. Андреевым и А.Е. Переверзевым, которые очень уважали отца за пронзительный ум и нестандартный подход к научным проблемам. Папа был натурой открытой, бесхитростной и щедро делился своими нескончаемыми, самобытными идеями с учёными всех уровней, не опасаясь потерять приоритет.

В пятьдесят пять лет у папы случился первый инфаркт. Однако сильный организм справился с болезнью. Поняв серьёзность положения, папа бросил курить и терпеливо выполнял предписания врачей. Мама страшно перепугалась и, разом постаревшая, пичкала его травами, соками. Вспомнив молодые годы, папа начал делать зарядку, обливаться холодной водой. После обеда, прежде чем снова уйти на работу, позволял себе немного отдохнуть. Перечитывал приключенческие романы, а по вечерам водил маму в садик, и они бродили, взявшись за руки, как влюблённые.

Вскоре папа окреп, даже помолодел. Мама была убеждена: это потому, что стал больше бывать дома.

Что такое дом?.. Не просто место, где можно снять деловую одежду и расслабиться хотя бы до завтрашнего утра, не заботясь о выражении лица, о произносимых словах, о том, что за стенами квартиры. Наш дом казался мне всегда живым, вроде раковины или черепашьего панциря, возвращённого нашими сердцами. В каждом доме своя атмосфера, свой биоритм жизни, своя энергетическая аура, окрашенная цветами чувств, парящих в нём.

Мысленно возвращаясь к ощущениям тех лет, я словно окунаюсь в аромат чистоты, расслабляющее тепло уюта и чувство спокойствия, когда знаешь: что бы ни случилось, всё будет хорошо,

пока дышит миром этот дом. Будет мамин поцелуй на ночь, лёгкий перезвон серебряной ложечки в соседней комнате – папа любил пить чай из стакана с подстаканником (эти ложечка и подстаканник, да ещё одеяло из верблюжьей шерсти – единственные атрибуты его одинокой холостяцкой жизни сохранились до сих пор). Будет негромкий разговор между родителями, вроде бы ни о чём. Папа, в силу специфики своей работы, мало рассказывал о ней дома и о служебных проблемах предпочитал отмалчиваться. Но мама чутко улавливала оттенки его настроения и угадывала причину сосредоточенной замкнутости. С расспросами не приставала, а старалась приготовить что-нибудь из его любимых блюд, рассказывала о смешном событии или приятной новости. И только заметив, что морщинки на папином лбу разгладились, а нахмуренные брови приняли обычное положение, начинала задавать наводящие вопросы, не торопя с ответом и понимая с полуслова.

Тогда я не обращала внимания, как строится разговор между родителями. Удивлялась только, что мама, знакомая с сослуживцами папы лишь заочно и никогда не посещавшая институтские мероприятия (папа не любил банкеты и торжественные вечера), была, однако, в курсе основных кафедральных и институтских событий. Очевидно, ничего не значащие для меня слова, сказанные папой, несли маме ворох информации и служили продолжением диалога, длившегося между ними с первых дней знакомства и до конца жизни.

– Тебе хорошо, – как-то с шутливой завистью сказала я маме, – ты встретила папу.

Она засмеялась:

– И ты встретишь. Лишь сумей узнать. А потом – сберечь. Только и всего.

Свою любовь я встретила в институте, точнее в папином кабинете, напоминающем минилабораторию и мастерскую рабочего. Лишь массивный письменный стол с лампой под зелёным абажуром и шкаф с книгами указывали на то, что занимаются здесь умственным трудом...

Владимир Степанович Орешин был одним из папиных аспирантов. Черноволосый, синеглазый, красивый, на девять лет старше меня. И ещё – фронтовик. Это было решающим. Рассказы о боях, о том, как командовал сорокапяткой – противотанковой пушкой, о ранении, военном училище, – всё это сразило... Теперь я с удовольствием занималась по вечерам внеучебными исследованиями, и пустая лаборатория уже не казалась холодной.

Первые свидания были на катке и на лыжне заснеженной Казанки. Мороз румянил щёки и носы, единый темп движения сблизил больше, чем могли бы сблизить объятия... Потом ходили смотреть ледоход, в театр и в Фуксовский садик над крутым обрывом. Звёздный полог над тёмным водоёмом с редкими огоньками на противоположном берегу... Нежное пожатие руки – не больше.

Папа делал вид, что ничего не замечает. Причиной этому была



не только деликатность. С одной стороны, он не хотел, чтобы его симпатия к прилежному, перспективному ученику подогривала мои чувства, с другой – старался не подтолкнуть случайно аспиранта к принятию сугубо личного решения. Но, соблюдая нейтралитет, в душе был доволен.

Мама же, познакомившись с Володей, сказала осторожно:

– Смотри, он будет правиться твоим подругам.

На что я заявила самоуверенно:

– В таком случае, я буду правиться их мужьям.

Опасения были напрасны: мы сохранили любовь и до сих пор правимся, верим прежде всего друг другу.

Пожились мы через полгода, когда я перешла на пятый курс. На предложение руки и сердца сразу ответила «да» и со свадьбой не тянула: Володя жил в общежитии, питался в столовой и был таким худым! А дома у нас мама готовила вкусную еду, особенно обеды, но мне кусок в горло не лез...

Свадьба была скромной, на даче, потому что стояла жара, и в городе было невероятно душно. Пригласили только наших и Володиных родственников на великолепный обед со стерлядкой, запечённым по-особому сазаном и пирогами. Нам хотелось успеть до начала учебного года съездить в свадебное путешествие в Ленинград, где у Володи жила сестра. Ещё светлыми ночами, обнявшись, мы бродили по улицам, и я гадала: в каком месте на Невском проспекте папа увидел маму и влюбился с первого взгляда так, что на долгое мгновение забыл о науке, работе, о себе. Он был однолюб во всём и страсть души отдавал полностью.

...Мама даже представить себе не могла, что мы будем снимать квартиру и жить отдельно, а просить в институте дополнительную площадь папа считал неудобным. Когда Володя перенёс из общежития свой тощий чемодан, папа, помогая ему освоиться в новой обстановке, сказал ободряюще:

– Вы, молодые, устраивайтесь, как считаете нужным.

– На свежий взгляд легче подметить, что надо изменить, обновить... – добавила мама.

И мы принялись хозяйничать: сломали печку-временку, сделали ремонт, застеклили огромные стеллажи для книг, по мелочам осовременили квартиру. В отличие от папы, который делал мужскую работу в доме лишь в случае необходимости, Володе что-то чинить, прибывать, передвигать, благоустраивать доставляло явное удовольствие. У него оказались золотые руки, и позже, когда у нас появился сад, он заделался и плотником, и водопроводчиком, и кровельщиком, и маляром, предоставляя мне право трудиться в части посадок и различных вкусных заготовок. Урожай собирали вместе.

Но не так-то легко молодым притираться свои несхожие характеры, да ещё под испытующими взглядами родителей. Мама, понимая сложность Володиного положения в семье, в случае наших размолвок почти всегда принимала его сторону. У них установи-

лись тёплые, доверительные отношения, редкие для тётки и зятя. Папа стойко держал нейтралитет.

По вечерам мы вели неторопливые беседы. Мама, устроившись на диване, пила, прислушиваясь к разговору. Говорили больше папа и Володя, я же пыталась без разъяснений всё понять. Цепко следя за ходом рассуждений, мысленно уходила в суть проблем, старалась увидеть смысл исследований изнутри. В голове рождались свои, чаще наивные, идеи. Папа не отметал их, а терпеливо разъяснял, где кроется ошибка в моих рассуждениях. Если же появлялось что-то действительно путное, начинал развивать мысль, подстёгивая мою фантазию, и из интуитивной догадки возникало толковое предложение. Наглядно это проявилось, когда начала делать дипломную работу.

Хотя я училась на другой кафедре и у меня был официальный руководитель, папа сам определил тему. Вначале было неловко: ещё подумают, что попала под опеку родительскую. Но опека оказалась серьёзным испытанием. Требовал папа и как отец, формируя во мне профессиональные качества, и как руководитель, ожидающий результатов небольшой, но настоящей научной работы, которая являлась одной из ветвей его исследований, и полученные данные были нужны...

Мне нравилось изготавливать ампулы, запаивать в них то нитрометан, то смесь его с тротилом или другими высокоэнергетическими веществами. Не казалось скучным, поместив ампулу в нагревательный прибор, сидеть с секундомером, ожидая хлопка. Радовало, что папа не считает меня хлюпиком и силы хватает, чтобы подвешивать груз до тридцати килограммов на рычаг прессы при исследовании термической стойкости веществ под давлением. Я гордилась тем, что, работая с чувствительными веществами и здраво оценивая дремлющее в них коварство, быстро справилась с дрожью в руках и научила пальцы быть чуткими, «думающими».

Помнила папино кредо: «Взрывчатого вещества не надо бояться, но нельзя к нему привыкать. Иначе оно о себе напомнит».

И напомнило... Я была уже на седьмом месяце беременности, когда, устав и потеряв контроль над руками, перевернула только что запаиваемую ампулу с гексогеном, и она взорвалась, превратив ладонь правой руки во что-то вроде рыбьей кожи со стеклянными чешуйками. Это выглядело даже красиво, пока не потекла кровь и не пришла боль. От папы я унаследовала способность не теряться в критический момент. А потому, полюбовавшись чудо-перчаткой, обернула руку полотенцем и, накинув на плечи пальто, отправилась в ближайшую больницу.

Мужчины мои – папа и Володя в это время мирно обедали дома. Мама начала разливать борщ, когда Володя внезапно встал и, пробормотав:

– Что-то тревожно. Ноник там одна работает, – поспешил в институт.

Мы встретились на полдороге. Увидев, как побледнел Воло-

дя, и чувствуя себя виноватой, я постаралась придать случившемуся шутиливый оттенок, тем более что в больнице мне сделали укол против столбняка и, посоветовав самой выковыривать осколки, отправили домой. Чтобы не пугать маму, пришлось снова шутить и как ни в чём не бывало продолжать работу. А плакала я украдкой по вечерам месяца три, пока вытаскивала иглой стёклышки. Два-три осколочка до сих пор сидят глубоко в ладони тихо, почти не напоминая о себе.

Об этом не стоило бы вспоминать, но примечательно, как отреагировал на событие папа. Заметив, что мама, всё узнав, схватилась за сердце, сказал весело:

– Такое и у меня было... Помните, Володя, я показывал студентам, как не надо делать и... перевернул ампулу. Наглядно получилось, не правда ли? Хотя я тогда легче отделался: кожа на ладонях поглубже.

Когда годом позже у Володи при испытаниях тоже произошло ЧП, убедившись, что всё обошлось ссадиной на лбу и лёгким ранением руки, папа, проанализировав причину случившегося, удовлетворённо подвёл итог:

– А всё-таки оно взорвалось! Давай думать, в результате чего.

Папа очень ценил своего трудолюбивого и аккуратного помощника, на которого мог полностью положиться. У них образовался прекрасный тандем, помогала Володина продуманная практичность. Ведь, каким бы мудрым исследователем папа ни был, с какой бы взвешенной осторожностью ни подходил к работе, требуя от всех строгого соблюдения правил безопасности, в глубине души его таились азарт и самоотверженность. Бесхитростное, естественное самоотречение, возникающее во имя достижения цели исследования и приносящее учёному поистине прекрасные чувства.

Видя многое папиными глазами, оценивая его мерками, я и мысли не допускала, что можно прервать эксперименты ради декретного отпуска. Вот и получилось: вчера сидела в лаборатории, сегодня – родила дочку, подгадав ко Дню Победы, – мужу-фронтовику в подарок. Нам хотелось дать ей самое светлое, весеннее имя. И хотя девочка была черноволосой, в Володю, назвали её Светланой. А дней десять спустя снова прибежала в институт: надо было написать пояснительную записку к дипломной работе и защититься в срок.

Володя тоже считал это нормальным, да и мама, как ни странно, не ахала. Главной заботой её теперь была внучка. Она смотрела на неё счастливыми глазами и о больном сердце старалась забыть. Папа называл её теперь не «мамахен», как раньше, а «бабушечка». Сам он стал, конечно, «дедом». Подходя к кровати, буквально таял, а на руки взять крохотный комочек боялся. Теперь уже мама подтрунивала над ним. Ночью, стоило внучке пискнуть, начиналось хождение. Сначала появлялся в нашей комнате дед, за ним – бабушка, как привидения. На мой возмущенный шёпот оправдывались:

– Мы же не знали, что ты уже перепеленала, думали – спишь крепко.

Отсчёт времени теперь шёл по внучке: до или после её рождения произошло какое-то событие. Распорядок дня строился по Светочке, и теперь уже дед ходил на пышочках, оберегая её сон.

Свете было три года, когда у папы случился второй, обширный, инфаркт. Была поздняя весна, мы с Володей собирались отвезти бабушку с внучкой на дачу. Папа жаловался, что побаливают голова и сердце. Мама сердилась:

– Почему не идёшь в больницу? Электрокардиограмму надо снять.

– Сейчас не до этого, – отмахивался он.

Я знала, что папа планирует взять творческий отпуск на полгода, чтобы написать давно созревший в мыслях труд по теории быстропротекающих процессов высокомолекулярных систем (то есть взрыва). Он вынашивал также идею обобщения своего огромного теоретического и экспериментального материала не только с целью подведения итога многолетних научных поисков, а ради того, чтобы вплотную подойти к новым фундаментальным исследованиям, начало которым было уже положено.

Дирекция института не возражала, но доцент (я не хочу называть фамилию, тем более что он уже умер), на которого папа планировал возложить временное заведование кафедрой, наотрез отказался его замещать, хотя веских причин для такого решения у него не было. Папа был очень расстроен. Не только потому, что рушились творческие планы и откладывались перспективные научные разработки... Ведь это был его ученик! Ему он помог сделать кандидатскую диссертацию и вывел в доценты...

Случившееся папа переживал болезненно, хотя дома старался вида не подавать. Но мама, как всегда, улавливала его настроение.

– Что тебя мучает, Коленька?

Папа недоумённо пожимал плечами:

– Не могу понять, откуда в нём столько неприязни, чего он добивается?

Мама старалась разрубить гордиев узел:

– А ты поговори с ним откровенно...

Откровенные разговоры пользы не приносили, узел затягивался ещё сильнее... Жёсткий и волевой по отношению к себе, обязательный и требовательный к сотрудникам, папа был в то же время человеком сердечным и деликатным. Считая своим долгом в любых проблемах всегда разбираться беспристрастно, умея не только понять и простить, но и признать собственные ошибки, он становился в тупик, когда сталкивался с людьми нелогично упрямыми или просто непорядочными. В нём не было честолюбивых стремлений, все посты и звания он воспринимал как определённый уровень знаний, организаторских способностей и прав-обязанностей, возложенных на него. Поэтому папе было трудно по-

нять человека эгоистичного, стремящегося чисто производственные вопросы превращать в конфликт и, вымещая свои личные неудачи на других, мешать работе и налаженной жизни коллектива.

Горько сознавать: болезни могло не быть, передохни папа чуток, расслабь натруженное сердце, уйди раскованной мыслью в творческий полёт... Но всё складывалось против него: жаркое, душное лето, светила-кардиологи в отпусках и даже в спецклинике нет нужных специалистов. Мы в полной растерянности, в отчаянии не знаем, что предпринять, какие сверхусилия надо сделать...

Теперь остаётся лишь с болью вспоминать, как он без жалоб, упорно борясь за жизнь, безропотно переносил боль и уколы, пил горький настой лекарственной чаги – я с Володей натирала её на тёрке килограммами. Светлел, услышав щебет внучки, и не позволял маме засиживаться возле его кровати. А когда положили в больницу, настоял, чтобы они со Светочкой жили на даче...

У Володи подходил срок защиты кандидатской диссертации, но это папу не тревожило: знал, что материала хватило бы на две. А то, что дачный домик, кушленный по случаю, ещё стоит на складе и неизвестно когда попадёт на недавно выделенный нам садовый участок, волновало. И хотя сам пожить в саду не надеялся, но понимал: дачу мы снимать уже не сможем, а бабушке и внучке нужна природа, которую он так любил, но жизнь провёл в стенах лабораторий.

Со смертью папы оборвалась единственная в своём роде фамилия Холево. Родственников по папиной линии не осталось, и однофамильцы вряд ли есть... Мама пережила папу на два года, достигнув тех же шестидесяти двух лет.

...Лишь сейчас, далеко перевалив этот рубеж, я понимаю, как короток был срок их земной жизни... После смерти папы мама словно ушла в себя и замерла, прислушиваясь к чему-то, нам, молодым, неведомому. Лишь с внучкой она оставалась прежней, белозубо-улыбчивой, и даже морщинки не могли притупить блеск её удивительных янтарных глаз.

Гляжу на фотографии давних лет, и мне кажется, что девочка, сидящая на маминых коленях, на папиных плечах, так и осталась такой навечно. И живёт где-то там, в реальном прошлом, со своими дорогами родителями, светлыми радостями и лёгкими слезами, с игрушечными заботами, не осуществившимися ещё мечтами и не совершёнными ошибками и делами... Хотя детство уходит не по истечении определённого количества лет. Пока у человека живы родители, и есть возможность называть кого-то мамой, папой, а при необходимости поплакаться или повиниться, спросить совета, до тех пор можно чувствовать себя ребёнком, в каком бы возрасте и звании ни был. Счастье этого состояния понимаешь, только лишившись его.

...Иногда меня спрашивают, и сама задумываюсь: как же так получилось, что, проработав в институте одиннадцать лет в

должности младшего научного сотрудника, найдя сама себе интересную тему, смонтировав и освоив пирометр, проведя серию экспериментов и начав сдавать кандидатские экзамены, я всё же изменила своей профессии? Если бы папа прожил ещё немного, я, без сомнения, защитила бы диссертацию и до конца дней своих была верна военной химии. Но я вариалась в собственном соку, и Судьба распорядилась по-своему...

Мозг, настроенный на творческую работу, не может долго оставаться без пищи. Если нет дальновидного руководителя, заинтересованного в результатах твоих экспериментов, то не возникает и той божественной искры вдохновения, того целеустремлённого упорства, без которого работа кажется обузой.

Даже чувство ответственности, воспитанное с юных лет, побеждает лишь в сочетании с осознанием необходимости твоей работы для настоящего дела, а не просто для получения звания, повышения оклада. И когда женские, семейные заботы притягивают к земле, а внутренние, душевные порывы, полёт фантазии оказываются сильнее реальных буден – тогда пробуждаются дремлющие способности, и личностное «Я» самозабвенно стремится к самовыражению.

Способности оказались литературными. Мечта о небе тревожила с детства.

Свой первый рассказ я написала в день полёта Юрия Гагарина в Космос под впечатлением слов, сказанных мамой:

– Какое счастье, что дожила до чуда, – потом мама заплакала, быть может, потому, что папа до этого дня не дожил, и ей было горько радоваться одной.

Маме нравились мои робкие литературные откровения. Она сама когда-то писала детские стихи, даже была на консультации у Агнии Барто, и известная поэтесса одобрила её творческие попытки. Маме было бы приятно увидеть первые публикации моих рассказов и повестей, но... не пришлось...

И хотя я пошла иным путём, всё, что было заложено в детстве и юности, сослужило верную службу: инженерные знания давали возможность разбираться в авиационной технике, привычка быть обязательной, стремиться всё доводить до конца и не падать себя, помогала преодолевать препятствия, которые другим оказались не под силу.

Папин девиз: «Не надо ничего бояться, но надо всё предусмотреть» стал и моим девизом, не раз выручавшим в трудных и рискованных обстоятельствах. Ведь полёты на сверхзвуковых истребителях и других летательных аппаратах, хотя лишь в качестве спецкора, были на достаточно серьёзные задания, которые хотелось всё больше усложнять, стараясь объективно писать о лётчиках, всесторонне углубляясь, исследуя трудную и замечательную профессию.

Воспитанное с детства упорство помогало преодолевать бюрократические барьеры, добываясь разрешения на полёты, днями и ночами сидеть за пишущей машинкой, готовя материал к пуб-

ликации, решать разного рода проблемы, сопутствующие литературной работе, и оставаться при всём этом заботливой матерью и хозяйственной женой, оберегая дом, созданный родителями.

Каждый раз, когда выходила новая книга, беря её в руки, я вспоминала, как нравилось маме вдыхать запах типографской краски, напоминающий ей чтение книг в детстве. Но как отреагировал бы, что сказал папа?

Мне кажется, он не осудил бы меня... Если выразить одной фразой то, что внушал он мне без назиданий и наставлений с детства и до последних дней своих, то она прозвучит примерно так: «Свой жизненный, творческий путь человек должен строить, исходя из своего призвания, своих способностей и духовных потребностей».

По этому принципу он жил сам. С тем же кредо, мировоззрением невольной и осознанно стремлюсь жить я. И Володя ценит, поддерживает это.

Благодарю Бога за то, что подарил мне нежную, любящую мать, мудрого, требовательного отца. Те семейные традиции, что были ненавязчиво заложены в нас, бытовые правила и милые привычки, которые невольно храним до сих пор, как и забавных слоников на пианино, хрусталь в серванте, книги детства...

По праздникам и дням рождения, встречаясь с родными и друзьями, мы сервируем стол, как учила когда-то мама. Торт «Наполеон» и холодец я или Светлана готовим по её рецепту, а рыбу под маринадом укладываем в любимое блюдо моей бабушки из старинного, уже не существующего сервиза. Володя пьёт чай из стакана с папиным подстаканником, бретесь его безопасной бритвой из латуни. А Юленька признает лишь серебряную чайную ложку её прадеда, которой уже почти сто лет. Дорого то, что поток времени уносит безвозвратно...

Как показало время, память о моём отце не угасла с годами не только в сердцах близких ему людей. В актовом зале государственного технологического университета помещён его портрет в числе самых выдающихся учёных. Открыта мемориальная доска, а в зданиях бывшей комплексной лаборатории, в организации которой он принимал активное участие, ныне в Казанском химико-технологическом институте, на кафедре технологии твёрдых химических веществ, установлен его бюст. В дни памяти, по круглым датам проводятся Всероссийские научно-технические отраслевые конференции, подводящие итог современным исследованиям. Одна из них прошла по случаю 100-летия со дня рождения папы. Его зять – Владимир Степанович был одним из её активных организаторов. А я – дочь, внучка Светлана и правнучка Юлия присутствовали в качестве почётных гостей.

Своего начальника и наставника помнят его сотрудники и ученики. Благодарные, поразительно откровенные, полные уважения и тепла воспоминания их вошли в книгу, посвящённую заведую-

пему кафедрой, отдавшему ей двадцать последних лет своей жизни. Среди общих признательных слов и конкретных эпизодов, наблюдений, сделанных людьми, хорошо знавшими папу, есть высказывания, характеризующие его как учёного.

*«...Профессор Н.А. Холево, несомненно, один из основоположников теории взрывчатых веществ. Его богатая научная интуиция указала на необходимость разработки методологии исследований и теории взрывчатых веществ, что является важной и сложной научной проблемой. Подходы, разработанные Н.А. Холево и его школой, проведённые исследования были необычно современными, оригинальными и практически важными»,* – пишет профессор КГТУ А.В. Косточко.

Член-корреспондент Российской академии наук П.А. Кирпичников утверждает:

*«...Его научный авторитет, знание промышленности снискали ему большую известность среди руководящих работников министерства, предприятий и отраслевых научно-исследовательских институтов и явились большим вкладом в развитие нашего университета».*

Книгу о папе, изданную к столетнему юбилею, составил, конечно же, доцент Владимир Степанович Орешкин, проработавший на кафедре более пятидесяти лет и до сих пор не потерявший с ней связь... Светлана почти тридцать лет работает в нашем институте, на кафедре философии. Внучка Юля закончила с «красным» дипломом социально-экономический факультет... Если суммировать трудовой стаж в институте Холево-Орешинской династии, то составит он более ста лет.

Человек жив, пока о нём помнят. А помнят, если отданы им не только многогранные знания, творческий талант, незаурядные исследовательские навыки, но и благородство бессмертной души.



1997 – 2007





# Полёт души

*Творческий отчёт*



*Мечта... Она ведёт человека по жизни, греет надеждой, мучает неосуществимостью и толкает на поступки, которые могут показаться странными. Мечту – сокровенный чувственный образ – нельзя путать с желанием. Желаний много. Они могут быть сиюминутными, вздорными, добрыми или злыми... Настоящая же мечта одна на всю жизнь. Она прекрасна, и окрашена в романтические тона.*

*Есть ли у мечты конкретное начало? Возможно, она передается с генами и зреет с зародышем в чреве матери... Или существует в самом импульсе Бытия, проявляясь энергетическими всплесками в пространстве вселенской Души или Разума. И по воле Бога и Провидения рождается, живёт реальной сущностью, стимулом, неся в себе тайное для нас предназначение.*

*У одних мечта открывается в детстве, у других – в юности, у третьих – в зрелом возрасте уже осмысленно и ... трагично, потому что время ушло, а человек так и остался с невостребованными способностями, с несбывшейся мечтой. А кто-то так и уйдёт в мир иной нераспечатанным сосудом, в котором хранилась сияющая энергия вдохновения...*

Сколько помню себя, я всегда мечтала летать...

В детстве, спасаясь в тревожных снах от погони, наводнений, пожара, отчаянно бросалась с утёсов, с крыш домов, в бездонные пропасти и летела, ощущая сладкий холодок восторга в груди, и всем существом своим – свободу птицы. Просыпаясь, слышала оживлённые разговоры взрослых и сообщения по радио о спасении на самолётах людей с затёртого льдами корабля «Челюскин», о сверхдальних перелётах, о героях-лётчиках, торжественные встречи которых были не редкостью в Москве, где я, мама и папа жили в то время. Портретами лётчиков были украшены страницы журналов и газет. Среди суровых мужских лиц выделялись лица женские – красивые, смелые, с лучистыми глазами.

Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и Марина Раскова, написавшая книжку «Записки штурмана» о перелёте отважных лётчиц на самолёте «Родина» из Москвы на Дальний Восток. Вынужденная посадка в тайге, прыжок Марины с парашютом... Эту книжку я прочитала во втором классе, и не раз. Поняла, что хочу быть только лётчицей, собирала всё, что касалось крылатых машин, не спускала глаз с летящего в небе самолёта и слухала с замиранием сердца, как гудят двигатели на авиационном заводе

(за год до войны семья переехала в Казань). Из окон нашего дома, стоящего на краю обрыва над поймой реки, взлётно-посадочная полоса едва просматривалась на горизонте. Время от времени с неё взлетали самолёты и уходили в сторону фронта.

Шла война. В кинотеатрах показывали фильмы – «Небесный тихоход», «Воздушный извозчик», но мне больше нравились киножурналы в начале сеанса. В сводках с фронта красноречивые «ястребки», «ишаки» и «лапти» гоняли и сбивали «мессеров». Имена Талалихина, Кожедуба, Покрышкина и других героев-лётчиков знал каждый мальчишка. И я... Потом вышла «Повесть о настоящем человеке» Бориса Полевого. И сейчас убеждена: чтобы исполнить свой писательский долг перед Отчиной, достаточно создать хотя бы одну такую книгу. О реальном герое, об истинном мужестве, о смысле жизни.

Свои авиационные пристрастия я не скрывала. Но папе – военному химику, учёному и трезво мыслящему человеку – моё влечение в облаках, пусть даже на самолёте, было непонятно. Он насмешливо улыбался, не принимая увлечение всерьёз. А мама пугалась. Она была истинной женщиной, слабой для традиционно героических дел и стойкой в вопросах житейских, что показала вся её жизнь, – самозабвенно и неброско она несла людям добро.

В семнадцать лет в тайне от всех я торкнулась было в авиационно-спортивный клуб и не прошла медкомиссию. Близорукость... Это был приговор, и с максимализмом юности решила: о небе не мечтать, книг о полётах не читать, об авиационном институте не думать, в лётчиков не влюбляться – полное на эту тему табу... Вот только в небо не смотреть не получалось.

*...А там плыли облака, и я плыла, вбирая в себя их влажную пушистость, подвижную собранность миллиардов частиц воды, озоновую свежесть, которую чувствовала почти реально. Ещё в небе носились птицы... Глаза невольно следили за взмахами их крыльев, замечали, как садятся птицы на ветки, землю, поверхность воды. Как взлетают – большие грузно-неторопливо, иногда с разбегом, каждая по-особенному; и со стремительной лёгкостью, почти одинаково – мелюзга, подчиняясь лишь им понятным Законам неба, которые неумолимо отсеивают непригодных для полёта и жизни в вышине...*

*Мне казалось, я чувствую каждое перо в своих воображаемых крыльях. Как при взмахе перья работают, как играют при разворотах, как топырятся, распускаясь веером, или сжимаются в хвосте. Как напрягаются мускулы летящего тела... Я так явно ощущала себя птицей, что, возможно, когда-то и была ею... Эта память жила в душе, и ей некуда было деться.*

Предать мечту... Запретить себе думать о полётах, о небе! Как горько я пожалеею об этом потом! Как будут нужны авиационные знания, когда пойму: Мечта просто так не отпустит – заставит к себе вернуться... Вот только потерянное время уже не наверстать.

Юность – это поиск Себя. Чем только я не увлекалась! Ещё со школы фотографией, рисованием, музыкой, даже петь пыталась. В институте – лёгкой атлетикой, волейболом, плаванием. Коллекционировала марки, монеты, фантики, репродукции картин, собирая, в основном, приложения к журналу «Огонёк». С финансовой поддержкой мамы и на стипендию покупала патефонные пластинки с записью классической музыки. Ходила с друзьями в театр, не пропуская ни одной премьеры. Много, но бессистемно читала – в пятидесятые-шестидесятые годы книжный дефицит ощущался остро, как голод.

Иногда сочиняла стихи – кто в пору юности их не пишет?

*Почему всегда весной хочется смеяться,  
И особенно весной хочется влюбляться?  
Таёт сердце вместе с снегом, очищается душа,  
И сравнятся только с небом посветлевшие глаза.  
Ручейки бегут, смеются, кружат в лужах тонкий лёд...  
Мне бы встать и оглянуться, без дорог пойти вперёд.  
В лес войти, увидеть почки, побуревший мокрый лист,  
Изумрудный мох на кочке, слушать пеньё вешних птиц.  
И подснежник из-под снега – первый радостный цветок  
Удивлённо тянет к небу свой мохнатый лепесток.  
Пробежал по веткам ветер по-весеннему сырой.  
Ветер, смелый, вольный ветер, заведи меня с собой!  
Ты как друг лети со мною, понимай без слов меня.  
Поддержи своей струёю, если вдруг ослабну я.  
Я люблю, когда ты, воя, мчишься, всё кругом крушиа...  
И когда порой ночью веешь тихо, чуть дышиа.  
И с тобой всегда, повсюду я хочу идти вперёд.  
Нам не страшны дождь и выюга,  
Ведь весна для нас цветёт!*

Любовь к прекрасному человеку, фронтовику, аспиранту института, где я училась, Владимиру Степановичу Орешину, замужество, рождение дочери Светланы, совпавшее с окончанием института, вернули метущуюся душу на землю, одарив ценностями иными и потребовав самой стать немного другой. Я занялась обустройством дома, целиком ушла в заботы материнские, кухонные хлопоты. Увлекалась питьём. Работать поступила в институт, где всё было знакомо. Жизнь текла обычно, как у всех, в каждодневных заботах, женском труде, незначительных событиях и мелких радостях.

Потом свалилась одна беда за другой. Не стало папы... Не прожив без него и двух лет, скончалась мама. Я долго чувствовала себя сиротой...

*Ты меня прости, моя родная,  
что пишу не ново – всё старо...  
Только вечерами, замирая,  
я смотрю в застывшее окно.*

Вспыхивают искрами снежинки,  
 в ледяных бороздках – лунный свет,  
 как твои усталые морщинки,  
 изморозью сотканный портрет.  
 Седины пушистое сиянье,  
 тонкий профиль и лучистый глаз...  
 Ты ко мне приходишь на свиданье  
 тихой лунной ночью, каждый раз.  
 Подойдёшь неслышными шагами,  
 сядешь, не смятая простыни,  
 гладишь невесомыми руками...  
 знаю – ты. И мы с тобой – одни.  
 Расцелуешь горестные слёзы,  
 отогреешь сжавший горло ком.  
 Угрызений совести занозы  
 вынь из сердца моего потом.  
 Я была порой несправедлива,  
 непослушна, иногда груба...  
 Но ты знала: я тебя любила,  
 только слишком мало берегла.  
 Хочется спросить... услышать снова,  
 до отчаянья хочется понять  
 маленькое, ласковое слово –  
 то, что ты успела прошептать.  
 Ночь проходит... звёзды, угасая,  
 оставляют чистый, тихий след...  
 Я пишу тебе, моя родная,  
 для тебя, которой больше нет....

Ещё при жизни мамы, в день полёта Гагарина неожиданно для себя написала рассказ. Не о герое космоса – о подростке, который совершил свой первый в жизни смелый поступок. Рассказ был неуклюж, но мама почему-то заплакала. А мне впервые до боли, так, что защемило сердце, стало ясно, как можно облечь мысли, фантазию в законченную форму и, перелив свои чувства в чужую душу, заставить сопереживать. Понравилось живописать словами, создавая живой образ и целые картинки из фраз. Первая небольшая повесть «*Моё голубое солнце*», навеянная воспоминаниями детства и юности, начиналась так:

*«Мы идём босиком по пыли. Пыль серая, горячая и как будто дымится, особенно, когда загребаешь ногами. А если наступить плотно – ложится под ступню, как бархат, дружинит и фонтанчиками бьёт между пальцами... Мальчишки говорят про самолёты и ещё – про окуней, что на дальнем озере. Но сегодня улова нет, так просто, кошкам на ужин...»*

Строчки рождались сами по себе, эта лёгкость пугала, в ней чувствовалась наивность, прощительная для юности. А мне тогда было уже под тридцать...

И начались сладко-горькие творческие муки, которые привели в конце-концов в литобъединение, где все отчаянно критиковали

друг друга. Это был достойный тест на выживаемость. Он развил самокритичность, отбил желание вылезать с «недопекшимися» творениями на читательский суд... Но самым трудным было выкроить время и доказать мужу, что моё увлечение – не мимолетная блажь. Его можно понять: брал ведь в жены нормальную девушку...

Однажды я решилась и послала рассказы на конкурс журнала «Работница». Победителем не стала, но рассказы «Когда тебе семнадцать» и «Жёлтые листья» напечатали. Потом редакция предложила съездить в командировку в Новокузнецк и сделать материал о самодеятельном театральном коллективе. Очерк был опубликован. В 1967 году вышел тоненький сборник рассказов «Тебе – семнадцать». Вскоре я отдала в Татарское книжное издательство сборник повестей. В 1969 году меня приняли в Союз писателей СССР. Теперь к моему увлечению муж и дочка-подросток отнеслись более благосклонно.

Писать о любви и дружбе можно бесконечно. Но душа тосковала о чём-то суровом, мужском, и юношеская мечта о Небе стала принимать конкретные очертания. Появилась надежда подняться в высоту иным путем – я пришла в авиационно-спортивный клуб как писатель и журналист.

Мне уже давно перевалило за тридцать, и молодежь – спортсмены – приняли настороженно. 3 мая 1968 года стало днём боевого крещения. Мастер спорта Володя Шайманов открутил со мной сложный пилотажный комплекс на Як-18А. Всё было неожиданно, трудно и прекрасно. Земля потеряла привычные очертания и место. Небо стало средой обитания не только для птиц и облаков, но и для меня, дерзнувшей в него ворваться. Сильному телу нравились знакоперемные перегрузки, от природы хороший вестибулярный аппарат не бунтовал. Голова работала ясно, мысли слагали будущий рассказ...

Потом много летала с планеристами: Валей Желтовой, Юрой Прониным, Таней Долговой, Борисом Керопян и другими. Участвовала как судья Первой категории в Зональных соревнованиях, которые проводились в Пензе. Опубликовала очерк «Прямо по курсу – гроза».

*«...Никогда не думала, что облако может «держаться», что оно бывает сильным, как большие, добрые руки, позволяя «Бланикам» плавно накручивать бесшумные спирали в восходящих потоках и набирать высоту.*

*Вот и край облака. Молочная пелена мазком заливает фонарь кабины. В узкую форточку вползает пушистая змейка, прохладой умывая лицо. Чувствуется запах озона... Теперь переход к намеченной точке. Воздух, плотно обтекая фонарь, гудит разноголосом. Взгляд невольно следит за нервной стрелкой вариометра, хотя тело чувствует взмывы и провалы раньше, чем успевают зафиксировать прибор.*

*Стрелка вздрогнула, поползла на подъём – термический по-*

ток упруго поддержал планёр... Пройти чуток вперёд, с небольшим креном ввести «Бланик» в спираль и снова карабкаться по невидимому стержню потока. Земля, распахнув горизонт, сплетает речушки, пестрит зеленью полей, причудливыми массивами леса, и надо не запутаться в хаосе деревенек-близнецов, паутине дорог, не проскочить перекрестие белых полотнищ поворотного пункта.

Потом – финиш. Планёр идёт на долёте, шасси в полуметре скользят над чёткой линией на краю лётного поля – отметка!»

Особняком стоят парашютные прыжки. Там, в бескрайности неба, я наконец-то была одна и свой первый прыжок описала в очерке «Под белым куполом».

«...Три шага по рифлёной резине, а дальше – пустота. Почти километровая пустота, подёрнутая лёгкой дымкой. Бесконечно далеко внизу выбеленная снегом земля с тёмными прожилками оттаявших дорог. В лицо бьёт поток воздуха. Это так непривычно – видеть в самолёте открытую дверь в облака. Рука выпускающего загородила выход. Потом отдернулась, легонько коснулась ранца парашюта. Двойной гудок зуммера и ободряющее: «Пошёл!»

В душе что-то ухнуло, сжалось, поток воздуха ударил, крутанул. Ослепило белизной, ошеломило падением. Секунда кажется бесконечной и словно дробится мгновениями: вот дёрнуло несильно – оранжевым факелом метнулся вверх чехол, и над головой стремительно взмыл белый комок, в тишине отчетливо прощуршал, расправляясь, купол. Потом хлопок и сильный рывок. Белизной шёлка захлестнуло небо, качнувшись, замерла земля, и пустоту затопило солнце.

Солнце везде – под ногами, над головой, ласкает лицо, пронизывает тело. Стропы натянуты струнами, хочется сказать, что в них звенит ветер. Но это не правда – ветра не чувствуешь, потому что скользишь вместе с ним. Кажется, что и мороз остался выше или на земле, а рядом – безмолвие и мягкий, плавный покой. И странное ликующее чувство: а всё-таки он раскрылся!.. Так значит, было где-то глубоко, под слоем логики и внешнего спокойствия, было это маленькое и колкое: «А вдруг?..»

Отношения со спортсменами наладились, всё написанное печатается. Мой Владимир Степанович хотя и ворчит: «Мёдом тебя там что ли кормят?», но на аэродром по воскресным дням отпускает – лето в разгаре. Однако сам поехать, а тем более «подлетнуть», отказался. И дочку брать рассоветовал. Но в целом всё хорошо, огорчает одно: учиться летать самостоятельно мне так и не разрешили... Тогда переживала отчаянно. Сейчас понимаю: всё, что ни делается, – к лучшему, если не скисаешь, если ищешь иные пути, если знаешь, что твоя цель – не прихоть, а осознанное, оправданное, тебе предназначенное дело.

Ну стала бы я великовозрастной спортсменкой планёрного клуба и усладила свою мечту. Писала бы очерки, повести на материале,



лежащем на поверхности лётного дела, который сам собой летит в руки. И не было бы того глубинного проникновения в Авиацию – поистине, многоплановую, «разноязычную» великую Страну, которую даже не каждый авиатор в целом знает... Не сумела бы так объёмно, от предельно малых до стратосферных высот «испытать» небо, охватив его мыслями, прочувствовав телом, обьяв душой. Не познакомилась бы с удивительными людьми, их героической работой. Не довелось бы испытать в полётах то, о чём и мечтать не смела, что даже не каждый лётчик ощущает... А потом запечатлеть на бумаге правдиво, образно, в меру своих способностей и возможностей навечно, если принять за истину, что рукописи не горят. Но всё это – потом. А поначалу пишу очерки о проблемах юношеских планёрных школ: *«Им нужны крылья!»*, *«Гореть или тлеть «Факелу?»»*

... Конец шестидесятых годов ушедшего столетия... Жизнь моя делится на четыре неравнозначные части. Семья, которую люблю, за благополучие которой отвечаю и постоянно о ней забочусь; литература, без которой уже не мыслю свою жизнь; работа в институте, а теперь и долгожданная авиация... Сил, энергии – с избытком, катастрофически не хватает времени. Даже если спать по четыре-пять часов в сутки... Пришлось пожертвовать институтом, где проработала одиннадцать лет и начала делать диссертацию. Решение далось нелегко, но, как показала жизнь, было правильным.

В отделе ПАНХ (Применение авиации в народном хозяйстве) Казанского авиаотряда была должность инженера эскадрильи. Организация авиахимработ – договора с хозяйствами, оборудование лётных площадок, обустройство экипажей на местах, проверка качества обработок посевов. Дела сложные, ответственные, приземлённые, но... с правом присутствовать на борту Ан-2 во время рабочих полётов. А это и предельно малые (пять метров) высоты, и до полусотни взлётов-посадок в день... Сидя на положенной между пилотскими креслами жёрдочке-струбцине, я прочувствовала всю «шрелесть» прозаических полётов, быстро притупивших романтический настрой, показавших другое, трудовое небо и пилотов совсем иной формации. Большинство из них окончили училища гражданской авиации и в перспективе у них пассажирские лайнеры. Но были и бывшие лётчики-истребители – те, кто после «хрущёвского» сокращения боевых полков нашли здесь пристанище своей полуманной, но не сдавшейся, тоскующей по небу душе. Изредка, где-нибудь в глубинке, вдалеке от вездесущих локаторов, они, доверяя своему не востребованному в полной мере лётному таланту и приобретённому опыту, вытворяли на громоздком «Антоне» такое... Но обычно тренировки проходили по инструкции, как в начале моего рассказа *«В пяти шагах от земли»*.

– *А пацан-то опять здесь... – ларинги, как всегда, болтаются на тощей шее Сизова, и слова получают половинчатыми, в ушниках словно квакает.*

*Сейчас Шурке не до пацана и не до командира звена Сизова.*

Любители низких посадок выдули солидную плешь в снегу, чёрное полотнище «Т» на старте заиндевело, и пучки соломы, намотанные на культяпки веток, воткнутых вместо флажков по линии взлёта, видны плохо. А солнце плавит снег, покрывая всё поле слепящей чешуёй.

Будет перелётчик... Так и есть! Ещё «козла» дал... Противное ощущение, когда, коснувшись земли, вместо тверди её чувствуешь пустоту. Самолёт словно кто-то поддувает снизу, штурвал «обмякает», вялыми кажутся рули, а в груди сжимается.

Сизов инстинктивно придержал штурвал, хотя обычно в управление не вмешивается, предоставляя удовольствие исправлять ошибки подопечным.

Каждый раз на посадке Шурке кажется, что он перестает дышать. Всё окружающее отключается, а он сам словно залезает внутрь себя, и с внешним миром его соединяет лишь взгляд. Он скользит по земле сквозь невидимый винт чуток впереди и левее капота двигателя, схватывая убывающую высоту, пучки травы или комыя снега, или бетон взлётно-посадочной полосы – то, к чему тянется самолёт. И когда касается, наконец, земли – не лыжами или колёсами шасси, а словно Шуркиным телом, мгновение затягивается, дробясь на крохотные доли времени, которые не замечаются в обыденной жизни.

– Сколько ещё полётов? – спрашивает Шурка в конце пробега, когда скорость Ан-2 падает и можно вздохнуть глубоко, а слова говорить чётко.

Сизов не отвечает. Вытянув шею и привстав, насколько позволяют привязные ремни, он смотрит в боковое стекло.

Шурка даёт обороты – звук двигателя вскипает.

Плавно отжать ногой педаль, самолёт притормаживает к наледи одну лыжу и послушно разворачивается. Сквозь взбудораженную снежную пыль полоса деревьев кажется зыбкой. Сугробы, взлохмаченные потоком воздуха от винта, сдвигаются с места, дикий танец выплясывает метель, маленькая метель, разыгравшаяся среди тихого, хрустально чистого дня.

Подрулив к старту и развернувшись, Шурка останавливается. Метель утихает, снежинки льнут к плоскостям. Через минуту, при взлёте их снова сдует, и они повиснут в воздухе искрящимся облаком...»

Авиационные работы – «заземлённое» небо без внешней романтики, аэродромы – травяные, не оборудованные площадки, едкий запах химикатов, жильё без удобств. И – пилоты, не мыслящие своей жизни без полётов. Люди очень разные, порой с поразительной судьбой. О них я рассказывала в очерках: «Откровение», «Под крылом – земля», «Анализируя себя». И о пилотах пассажирских лайнеров писала: «Пустите в небо!», «Жена пилота», «Полёт начинается с земли». Очерки были опубликованы, в основном, в журнале «Гражданская авиация».

Проработав в авиаотряде два года, поняла: становлюсь специалистом и слишком углубляюсь в тему, а времени писать нет. Поэтому, сделала в помощь молодым пилотам большой, богатый информацией стенд, посвящённый оформлению документов и производству полётов на авиаклассах с расчётами, схемами, рисунками, и ушла на «вольные хлеба» – на творческую работу.

...С инструкторами Учебного авиационного центра, базировавшегося под Казанью, в Куркачах, я познакомилась на парашютных прыжках. Завязались дружеские отношения – лётчики знают, что такое «заболеть Небом». Но чтобы получить разрешение слетать с ними на учебном реактивном самолёте Л-29, пришлось обратиться к зам. председателя ЦК ДОСААФ генерал-лейтенанту Якименко. Рекомендательным письмом поддержала редакция журнала «Молодая Гвардия». Лётная книжка у меня уже была, в ней зафиксировано:

*«17.09.1969. Допущена к полётам на самолёте Л-29 днём в ПМУ как член СП СССР. Начальник КУАЦ ДОСААФ СССР подполковник Гончаров».*

«Элочка» – так ласково называют учебный реактивный самолёт Л-29, машина уже серьёзная, пилотаж на ней жёстче, объёмнее, перегрузки более длительные, полёт эмоциональней, скоротечный по времени. И шлемофон настоящий, «лётческий», и кабина герметичная; задания на полёты – конкретные, приближённые к военной авиации. Сам дух уже не спортивный, а боевой. Организация работы – армейская: здесь готовят лётчиков запаса, но об этом писать нельзя... Изучаю теорию, серьёзно готовлюсь к полётам. Вместе с курсантами тренируюсь на наземной катапультной установке. Хочется узнать, прочувствовать и пережить как можно больше, тогда и разговоры с лётчиками, их отношение ко мне в полёте получается без скидок на слабый женский пол и журналистскую неосведомлённость... В большом очерке «В небе – двое», опубликованном в журнале «Крылья Родины», я впервые коснулась мало освещённой в то время темы «лётчик-инструктор», к которой позже возвращалась не раз.

*«...Учить человека летать – значит энное количество раз показать одни и те же, но неуловимо разные движения. Понять ошибку не всегда способного курсанта и, не дав укорениться, найти причину, поразившую её. И всё это скоротечно по времени, в безопорном воздушном пространстве, в состоянии растянутого стресса. Учить в небе – это совсем не то, как учат в школе за парты: не знаешь урока – получи двойку. Оценку здесь ставит сама жизнь – двойка может обернуться катастрофой. И если в школе преподаватель может быть слаб, бездарен и долгие годы с этим мирятся, то в лётной работе он не продержится и года, потому что экзаменует небо, оно не прощает ошибок.*

*В небе двое – ученик и учитель. Учебники, наглядные пособия, инструкции остались далеко на земле. С тобой лишь то, что по-*

нял, усвоил. *И ещё – надёжное плечо старшего, хотя разница в годах бывает какие-нибудь четыре-пять лет. Но эти пять лет лётной работы смело можно засчитать десятью годами земли...»*

В том же 1970 году, ещё работая в отряде ГА по просьбе редакции журнала, написала о будущем космонавте, в те годы чемпионке мира по самолётному спорту Светлане Савицкой. Очерк, в какой-то степени став пророческим, назывался «Начало взлёта» и заканчивался диалогом:

*« ... – А какие планы, Светлана?»*

*– Не знаю, – отвечает уклончиво, отводя в сторону глаза. – Зачем говорить раньше времени? Может, ничего не получится... Получится, Светлана. У тебя – обязательно получится.»*

Через несколько лет Светлана Евгеньевна дважды слетала в космос.

Военная комиссия при Союзе писателей РСФСР готовила коллективный сборник о военных лётчиках. Мне предложили сделать материал. Понимая, насколько полёт на сверхзвуковом самолёте и боевая работа лётчика в воздухе не соответствуют тому опыту, что по крупицам уже накоплен мной, я попросила допуск на борт современного истребителя.

В Главный штаб ВВС на имя Главкома ушло письмо за подписью Леонида Соболева. В кабинете дважды Героя Советского Союза генерал-полковника Пстыго – зама Главкома – состоялся серьёзный разговор. Основной аргумент «против» – женщины в военной авиации не летают. Журналисты и писатели – тем более.... Но я тогда ещё носила форму гражданской авиации, со мной была Лётная книжка с записью полётов в качестве наблюдателя на спортивных самолётах, парашютными прыжками и наземными катапультированиями. Были две изданные «земные» книжки, публикации в авиационных журналах. А главное, была обоснованная убеждённость: писать о человеке в профессии можно только узнавая его на рабочем месте, то есть – в полёте... Боевой генерал понял: это не женская блажь, и дал разрешение на семь полётов в Черниговском высшем военном авиационном училище лётчиков.

Зачёты, полёты на тренажёре, подготовка к настоящим полётам, экипировка, подгонка высотно-компенсирующего костюма и – две недели нелётной погоды. Сыпет и сыпет небо крупными хлопьями снега... Лётчики сочувствуют, утешают:

*«В авиации главное – уметь ждать...»*

Но вот небо прояснилось, аэродром очищен, истребитель МиГ-21У на стартовой стоянке с расчехлёнными кабинами ждёт меня и командира полка полковника Пристромко. И неожиданно – отбой полётам... Проводятся лётно-тактические учения воздушной армии Киевского военного округа, и на аэродром училища садится боевой полк.

Сдерживая слёзы, смотрю на полковника Пристромко. Тот руками разводит. Советует: *«Сейчас заходит на посадку самолёт*

*командующего дважды Героя Советского Союза генерал-лейтенанта Скорикова. Всё в его власти...»*

К истребителю командующего подхожу в тот момент, когда генерал, спустившись по стремянке, принимает доклад командира боевого полка. Затягиваю потуже ремешок защитного шлема, лёгкий комбинезон на себе чувствую как кольчугу и, когда генерал оборачивается в мою сторону, отчеканиваю фразу, которую заготовила, когда торопливо шла по аэродрому:

*– Писатель Орешина. Прибыла в училище по указанию генерал-полковника авиации Пстыго. Сегодня запланировано два полёта с полковником Пристромко. Разрешите их выполнить...*

На невозмутимом лице уже немолодого генерала отразилось недоумение, потом промелькнула улыбка. Он обменялся взглядом с командиром полка и, спросив, что запланировано делать в полётах, дал разрешение.

*«...Взлёт на форсаже поражает молниеносной нацеленностью. Чёрно-белые пятна земли, клочья облаков, даже мысли, – всё, отставая, соскальзывает назад, в памяти фиксируется только ощущение броска, властность движения. Каждая клеточка тела наливается тяжестью, а синева захлёстывает кабину, вывечивая приборы и каждую деталь...»*

*Никогда не видела, чтобы стрелка выотомера вращалась так неправдоподобно быстро. Две тысячи метров... А вроде только сейчас с лёгким толчком были убраны шасси, секунду назад в глаза метнулись серые плиты бетона. Даже с земли, видя, как круто врезается машина в небо, трудно представить себе эту немолчаливость движения.*

*Самолёт вписывается в вираж, и перегрузка настойчиво вжимает плечи, вяжет руки, стягивает кислородную маску; она делает полёт объёмнее, как будто пицешь с нажимом...*

*...Сверхзвук...его ждёшь. Удара, тишины – чего угодно, но ждёшь барьера, который надо преодолеть. А его словно нет. Только дрогнули еле заметно стрелки приборов, чуть изменился гул двигателя и своеобразный звук рассекаемого потока. Воздух становится словно плотнее, гуще, он уже не скользит, а течёт. Теперь не скажешь, что самолёт летит – он вонзается в небо. А резкий звуковой удар уходит к земле.»*

Полёт на разгон и на «потолок» с инструктором, майором Козловцевым.

*«...Девятнадцать тысяч метров... Отсюда по горизонту обозначается округлость земли, и даже большие города кажутся пятнами на серо-белой зимней карте. Здесь всё по-другому. Тёмная синева густого, незнакомого неба плотно придавливает кабину, словно всасывает самолёт в себя. Почему-то становится тревожно, будто коснулись мира незнакомой планеты.»*

*Торопливые блики стекла фонаря, муаровый блеск щитка гермошлема – всё настораживает, подчёркивая пустоту, непонят-*

но волнует, всё напоминает, что здесь стратосфера, полсотни градусов холода и – одиночество».

Поразительно красивые ночные полёты... Сложные пилотажные комплексы запомнились не только зрительно, они впечатались в память тела перегрузками и калейдоскопом чувств – это, как первая любовь, которая не забудется никогда... Какое невероятное, ни с чем не сравнимое счастье я испытывала тогда! Счастье осуществившейся мечты...

А на земле – встреча с курсантами-выпускниками, беседы с инструкторами уже на их профессиональном языке о тонкостях лётного мастерства, о проблемах, возникающих в небе, о том, что невозможно понять, не пережив насыщенных эмоциями мгновений, на которые дробится полёт... Ещё не осознавая этого, я вторгалась в зону авиационной психологии, которая в будущем ляжет в основу большинства моих произведений.

*«...Понять лётчика. Нет, не завоевателя стратосферы и звуковых скоростей, а просто человека, которому последние дни отпуска кажутся нескончаемыми, тоскливыми, который больше всех на свете боится врача, потому что он может отстранить от полётов; человека, для которого время на земле – ожидание, а полёт – совершенно особый отрезок жизни, по своей эмоциональной нагрузке не сравнимый ни с чем и исчисляемый совершенно другими секундами, неизвестными на земле»...*

Боюсь увлечься, а потому соплюю на очерк «Время сжатых секунд». Он напечатан в сборнике «Крылья» в 1971 году и стал пропуском в военное Небо.

Какое-то время спустя мне в Казань позвонили из редакции газеты «Правда». Военный отдел предложил сотрудничество в качестве внештатного спец. корреспондента со свободным выбором авиационной темы, что меня конечно устраивало. Так началась нацеленная и самозабвенная жизнь. Непроторённая дорога в мужское, военное Небо. Опасный, трудный, порой мучительный, но исключительно мой путь. Ни на какое скоростное шоссе я его бы не променяла.

Кроме командировок, которые занимали в среднем месяца два в году, кроме дней и ночей, проведённых за пишущей машинкой, были самые разные семейные обязанности и проблемы. Был требовательный, но любящий и любимый муж, с которым мы старательно и успешно притирались характерами, в чём нам помогал общий знак зодиака – доброжелательный «Рак». Однако жизнь есть жизнь... Она не обходится без суховеев и гроз. Многое пришлось пережить, от проблем и сложностей никто не застрахован. Главное, не дать погаснуть огню в домашнем очаге...

Была милая, взрослеющая дочка. Её и себя нужно обшивать, потому что в магазинах не всё и не всегда купишь. Был сад – ровесник Светланы, освоенный с полынной целины. Он требовал ухода. Мы затрачивали немало сил, чтобы давали урожай овощи

и благоухали цветы, плодоносили яблони и ягодные кусты. Но каким вкусным казалось зимой собственное варенье!

В 1971 году вышел мой сборник повестей «Первый шаг», который не обрадовал. В бочке мёда – ложка дёгтя: в издательстве искажили название. И такое бывает...

...Хабаровский край, уже не учебный, а боевой полк. Здесь своя специфика организации полётов, другие задачи и задания. Своеобразная жизнь лётного городка, семьи лётчиков, работа технического состава, диспетчерская служба – интересно всё. Но прежде всего, лётно-тактические учения и учебно-боевые тревоги, работа истребителей МиГ-21 на полигоне по наземным целям со всех видов боевого маневрирования. Перехваты в сложных метеоусловиях и ночью, высший пилотаж – основа воздушного боя. Спасибо лётчикам, они не делали для меня скидок, не осторожничали. А убедившись, что нормально переносу большие перегрузки и понимаю происходящее в воздухе, старались во всей полноте своего мастерства показать возможности истребителя.

Интересно рассмотреть показания регистрирующего прибора объективного контроля САРПП, перенесённые на миллиметровку (позже появилась более сложная начинка «чёрных ящиков»). По оси абсцисс откладывается время полёта, на оси ординат – высота. Изменение высоты обозначается непрерывной синей линией, скорости – красной, перегрузки – зелёной.

*Линии тянутся почти ровно и параллельно после взлёта, в горизонтальном полёте. А в пилотажной зоне начинают вздыматься волнами синусоид, напоминая неровное биение сердца на кардиограмме. Острые пики высот и скоростей сплетаются гармонично. Линия перегрузок идёт отдельно в диапазоне положительных, когда навалившаяся при ускорении тяжесть пригибает голову, давит на грудь, живот; когда свинцом наливаются икры ног, и нет возможности шевельнуть пальцами рук, намертво зажавших ручку управления и рычаг управления двигателем. Кислородная маска, оттягиваясь вместе с лицом вниз, давит на переносицу, кровь отливает к ногам, отчего в глазах сереет; периферическое зрение сужается и кажется, что приборная доска утапливается в глубь кабины, стрелки и цифры расплываются. Земля то исчезает из поля зрения, то приближается с сумасшедшей быстротой. Синева неба сменяется зеленью, желтизной, тёмными пятнами подстилающей поверхности. Исчезает понятие верха-низа, само притяжение планеты... Ощущается лишь упругое давление спрессованно-разряженных потоков воздуха на несущих и управляющих плоскостях самолёта. И всё это в созвучии с ускользящим рёвом двигателя, с напевом загустевшего воздуха, в гармонии с объёмным безбрежьем внеземной шири, в нерукотворной красоте всего, что вокруг... Для человека давно и часто летающего на пилотаж всё привычно и почти предсказуе-*

*мо. Для меня каждый раз – открытия. Мучительный восторг слияния с Пространством!*

Рассмотрим две плёнки регистрационного прибора, сравним полёты на МиГ-21УС двух лётчиков 1-го класса – лучших пилотов боевого полка. Отчетливо выявляется характер человека и темперамент. Подполковник Колесников в жизни уравновешен, деловит. И сложный пилотаж его проходит в диапазоне предписанных высот и перегрузок. Полковник Лапига самолюбив, крут, но до чего талантлив! За то же самое полётное время, сколько выполнено самых сложных фигур... На предельных перегрузках – до восьмёрки, манёврально, как могло бы потребоваться в ближнем воздушном бою. Моментами, признаюсь, мне тяжело было, но как всё ярко, объёмно! Правда, один раз, на выводе из пикирования мы едва не «черпанули» землю...

О командире дивизии генерал-майоре Суслове, командире полка Лапига, подполковнике Колесникове и других лётчиках части я написала документальную повесть «Цель вижу». Отрывок из неё, под названием «Большие секунды», был опубликован в «Правде». Он начинался с зарисовки:

*«Бесконечность плит бетонной полосы – как обещание полёта. Рассветное небо настороженно и словно стекает широким потоком, теряясь в розовом тумане. Туман накатывается волнами, очертания предметов смазываются, и кажется, что строения, ажурные полумесяцы локаторов нереальны, зыбки. Надёжна только серая лента бетона, прочно вросшая в землю...»*

Даже сейчас, спустя столько лет, волнует отголосок чувств, которые испытала в полёте на полигон с генерал-майором Сусловым.

*«... – Подход разрешаю, – слова руководителя полётов врезаются в тишину эфира. Земля словно придвигается, настораживается, готовясь дрогнуть грохотом разрывов. Всё преломляется, меняя настрой, – в грубо сколоченной фанере, досках начинают вырисовываться танки, белёсые пятна превращаются в ряды самолётов, притаившихся на стоянке... Сейчас из дымки насыщенного солнцем неба, словно каплей выплываясь из солнечных лучей, выскользнет наш МиГ-21УС, блеснёт в пикировании треугольной плоскостью. Его нагонит тонкий, свистящий звук, потянется на одной ноте... Как просто и сложно: тренировочный, воображаемый бой ради реальности мира.*

*– Цель номер три, – приказывает земля.*

*– Понял, – в голосе лётчика не чувствуется напряжения, он ровный, будничныи. Отсюда, с высоты, всё кажется игрушечным, по-детски наивным и чистеньким: цистерны – серебристыми монетами, танки – спичечными коробками, самолёты – рыбинами.*

*Вот она – цель, третья в первом ряду. Лежит, распахнув плавники-крылья. Рядом четвёртая, пятая... Из передней кабины всё смотрится по-другому: там не может быть места четвёртой, пятой... Третья, только третья в первом ряду ползёт по стеклу*



фонаря. Сейчас «вести» её в прицел, уловить, когда размеры будут соответствовать дальности стрельбы.

Я – в задней кабине, но словно вижу, как блёкляя рыбина становится в стекле прицела зеленоватой, маленькой, потом начинает расти, укрупняясь, ромбики меток обрамляют её, точно захлопывают в клетку.

Движения самолёта плавны, и секунды словно удлиняются, расстояние до цели растягивается – меняется концентрация чувств, всё уплотняется – цель в прицеле... Сейчас истребитель словно встрепенётся, дрогнет, стряхивая груз, и белый дымок слизнется из-под фюзеляжа потоком. Сейчас... ещё доля секунды... Кажется, всё в машине как живой, чувствительный нерв, даже гул двигателя, будто натянутая тетива.

Та-та-та... Пульсирующая очередь дрожью вгрызается в тело, она как выход напряжению, которое казалось нестерпимым в бесконечности ожидания... Оглядываться нельзя, да и ветер рассеял дробный дымок разрывов. Разноцветье лесов скатывается вниз, фонарь захлёстывает синева – мы уходим от земли резким отворотом с энергичным набором высоты.

Полигон не провожает нас грохотом зениток, небо не раздирается осколками, самолёты-макеты не взлетают следом, не закручивают смерчи воздушных атак. И всё-таки этот рывок ввышину, а потом к земле не кажется деталью пилотажного комплекса. Это элемент боя, и истребитель не просто уходит от цели. Он уходит от аэродрома противника... Не понять, не поверить в реальность боя – значит, обречь себя в будущем на поражение...» – это лишь небольшой отрывок из очерка, получившего в газете оценку «лучший материал месяца».

Редактором по военному отделу «Правды» в то время был контр-адмирал в отставке Тимур Аркадьевич Гайдар – человек собранный, дальновидный, умный. Он сразу же понял нацеленность моих стремлений, доверился писательскому дару и лётной удаче. В основном за его подписью шли в Главный штаб ВВС официальные бумаги с просьбой разрешить мне полёты.

И хотя каждый раз я приезжала в лётную часть, имея все нужные документы и допуски, возникали, особенно в первое время, препятствия то со стороны «секретчиков», то медиков; то инженеры технической службы вспоминали, что самолёты, бывает, капризничают и выдают в полёте отказы... Приходилось воевать, доказывать. Но и это было полезно – узнавала проблемы, скрытые от посторонних глаз... В авиации невозможно без формальностей. В случае ЧП кто-то должен отвечать, и Тимур Аркадьевич ради дела и, видя результаты моей работы, всю ответственность смело брал на себя. Лётчики же всегда меня поддерживали. Оглядываясь назад, думаю, как мне везло на умных, понимающих, поверивших в меня людей. Лишь благодаря им удалось так интересно, многогранно и вдохновенно прожить в небе сотни часов и

написать, хотя и много меньше, чем хотелось бы, но – на совесть.

В 1974 году мне было поручено написать о Лётчике-снайпере, майоре Басманове. Тема серьёзная – воздушный бой парами. Готовилась вместе с лётчиком тщательно, «летала» на тренажёре, иначе в воздухе не всё поймёшь – полёт скоротечен. И надо же... Накануне дня полётов проводились парашютные прыжки. Лётчики их не любят, а мне нравятся – хоть там наедине с Небом...

Это был мой девятый прыжок. Неудобные ботинки, кочковатое поле, ветер порывами – мелочи. Но когда они складываются... В общем, сломала ногу в лодыжке. Боль казалась мелочью в сравнении с тем отчаянием, какое испытала, понимая: отныне Небо закрыто для меня навсегда. Выход один: превратить всё в незначительный эпизод. Попросила не докладывать в высшие инстанции и, как ни в чём не бывало, ковляла на костылях по аэродрому, летала на вертолёте на полигон, сидела на командно-диспетчерском пункте – всё прекрасно...

Лётчики искренне сочувствовали, их понимание и уважение проявилось в том, как отработали они воздушный бой парами. Над аэродромом, на малой высоте, заполняя всё приземное пространство так, чтобы я хорошо могла увидеть... Это невозможно забыть, трудно переоценить. Небо спланивает, высвечивает людей, проявляя в них самые лучшие качества. Оно как бы расшифровывает человека. Очерк я назвала «Языком» воздушного боя».

*«Лётчик-снайпер майор Басманов опустил светофильтр на защитном шлеме, скользнул взглядом по вылинявшему простору неба, земли: облака жмутся к горизонту, низкое солнце пронизывает их стисками лучей, заливая фонарь истребителя густым, почти веселым светом. В зыбком, словно колющемся обломками лучей пространстве, в беспокойных бликах на фонаре легко пропустить серые точки самолётов «противника».*

*Проходы змейкой, отвороты – воздух должен контролировать взглядом в течение всего полёта. Но если полукружие фонаря загорожено прицелом, а сзади – монолит спинки катапультного кресла, и тело сковано привязными ремнями, а защитный шлем и кислородная маска делают каждое движение головы замедленным, то осмотрительность становится процессом трудоёмким.*

*Басманов положил истребитель в крен – горизонт плавно запрокинулся, притухли разводы солнца на фонаре, разом налилась прохладой зелень полей, набухли реки. И в этом, насыщенном свежими тонами, словно подкрашенном мире, на фоне тёмного клина пахоты лётчик увидел вдруг жёлто-зелёные стрелы камуфлированных истребителей. Они шли на «бреющем» – вот почему «молчали» докаторы на командном пункте! Эта скрытность подхода могла обеспечить «противнику» внезапность удара.*

*Майор метнул взгляд... Нет, не метнул, а впечатал в сознание всё: тип самолёта – мозг безотказно, как счётно-решающее устройство, выдал характеристику манёвренности, оценил воо-*

ружение, пустынность почти очистившегося от облаков неба – значит другой ударной группы на подходе нет. А рука уже ставила на шкале баз размах плоскостей самолёта, вводя фиксированную дальность стрельбы из пушек. Выиграть две-три секунды, атаковать первым, навязать свой вариант боя. Если же атака с хода сорвётся – успеть обдумать... Нет, не обдумать, осмысливание – процесс слишком длительный. Здесь срабатывает своеобразный автоматизм. Вот когда доля секунды вмещает в себя часы подготовки на земле, и из десятка вариантов завязок воздушного боя отщёлкивается единственно нужный сейчас.

Две-три секунды... На земле за это время успеешь лишь глубоко вздохнуть.

– Цель слева внизу. Атакуем, – скороговоркой приказал Басманов ведомому.

Теперь не существует зелени полей, лесов, тёмных заплата пахоты. Всё – только фон, цветные пятна, на которых то отпечатываются, то смазываются бурые разводы плоскостей. Не упустить, сблизиться, вписать в кольцо прицела...»

Очерк большой. В нём я стремилась передать не просто описание боя, тактику, приёмы. Хотелось раскрыть личность талантливого лётчика, прекрасного человека. Те, кто знал Василия Фёдоровича Басманова, говорили потом, что мне это удалось.

«Язык боя... Понимание друг друга в воздухе более глубокое, чем можно выразить словами. В каждом манёвре – подтекст расчёта, глубина которого измеряется опытом десятков своих и сотен чужих воздушных боёв. Вот когда словно появляется второе дыхание, и не властны перегрузки. Работа в режиме на грани возможного вливается в остротой чувств в сознание и нервы, перерастая в сложное состояние, которое и есть, наверное, вдохновение. И основа его – мастерство, искусство ведения ближнего манёвренного боя...»

1976 год. Белорусский военный округ, Щучино. Только-только ставший на вооружение сверхзвуковой истребитель МиГ-23 с изменяемой геометрией крыла. Он ещё не совсем «доведён», у него целый ряд ограничений. Бывает, и отказов... Летают на нём настроенно, и только самые опытные лётчики.

Но Главному политуправлению ВВС нужен материал о Лётчике-снайпере – начальнике политотдела дивизии. Такой, единственный на все ВВС, есть – полковник Безрукавый, и он летает на МиГ-23.

Мне разрешено сделать с ним всего два полёта. Звонки в Москву – перед взлётом и после посадки – придавали особый смысл происходящему. Волнения не было, потому что знала: если понадобится – катапультируюсь, будь на то приказ лётчика. Ничего героического в себе не ощущала, хотя и слышала удивленно-уважительные слова. Понимала: мне помогает уже не романтика, а приобретённый профессионализм. И в мастерство лётчика, с ко-

торым летала, верила, и в свою счастливую звезду, которую зажгла мечта, без чего жизнь показалась бы пресной...

Потом меня пригласили на партактив дивизии, и хотя я не люблю официальных мероприятий, но тогда слушала выступающих с интересом, стараясь уяснить и эту сторону жизни авиаторов. Думала с иронией о себе: «Спецкор «Правды», а не в партии, да ещё крещёная...» Очерк назвала «Цельность», он был напечатан не на пятой или шестой, как всегда, а на второй странице газеты.

В Таткнигоиздате в 1977 году вышел мой сборник очерков «*Время сжатых секунд*». Он был составлен из опубликованных к тому времени авиационных очерков и делился на четыре части: «Маршрутами романтики» – о спортсменах, «*На рабочем эшелоне*» – о пилотах гражданской авиации, «*По дорогам «химии*» – сельхозавиация и «*Высоты долга*» – о военных лётчиках. Эта синенькая книжка с летящей на обложке парой истребителей стала чем-то вроде визитной карточки, хотя в лётных частях меня уже знали. Нередко, с искренностью и прямотой, которые так характерны для лётчиков, благодарили за то, что пишу правдиво, со знанием лётного дела, и пытаюсь обозначить проблемы, на обсуждение которых авиационным начальством было наложено табу. Именно лётчики, нередко командиры полков подсказывали острые, интересные темы, часть которых в дальнейшем мне удалось раскрыть.

В сборник не успел войти очерк о жёнах лётчиков «*Подруги*» – тема, которая интересовала меня всегда. Заинтересовала она и Тимура Аркадьевича Гайдара. А потому я лечу в один из полков Забайкальского военного округа, в посёлок Джиду.

Вымерзающая зимой, сгорающая летом голая степь, сопки, поросшие багульником и низкорослыми деревьями... Даже сейчас, по прошествию стольких лет, ощущаю резкий аэродромный ветер, рёв двигателей взлетающих истребителей и состояние жён молодых лётчиков, недавно прибывших в часть. По моей просьбе командир полка разрешил им присутствовать на полётах, и они впервые видят, как работают их мужья. Замирают, когда на посадке колёса шасси грубо касаются бетона взлётно-посадочной полосы. Смущённо шутят: «*Теперь и не поворчишь лишний раз на мужа...*»

*«...Ночь, спохватившись, теснит затянувшийся день – в этих краях солнце перед заходом цепляется за горизонт долго, а потом словно проваливается и наступает темнота – густая и тревожная. На сотни километров – чернота сопки, долин под холодным яснозвёздным небом. Только аэродром живёт подвижными огнями, холодными лучами посадочных прожекторов, рёвом взлетающих на форсаже самолётов. Но отсюда, с вышки командно-диспетчерского пункта, видны негаснущие окна домов лётного городка. Кажется, что дома, квартиры, уютные и тёплые, стоят возле взлётно-посадочной полосы и ждут. Молча, трепетно и напряжённо, как умеют ждать только женщины, вбирая всем существом своим каждый звук, дыхание лётного поля.*

– Когда самолёты летают, грохот двигателей почти не замечаем – привыкли. Но если какая-нибудь заминка – замираешь, пока снова не загудят. И не уснёшь. Сидишь и ждёшь, когда ключ в двери заскребёт, – Галина Витальевна задумчиво поправляет волосы. Рука маленькая, в глазах тихая, нескрываемая нежность...

Умение выстоять и жить достойно, радоваться, устраивая скромные праздники, и разводить цветы на подоконниках, а летом буйным цветом украшать балконы. Всё не так, как в больших городах. Здесь чувствуешь заботу соседей, ценишь дружбу, бережёшь любовь, растишь детей, внося в их воспитание основы нередко подзабытой культуры, – многое я поняла, прилетая и позже в эти необыкновенные места.

«...Хрупок и неприметен багульник. Но чуть запахнет весной, и полыхнут зарей склоны сопок, радуя глаз, тревожа душу. Милые, скромные женщины далёкого, но в памяти сердца сохранившегося гарнизона, что-то в вас от этого неожиданного и прекрасного дара суровых краев».

...Справедливости ради надо вспомнить, что кроме небесных, есть радости и труды земные: самый лучший в мире автомобиль – конечно же, голубого цвета «Запорожец» с «ушками». Его-то уж можно сколько угодно и на любых режимах пилотировать самой, а на раскисших и ухабистых сельских дорогах обставлять неповоротливые «Волги» и приземистые «Жигули».

Самый быстрый катер «Прогресс» с «Вихрем» – на нём мы всей семьёй: Володя, Светлана, я и пёс Гай – немецкая овчарка, красавец, умница, надёжный сторож и друг – рассекали просторы Волги, попадая в переделки во время внезапных штормов. Причаливали к необитаемым островкам и по несколько дней жили, как дикари, наслаждаясь ароматом ухи, жаром ночного костра и коварными ласками солнца. Лишь горластые чайки, да белые борозды в синеве от идущих на большой высоте самолётов тревожили душу...

Но большую часть лета мы проводили в саду, самом цветущем, как нам казалось, и ухоженном, в уютном, Володей благоустроенном дачном домике. Здесь выросла Светлана, а позже и внучка Юля. Здесь лучше всего писалось о Небе, и самые точные, яркие мысли о полётах приходили почему-то на грядках. А потому листья черновиков сохранили следы пальцев, испачканных землёй.

«Ты опять в полёте... Не пора ли приземлиться и накормить нас обедом?» – подшучивал Володя. Он не вмешивался в мой творческий процесс, однако с удовольствием читал «с пылу, с жару» – с пишущей машинки. Вооружившись карандашом, исправлял грамматические ошибки: у него было природное чувство слова. Его «отлично», «хорошо» или «не очень» были для меня поверхностной, но важной оценкой. И вдохновляло сказанное в раздумье: «Как это ты всё сумела заметить, запомнить и описать?»

...Пытаясь глубже понять состояние лётчика в полёте, я заин-

тересовалась авиационной психологией – наука эта в те годы была не столь популярна, как сейчас. После долгих поисков нашла в Институте авиационной и космической медицины специалиста, работавшего над этой темой – в то время подполковника, профессора, а ныне генерал-майора, академика, лауреата Государственных премий Пономаренко Владимира Александровича. Все многочисленные труды этого беззаветно преданного авиации учёного с мировым именем, душеведа и врачавателя, посвящены не только изучению системы «лётчик – самолёт – воздушная среда» и направлены на помощь лётчику и защиту его. Они глубоко раскрывают духовную, личностную суть Небожителя, поднимают самые острые психологические и гражданские проблемы, возникшие позже в связи с «перестройкой» и потерей боевой значимости авиации и лётного мастерства. Наша деловая дружба, двадцатипятилетняя переписка дали много мне – писателю, как оказалось, и ему – учёному, который вправе сказать: *«Я живу для людей и всё, что могу, отдаю людям. В этом смысл и честь моей жизни»*.

В 1979 году и позже в «Правде» были опубликованы очерки: *«Право на полёт»* – о психологических экспериментах, проводимых учёным в воздухе, и *«Глиссада»*, где я рассказала о необычной лазерной системе посадки и облёте её на самолёте-лаборатории Ан-26. Цель – получение данных об изменениях и возможностях пространственной ориентировки лётчика.

*«...Густые, будто гранатовый сок, струи света били из темноты, от торца посадочной полосы, слагаясь в гигантскую букву «Г», и словно они, а не самолёт, перемещались в пространстве, то опадая, то взмывая, то покойно ложась на места: центральный, курсовой под фюзеляж; боковые, глиссадные – по горизонту, два средних луча, схлестнувшись перекрестием в фиксированной точке над ближним приводом, падали за плоскости самолёта устойчиво и надёжно...»*

*– Я с проходом, – возникал в эфире голос командира корабля, и чернота вновь захлёстывала кабину.*

*– Георгий Иванович, передайте, пожалуйста, управление второму пилоту и ответьте на мой вопрос... – по-домашнему просто звучали слова по самолётному переговорному устройству.*

*– Управление отдал. Слушаю вас, Владимир Александрович, – охотно откликнулся командир, снимая руки со штурвала.*

*– Облегчается ли контроль за глиссадой снижения? Нагляднее ли конфигурация лучей «Глиссады» в сравнении с обычной освещённой посадочной полосой? Представляете ли за лучами неподвижную землю? – руководитель эксперимента, доктор медицинских наук В.А. Пономаренко вслушивался в ответ. Он стоял здесь же, в кабине Ан-26. Портативный пульт управления в его руках освещал зеленоватыми лампочками...»* – это всего лишь динамичная картинка большой и серьёзной темы, развёрнутой в очерке.

Поездка в Армавирское лётное училище стала для меня ещё од-

ной страничкой познаний. В очерке «Образ полёта» я рассказала о разработанной научным отделом В.А. Пономаренко методике лётного обучения курсантов, которая уже внедрялась в лётную практику.

Самой мне на этот раз «подлетнуть» не удалось, зато курсантскую жизнь изучила детально: «поднималась на высоту» в барокамере, крутилась на лопинге, тренирующем вестибулярный аппарат, – здорово! Чуть не свернула себе шею на батуте... Узнала курсантские традиции и трогательные ритуалы. Например, как отмечается первый самостоятельный вылет: друзья качают новопечённого лётчика, а он потом целует пиласи самолёта и бетон взлётно-посадочный полосы, позволившей ему подняться в небо и благополучно вернуться на землю.

А потом были курсантские письма – сотни три их. О жизни, полётах, радостях, неудачах. По ним можно было создать роман, но я успевала писать лишь короткие произведения. Небольшой отрывок из очерка «Становление».

*«...Как хорошо, что я получил Ваше письмо. На душе – тяжёлый камень, в голове, как говорится, одному Богу известно. Внешне спокоен. Всё анализирую свои действия и никак не могу понять, как же так могло произойти?.. В долю секунды руки сработали быстрее, чем мозг, и вот – предпосылка к лётному происшествию. Командир говорит, что лётчика из меня не выйдет, наверное, подаст на отчисление. Стыд, что не справился с самолётом, сознание вины перед инструктором давит больше всего...»*

*«...Не отчислили, но от полётов на время отстранили. Сейчас заправляю топливом самолёты. Сегодня видимость ухудшилась, полёты прекратились. Я сел в кабину и так захотелось летать – ужас! Посмотрел на приборы, прикоснулся к ручке управления и взглянул в даль, туда, где среди туч светило солнце и горизонт растворялся в небе. Нет, только летать! На чём угодно, лишь бы у этого аппарата были крылья и намёк на то, что он может оторваться от земли»*

*«...Даже не знаю, как благодарить Вас и своих товарищей за то, что поручились за меня. Командир согласился оставить в училище и даже в своей эскадрилье. Сказал, что я выпущусь со всеми, если поднажму на учёбу... Теперь перед каждым полётом, как Вы советовали, мысленно придираюсь к себе. Продумываю, что сделал и что собираюсь. Помогает...»*

*«...Ваше письмо я дал прочитать ребятам, и многих оно заставило задуматься. Очень жаль, что Вы не появились у нас на первом курсе, когда всё варится, растёт, жалится, но когда начинаются и первые ошибки. Тогда-то и надо воспитывать ответственность за свои действия. Армия на то и армия, чтобы в ней устанавливались строгие законы, определённые уставом, – это школа закалки, мужества, твёрдости характера. Но в то же время нельзя жить однообразной, монотонной жизнью – на первых курсах, после гражданки, это особенно тяжело. Ведь че-*

*ловец создан, чтобы творить, мыслить, без этого хорошего лётчика, как я сейчас понял, не получится...»*

Открытия и откровения юности... Они заставляют задуматься о многом. Нередко слышала от разных лётчиков фразу, когда-то сказанную опытным и мудрым человеком:

*«В авиацию приходят фанатики. Но остаются трудяги».*

Встречи и разговоры, переписка с инструкторами и курсантами о взаимных проблемах обучения, размышления лётчиков, уже достигших боевого мастерства, дали возможность сделать для «Правды» и очерк «Расправить крылья» («Призвание – инструктор»). Он получился аналитическим и глубоко проблемным, а главное, убедительным. Наглядно показав всю многоплановость, исключительную сложность и недооценённость инструкторской работы, с чем сталкивалась не раз, я сделала выводы для того времени достаточно смелые, и редакция, цензура не урезали их, лишь слегка «скруглили» особо острые углы.

*«...Много лет в нашей стране существуют звания «Заслуженного военного лётчика СССР», «Заслуженного лётчика-испытателя СССР». Почему же нет звания «Заслуженного военного лётчика-инструктора»? Как ещё можно выделить лётчиков-инструкторов, превосходящих остальных опытом и стажем инструкторской работы?»*

*Настало время детально продумать и провести в жизнь меры стимулирования лётно-инструкторского состава, изменить атмосферу, стереть предубеждённость, незаслуженно закрепившуюся за этой интересной и благородной профессией, таящей в себе большие возможности, чем проявляются в непосредственной работе с курсантами. Например, в годы войны инструкторы лётных училищ быстрее овладевали новой техникой, тактикой и в воздушных боях действовали грамотно и хладнокровно. И в числе лётчиков-испытателей много бывших инструкторов – большой налёт, устойчивая техника пилотирования, на которую не действуют отвлекающие факторы. Умение и потребность анализировать полёт, творческий подход к заданию и огромная выдержка – качества, которые роднят эти две профессии.*

*Потребность обучать, вкладывать в ученика все знания, всё то сокровенное, что открыл, совершенствуя, оттачивая своё мастерство, – это дар. Прекрасный педагогический дар, и надо научиться ценить и беречь его».*

Очерк имел широкий положительный резонанс в авиационном мире. Он обсуждался в лётных частях и достаточно глубоко и обоснованно в Главном штабе ВВС. Мне приходили письма и телеграммы, благодарили по телефону знакомые лётчики и незнакомые генералы. В частях, куда я потом приезжала, непременно заходил об этом очерке разговор... Что может быть для писателя, журналиста дороже осознания того, что слово его услышано, правильно понято и может принести людям и делу практическую пользу.



Публикации о курсантах и инструкторах познакомили меня с заместителем Главкома по вузам, Героем Советского Союза генерал-полковником Дольниковым. Выразив своё мнение по поводу моего труда творческого и лёгкого, он подал мысль составить сборник лучших авиационных очерков и написал предисловие к книге. *«Высокого неба глоток»*, но об этом – позже.

В 1981 году по заданию редакции, с моей подсказкой темы летаю и пишу: *«Ночная атака»*, *«Идём на перехват»*. Как и в других очерках, кроме эмоционально прожитого полёта, стараюсь познакомить читателей с историей возникновения разных видов боевых действий в воздухе, перспектив на будущее, что придаёт материалу познавательный оттенок. Приведу начало очерка.

*«Бледная синева простёгана пушистыми инверсионными дорожками и, наверное, поэтому кажется пределом высоты, хотя стрелка на приборе подкралась лишь к десятикилометровой отметке. Перистые облака внизу, как матовое стекло, и в этом снежно-белом сужающемся пространстве в острых бликах на фонаре кабины соринкой должен проскочить самолёт «противника». Всматриваюсь до рези в глазах, боюсь упустить это мгновение.*

*– Курс... Высота, – наводят на цель наши перехватчик с командного пункта.*

*Подполковник Шишков пилотирует МиГ-23УМ со свойственной ему аккуратностью, каждый манёвр словно выверен по лекалу.*

*«Включить высокое». – «Понял». – «Цель наблюдаю». – Цель ваша, работайте», – звучат в эфире голоса лётчиков и офицеров боевого управления. Перехватчики отражают массивированный налёт авиации «противника»...*

*– Вот она – наша... – голос подполковника Шишкова по внутренней связи возникает внезапно, хотя именно этих слов я жду весь полёт. – Справа, заходим в заднюю полусферу.*

*Самолёт «противника» словно выпадает из облаков. Несколько секунд – и очертания истребителя становятся резче, контрастнее. Чёткими импульсами отсчитывается расстояние на шкале дальности прицела. Ещё немного... ещё...*

*Пуск! Секунда – и самолёт «противника» соскальзывает за обод фонаря, в резком отвороте мы уходим от цели...»*

*Большой, многоплановый очерк заканчиваю словами, в истинности которых мне довелось убедиться, в какой-то мере, и на собственном опыте:*

*«В каждом, даже самом регламентированном полёте заложены элементы творчества. Лётчик творит полёт в меру таланта своего и мастерства, как создают музыку, стихи, картины, но только с той разницей, что каждому фальшивому звуку, неточному штриху, пустому слову здесь цена – жизнь».*

*Увлёкшись высотами и скоростями, я едва не упустила из виду такую грозную и незаменимую машину как боевой вертолёт. К*

счастью, вертолётчики напомнили о себе сами: в редакцию «Правды» пришло письмо с приглашением меня на предстоящие крупные учения наземных войск и авиации.

*«... Утро рождается в тумане, чуть окрашенном светом зари. Сквозь жёлтую, подвижную мглу проступают тела вертолётов, тёмными глыбами движутся машины-заправщики, фигуры людей кажутся расплывчатыми. Но дунул ветер, дрогнул туман, и обнажились сдвинутые к горизонту сопки. Вспарывая тишину, зарокотали двигатели, крутанулись лопасти, взметая тонкую взвесь рыжеватой земли и снега.*

*Уходим первыми, парой боевых вертолётов Ми-24 на воздушную разведку переднего края обороны «противника». Перед вылетом ведущий майор Сергеев о боевых машинах, на которых мне летать не довелось, сказал немногословно:*

*– Скоростные, манёвренные, вооружение отличное. И называют их «летающими танками».*

*Ведомый – майор Константинович, знакомя меня с кабиной: командирской и лётчика-оператора, где мне предстояло лететь, заметил не без гордости:*

*– Не правда ли, есть в этих вертолётах что-то истребительское? Приборов, правда, поменьше, зато обзор какой!*

*... С нашей высоты сопки кажутся неприятными, в подтёках обнажённого грунта. Тени от вертолётов скользят по вершинам деревьев, ныряют в сумрачные пади, форсируют речушки с зеленоватым осевишем льдом.*

*– Вышел в заданный район, начинаю работать, – слышу в наушниках голос ведущего. – В квадрате четыре большое скопление танков. Фон тёмный.*

*Не сразу отыскиваю танки взглядом – рассредоточились на притенённой каменистой плешине... За грядой сопки господство снегов. Ослепительно сияет ледяная корка. Иностраным наростом на ней – палатки, пулёмётные гнёзда, забаррикадированные снежными стенами. Со стороны дороги, выходящей у подножья сопки, их не заметишь, но как чётко видны фигуры в шинелях с воздуха! Тень от вертолёта накрывает их, как залп...*

*... А эфир уже полнится голосами: «Цель левее вас, за сопками», «Цель обнаружена, выполняю манёвр», «Бери головную машину, я ударю правую» – подошла основная группа боевых вертолётов.*

*Пары, звенья – вертолёты идут, упрямо набычившись, выставляя вперёд, как крутые лбы, фонари кабин. Носовая часть чуть опущена – вертолёты словно целятся боднуть землю.*

*– Наблюдаешь меня? – немного глуше, чем обычно, будто сдерживая нетерпение, запрашивает Сергеев ведомого. – Подтянись.*

*– Понял, – откликается Константинович и уже мне, нажав кнопку переговорного устройства: – Сейчас и мы повоюем...*

*Небольшой отрывок из очерка «Учения», а как заволновалась, затосковала сейчас душа. Как захотелось вновь оказаться «... в бес-*

*крайнем небе, где нет места слабому духом, где выплавляется характер и зреет ум, где по преданиям, могли жить только боги...»*

От командования ВВС Черноморского флота через штаб авиации ВМФ поступила в редакцию «Правды» просьба командировать меня в полк дальней авиации, где находились сверхзвуковые стратегические бомбардировщики с изменяемой геометрией крыла Ту-22М. Должен состояться митинг по случаю присуждения капитану В.В.Кубракову ордена «Красного знамени» – посмертно.

Это была первая для меня, но, увы, далеко не последняя катастрофа, в тяжёлые подробности которой пришлось вникать, прослушивая магнитофонные записи «чёрного ящика», последние слова ещё живого человека. Собирает восдино воспоминания членов экипажа, свидетелей трагических событий, чтобы воссоздать в пространстве своего воображения то, что должны потом представить себе другие.

*«...Толчок неожиданный, резкий, как удар. Самолёт вздрнул нас и разом свалился на крыло. «Проверь неисправность...» – врезался в нарастающий треск и скрежет невозмутимый женский голос речевого информатора. Непривычно безвольным стал штурвал...*

*– Держи высоту, держи! – крикнул командир второму пилоту. Почувствовал, как забила в нарастающей вибрации кабина и, затягиваясь в спираль, начал падать самолёт...*

*...Сорок пять секунд... Из них семнадцать ушло на попытку овладеть машиной, понять происходящее. Пять – чтобы катапультировать экипаж... Теперь надо только успеть перебросить отяжелевшие руки на бело-красную штриховку рукояток привода катапультичного кресла, нажать их... Но перегрузки незримо и грубо сплющивают тело, сгибают голову, плечи.*

*«Проверь выпуск шасси», «Проверь...» – бесстрастным женским голосом долбит уходящее сознание бесполезный сейчас информатор, отмечая неотвратимость снижения. А в месиве земли и неба, в калейдоскопе голубого и зелёного, – светлые квадраты строений...*

*Сорок пять секунд – мгновение. А может, вся прожитая жизнь, каждое слово, поступок, мысль, убеждение и то, что вложено инструкторами, командирами...*

*На кроках местности на фоне чётко обозначенных линий шоссе, канала, улиц посёлка вычерчена приблизительная траектория падения самолёта – всего несколько витков. Последний логически завершился над зданием школы... Но неожиданно – резкий разворот в сторону и – чёрный взрыв кромсает полосу деревьев в полудилометре. То, что могло стать трагедией для сотен семей, обернулось горем одной...»*

Именем героя названа центральная улица поселка, место гибели отмечено глыбой гранита с надписью... Награда была вручена вдове. Очерк в «Правде» назывался «45 секунд».

Как нередко бывало, одна командировка, тянула за собой целый ряд других. Знакомство с неординарными людьми подсказывало неожиданные темы. Так вышло и на этот раз. Случайный разговор с генерал-лейтенантом Павловым Г.В., ночной полёт с ним в сложных метеоусловиях и на малых высотах над морем на бомбардировщике Ту-16, его преданность морской авиации и увлечённый рассказ о палубных штурмовиках – самолётах вертикального взлёта-посадки – заинтриговали. Я понимала нереальность своей задумки: Як-38 был новым, уникальным и сложным самолётом, но в глубине души надеялась на свою писательскую и лётную удачу. И чудо произошло. Примерно через год получаю письмо из Владивостока от вступившего в должность командующего авиацией Тихоокеанского флота генерал-лейтенанта Павлова. Он и член военного совета генерал-майор Рыков приглашали меня поработать по темам: «... психология дальних полётов с непосредственным соприкосновением с недругом и по «вертикалке».

Ответное письмо с благодарностью за приглашение и своим согласием я отправить не успела. Несколько дней спустя всё командование ТОФ погубило в авиакатастрофе, вылетая из Ленинграда. Выполнить деловое предложение стало теперь моим долгом.

Допуск к полётам был дан, как всегда, на самых высоких инстанциях авиации, флота и с разрешения Генерального конструктора А.С. Яковлева по соответствующим письмам из редакции «Правды», с солидной характеристикой и ссылкой на Лётную книжку, где фиксировались полёты и подготовка к ним на разных типах ЛА. Но решающим аргументом, доказывающим право находиться мне, журналисту, к тому же женщине, на борту военного самолёта, были уже имевшиеся публикации. Нередко я слышала и читала в письмах:

*«Вы пишете из кабины...», «У вас получается проникнуть в духовный мир лётчика...», «Как Вам удаётся так разносторонне, глубоко и точно понять сегодняшние проблемы, проникнуть в суть боеготовности военной авиации?», «Вы поднимаете престиж военного лётчика, и делаете это умело, с достоинством, не злоупотребляя, но и не забывая романтику...»* – слова эти подтверждали, что я избрала для осуществления своей мечты и применения литературных способностей единственный для меня путь.

Путь этот не был так гладок, как может показаться. Собственных недостатков хватало: близорукость, которую первое время приходилось скрывать, посредственная память – для журналиста бедствие, и как не покажется странным – робость, когда я не была в чём-то абсолютно уверена. Нелюбовь выступать публично, завышенная требовательность к себе, порой недооценка сил и возможностей... Но вставали препятствия на пути в небо в виде разного рода формальностей, придирок цензуры, «подножек» недоброжелателей (и они, естественно, были), категоричности некомпетентных лиц, тормозящих дело, – и откуда только воля, смекалка, упорство брались, если речь шла о полётах! Нервничала, пере-

живала молчком и — шла к намеченной цели, словно меня кто-то настойчиво звал...

Но я отвлеклась... Вспомнила, как маялась в Москве, в ожидании поездки на Тихоокеанский флот. Судьба словно противилась ей: несмотря на все формальные допуски, по разным, не зависящим от меня причинам, удалось попасть во Владивосток вместо намеченного мая месяца лишь в конце июня.

Тяжёлый авианесущий крейсер (ТАКР) «Минск», на котором базировались самолёты вертикального взлёта-посадки Як-38, был гордостью Тихоокеанского флота. Восьмипалубная громада с сотнями помещений, ангаром-трюмом для самолётов и палубой, выложенной термоплиткой. Сверхмощные ракетные комплексы, новейшее навигационное и прочее оборудование. А главное, самолёты — палубные штурмовики.

Даже попав на авианосец, лётчиков я там не застала — они летали с наземного аэродрома. У меня было время облазить «Минск» от носа до кормы, от второго днища до шара на мачте, где расположена главная радиоантенна. Минут на двадцать доверили штурвал и разрешили поуправлять кораблём, когда проводились ходовые испытания после регламентных работ и авианосец выходил из бухты Стрелок, где стоял на рейде, в Японское море.

И хотя моряки встретили меня гостеприимно, и разговоры с офицерами в кают-компании, с матросами на площадках с оружием были интересны и познавательны, однако я с нетерпением ожидала прибытия лётчиков. Но даже тогда, когда они появились на «Минске», полёты то переносились из-за тактических учений флота, то отменялись из-за лётного происшествия в «северном» полку. Нетрудно представить, какое испытала я счастье, когда после сдачи зачётов и тренажа в кабине взлетела с подполковником Чуриловым. Но... лишь на «висение».

*«Когда взлетали, полётная палуба ширилась, тесня многоярусную надстройку к борту, и самолёт казался лишь деталью крейсера, внезапно оторвавшейся от его зеленовато-серых палубных плит.*

*Секунды вертикального взлёта поражают странным состоянием взвешенного равновесия. Всё чутко, вёртко, напряжённо, всё как на одном глубоком вздохе. Но рука полковника Ю. Чурилова дирижирует мощью двигателей уверенно, точно, и малейшее отклонение ручки управления отзывывается осторожным смещением — самолёт словно нетерпеливо топчется над палубой. В режиме «висения» есть, наверное, что-то общее с ручным управлением космическим кораблём. Поделилась после полёта этой мыслью с лётчиками — смеются: «Про космос не знаем, а вот если плыть по озеру в бочке, да с одним веслом...»*

*Но вот, довернув на курс разгона, машина набирает скорость, приобретает стремительность и превращается в привычный самолёт. Каким же сложным сочетанием, точнее, сплавом навыков истребителя и вертолётчика должен обладать лётчик!*

*Безбрежье океана... И небо не такое, как над землёй. Синева стекает от зенита к воде, смывая линию горизонта, воздух словно набух странным, пронзительным светом, всё искажается – высота, расстояние. Не за что зацепиться взглядом. В непривычной тональности работает двигатель, и чувство наступорженности не покидает весь полёт...*

*Где-то вдалеке, в мерцающей зыби волн, чуть приметной точкой противоположный крейсер «Минск». Сейчас он и дом, и кусочек Родины, и единственное место, где самолёт может произвести посадку».*

В этом отрывке из очерка *«Крейсер к полётам приготовить!»* впервые мне пришлось смонтировать впечатления от полёта на «висение» с полётом над морем на МиГ-21УМ, который был выполнен с подполковником Свиточевым на предельно малых высотах. С полётом по кругу с заходом по глиссаде снижения и выходом над кораблём, как если бы это было сделано на Як-38, но с последующим снижением его по вертикали. К сожалению, из-за превышения объёма вышло из текста то, что я поняла в пяти полётах, которые в том же году отлетала на Як-38У в учебно-исследовательском полку 33 центра переучивания и боевого применения в городе Саки с командиром полка полковником Ковалёвым (на пилотаж) и инструктором майором Панасенко (по «полному профилю» и по маршруту). Сделать отдельно материал в то время не удалось, хотя знакомство с инструкторами помогло написать очерк «Расправить крылья».

Авиационно-морская тематика увлекала всё больше. Очерк о ТАКРе «Минск», о специфике полётов палубных штурмовиках в сложных условиях двух стихий, о проблемах организации походов и престоже этой уникальной лётной профессии, судя по мнению читателей, – получился. После его публикации в «Правде» со мной захотел познакомиться лично Генеральный конструктор Александр Сергеевич Яковлев. При встрече он сказал: *«Вы единственный человек, который, не будучи лётчиком, летал на самолёте вертикального взлёта, да ещё женичина...»* И подарил свою новую книгу «Советские самолёты», с автографом.

Когда я была ещё на «Минске», лётчики и моряки предлагали пойти с ними в поход по южным морям, где проходило боевое дежурство авианосца. Это было реально, так как женщин-специалистов из конструкторских бюро в такие походы брали. Командование корабля эту идею одобрило, командующий Тихоокеанского флота адмирал Сидоров не возражал. В Москве, в штабе авиации ВМФ обещали активную поддержку: художественно-документальное произведение, которое я планировала писать в походе, было необходимо для престижа морских лётчиков и самой идеи самолёта вертикального взлёта-посадки, которая воспринималась в авиационных кругах Главного штаба ВВС не однозначно.

Александр Сергеевич Яковлев был «за». Я приехала в Москву,

в ОКБ для изучения материалов по истории создания Як-36, Як-38 и зарубежных СВВП. Была в музее. Рассматривала карту, моря, омывающие береговую линию азиатского континента, и Северный морской путь, который сулил больше трудностей, а значит, был интереснее... В голове гибко выстраивался ориентировочный сюжет, надо было только наполнить его реальным содержанием – хотелось вернуться из похода с законченной рукописью.

Тимур Аркадьевич радостно потирал руки – договорились, что буду присылать материалы для газеты с okazji. Однако длительную командировку мне, как внештатному сотруднику, «Правда» дать не могла. Поэтому ходатайствовать перед Главкомом военно-морского флота адмиралом флота Советского Союза Горпковым С.Г. взял на себя секретариат правления Союза писателей СССР. За подписью секретаря правления Ю.Верченко было составлено обстоятельное письмо, с просьбой разрешить мне участвовать в походе. С этим письмом член военного совета генерал-полковник Тропшин собрался сам, через Главное политуправление флота, выйти на сурового и несговорчивого адмирала. Но...

Секретарша, которая должна была отпечатать письмо и отдать его на подпись Верченко, а потом лично мне в руки, по непонятной причине запечатала его в конверт и отправила официальной почтой. Когда в конце дня я пришла за документом – непоправимое уже свершилось...

Получив письмо без соответствующей подготовки, адмирал Горшков – моряк старой закалки, естественно, крайне удивился и сказал своё категоричное «нет», после чего просить, доказывать что-либо было уже бесполезно.

Вот так обычная небрежность секретарши стоила произведения, в котором нуждались авиация и флот, которое, возможно, стало бы главным произведением моей творческой жизни

Недавно, перебирая бумаги, нашла грамоту в бордовом кожаном облачении. В ней сказано: *«Орешина Нонна Николаевна за многолетнюю плодотворную работу и в связи с 70-летием «Правды» награждается настоящей грамотой».*

В качестве внештатного спец. корреспондента я сотрудничала с газетой пятнадцать лет и сделала около двадцати материалов. Всего авиационных очерков около полусотни. Это были самые активные, трудные и счастливые годы жизни. Они не дали ни престижных наград, ни денежных поощрений – мысль об этом мне тогда и в голову не приходила. Даже известность была в основном в границах Страны Авиация, где профессионалы ценили не только мои знания, но и преданность, искреннее и самозабвенное служение Небу.

Настоящей наградой были письма рядовых лётчиков и генералов, инструкторов и курсантов, авиационных психологов, в которых распахивались души, и мыслям было тесно, и откровение – в каждой строке... Пачки писем... Выгаскиваю конверты почты наугад, перечитываю полузабытые строки, некоторые из них под-

чёркнуты карандашом. Кое-что, иногда без указания фамилий я использовала при работе над очерками.

*«...Сам я из Мурманска, хотел стать моряком. Вашу книгу «Время сжатых секунд» купил в Новороссийске – бывает же так! Прочёл и вот теперь – в Армавирском лётном училище. На третьем курсе уже. Летаю...»*

*«...Хочу с вами, Нонна Николаевна, немного посекретничать, то есть разобраться в смысле жизни...»*

*«...Я не помню, чтобы кто-либо другой, кроме Вас, выступал, да ещё в «Правде», в защиту лётчика-инструктора ... Спасибо Вам за то, что так хорошо поняли, прочувствовали, познали и описали наш труд!..»*

*«...Ваше предложение об анкете для писателей-авиаторов я постараюсь в этом году исполнить. Может быть, ответы и дадут толчок к «четвёртой странице» моей научной жизни. Спасибо за нить, за Дух, за сопереживание...»*

*«...Вы же сами так поэтично, так художественно, так любовно и духовно описали чувства, возникающие в полётах: «Сочетание чувства чуждой Среды и родной Обители». А главное, что Вы не описали, а пережили связь с небом, как уже прожитую жизнь...»*

*«...Творите, не переставайте писать! Думайте, даже когда заняты делами руки. Занята голова – думайте спиной, но только творите...»*

На каждое письмо я ответила, а с кем-то переписываюсь до сих пор. Что может быть дороже для ума и сердца писателя?!

Но, пожалуй, приятней всего и неожиданней была для меня реакция на первые и последующие публикации в центральной прессе сдержанного на похвалы и достаточно строгого моего Владимира Степановича. Помню, как пришёл муж однажды из института несколько озадаченный, но явно довольный, и стал рассказывать о том, что подходят к нему сослуживцы, поздравляют, хвалят мою статью в «Правде», спрашивают, когда ожидать следующую? Он был горд... А чувство гордости за близкого человека в семейной жизни полезное дополнение к уже привычной, устоявшейся любви.

Москва была для меня лишь перевалочным пунктом. День-два на оформление командировки, если врачебно-лётная комиссия пройдена заранее. Если разрешение на полёты уже есть. А если нет – звонки в штаб, согласования, мороки много. Везу официальные письма из редакции, предстаю пред грозными очами то генерал-полковников, то маршала, то министра авиационной промышленности или его замов. Кроме разрешения на полёты надо получить право рассекретить фамилии, когда дело касалось лётчиков-испытателей. Заслуженных и Героев, но известных пока лишь в авиационных кругах, о чьей работе нельзя писать. Для газеты «Правда» делалось исключение, и я рада, что мне довелось не толь-



ко рассказать о замечательных людях, но и сделать возможным публикации о них другими журналистами.

При виде моей Лётной книжки с записью полётов, зачётов и тренажей, с характеристиками из воинских частей лица боевых и заслуженных генералов Главного штаба принимали сначала удивлённое, потом задумчивое выражение. Наверное, вспоминались годы собственной лётной жизни. Разговор принимал небесную окраску. Рассказывали эпизоды из практики полётов, давали советы. Пожимая руку на прощанье, желали удачи. Иногда подчёркивали, что ответственность за мою жизнь берут на себя.

После возвращения из командировки, отчёта в редакции, встречи и трудного разговора с цензором, ещё каких-нибудь обязательных и непредвиденных дел, я начинала, соображаясь с содержанием скромного кошелька, «разорять» Москву. Покупала предметы для дома, одежду для мужа и дочки, гастрономические деликатесы и сладости – то, чем бедна была в то время наша Казань. И груз, который приходилось таскать на земле, не уступал перегрузкам в Небе. Признаюсь, я даже не могла позволить себе воспользоваться любезными предложениями, проводить меня на вокзал на машине – стыдно было. В небе – орлица, а на земле – тудяга лошадь. Но, видимо, так уж распорядилась Судьба, и я на неё не в обиде.

Дома наслаждалась тем, что наводила порядок. Хотя мой Владимир Степанович чистюля и дочка аккуратная, но генеральную уборку, капитальную стирку и уставной порядок в квартире надо доверять только собственным рукам. Потом приятно и гостей приглашать... Но до этого надо написать и отослать в редакцию очерковый материал. И только потом, если останется время, можно позволить себе отдохнуть на художественном произведении, не дисциплинируя себя темой, не втискивая мысли в рамки заданного объёма. Придумывать, обобщая героев, создавать жизненные коллизии, наслаждаясь красотой слов богатейшего русского языка, их яростной и нежной палитрой, звучанием музыкального ряда хорошо построенной фразы. Ведь и в прозе, а не только в поэтическом жанре, есть скрытая музыка. И надо учиться выпалывать засоряющие текст слова, делая фразу мускулистой, образной – живой.

Повесть «Светлый ветер» – столкновение прозы жизни и мечты, заземлённой любви и светлого, исцеляющего чувства. Большие рассказы «Тишина на полигоне», «Летун», «А небо – рядом», составившие сборник, были опубликованы в 1982 году в Таткнигоиздате. В них мне хотелось показать, как тесно сплетаются проблемы Земли и Неба; как безопасность лётчика зависит от тех, кто каким-либо образом связан с ним на земле; как хрупка грань между жизнью и смертью, и строго вершит свой суд Судьба... Случаи из жизни, факты, вымысел – всё варилось в творческом котле, выдавая продукт, который и называется художественной прозой. Плавать в ней, конечно, проще, вольготнее, чем излагать интересно строго документальный материал, заменяя технические термины

образными сравнениями, передавая собственные эмоции и чувства с той долей сдержанности и восторга, какие не покажутся нарочитыми ни обывателю, ни профессионалу. И всё же...

Неумолимо тянуло к реальности, грызло, срывало с места странное чувство: «Я – должна, я – могу... *Время уходит... надо!*» В памяти быстро стиралось напряжение, нервотрёпка, усталость. Душа томилась очередной темой.

Стремление прочувствовать и рассказать об особенностях и необходимости освоения полётов на предельно малых высотах, на предельных режимах: сваливание, штопор на сверхзвуковых истребителях – то, что не дозволено было делать лётчикам строевых частей, но без чего невозможно истинное мастерство и нет подлинной боеготовности, привело меня в город Жуковский, в Школу лётчиков-испытателей и Лётно-испытательный центр.

Разрешить полёты, по просьбе уже не Военного отдела, а главного редактора газеты «Правда», мог только министр авиационной промышленности Силаев. Иван Степанович был знаком с моими публикациями. Выслушав доводы, которые я постаралась изложить убедительно, он дал «добро» и ряд дельных советов.

Так открылась новая, потрясающая страница лётной жизни... Героическое и трагическое, обыденное и прекрасное – всё объединилось, заставив пересмотреть многое в своём понимании авиации. Я познакомилась и подружилась с удивительными людьми.

*«Небо бездонно, а нам отмерены в нём считанные метры высоты. Вершины деревьев несутся под фюзеляж самолёта с околозвуковой скоростью, сливаются в бурый поток хвои, сучьев, стволов. Лишь в отдалении, у горизонта, всё постепенно замедляет движение, давая возможность разглядеть посёлки, сместившиеся в непривычной проекции. Скопление домов не привлекает внимание, зато телевизионная вышка, церквушка, опоры электропередачи бросаются в глаза, сознание отмечает их сразу...»*

*Лицо Героя Советского Союза, Заслуженного лётчика-испытателя Лойчикова В.И., ведущего истребитель-бомбардировщик Су-24 по маловысотному маршруту, вижу в профиль: кислородная маска, защитный шлем. Открыт лишь лоб, часть щеки и глаз под светлой бровью. Взгляд спокойный, без прищуря. Лишь в движениях – мелких, точных проявляется сосредоточенность. Поток воздуха у земли упруг, плотен, и реакция на малейшее отклонение должна быть мгновенной.*

*Командный пункт сейчас, наверное, не слышит и не видит нас. С момента, когда в эфире прозвучало: «Работу по маловысотному маршруту разрешаю», и самолёт решительно прильнул к земле, мы словно выпали из привычного, заполненного голосами пилотов, мира».*

Так начинается очерк «Величие малых высот», где на фоне описания необычного для меня полёта на месте лётчика-оператора, в правом катапультном кресле истребителя-бомбардировщика, я рассказала об истории «бреющих полётов», новейших такти-

ческих приёмах, поделилась мнением учёных-психологов относительно этого сложнейшего вида пилотирования.

Итоговые мысли родились сами собой:

*«... Есть в полётах на предельно малых высотах какая-то величественная и притягательная сила. Воспитывающая характер, чувство ответственности, оттачивая мастерство, близость земли заставляет сделать трезвую переоценку своему умению и лётным способностям. Она дисциплинирует и спрашивает строже, чем самый придирчивый проверяющий. Она – как совесть, как экзамен самому себе. Готовность к полётам на малых высотах – залог безопасности всех высот».*

Мало сказать, что испытательная работа подразумевает наивысшую степень лётного мастерства. Она требует, в первую очередь, особый склад характера, совокупность физиологических, умственных и душевных качеств, не говоря уже о воле и твёрдом характере. Но по внешности лётчика-испытателя не отличишь от обычных людей, да и в земной, лично-семейной обстановке, редко проявляются какие-то особенные качества. Хотя опасная работа, безусловно, откладывает в повседневном поведении, в отношении к событиям и людям отпечаток, у каждого – свой, и один общий: они умеют ценить и использовать жизнь во всем её объёме.

В очерке *«Режим – предельный»* я рассказала об инструкторах Школы лётчиков-испытателей (г. Жуковский). *«Азбука испытаний»* назвала полёты на сверхзвуковых истребителях МиГ-21У и перехватчике МиГ-25У, в которых Заслуженный лётчик-испытатель В.В. Назарян, *«... словно разбирая слова по слогам, показал типовые манёвры, применяемые при лётных испытаниях.*

*– Для начала прогоним площадку. Три минуты замри и не дыши... – стрелки приборов собраны «по нулям». Назарян словно зажимает самолёт в кулаке – нет ни крена, ни набора высоты, ни снижения. Неподвижен и рычаг управления двигателем, только жёлтая стрелка топливомера чуть приметно напоминает о расходе горючего...*

*«Выраж-спираль», «Зубцы», «импульсы», «дача» – десятки специфических терминов, за которыми кроются конкретные задания...»*

Потом Валентин Вазгенович показал ошибки, которые возможны при выполнении разных пилотажных фигур. И их последствия... Впечатляет!

*«... Истребитель-перехватчик МиГ-25У, входя в нескоординированный вираж, словно затягивает невидимый узел. «Режим предельный» – в предостерегающем женском голосе речевого информатора чудится тревога.*

*– Слышите, как забеспокоилась эта дама? – шутит Назарян и сильным толчком «даёт ногу». Самолёт, бросив через крыло, положило на спину, и он заштопорил послушно, теряя километры высоты, размазывая витки по лёгкой пене облаков, непрочно затянувших землю. Один виток, второй, третий...*

– Теперь рули на вывод, – движения ручки управления и педалей неспешны, и в голосе Валентина Вазгеновича не проступает напряжения, словно все эти долгие секунды самолёт в неуправляемой фигуре, вопреки всем законам аэродинамики, подчинялся его рукам...»

Заслуженный лётчик-испытатель Э.В. Каарма, кроме пилотажного комплекса и полёта по маловысотному маршруту на Су-24, показал, как ведёт себя истребитель МиГ-21УМ на предельно малых скоростях.

«... Сверхзвуковому самолёту характерны большие скорости, и виражи на форсаже напоминают тугой обруч, стянувший воображаемый столб пространства. Но сейчас стрелка на приборе показывает скорости, характерные для винтомоторных самолётов с прямым крылом. Не понятно, на чём только держится истребитель – поток воздуха под треугольными плоскостями ненадёжный, дряблый. Всё в машине сосредоточилось, словно затало дыхание, а в голосе Энна Велловича слышу удовлетворение:

– И на таких скоростях можно летать, – рука лётчика дозирует усилия с аптекарской точностью, истребитель живёт в диапазоне режимов, где ещё можно, но не рекомендуется летать, а Каарма умудряется подходить к минимальному пределу. – Сейчас свалится на крыло... та-а-к... выводим аккуратненько. Теперь позволим войти в штопор... Из левого можно перейти в правый, из нормального в перевернутый... Только не дать ему развиться».

Полёт с Заслуженным лётчиком-испытателем Ю.А. Усиковым не просто дополнил, а в каком-то ином ракурсе представил возможности человека и машины, живущих, творящих в воздушной среде...

«...Наше задание – сложный пилотаж, показ характерных ошибок. Сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик Су-17УМЗ манёврен. А может, эта лаконичность фигур и гармоничная плавность переходов заложена не столько в самой машине, а в думающих руках Юрия Александровича?

Петля Нестерова – по темпу нарастания перегрузки всем телом ощущаю отточенную округлость её. Машина словно в глубоком вздохе достигает наивысшей точки и «зависает». Пестрота земли застилает фонарь.

– Если сейчас выйти на закритические углы атаки... – Усиков действием договаривает мысль – ручка управления энергично идёт «на себя». Машину начинает знобить, она чуть оседает на хвост, словно изнемогая. – Не допустить скольжения. Если появится... – Самолёт грубо передёргивается и сваливается на крыло. Что-то в нём от раненой, падающей птицы... Длинный нос начинает виток, но прекращает вращение. Истребитель переходит в пикирование, набирает скорость. – Умница машина не хочет штопорить, – одобрительно говорит Усиков, но в голосе досада лётчика, привыкшего к тому, что самолёт слушается беспрекословно. – Попробуем ещё раз...

На мгновение становится неуютно: мы вторгаемся в запрет-

ную область – вся практика лётной эксплуатации предписывает её обходить. При упоминании о штопоре твердеют лица и напрягаются глаза всех военных лётчиков: произвольный срыв в азарте воздушного боя не сулит ничего хорошего. А здесь будущих лётчиков-испытателей учат буднично, на разных машинах, как одному из обязательных элементов лётных испытаний...»

Знала и не раз писала о том, как отражаются особенности характера лётчика на его манере пилотировать. Но Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель И.П. Волк заинтриговал меня с первого же откровенного разговора,

«...Нельзя ограничивать лётчика-испытателя рамками инструкций», – эта мысль, однажды высказанная Игорем Петровичем, в первый момент показалась противоречащей тому, что раньше считала незыблемым в лётном деле. Лишь позже поняла: как бы продуманно и тщательно ни составлялось задание, испытательный полёт вносит свои коррективы, которые требуют быстрой перестройки прежних навыков, гибкого формирования новых. И чем свободнее импровизация, тем больше надёжность.

Об Игоре Петровиче я слышала задолго до знакомства: неординарная, сильная личность, не умецающаяся порой в рамки привычных суждений о человеке. Одарённый испытатель, и то, что от других потребовало бы полной отдачи сил, для него нормальный ритм работы».

«...В этом полёте всё казалось необычно: на взлёте истребитель, словно лизнув бетон, пронёсся над полосой на метре, круто взмыв, в боевом развороте пошёл в зону, бочками погасил на нужной высоте скорость. Фигуры сложного пилотажа, лаконичные, словно поджарые. Самолёт с покорной преданностью шёл за рычагами управления – движения Игоря Петровича энергичные и казались бы резкими, не будь они поразительной точности. И даже в момент преднамеренной потери скорости сваливание на крыло походило на пилотажную фигуру, а штопор – на взведённую пружину с туго сжатыми стальными витками.

У каждого опытного лётчика есть как бы свой запас безопасности», чёткое понимание предела, до которого он может позволить себе дойти, пилотируя машину. Испытатель определяет этот уровень надёжности сам, трезво оценивая способности и опыт. Одни обходят сравнительно далеко границы опасных зон, другие, с ростом мастерства, подходят к ним ближе. У Игоря Петровича этот буферный слой очень тонок, он работает почти на грани возможного».

Изучение нового, сверхмощного двигателя для самолёта, существующего ещё только в чертежах, – дело сложное, тонкое и рискованное. О том, как проводятся испытания на летающей лаборатории – ЛЛ Ил-76 и в зале управления лётным экспериментом, о проблемах, возникающих в работе ведущих инженеров, я поведала в очерке «Земля и небо».

«...Даже внешний вид летающей лаборатории необычен: «родные» двигатели привычных размеров и один огромный – это испытуемый. Самолёт, на который его поставят, ещё только в чертежах или мастерских конструкторского бюро, а будущее сердце его уже в полёте.

Высокая стремянка вместо комфортабельного трапа, в центре фюзеляжа – стеллажи, заставленные осциллографами, на экранах катодников светятся пульсирующие линии. На пульте управления ведущего инженера разноцветные табло, сигнальные лампочки – всё как в исследовательской лаборатории, и лишь парашюты, уложенные в чаши сидений, и кислородные маски напоминают, что лаборатория работает в небе.

Земля уходит под облака, в редких разрывах проступают лоскуты зелени.

– Проверить кислород, – звучит в наушниках голос командира экипажа Заслуженного лётчика-испытателя П. Лёвушкина. И чуть погодя голос ведущего инженера Ю. Петрухина.

– Командир, выполняю номинальный, – рычаг управления экспериментальным двигателем ползёт вперёд, и в слаженном хоре голосов начинает набирать силу мощный рокот. Самолёт норовит развернуться, но, качнувшись, занимает прежний курс – командир и борт-инженер В. Евдокимов ставят на нужные режимы остальные двигатели.

В фюзеляже все оттенки в гуле двигателей слышатся отчётливее. Ведущий инженер и два его помощника записывают показания приборов, изредка перебрасываются короткими фразами. Всё как всегда, обычный испытательный полёт... Но разве испытательный полёт может быть обычным? Ведь всего две недели назад...

... Удар неожиданный, резкий – по фюзеляжу, по гондолам шасси. С хлопком спомпировал и один из основных двигателей. Взгляда в иллюминатор достаточно, чтобы понять, что произошло.

«...Прошу посадку с ходу. Правый двигатель выключен, второй неисправен» – запрашивает командир землю и, получив разрешение, даёт команду экипажу приготовиться к возможному покиданию машины...»

В тот раз всё обошлось, но может быть и иначе.

С Героем России, Заслуженным птурманом-испытателем Леонидом Степановичем Поповым мне довелось быть в девятичасовом полёте к Новой Земле – проводились испытания новой навигационной системы. Хотела рассказать об этом, а заодно описать вид Ледовитого океана с высоты нескольких тысяч метров: полосу паковых льдов у берега, похожую на потрёпанную шкуру белого медведя; шероховатую синь торосов и заледеневшее голубое небо, готовое взорваться Северным сиянием, которого в тот раз так и не случилось... Но что-то мне помешало. Зато сам Леонид Попов написал и издал прекрасную книгу «Страстная неделя» о лётчиках-испытателях, и мне приятно, что смогла ему в чём-то помочь...

Не всё же время лётчикам-испытателям трудиться... Случались и дни рождения, куда меня приглашали, и я, попадая в атмосферу семьи, видела именинника и его друзей совсем в иной плоскости, что дополняло, а порой, и перестраивало тот образ, что уже сложилось в лётно-деловой обстановке прежних встреч. Выпадали на время моей командировки и праздники. Однажды на три первомайских дня взяли самолёт и полетели в Сочи, где есть Дендрарий, аллея знаменитых людей и деревья, на которых руками лётчиков-испытателей привиты черенки от разных пород плодовых деревьев. Среди листьев – бирки с фамилиями людей, чьи имена вошли в легенды. Кто-то уже не летает, кто-то навечно остался в Небе... А деревья продолжают цвести, зреют плоды. И мы посадили дерево. Спустя несколько лет, оказавшись в Сочи, провела его. Из привитых нами черенков выросли крепкие ветки. И на моей веточке солнечно светились мандарины.

О своём кумире детства – легендарной лётчице – Герое Советского Союза, Герое Социалистического Труда В.С. Гризодубовой, познакомившись незадолго до её кончины, написала очерк, опубликованный в «Правде», и назвала его «Дочь Родины».

*«Уже прощаясь после обстоятельного разговора, я спросила:*

*– Какое качество, независимо от рода лётной деятельности, наиболее ценно в лётчике? – Ждала, что Валентина Степановна заговорит о лётном таланте, особых чертах характера, о мужестве.*

*– Любовь к Родине, – без тени пафоса, не задумываясь, ответила она. – Без этого он не нужен ни как военный лётчик – отступит в первом же трудном бою. Ни как испытатель – побоявшись ответственности, пойдёт на сделку с совестью, ... Ни как спортсмен – отстаивая честь страны, будет думать о своей выгоде. Человек уходит в небо таким, каким воспитала его земля.*

Как мало знает о наших Героях молодежь, как непростительно легко, в суете повседневных забот, забываем о них мы – ещё живущие...

...Страна Авиация – не только сверхмощности, сверхскорости, сверхвысоты. Как и Небо, она начинается от Земли и принадлежит не только взрослым, но и подросткам, если в их сердцах загорелась искра небесной романтики.

*«...Любой вид спорта требует выдержки – авиамоделизм требует ещё и терпения, редкого сочетания усидчивости ювелира, выносливости спортсмена, быстроты реакции и самообладания пилота. Привлекательно то, что ты сам изобретаешь, соединяя фантазию и конструкторскую смекалку, сам строишь и испытываешь модель в воздухе. Увлечение это на всю жизнь».*

*«...Человек стоит, чуть откинувшись всем корпусом назад, обратив лицо к небу, и пристально следит за тем, как плавно, повинуясь его желанию, скользит в вышине телеуправляемая модель самолёта. Руки спокойно лежат на коробке передатчика,*

чуть покачивается стрела антенны. Человеку за сорок, но лучи моринок около глаз не возрастные, а от привычного прищуря.

Леонид Тихонович Алдошин – руководитель авиамодельной лаборатории студенческого КБ Казанского авиационного института, мастер спорта международного класса. На его счету тридцать союзных и пять мировых рекордов. Один из них – на дальность по кругу для модели планёра установлен в 1974 году, равен пятистам двадцати двум километрам и ещё никем не побит».

Желание Алдошина побить мировой рекорд продолжительности полёта радиоуправляемой модели планёра и привело нас в Коктебель, где на легендарной горе Клементьева в марте дуют самые подходящие ветра. Леониду Тихоновичу предстояло более суток держать модель в воздухе. Стоя, сидя, лёжа, – ни на секунду не отрывая от неё глаз, от пульта – рук. Но помешала погода...

«... Солнце тяжёлой огненной каплей медленно стекает к горизонту, и так же неумолимо сникает ветер. Когда сумерки заливают низины и в густой синеве неба проклевываются первые звёзды, становится очевидным, что полёт сорвался опять. Планёр парит всё ниже, временами он бесцельно проходит почти у ног Алдошина, стоящего у края склона. Фигура пилота, гибкий ус антенны и тихо лнущий к земле планёр...

– Ну, что же, – негромко говорит Леонид Тихонович, – значит, завтра начнём всё сначала». Очерк «Верность мечте» был опубликован в «Правде».

Сборник повестей и рассказов «Шаг по земле» вышел в Таткиноиздате по случаю моего пятидесятилетия. В нём в основном переиздание, говоря условно, «доавиационных» художественных произведений. Одноимённая повесть – это ещё робкая мечта коснуться лётной тематики. Думала ли я в конце шестидесятых, когда писала её, что пройду такой необычный путь?.. Поистине, дороге осилит идущий. А в небо взлетит – мечтающий. Главное – не изменять самому себе, не подавлять способности, не предавать мечту, тогда и жизнь будет насыщенной, полной интересными событиями и полезными делами. И как бы ни была она трудна, можно признаться: «Это и есть счастье...»

О том, что такое – Страна Авиация, о лётчиках, полётах с ними, о парашютных прыжках, о создании литературных произведений и своём понимании смысла жизни я рассказывала, выступая в библиотеках, во Дворцах культуры, но больше всего в школах. Старшеклассники слушали с интересом, у многих загорались глаза. И начинали сыпаться вопросы о правилах поступления в лётное училище, о прыжках с парашютом, о планёрах. Как просто было отвечать тогда, когда была развёрнута сеть авиационно-спортивных клубов. Верилось: за разговорами будут действия.

Невольно сравниваю подростков восьмидесятых и нового времени двухтысячных годов. На первый взгляд, какие разные! Рань-



ше были проще, скромнее, доверчивее. Сейчас – практичнее, увереннее в себе и... безразличнее. Но если коснуться тех струн души, что звучат нашими самыми потаёнными желаниями, всё занимает естественные места: материальное оседает, духовное возносится... Кто же не хочет счастья? Только в чём оно, какое? Как странно современным мальчишкам и девчонкам слышать то, о чём я говорю сейчас, выступая в тех же библиотеках и школах! Как мало они знают о мире духовном или не хотят знать, переживать, чувствовать? Но почему?.. Потому что не в силах оторваться от навязанной им перестроечными силами нарядно-броской обыденности, пристрастия к житейски-денежным, а потому сомнительным и нестойким радостям... Как примитивно, несмотря, а может быть, благодаря дьявольски-искусно созданного виртуального мира всезнайки Интернета, большинство молодых людей сугубо потребительски понимает окружающий их священный, непознаваемый Мир, забывая о таинстве собственной Души... Распахнуть, прояснить мир иных ценностей, духовных пристрастий, увлечь прекрасной мечтой – к этому стремлюсь, на это надеюсь.

... Празднование в 1983 году 60-летия советскому планеризму подарило необычную тему, растянувшуюся на несколько лет. Торжества проводились в Коктебеле, где зародился отечественный планеризм. Склоны, плоская вершина горы Клементьева служили взлётной площадкой не одному поколению начинающих и опытных энтузиастов лётного дела. Трогательные встречи ветеранов авиации, их воспоминания, демонстрация полётов и парашютные прыжки спортсменов – все создавало романтический настрой.

В числе гостей были знаменитые люди. Я познакомилась с Героем Советского Союза легендарным лётчиком-испытателем С.Н. Анохиным, всемирно известным Генеральным конструктором О.К. Антоновым, взяла у них интервью. Марина Лаврентьевна Попович – Заслуженный лётчик-испытатель, поставившая с женским экипажем несколько мировых рекордов на супергигантах антоновской фирмы, человек обаятельный и простой, предложила мне поучаствовать в намечающемся новом полёте. Дала свой московский телефон. Но связаться из Казани не удалось. Жаль...

В Коктебеле после разговора на самые разные темы с замечательными людьми захотелось, ссылаясь на конкретные факты и мнения, проанализировать историю нашей авиации, порассуждать с позиций психологии на тему разносторонней связи конструкторских разработок, лётных испытаний и применения новых самолётов в строевых частях в плане боеготовности и безопасности полётов. В тех рамках, какие ставила в то время военная и политическая цензура, в объёме собственных писательских возможностей. Но меня увели... самодельные летательные аппараты.

Они скромно ютились за решёткой, оградившей лётное поле на горе Клементьева, – похожие на большие игрушки самолёти-

ки, планёрчики, дельтапланы. Мимо них, обдавая пылью, проходили автобусы, увозившие гостей. И я, глянув невзначай, не сразу поняла, откуда взялись и чего ждут совсем не празднично настроенные люди, столпившиеся возле «самоделок».

– Задержитесь хотя бы на день, – попросили меня. И я осталась.

А когда увидела, как всерьёз залетали эти лёгкие крылатые аппараты, сделанные в сараях, гаражах, на кухнях с тщательностью и смекалкой, на достаточно высоком технологическом уровне, и сама поднялась в воздух на двухместном самолётике «Дельфин», изготовленном кронштадтскими умельцами, на мотодельтаплане «Поиск» и куйбышевском самолётике «Горизонт»; когда узнала о вопиющей несправедливости государства и безразличии общественности к конструкторам-любителям, о бесправии отчаянных пилотов-самоучек, то поняла: не смогу писать ни о чём другом, пока не вскрою и не обнаружу назревшую проблему, пока не попытаюсь по мере своих сил защитить истинных энтузиастов авиации. И хотя тема не соответствовала военной направленности отдела, но Тимур Аркадьевич принял мою статью «*Крылья молодых*» с подзаголовком «*О проблемах «малой авиации»*». Она была опубликована в 1984 году.

Пытаясь найти решение застаревших проблем, я опиралась на высказывания видных конструкторов, опытных лётчиков и энтузиастов авиационного творчества. Напоминала о том, что недавно был издан приказ Министерства авиационной промышленности «... о создании отраслевого центра научно-технического творчества при одном из научно-производственных объединений. Создавая центр и систему ведомственных аэроклубов, Министерство взяло на себя нелёгкую, но благородную задачу объединить и взять на учёт с точки зрения творческих возможностей целую армию энтузиастов авиаконструирования...»

Проблемная статья была оптимистична по сути, тем более что благодаря активной поддержке преданных авиации людей, изначально нелегальное мероприятие в Коктебеле в 1983 году получило статус первого смотра-конкурса самодельных летательных аппаратов (СЛА), который положил начало всем остальным. В статье я стремилась передать деловито-праздничную атмосферу.

*«... Самый волнующий момент – облёт техники. Старейший лётчик-испытатель С.Н. Анохин садится в мотопланёр Ч. Кишонаса, и, наверно, не у меня одной от волнения перехватывает горло: мастерство легендарного лётчика и талант конструктора-любителя сейчас сольются в полёте...»*

*Короткий взлёт, мотопланёр уходит в коктебельское небо, воспитавшее знаменитых планеристов, лётчиков, авиаконструкторов в те двадцатые-тридцатые годы, когда призыв комсомола «Трудовой народ, строй воздушный флот!» сделала страну крылатой».*

И заканчивалась статья словами искренней надежды:

*«...Просматривается комплексное решение назревших проблем. Расширение сети авиационных спортивных клубов и юношеских планёрных школ при институтах и предприятиях авиационного профиля. Создание центра научно-технического творчества и филиалов в ряде крупных городов поможет в решении вопросов профориентации и профотбора. Авиационное творчество войдёт в русло чёткой организации, обретёт права, квалифицированный контроль и помощь».*

Публикация помогла воспринять духом и сплотиться тем, кто давно уже был знаком с бедами «самодельщиков» и безуспешно воевал за их легализацию, а это люди хорошо известные в нашей стране. И на следующий год в Киеве, на базе ОКБ Антонова состоялся, уже легально, второй смотр-конкурс. На нём было несколько десятков самодельных летательных аппаратов самых разных оригинальных конструкций. Теперь всем стало очевидно, что от мала до велика, но подпольно, а потому небезопасно, летала вся страна! Кроме полётов на самодельных самолётах, вертолётах, мотодельтапланах и дельтапланах, молодёжь поднималась в воздух на... парашютах, летая с возвышенностей и буксировкой катером, на парашютах с моторчиком, на различных экзотических летательных аппаратах, лишь бы они могли оторвать человека от земли. Сколько трагедий случилось и ещё таилось в этом прекрасном, но рискованном увлечении!.. Только умное сочетание творческих дерзаний и жёстких требований в осуществлении их могло спасти положение.

В 1985 году по инициативе ЦК комсомола, с согласия ЦК ДОСААФ и при помощи Министерства авиационной промышленности в лице фирмы Антонова снова в Киеве, на аэродроме «Чайка» состоялся третий смотр-конкурс самодельных летательных аппаратов. Их было уже за сотню... Прекрасное качество многих и разнообразие поразили даже искушённых в своём деле специалистов. Теперь «самodelки» поднимали в воздух лётчики-испытатели. Надо было видеть, с какой радостью садились эти асы, привыкшие к замкнутости многоприборных кабин, к сверхскоростям современных истребителей на эту маленькую технику! Хозяева летательных аппаратов волновались, общественность аплодировала, авиационное начальство улыбалось... Почётная грамота ЦК комсомола, вручённая мне, была неожиданна, но приятна.

Спустя год ещё один смотр-конкурс СЛА успешно пройдёт в Риге. Однако окончательно задача так и не была решена – камнем преткновения стали полёты самих создателей летательных аппаратов. Потребовались ещё материалы в «Правде» на эту тему – «Право на мечту» (1985 г.) и «Отлучение от неба», где я уже не призывала, а резко говорила о проблеме и её последствиях:

*«...Если научить конструкторов-любителей летать, создать условия для полётов и разрешить их у нас пока никому, то запретить – охотников предостаточно: от председателя колхоза, на*

травяном поле которого намереваются летать, до случайного милиционера, усмотревшего здесь нарушение общественного порядка... Вот и получается: постановления партии и правительства нацеливают на повышение самостоятельности, инициативы и творчества объединения и клубы по интересам. Но как только интересы эти выходят за рамки привычных бытовых увлечений, некому оперативно пересмотреть и разумно расширить их. «Стройте, летайте!» – призываем мы. Но летать нельзя, да и строить по-прежнему не из чего...»

«...Не только «странными» можно назвать попытки явных и скрытых противников самостоятельного конструирования, если не зарубить его совсем, то хотя бы разобичить, выхолостить, следовательно, помешать техническому творчеству и приобщению подростков, молодёжи к «большой» авиации.

Когда же можно будет летать на законном основании? Кто даст ответ на вопрос, который постоянно ставят все конструкторы-любители страны, практически отлучённые от неба? Ведь совершенно очевидно: техническое творчество в авиации невозможно без полётов, без обучения пилотов-любителей, без создания новых инструкций и лётных законов».

Третья статья, опубликованная в декабре 1986 года, перетянула чашу весов в нужную сторону, хотя тогда ещё не верилось в положительный результат общих, в том числе и моих, усилий. Но 5 февраля 1987 года выходят постановления ЦК партии, Совета Министров, ЦК профсоюзов и ЦК комсомола «О мерах по дальнейшему развитию самостоятельного технического творчества».

Однако лишь после того, как Москва летом того же года предоставила «самодельщикам» своё легендарное лётное поле в Тушино, вопрос о полётах пилотов-любителей был решён окончательно.

Спустя год в столице состоялась Первая Всесоюзная конференция конструкторов и пилотов-любителей, на которой была создана Всесоюзная федерация конструкторов и пилотов-любителей. Был написан и утверждён Устав, положение и прочие документы. В Воздушном кодексе СССР любительской авиации было выделено воздушное пространство: высота полётов всего до трёхсот метров. Но это была уже официальная прописка в Небе.

Сидя в президиуме, я видела весь зал – сосредоточенные глаза, оживлённые лица... Радостно было сознать, что есть в этой победе и мой писательский труд. И пожелания мои: «...Творите, дерзайте, увлекайтесь, создайте! Пусть новый вид авиации – спецназначения, учебный, туристический, деловой – расправит свои крылья в небе, помогая земле, в необъятных просторах страны нашей» сбываются.

Планы были грандиозные. И в Казани мы пытались создать Авиационный лётно-технический центр. Были в горкоме, обкоме партии, на авиационном заводе, в институте. Нас выслушивали от-

ветственные работники, кивали, но... Ещё неявно, вне ожидания негативных последствий, менялось время, настрой, отношения ко всему и между людьми – менялась страна, в которой мы жили.

Девяностые годы многое разрушили, перестроили в ещё хрупкой системе СЛА, создали по примеру Запада новые структуры. Появились коммерческие и некоммерческие партнёрства владельцев воздушных судов. И хотя есть много болезненных «но...», однако Небо стало доступнее романтикам и деловым людям.

Но вернёмся в 1983 год... Занимаясь проблемами «малой» авиации, я не спускалась, конечно, с высот «большой». Так уж получалось: «поварившись» в одной теме, «выуживала» что-то новое для себя – как звено единой цепочки.

О мастерстве лётчиков из Кубинки, о пилотажной группе «Ромб», слышала ещё от лётчиков-испытателей. Пришла за разрешением на полёты к командующему ВВС Московского округа. Генерал-полковник И.М. Дмитриев сначала с одобрением говорил о моих публикациях. Потом грустно вздохнул: *«Полетайте и за меня...»* Незадолго до этого вышел приказ Главкома, запрещающий летать командующим воздушными армиями. И боевой, опытный лётчик страдал...

В очерке «За вездущим», повествующем о лётчиках-пилотажниках группы «Ромб», мне хотелось показать динамичной картинкой их поразительно слаженную работу в небе, особенности уникального вида групповых полётов. В строевых частях я не часто видела, а тем более участвовала в полётах парой в сомкнутом строю, а потому предстоящее казалось захватывающе – интересным. Много позже будут созданы демонстрационные пилотажные группы для показательных шоу на авиасалонах, которые станут потрясать зрителей своей слётанностью и мастерством. А пока...

*«...Солнце пронзительно яркое. На горизонте пена облаков. Истребитель МиГ-23М ведущего подполковника Н. Рожкова правее и чуть выше нашей машины. Замполит эскадрильи капитан А. Кутузов, с поразительной точностью вторя ведущему, выполняет каждый манёвр, и оттого, что расстояние между истребителями с момента взлёта не меняется, самого движения не замечаешь. Лишь земля, близкая, словно оцетинившаяся, серобелым фоном застилая фонарь кабины, разворачивается то над нами, то внизу, то сбоку. Вираж – влево, вираж – вправо, восходящая петля... Землю улавливаешь краем глаза, а показания приборов, высвеченные табло, – их словно нет. Есть лишь переменчивый звук двигателя, перегрузки. И главное – самолёт ведущего. Отчётливо видны надписи на киле, каждая деталь; тонкое крыло словно упирается в фюзеляж нашего истребителя. Странное ощущение единого... монолитного...»*

– Включаем форсаж... Раз! – чётко выделяется среди других команд, звучащих в наушниках защитного шлема, голос подпол-

ковника Рожкова, и – ни долей секунды раньше, ни долей позже – капитан Кутузов сдвигает рычаг управления двигателем. Самолёт по идеально отработанной траектории взмывает, запрокидывается. – Выключили... Раз!

Петля, переворот на горке, бочки... И властное, дающее команду для смены режима «Раз!», как веки пилотажного комплекса, расставленные в голубом пространстве мастерством, интуицией ведущего, который должен постоянно чувствовать ведомых – левого, правого. Особенно хвостового, предугадывая их реакцию на команду, рассчитывая их положение в строю и относительно земли, помня особенности характеров и лётные способности каждого. Ведомые же должны верить ведущему больше, чем самим себе...

Это – слётанность. Не четыре самолёта, не четыре пары глаз, рук, а нечто единое целое, неделимое... Вот если бы и на земле, в наших повседневных коллективных делах можно было добиваться такого!»

Сборник «Такое огромное небо» был составлен из очерков, опубликованных в «Правде», и выпущен по инициативе издательства «Советская Россия» в 1984 году в престижной рубрике «Писатель и время». Пожалуй, это единственная книга, которая не принесла мне никаких хлопот и огорчений со стороны редактора и цензуры. Она подытожила что-то во мне самой. И невольно возник, стал тревожить вопрос: «Когда же ты, писатель, возьмёшься за большое авиационное «полотно», ради которого ворвалась как журналист и самозабвенно испытываешь себя в Небе?»

В изначальных планах ещё семидесятых годов была трилогия. Хотелось провести своего юного героя через планёрный клуб, сельхозавиацию. И лишь после ряда трудностей и перипетий отпустить своего Сапку Лобова в военное небо... Путь не совсем жизненный, однако я знала, как и чем его оправдать.

Но с первой же повестью – о планеристах, написанной в середине семидесятых, не повезло, хотя творила её с радостью и уверенностью человека, которому есть, что сказать и живописать словом поэзию травяных аэродромов, планёрных полётов, земных нестыковок и препятствий. Повесть получилась оригинальной, свежей и проблемной. Но она не увидела свет, хотя стояла в плане издательства «Современник». Я не пошла на поводу у редактора, не согласилась с необоснованной правкой. Попала в неудачное время смены главных редакторов и забрала рукопись, не используя всех своих авторских прав отчасти из гордости. Да и не было времени на споры и разного рода разбирательства... А напрасно...

Очерковая военная тема, поглотив целиком, не давала возможность закончить вторую повесть, и судьба моего повзрослевшего героя – пилота сельхозавиации осталась незавершённой. В уме забрезила необычная, никем ещё не раскрытая тема – авиационный врач в лётном полку. Прототип был прекрасный – В.А. Поно-

маренко. Его путь от полкового «лекаря» до крупного учёного – ложился реально и необычно. Сделала наброски, написала начало, однако времени не хватало, хотя старалась уплотнить сутки, расходовать силы лишь на командировки, очерки. И – семью. Нельзя, чтобы страдали мои любимые оттого, что им досталась такая неумная, нестандартная жена и мать...

Приучив себя не тратить время на «потягивание» и пустые разговоры, пыталась выкраивать для художественных произведений хотя бы ночные часы – не получалось. Я не умела по-журналистски оперативно «выпекать» свежесобранный материал. Мешала писательская тщательность, потребность психологического разбора, желание объять необъятное в гармонии слов.

1985 год был переполнен разными событиями, прежде всего семейными. Родилась внучка Юленька. В доме всем прибавилось хлопот. И я, поняв, что теперь – бабушка, осознала наконец свой возраст. Больше всего боялась показаться смешной. Мысленно подтрунивала над собой: «Бабушка Нонна лезет в самолёт...», хотя физической слабости не ощущала, и «бабулей» чувствовала себя, лишь держа внучку на руках, испытывая ни с чем не сравнимые чувства. Что-то подобное ощущал и муж – ставший дедом...

Общественные, писательские дела тоже требовали внимания и времени. Сам факт, что меня выбрали председателем секции Русской литературы и перевода, при Союзе писателей Республики Татарстан, был приятен, но принёс много хлопот и ответственности. С литконсультантом Ахатом Мушинским надо было вычитывать рукописи начинающих авторов. Произведения наиболее одарённых прозаиков и поэтов секция предлагала книжному издательству. Литераторов, уже опубликовавших свои книги, рекомендовали в члены Союза. Это была трудоёмкая работа, но мы приняли одиннадцать способных авторов, которые теперь составляют костяк нашей творческой русскоязычной мастерской.

Надо было участвовать в разного рода совещаниях, а когда Союз писателей Татарии принимал делегации из Москвы или из соседних республик, приходилось сопровождать гостей. Приятные встречи, поездки, но они отнимали драгоценное время... За заслуги в области Советской литературы и в связи с 50-летием Союза писателей Татарии я была награждена Почётной грамотой Президиума Верховного Совета Татарской АССР. В том же году, в Кремле состоялся VIII съезд писателей СССР. До сих пор вспоминается строгая красота Георгиевского зала, атмосфера святости и душевного умиротворения Грановитой палаты, торжественность зала заседаний и... соблазны элитного магазина «Берёзка», куда нам – делегатам съезда – выдали разовые пропуска.

Но даже такие непривычные мероприятия не могли отвлечь мысли от полётов, и сама жизнь подсказывала темы. В ЦК ДОСААФ предложили написать о сборной команде страны по самолётному

спорту – о лучших пилотажах мира. Познакомилась с лётчиками-спортсменами, когда они были на сборах, во время тренировок, и прожила их жизнью, их полётами недели три. Поняла специфику и тайнство подготовки к международным чемпионатам, узнала, какой ценой даётся золото и серебро международных побед, и почему наша страна твёрдо удерживает первенство... После строгости и грохота военных аэродромов травяное лётное поле очаровало запахом бензина и цветов, вернуло к романтике тех лет, когда только начинала путешествие в безбрежье воздушного океана. Круг замкнулся... Судьба вернула в исходную точку – спорт, но уже на ином, более высоком витке возможностей и знаний. Но спортивный Як-52, который теперь-то уж мне дали попилотировать от души, не показался примитивным.

Комплексы высшего пилотажа, те, что я отлетала со старшим тренером сборной страны К.Г. Нажмутдиновым и тренером А.Г. Шпиговским, с чемпионами мира Халидэ Макагоновой, Виктором Смолиным, Валентиной Яиковой, Юргисом Кайрисом, изобиловали сложнейшими фигурами, большими положительными и отрицательными перегрузками. Они выполнялись с той обязательной гармонией и самобытностью, что отличает почерк истинных мастеров. В этих полётах я нашла ответ на когда-то мучавшие меня вопросы: *«Что же такое – вдохновение полёта? Можно ли понять это чувство, не пилотируя самой? Какие поправки надо внести в свои ощущения, чтобы всем существом своим испытать состояние лётчика?»*

*Ищу сравнение с чем-то привычным, земным... Мы замираем, потрясённые перед полотнами талантливых живописцев, забываем себя, погружаясь в прекрасную музыку, и слово в прозе и стихе порой будоражит воображение. Мы вбираем чужое вдохновение, и оно становится нашим... Всё то же и здесь. Моя душа в полёте, переполненная спокойным восторгом, поёт ликующе и строго. И кажется, всё в ней на одной волне с тем, кто пилотирует. Я принимаю откровение лётчика, его эмоции, чувства, энергетику, но это непередаваемо на словах, как невозможно пересказать музыку или танец. Полёт воспринимается каждой клеточкой плоти, нервом, мускулом, резонирующими обострённо в мыслях, сердце, в душе. Всё это в сочетании с калейдоскопом неба и земли, оживающих в вихре рассчитанного, продуманного движения, и создаёт всем существом моим запоминающийся образ – образ полёта.*

Потом, уже следя за пилотажем с земли, проживаю всё заново.

*«...Невозможно оторвать взгляд от неба. Самолёт то вяжет кружево штопорных вращений, то сплетает венок из бочек на вираже, то затягивает узел обратной петли, завершая её в верхней точке бантиком фиксированной бочки. То вдруг взмывает свечой, и распускается фантастический цветок, напоминающий чем-то цветок неприступных круч, – эдельвейс... Всё воз-*



душино, гармонично, как танец, не хватает только музыки. Радость полёта. Романтика... Это они солёным потом пропитали майки, что сушатся на солнце, заострили носы и скулы, красной сеткой подёрнули глаза лётчиков – ребят и девочек...»

Документальная повесть «Акробаты неба» была опубликована в нескольких номерах журнала «Крылья Родины». Заключительные слова то ли просьбы, то ли обращения сложились сами:

*«Поэты, прозаики, режиссёры, художники, музыканты! Попроситесь в полёт, оторвитесь телом и душой от земли, сбросьте на время её притяжение – и появится в душе вашей «живинка» творчества, горько-сладкое чувство зависти к птицам, облакам. И когда начнёте с грустью провожать взглядом пролетающий в синеве самолёт, подмечать ленту инверсионного следа, родится в вас потребность писать музыку, картины, слагать стихи и песни, создавать фильмы о тех, кто творит, кто работает в Небе, кто защищает его.»*

Сборник очерков «Высокого неба глоток», опубликованный в Москве, в издательстве ДОСААФ в 1988 году, вобрал в себя всю авиацию: любительскую, спортивную, военную, испытательную, немного гражданской. Он состоит из семи частей: «Мечтою окрылённые», «Акробаты неба», «Орлята учатся летать», «Будни мужества», «Испытано в небе», «Под крылом – земля», «Цель вижу». В нём тридцать пять лучших очерков, две повести. А всего документальных произведений до полусотни, не считая тех, что посвящены труженикам земли. Не удержусь, приведу вступительные и заключительные слова из обстоятельного предисловия, написанного к моей книге генерал-полковником авиации Героем Советского Союза, заслуженным военным лётчиком Г.У. Дольниковым:

*«Несколько лет тому назад в одном из номеров «Правды» моё внимание привлёк очерк, посвящённый военным лётчикам-инструкторам. По мере чтения всё больше хотелось узнать, кто же с таким знанием дела и смелостью дерзнул поднять эту сложную, проблемную тему? Не удержался, посмотрел на подпись – Н. Орешина. Кто такая? Откуда столь детальное знание военной авиации? Ведь без воинского звания, к тому же женщина...»*

*Невольно стал следить за её публикациями в газетах и авиационных журналах, потом прочёл одну из её книг, посвящённую авиаторам. Удивляла глубина проникновения в суть лётной работы, умение передать атмосферу полётов, подметить то, что порой перестаём замечать мы – лётчики...»*

*«...Мне, человеку, много полетавшему и пережившему, хочется поблагодарить Нонну Орешину за её преданность нашему делу и писательское мужество, пожелать ей новых творческих успехов.»*

Сборник мог стать моей гордостью. Мечтала подарить его всем, с кем летала, кому была обязана рождением необычных знаний и потрясающих чувств, но... Сначала редактор выматывал душу придираками: в прошлом лётчик, он, однако, не знал возможнос-

тей сверхзвуковых истребителей и пытался, поучая, кромсать текст... Что-то мне удавалось отвоевать, в мелочах смирялась. Вынудил изменить большинство названий очерков.

Удар, от которого долго не могла оправиться, я получила, когда открыла уже изданную книгу... Несмотря на то, что фамилии лётчиков-испытателей были раскритикованы уже тем, что прозвучали со страниц «Правды», цензор выбросил несколько имён в самый последний момент! А ведь ссылки на публикации я редактору предусмотрительно оставляла. Просила: *«Будут сложности – звоните, немедленно приеду в Москву»*. Не позвонил... Сгорая от дурных предчувствий, примчалась сама, но катастрофа уже произошла... Раздавленная, убитая, я стояла со стопкой новеньких, нарядных книг на вокзале и не могла заставить себя сесть в электричку, чтобы поехать в Жуковский. Было такое чувство, словно невольно предала Героев Советского Союза, Заслуженных лётчиков-испытателей И.П. Волка, В.И. Лойчикова, лётчика-испытателя П.Г. Лёвушкина, ведущего инженера В.Е. Чукаткина и других, кому обязана созданием самих этих очерков...

Я села на поезд и уехала домой, чего не могу себе простить.

...О МиГ-29 – сверхновом, с великолепными манёвренными возможностями и тактико-техническими данными, истребителе четвёртого поколения говорили многие лётчики. Одни восхищались открыто, другие мечтали молча. Самолёт только-только начал поступать в войска, и в первую очередь в Кубинку. О том, чтобы слетать на нём и сделать материал, подсказал мне командующий воздушной армией Московского военного округа.

– И мечтать не смею... – вздохнула я. Но в душе заскребло непреодолимое желание новых высот, скоростей, перегрузок... Чего-чего, а перегрузок там хватит – до девяти, десяти единиц!.. Восьмёрку, даже в свои пятьдесят пять лет, я переносила нормально, и рассказать читателям, что испытывает лётчик, пилотируя на сложных режимах новейший истребитель, было заманчиво. Можно наглядно сравнить с рядом машин микояновской фирмы, на которых довелось с лётчиками полетать на разные задания: УТИ МиГ-15, МиГ-21УБ, МиГ-23УМ, МиГ-25У и завершить МиГ-29У... Тема вызревала, она обретала форму и сюжет. Но реальнее было сделать это в Лётно-испытательном центре, в Жуковском.

Вновь обратилась с просьбой к министру авиационной промышленности И.С. Силаеву. Он спросил о теме очерка, похвалил истребитель и дал разрешение. Оставалось пройти очередную врачебно-лётную комиссию. На сей раз это оказалось сложнее.

В Центральном научно-исследовательском авиационном госпитале, в блоке исследования на переносимость радиальных ускорений, меня посадили на центрифугу, ту самую, на которой когда-то, готовясь к полёту в космос, крутился Юрий Гагарин. Тесная тёмная кабинка на конце вращающейся стрелы-фермы мало

чем напоминала кабину самолёта. Акселерометр, указывающий перегрузку, ещё пара приборов, несколько цветных лампочек, предназначенных для определения остроты зрения, времени решения – контроля за сознанием человека. Ручка управления с двумя кнопками – тангетками. Одна для гашения лампочек, вторая для контроля сознания – под пальцем. Если, теряя сознание, её отпустишь, центрифуга прекратит вращение – всё предусмотрено. Я твёрдо знала, что скорее умру, но тангетку не отпущу...

Перегрузка неприятная, поначалу боковая, потом как обычно грудь-спина, но в кресло вжимает не так, как в полёте, и воспринимается трудней... Стрелка акселерометра перемещается неспешно – три единицы... уже пять ... семь...

Периодический запрос с пульта управления: «Как самочувствие?» Отвечаю: «Нормально».

Действительно, нормально тяжело, как будто спрессовало... Ещё сильнее поджать живот, мускулы брюшного пресса, икры ног каменно напрячь, голову не гнуть, а вжать в приподнятые щеки... Дышать ровно, набрякшие веки не опускать! Силы ещё есть... В полёте перегрузки переносятся много легче, тем более лётчиком, который пилотирует сам. Они логичны, ожидаемы, необходимы. Без них полёт казался бы безликим, безобъёмным – картина на плоскости, а не скульптура в пространстве...

Перегрузка восемь... Палец продолжает жать тангетку, ладонь срослась с ручкой управления, в глазах сереет, но свет лампочек чётко пробивается сквозь пелену. Ещё немного... Секунда растягивается. Жду девятки, готова к ней... Но центрифуга запинается, скорость вращения падает. Перегрузка отпускает тело, напряжение стекает, зато душа обмирает в дурном предчувствии.

«В чём дело? Я не отпустила тангетку!...» – растерянно и возмущённо твержу в микрофон. Но кабина останавливается, приходится вылезать... Ответственный врач бригады говорит длинно, медицинскими терминами, из чего я понимаю главное: подвели меня сосуды головного мозга и врачи неумолимы. Пришедший на выручку профессор В.А. Пономаренко огорчённо разводит руками – в таком случае и он бессилен. Хотя позже скажет:

«Вас «зарубили» по закону, но не по здоровью, так бывает...»

Значит лётчики и в Кубинке, и в Жуковском будут летать на МиГ-29 без меня... Такой удар! Тем более обидный, что знаю: в небе, когда сознание полнится желанием, восторгом, удивлением и вся ты вписываешься в темп движения самолёта, сердце, мозг воспринимают перегрузки естественно. Ты не прислушиваешься к тому, как опускает себя брэнное тело, а мыслишь, творишь, подчиняясь ясновидящей, всё побеждающей Душе... Так закончился мой, возможно, самый главный, но не состоявшийся полёт.

А может это наказание за грехи – выполненные полёты, но не написанные очерки?.. В Лётной книжке значится: Су-17УМЗ – перелёт по маршруту Кубинка – Калинин, время – сорок минут.

Помню, как летели парой в размытых облаках на полагающейся в таких условиях дистанции двести метров, что не воспринималось внешне как пара. А на другой день – полёт с командиром звена капитаном Кравцовым на полигон, на том же сверхзвуковом истребителе-бомбардировщике с изменяемой геометрией крыла. Зимняя, бесцветная земля, покрывая тёмными штрихами перелесков. Квадрат полигона с высоты напоминает все остальные полигоны. Имитация сброса бомбы, пуска ракет... Что помешало сделать очерк? То, что «имитация»? Да и свежи ещё в памяти другие полигонные стрельбы, уже описанные мной и опубликованные...

Но как оправдать то, что лишь в воспоминаниях сохранился «*Полёт на высший пилотаж по программе мастера спорта на военном самолёте*», – так немного необычно было записано 21 марта 1984 года в Лётной книжке. Полёт на Су-17УМЗ в том же полку с полковником Алпатьевым Е.И. – невысоким, худощавым, быстрым в движениях и скупым на слова человеком, – Заслуженным военным лётчиком СССР. На бумажной ленте – распечатка тестерограммы, она лежит сейчас передо мной. Чёткими сине-красно-зелёными линиями вздымаются высоты-скорости-перегрузки. Мы открутили высший пилотаж в диапазоне высот от четырёх тысяч ста до трёхсот метров, на скоростях, порой, за тысячу километров в час с перегрузками – не больше шестёрки. Сам вид записей на тестерограмме красив и опрятен в своей застывшей, так наглядно запечатлевшейся динамике. Если учесть, что в зоне было выполнено семнадцать фигур за чёткий отрезок времени, то нетрудно понять, какая требовалась филигранность их исполнения, насколько компактен и гармоничен был весь комплекс.

*«...Весеннее небо бесконечной глубины, а мы идём к пилотажной зоне на трёхстах метрах. Горбушки пригорков, куски оттаявшей пахоты темнеют среди снежных полей... Но вот рычаг управления двигателем резко идёт вперёд, включён форсаж. Мощный самолёт рывком набирает скорость и высоту, перегрузка наваливается мгновенно.... Потяжелевшую ручку управления – на себя и в сторону – «бочки» по восходящей крутой прямой, одна за другой вкручивают длинноносый истребитель-бомбардировщик в высоту, и стрелка прибора, быстро вращаясь, замирает на трёх тысячах... Глубокий вираж, словно для того, чтобы переклочить внимание, приготовить, и – ввод в пикирование полубочкой. Зафиксировали, и сразу выход, как продолжение переворота... Снова – резкий набор высоты. Близкая земля крутанулась, потом фонарь захлестнула синева, и на высоте четырёх тысяч самолёт лёг на спину в перевёрнутом полёте... Тело отвисает на привязных ремнях, приобретая собственную, как бы обратную тяжесть, чёрно-белая земля «засоряет» исподлобья следящие за ней глаза... Плавный переход и пикирование становятся радостью скольжения с четырёхкилометровой горки... До земли уже пятьсот метров, и истребитель-бомбардировщик начина-*

ет закручивать восходящую петлю, мощью своей словно высекая её в небесно-голубом мраморе.

Полупетля... и от нижней точки незавершённой «баранки», с максимальной скоростью начиная набор высоты, – серия восходящих «бочек» штопором вонзается в синеву... Плавная «горка». Уставшее тело готово принять секундную невесомость, но переворот бросает лицом вниз, и обратная петля закручивается с отрицательной перегрузкой... Косую петлю едва не прозвала...

И – «нож»... Об этой редко выполняемой фигуре полковник говорил мне перед полётом, показывал, ставя ладонь ребром. Сейчас плоскости самолёта как нож кромсают пласт неба вертикально, и на мновение я теряю пространственную ориентировку. Улавливаю лишь момент перехода в прямую петлю.

– «Нож» повторите... – прошу по внутренней связи, понимая, что сбиваю вдохновенный настрой, который владеет лётчиком в гармоничном, выверенном до доли секунды каскаде фигур. Но пилотажный комплекс, я знаю, подошёл к завершению, и полковник, выводя самолёт в горизонтальный полёт, снова ставит мощную стрелу истребителя-бомбардировщика крылом вертикально к земле, словно по линейке прочерчивая воздушную линию над домами деревни, промелькнувшими внизу... Кособокое положение продолжается недолго. Его выправляет «бочка» и энергичный доворот в сторону взлётно-посадочной полосы.

Предкрылки, закрылки, шасси выпускаются поочередно-слитно, и самолёт вспухает, проседает... Заметно стихает гул двигателя, уменьшается высота – земля предъявляет свои требования, и привычный диалог руководителя полётами с лётчиком подтверждает это. Грозной птицей, раскинув на посадочной стреловидности крылья, истребитель-бомбардировщик нависает над полосой, но колёса шасси касаются бетона мягко, бережно, словно и нет в машине тонн веса и той скрытой мощи, что господствовала весь полёт.

– Не очень устали? – спрашивает Алпатьев, когда мы уже спустились по стремянкам, но отойти от самолёта не спешим.

– Хоть сейчас – снова... – отвечаю искренно, чувствуя, как на спине и под ЗШ высыхают капли пота. – Не всё запомнила и поняла. Если бы ещё...

– После обеда зайдём в службу объективного контроля, возьмём распечатку тестерограммы и разберёмся, – в понимающем взгляде полковника улыбка.

Но после обеда Алпатьева куда-то вызвали – у инспектора дивизии всегда достаточно дел. Однако распечатку тестерограммы мне принесли и помогли расшифровать, после чего полёт начал восприниматься наглядно, тремя планами: трёхцветными синусоидами на широкой бумажной ленте, подсознательной картинкой, словно весь полёт видишь со стороны, и реально, в полной мере впечатляюще, заново проживая своё пребывание в слож-

ном и прекрасном мире летящей кабины». Как жаль, что больше с полковником Алпатьевым встретиться не довелось.

Среди деловых бумаг, кип блокнотов и записных книжек, в отдельной папке лежат документы – копии официальных писем, допусков, разного рода справки. Особое место занимают Полётные листы, лётные программы. Один пожелтевший лист на шероховатой бумаге с бледными буквами текста, сделанного под копирку, словно жжёт руки и глаза. Воспоминание о незаконченном очерке бередит совесть, хотя с учётом обстоятельств того времени нет в том особой моей вины... А если сейчас поднять записи, нацелить зрительную, чувственную память и, воссоздав прошлое, попробовать вновь отлетать те незабываемые полёты?..

*«Спецпрограмма тренировки на МиГ-21УБ и МиГ-23УБ лётчика-испытателя 1-го класса Горбунова В.М. Отработка фигур сложного и высшего пилотажа, элементов методики лётных испытаний».* После длинного перечня упражнений, в конце листа примечание: *«Во второй кабине в качестве пассажира-наблюдателя находится спецкорреспондент «Правды» Орешина Н.Н.»* и подпись: *«Начальник комплекса «А» Э.В. Каарма»*, соответствующая печать и дата: 8.04.1983 г.

Добродушное, крупное лицо Энна Велловича, пристальный взгляд из-под светлых бровей так и стоят у меня перед глазами. Мягкий голос с прибалтийским оттенком нарочито строг:

*«Повнимательнее там... Хотя Владимир Михайлович – лётчик-испытатель, каких поискать...»*

Пройдёт несколько лет, и за серию сложных, ответственных испытаний, проведённых, порой на грани, а однажды и за гранью возможного, Заслуженный лётчик-испытатель Горбунов В.М. будет удостоен звания Героя России.

*Перед полётом Владимир Михайлович заглянул в кабину, критическим взглядом всегда улыбающихся, с лёгким прищуром, глаз, скользнул по ряду переключателей, убеждаясь, что всё стоит в нужном положении, и глянул на привязную систему, уже запечатавшую меня в катапультное кресло. Сказал:*

*«Затянитесь потуже, особенно поясной притяг... Можно встать на голову при отрицательной перегрузке, упереться в фонарь...»*

*Совет далеко не лишний, хотя сама люблю ощущение слитности с креслом, а значит с самолётом, передающим оттенки индивидуальности лётчика. То, что Владимир Михайлович глубоко эрудированный и неординарно мыслящий человек, я убедилась в нескольких разговорах с ним. Удивилась его скромности, отметила отсутствие в высказываниях о своей жизни и полётах даже признаков романтизма. И в то же время такая нацеленность и самозабвенность в испытательской работе, что смело могу предположить: только в просторе неба, в экстремальности сложнейших полётов он предельно реализует себя.*

...Десять километров на форсажном режиме МиГ-23УБ набирает стремительно, разорвав пеленурыхлых облаков и очутившись, казалось бы, в царстве солнца. Но жгучие лучи его притушены дымкой высоких перисто-слоистых облаков, а потому небо кажется матовым, воздух – водянисто-прозрачным, и фонарь кабины, приборы на панелях без бликов и теней.

Плавные, ощутимо-упругие виражи-спирали, короткие, словно рубленые, дачи импульса рулями – классические элементы лётных испытаний с краткими пояснениями Владимира Михайловича по внутренней связи осмысливаются мной как понятно-обыденные. Эта кажущаяся простота исполнения и есть лётное мастерство, доведённое до необходимого совершенства...

Четыре тысячи метров из десяти словно растаяли. Минуты сосредоточенности моей на приборах и в себе – закончились. Теперь надо прочувствовать, понять и запомнить пилотаж – бочки, боевые развороты, перевороты, петли – прямые и косые, полупетли... В диапазоне с шести тысяч до тысячи, в объёме пилотажной зоны – знакомо, и всё же по-новому сплетая воздушный узор, то форсируя звук, то заглушая, пишет своё послание землянам сверхзвуковой самолёт, а по сути – душа лётчика, проявившаяся в таланте и мастерстве.

Сознание воспринимает всё сразу, тело чувствует в целом. Ты – в кабине и сама в себе, в напряжённом слитном движении... Но в отдельные моменты словно замедляется темп времени, и внимание застревает на отдельной фигуре, уже знакомой, но словно лишь сейчас расшифрованной и прочитанной до конца, хотя переводчик – Владимир Михайлович хранит молчание.

Поворот на «горке» – странное впечатление. Раньше, в другом исполнении, так чётко и осознанно эту фигуру не ощущала. Теперь словно выполняю сама... В верхней точке ручка управления в ладони Горбунова и в моей застывает нейтрально. Я тонко чувствую руку лётчика... Скорость – нулевая. Невероятно, но самолёт словно зависает в воздухе неподвижно... Тут же плавно уходит вперёд педаль, увлекая мою ногу, и отчётливо чувствуется, как самолёт начинает разворачиваться плоско, становясь боком. Напряжение нарастает... Кажется, видишь его крыло, замечаешь, как он поводит в сторону носом... Нос в кабрировании был приподнят – чуть задран, и по мере вращения опускается. МиГ переходит в пикирование в тот момент, когда становится строго с обратным курсом. Сколько ушло на это секунд?.. Скорость нарастает, земля несётся навстречу, и душа летит, распускается, вбирая радость стремительного движения...

«Колокол»... На сверхзвуковых истребителях его мало кто выполняет. Фигуру эту – достаточно странную, когда смотришь с земли, мне довелось увидеть лишь раз, да и то на телеэкране. Сейчас можно понять, прочувствовав всё «вживую»...

Со слов Владимира Михайловича знаю: поворот на «горке» и

«колокол» в принципе фигуры простые, хотя легко сорваться в «штопор», из которого, по мнению лётчика-испытателя, любой истребитель несложно вывести. Но только не МиГ-23, на спарке которого мы выполняем сейчас пилотаж. У него штопор «жесткий», и вывод не гарантирован... Поэтому поворот на «горке» и «колокол», по выражению Горбунова: «Это – экзотика...».

Вертикальной стрелой, на форсаже МиГ-23У вонзается в синеву, которой, кажется, нет предела... Внезапно скорость падает, двигатель, словно шепелявит. Всё тело становится лёгким, податливым. Не будь привязных ремней, воспарила бы к фонарю... Какой-то маленький предмет плавно взлетел вверх и завис почти неподвижно на уровне моего лица. Ловлю его левой рукой – полосатый, вроде бы тренничек из прорезиненной ткани. Куда деть? Карманы затянуты привязными ремнями. Засовываю под манжет рукава куртки... На всё – секунда-две... Но самолёт уже начал сползать хвостом вниз...

Стрелка на приборе скорости показывается около нуля, потом ползёт по циферблату. Насколько можно ей верить?.. Шаткости, неустойчивости в застывшем на мгновение в небе самолёте не чувствуется, лишь странная свобода падения – самолёт пошёл «на хвост»... Сползая в нижнюю точку, теряя равновесие стоячего положения, МиГ, резко опуская нос, делает «хлыст»... Тело бросает вперёд в падении, шарик авиагоризонта, крутанувшись, зачерняется «землёй», белые чёрточки делений показывают величину тангажа – самолёт пикирует...

«Если в верхней точке или в нисходящей кривой дать ногу или ручку хотя бы немного в сторону – сваливание неизбежно...» – слова, сказанные Владимиром Михайловичем, когда мы готовились к полёту на МиГ-23УБ, вспоминаются в нужный момент. Подсознательно ощущаю, как это может случиться, и сваливание закончится штопором с непредсказуемым итогом... Вот она – «экзотика»... Поэтому на МиГ-23 штопорят лишь в испытательных целях.

Теперь понятно, почему «отцы фирм» не разрешили мне слетать на это задание с шеф-пилотом, блестящим Заслуженным лётчиком-испытателем Героем Советского Союза А.В. Федотовым. Хотя сам он сказал мне, что «... в принципе не против, и если появится возможность...» Возможности не появится. Александр Васильевич погибнет, выполняя полёт на МиГ-31 вместе со штурманом-испытателем Валерием Зайцевым... Это кажется невероятным, но произошло.

...А между тем, наш самолёт уже снижается устойчиво. Выходя из пикирования, мы черпанули рыхлые облака, похожие на хлопья мыльной пены. Горбунов включил полный форсаж, и мы опять вонзились ввысь.

И снова – «колокол». Движения ручки управления сейчас плавные, мягкие, словно ласкающие, на что самолёт отвечает послу-



шанием, и даже «хлыст» кажется согласным кивком... На «колоколе» самолёт как будто бы пятится.

– Вот и заставили его летать вперёд хвостом... – слышу довольный голос Владимира Михайловича по внутренней связи. В кабине всё по-прежнему матово. Солнце притушено высотной дымкой, земля подёрнута зеленью всходов, распускающейся листвой. И кажется мне, что звучат во всём этом прекрасном, возрождающемся мире, созданные мастерством лётчика праздничные колокола.

...Второй полёт в этот же день на «старичке» как представляется мне уже МиГ-21УБ. Хотя знаю, лётчики его любят, считая самым надёжным, манёвренным, верно послужившим в реальных боях «малых» войн самолётом. Неспроста выбрал Владимир Михайлович именно его для предстоящего нам задания. Оно как на десерт было определено после уже знакомых фигур несколько иного, усложнённого пилотажа: треугольное крыло имеет свои преимущества и недостатки. Но я жду главного, как подарка...

*Инерционное вращение... Нет, это не пилотажная фигура. По крайней мере, не слышала, чтобы этот режим включали в показательный пилотажный комплекс. Инерционное вращение, в его чистом виде, преднамеренно выполняют только лётчики-испытатели.*

Ввод – ручка управления даётся вбок и от себя – по диагонали. Резко уходит вперёд педаль. Усилие на педали, чувствуется, большое. И сочетание движений столь необычно, что кажется, самолёт словно раздирается, не понимая, чего от него хотят. А потому сначала он выполняет что-то вроде «кадушки», причём нос и хвост вращаются неравномерно. Оттого, что центр тяжести меняется, нос идёт в одну сторону, хвост – в другую, всё не скоординировано. Во вращательном движении словно появляются углы – бросает резко, неприятно, во всех плоскостях. Только ремни привязной системы спасают от ударов о приборную доску, боковые панели, фонарь. Стрелки приборов в смятении, земля и небо кажутся разорванными в клочья. Невольно понимаешь тревожное, мягко говоря, состояние лётчика, впервые и не по своему желанию, попавшего в этот губительный режим...

Если попытаться отпарировать вращение управлением – забросы усугубятся, потому что дачи рулей отстают от движения самолёта, – объяснил перед полётом Владимир Михайлович. – Главное, не паниковать, не дать машине раскрутиться и по возможности сразу же...

Рули – нейтрально. Ждать, стойко ждать затухания витков... И моя, вспотевшая в перчатке ладонь, вцепилась в чутко замершую ручку управления, ноги на выровнявшихся педалях чувствуют наконец опору, хотя ещё несколько долгих секунд колени, плечи, голову неприятно мотает по кабине... Впервые мелькает мысль о том, как самозабвенно, непоколебимо верю я лётчикам,

находясь с ними в небе. Тем более таким асам, как Владимир Михайлович. И позови он меня принять участие в настоящих испытаниях, ушла бы в любой полёт, приняв его как наивысшую награду и счастье. Осознанно и благодарно, прекрасно зная о возможных последствиях...

Это не безумство храбрых на грани глупости, не жажда дозы адреналина. Невозможность самостоятельно пережить ту сложную гамму чувств, сгусток разнозначных, знакомых и неведомых на земле энергий, вплетённых в динамику всеобъемлющего пространства Вселенной, вынуждает идти в испытательское Небо своим, необычным путём. Если бы лётчики хотели, могли, не ленились писать о себе сами! Сколько раз говорила, просила... Одни задумывались, другие возражали: «Наше дело летать, испытывать, защищать» – они отчасти правы. И, видимо, Кто-то там, свыше, диктует писать мне по мере сил, совести и таланта.

Мысли, словно вкрученные инерционным вращением, усеиваются вместе с затуханием витков. Последний виток самолёта мельче, спокойнее... Сколько прошло секунд? Пять, десять... Ручка управления из нейтрального положения смещается влево. Надо повернуть в зону, из которой нас вынесло, хотя Горбунов вряд ли допустил это. Сейчас он просто утверждает самолёт там, где ему положено быть. В отведённом участке неба, в нормальном режиме полёта, в предсказуемости дальнейших действий.

Возникает странная, вполне земная ассоциация: когда в затянувшемся споре не можешь переубедить вошедших в раж собеседников, надо просто замолчать. А потом, когда спорщики выдохнутся, спокойно и логично разбив сумбурные доводы, взять тему в свои руки и найти правильное решение.

Голос Горбунова корректирует мои идиллические размышления:

– ...Если вращение не прекратилось то... ручку – на себя и... сваливаемся в штопор... Из него выходим легко: МиГ-21 без сюрпризов.

...А спустя неделю – два полёта с М.О. Толбоевым.

Звания – Заслуженного лётчика-испытателя и Героя Российской Федерации придут к Магомеду Омаровичу несколько позже, а пока он лётчик-испытатель лишь третьего класса. Но запланировано выполнить в наших полётах почти ту же программу: по отработке элементов методики лётных испытаний и фигуры сложного пилотажа – бочки, боевые развороты, перевороты, петли прямые и косые... Нет только поворота на «горке», «колокола» и инерционного вращения.

Когда составлялась спецпрограмма для наших полётов, Магомед Омарович с широким жестом истинного кавказца спросил: «И на чём же хотите слетать?..» – из чего нетрудно было сделать заключение: лётное мастерство его значительно превышает

официальную оценку возможностей. Четырнадцать освоенных в совершенстве типов самолётов – есть из чего выбирать...

К тому времени не облётанным из возможных был для меня перехватчик Су-15У. С двумя двигателями, мощный, манёвренный красавец казался под стать мужественным чертам лица и решительному характеру Толбоева. Похоже, я попала в точку: Магомед Омарович предпочитал Су-15 другим машинам.

Очередной раз убеждаюсь, как адекватен пилотаж личности лётчика. Не просто характеру, не только мастерству, обретенному при обучении, и даже не лётному таланту, без которого лётчиком-испытателем не быть... Есть что-то ещё из области духовной, чувственной, трансцендентальной. Степень одержимости, а в данном случае страсти неистовой и гордой, заложенной с генами прадедов-горцев... Поверхностный рассказ Толбоева о себе – и яркая, динамичная картинка, развернувшаяся перед внутренним взором, подтверждает и дополняет образ, сложившийся в полётах.

... Живописное селение под Махачкалой. С аэродрома аэроклуба белыми птицами взлетают планёры, спортивные самолёты. Труженик Ан-2 обрабатывает посевы как большой неповоротливый пчмель. Мальчик следит зачарованно, летает во сне... Отец перевёлся работать в горы, а там тишина, звенящий воздух. Небо начинается от порога сакли, но головокружительная высота не страшит. Ниже носятся птицы, из тумана образуются облака, и он ушлывает с ними к вершинам гор, к солнцу.

Взрослые грузят мешки с удобрениями на ишаков, мальчишки отвозят их в долину, но на землю мешки надо стаскивать самим. Мускулы детских рук твердеют, Магомед чувствует себя бесстрашным, сильным, как горный тур. Нет, как орёл, парящий почти рядом... В школе прочёл про Рахметова. Спал на деревянном диване без матраца, одеяла – закалял себя... Когда взрослые, собирая урожай, рубят кукурузу, ребята носят охашки початков. Жёсткие листья в кровь режут кожу на груди, руках... Потом надо броситься в солёный источник – кто дольше выдержит? Ссадины шишлет, дерёт, но Магомед пересидивал всех, не сознавая даже себе, как больно...

В девятом классе написал заявление в Качинское училище, в десятом – в районный и городской военкоматы. 4 июля 1969 уезжает из Дагестана целый вагон, шестьдесят человек в Ейское училище. После медкомиссии и профотбора остаются трое. После экзаменов – он один. По-русски всё понимает, читает, пишет, а говорит с трудом. Начал учиться на тройки, потом – на пятёрки. Уверен: *«Я всё смогу!..»*

На Л-29 леталось легко, сложный пилотаж – истинная радость. Без провозки на УТИ МиГ-15 сразу перешёл на Су-7УБ. Первый полёт ошеломил – звук, толчок на форсаже, стремительный набор высоты, времени не хватает...

*«Растерялся, словно ни разу не летал... Психологически с ин-*

инструктором пошло неважно. Когда взялся учить командир звена – всё отлично, – рассказывал Толбоев, когда мы однажды сидели на КДП. – Училище окончил легко вместе с Квочуром и Буслаевым. Назначение получил в Одесский военный округ, в Мариновку. Но просто учебно-боевые полёты – скучно, потому что легко... Экспериментировать начал: заканчивал полёт, имитируя выключение двигателя на подходе к аэродрому... С земли это выглядит страшно. Самолёт падает почти отвесно, и лишь у самой полосы круто и в то же время плавно выводил его и садил, – ладонь Магомеда Омаровича непроизвольно повторяя манёвр, плотно притирается к поверхности стола. – Выпускал тормозной парашют в воздухе... Очень точно надо выпустить, потому что тут же «прилипаешь» к полосе и почти сразу останавливаешься. Ясно, ругали, от полётов отстраняли, из полка чуть не выгнали... И здесь, в Жуковском, над полосой на предельно малой, до десяти метров пилотаж делал. Все повыскакивали... До сих пор вспоминают, как я тут над аэродромом носился», – Толбоев широко улыбается. Тут же хмурится. В нём всё резко, порывисто, значимо – слова, принятие решения, действия.

Через год после прибытия в полк, был вынужден катапультироваться на Су-7Б. Полученную серьёзную травму позвоночника лечил жёсткой, изнуряюще-спасительной гимнастикой и волей. Всего за три года «сделал» первый класс военного лётчика. Ещё до отъезда в Германию, в 1977 году подал заявление в космонавты и в Школу лётчиков-испытателей при Лётно-исследовательском институте им М.М. Громова (ЛИИ). Вместо отпуска поехал в ЦИНИАК. Медики в космос не пустили: «прицепились к позвоночнику». Переживал так, что не прошёл и врачёбно-лётную комиссию. Год не летал. Занимал должность начальника парашютно-десантной службы. Когда в Школу лётчиков-испытателей уехал из того же полка его друг Анатолий Квочур, он твердил про себя: «Всё равно вас всех обгоню!»

Служил в Германии и ждал вызова... Думал:

*«Если сейчас не поступлю в испытатели – летать не смогу...»*

Наконец пришёл вызов – но ему не сообщили... Спас Толбоева и лётчика Щукина командующий 16 Воздушной армии генерал-полковник Бабаев. В апреле 1980 года Магомед Омарович приехал в Жуковский один. Семья пока осталась в Германии. Занятия уже начались. Он догнал всех, и окончил Школу через год. Пришёл с четырьмя типами самолётов – освоил четырнадцать.

*«От одного типа к другому перехожу легко, – в голосе Магомеда Омаровича проскальзывает нотка гордости. И тут же, меняя тему, – Инструкторами были лётчики-испытатели В.В. Назарян и Э.В. Каарма. Первую программу выполнил на МиГ-21 – элементы методики лётных испытаний. Теперь задания сложнее».*

Пройдёт немного времени, и Толбоев станет космонавтом-испытателем, закончив обучение в Центре подготовки космонавтов

в Звёздном. Будет много летать по программе «Буран» и при возвращении нашего «челнока» из орбитального полёта на автоматическом режиме именно Толбоеву поручат пилотировать МиГ-25ПУ оптико-телевизионного наблюдения за внешним состоянием «Бурана» во время посадки. Но до этого события ещё пять лет.

А тогда, предполагая написать о Магомед Омаровиче, в мыслях у меня сформировалось лермонтовское «*Одна, но пламенная страсть...*» В то время, когда я была в Жуковском и невольно наблюдала за ним, он был всепобеждающе уверен в себе. На взлёте, в состоянии истинно прекрасного чувства радости преодоления себя и самых сложных небесных и земных ситуаций. Хотя время было мучительно трудное – трагедии одна за другой...

Лётчика-испытателя Володю Туровца из сгоревшего вертолёта вытаскивал он и, рассказывая об этом, только твердел лицом, а взгляд его приобретал стальной блеск. В себе самом, в своём бессмертии он был абсолютно уверен...

*Таким я почувствовала его в полёте. В резких движениях ручкой управления, в работе педалями, перемещении РУДа нет ничего угловатого. Всё «размашисто» и предельно точно. Кажется, что плоскости, элероны, рули на хвостовом оперении врезаются в пласт воздуха, не кромсая его, а вытаскивая геометрически точные, невидимые, но физически ощутимые фигуры. Магомед Толбоев властвовал в небе, повелевал самолётом, и время, пространство, лётный Дух служили ему...*

*Каким-то невероятным, мистическим образом мне явственно передавалось это чувство счастья Преодоления. Сливаясь с моим настроением души, оно вызывало чувство восхищения, восторг... И строгая Судьба, наблюдая за нами, была милостива. Она покровительствует сильным духом.*

...Порой, когда становится грустно, и как-то особенно ощущается притяжение Земли, листаю Лётную книжку, которую без особых надежд, завела с начала полётов в авиаклубе. В графе «*Лётная специальность*» решительно поставила – член Союза писателей СССР. «*Образование: общее*» – КХТИ, «*...авиационное*» – прочерк. С годом рождения слукавила, уменьшив возраст на пять лет. Так себя и чувствую...

Кроме полётов, в ней зафиксирована сдача зачётов по материальной части и оборудованию кабины каждого типа самолёта; по катапультильным устройствам и высотному оборудованию; по особым случаям, которые могут произойти в полёте и вынужденному покиданию кабины; парашютные прыжки, «отстрелы» на наземной катапультильной установке, тренировки на тренажёрах – всё это малая толика того наземного труда, который прочным фундаментом ложится в основу старта в военное Небо. Без особых знаний и умения меня не допустили бы даже до ознакомительных полётов. И я старательно впитывала информацию, с радостью на-

биралась опыта. С жадностью голодного гостя, приглашённого к обильному столу, пыталась отведать все яства, какими потчуют радушные, но суровые хозяева, строго следя за тем, как соблюдается этикет – те законы и требования, которые выставляет жизнь в борьбе за безопасность полётов. Безумно интересным и нужным казалось всё, хотелось вникнуть во все небесно-земные дела и проблемы. И всё равно, вернувшись домой и сев за пишущую машинку, понимала, что упустила важные детали, что-то недопросила, недоувидела, недопоняла.

Тогда я не особенно задумывалась о том, как выглядит со стороны моя всепробивающая целеустремленность. Сейчас с лёгким смущением и удивлением, словно речь идёт не обо мне, хотя всё – правда, перечитываю строки, написанные в разделе «Краткая лётная характеристика».

*19.02.1970. «Тов. Орешина Н.Н. проходила ознакомительную подготовку на овладение техникой пилотирования самолёта МиГ-21У при Черниговском высшем военном авиационном училище лётчиков. За период освоения сверхзвуковой техники зарекомендовала себя исключительно настойчивой в познании оборудования данного самолёта. В результате чего, за короткий период времени с отличным и хорошим качеством освоила высотное оборудование, кабину самолёта, эксплуатацию авиатехники на земле и в воздухе. В полётах инициативна, лобознательна, чувствует себя спокойно. Перегрузки при выполнении фигур сложного пилотажа переносит легко. Полёт в стратосферу на сверхзвуковой скорости и «потолке» самолёта перенесла отлично, самочувствие при больших вертикальных скоростях набора и снижения отличное. Пытается наиболее полно понять особенности лётной работы и психологию лётчика.*

*Командир в/ч 55618 полковник Пристромко».*

*21.09.1972. «Хабаровский ВО. Тов. Орешина Н.Н. проходила ознакомительные полёты на технику пилотирования и боевое применение с задней кабины днём и ночью, в простых и сложных метеоусловиях на самолётах МиГ-21УС и УТИ МиГ-15 по предписанию зам. ГК ВВС генерал-полковника Пстыго И.И. Летает с желанием и энтузиазмом. Своим оптимизмом Нонна Николаевна буквально заразила личный состав. Как писатель, вникала глубоко во все стороны жизни полка, что позволил ей писать правдиво, убедительно, доходчиво об армейской жизни и специфике лётной работы.*

*Командир в/ч 21806 гв. подполковник Лапига».*

*10.10.1972. «Тов. Орешина Н.Н. работала инженером ПАНХ 168 ЛО Казанского ОАО в течение 2,5 лет с правом производства контрольно-проверочных полётов на АХР. За время работы показала себя в высшей степени ответственным человеком за порученное дело. Инициативная, дисциплинированная, эрудированная, Нонна Николаевна внесла несомненный вклад в развитие*

ПАНХ, совершенствование методики воспитания, мобилизации на выполнение поставленных задач молодого лётного состава отряда. Летать любит очень, сложные полёты на АХР переносила легко, элементы полёта усваивала успешно. За короткий период времени Нонной Николаевной создан методический стенд производства АХР, положивший основу в создании методического класса полёта на самолёте «Ан-2». Как писатель великолепно разбирается в людях, методике воспитания молодого ЛПС.

Командир 168 ЛО Казанского ОАО Г. Изотов».

24.03.1976. «Тов. Орешина Н.Н. за время пребывания в соединении за сравнительно короткий период получила хорошие знания по авиационной технике и аэродинамике самолёта с изменяемой геометрией крыла – МиГ-23УБ. В период подготовки к полётам с большой настойчивостью и желанием добивалась познания физической сущности в работе всех систем самолёта и двигателя, изучала инструкцию лётчика по технике пилотирования. Активно, со знанием дела, вникала во все элементы полёта. В воздухе, без вмешательства инструктора, самостоятельно выполняла виражи, пикирования, горки, боевые развороты. В процессе работы в частях соединения глубоко изучала специфику деятельности политработников-лётчиков, командиров и других специалистов, их моральные, боевые и психологические качества, жизнь и быт семей военнослужащих.

Начальник политотдела в/ч 10202 подполковник Безрукавый».

8.12.1979. «Тов. Орешина Н.Н. за время пребывания в Краснознаменном Констанцком полку авиации КЧФ прошла подготовку к полётам с места пом. командира корабля самолёта Ту-16. Теоретический курс аэродинамики усвоила хорошо. Отработан тренаж по вынужденному покиданию самолёта в воздухе. Практические действия помощника командира корабля и тренаж по работе с арматурой усвоен отлично. Выполнены три полёта по «большой коробочке» днём, полёт на предельно малой высоте 60 м днём и полёт в облаках ночью. Пилотирование с места помощника командира корабля уверенное. Распределение внимания по приборам правильное. Самочувствие при сложном полёте на предельно малой высоте хорошее. Н.Н. Орешина принимала активное участие в патриотическом воспитании военнослужащих и учащихся школ Красногвардейского района Крымской области. Своим трудолюбием, отличным знанием специфики лётной работы, настойчивостью в достижении поставленной цели, Нонна Николаевна являлась примером для всего личного состава полка.

Командир в/ч 42857 полковник Г.Тхоржевский.»

26.03.1981. «Ордена Ленина Забайкальский ВО, ст. Домна.

Тов. Орешина Н.Н., находясь в служебной командировке в в/ч 06878, зарекомендовала себя, как человек высокого профессионального мастерства, романтик, патриот Родины. Высокий энтузиазм, любовь к авиации, выносливость и физическая энергия

позволили ей успешно решить ответственную задачу командировки – выполнение практических полётов на самолёте-истребителе МиГ-23УБ в составе экипажа.

По приезду в часть успешно сдала зачёты по знанию авиатехники, по действиям в особых случаях полёта, прошла тренировку на тренажёре лётчика КТС-6 и выполнила практическое катапультирование на тренажёре КМ-1м. Выполнила 5 (пять) полётов с командиром в/ч 06878 п/п Антонец В.М. и с начальником политотдела майором Шишковым В.В. на перехват на большой высоте и на малой высоте, на разведку погоды, по маршруту, на простой пилотаж, а также в зону на сложный пилотаж в вертикальной и наклонной плоскостях. На многих этапах полёта пилотировала самостоятельно с хорошим качеством. Переносимость полётов и перегрузок хорошая. Летает с желанием. Провела воспитательную работу со всеми категориями личного состава, с членами семей офицеров и прапорщиков. По достоинству завоевала у всех симпатию, заслужила авторитет и уважение. Своей активной жизненной позицией, личным примером мужественной советской женщины является образцом, достойным для подражания. Командир в/ч 06878 подполковник Антонец».

Характеристики... Их больше десятка, написанных командирами полка, заверенные печатями, – все по форме. Могло быть и больше, но страницы данного раздела в Лётной книжке закончились. Дальше шёл раздел: «Лётные происшествия» – как предупреждение... Хотя написано командирами полков было бы, наверное, то же самое. Ведь я же не менялась...

За стандартными словами характеристик ощущаю тепло, уважение и явный перебор в утверждениях, что пилотировала я «с хорошим качеством»... И «воспитательную работу» не проводила, но приезд столичного журналиста, мой неподдельный интерес к жизни части и стремление к полётам – всё и создавало положительное психологически-энергетическое воздействие на коллектив.

Вспоминаю трогательное внимание и заботу мужественных людей, которым несвойственна сентиментальность или притворство. Поначалу, когда ещё мало было моих публикаций, встречали в лётных частях с подчёркнутым гостеприимством, любопытством и лёгкой досадой, какая возникает у хозяев, когда в напряжённый ритм их деловой жизни вторгается кто-то чужой. В первом же разговоре о цели моей командировки я начинала замечать неподдельный интерес. Но лишь после полёта, который становился экзаменом мне на лётную пригодность, приходило настоящее понимание. Складывалось доверительное, суровое и одновременно бережное отношение, какое возникает у мастера, стремящегося передать опыт своего любимого, но рискованного занятия, прилежному ученику. Старались помочь и техники, когда я самостоятельно обживала кабину, и на тренажёре, и в службах, где сдавала зачёты. А сколько часов просидела на командно-диспетчерском



пункте и у экранов локаторов в службе боевого управления, чтобы описать потом и эту сторону производства полётов.

В разделе «*Поденная запись лётной работы*» зафиксирован каждый полёт. Всего их сейчас 833 на 38 типах летательных аппаратов, в том числе восьми видах истребителей. Общее время, проведённое в воздухе, – 714 ч. 43 мин.

Значок «*Отличник культурного шефства над Вооружёнными силами СССР*», вручённый в 1990 г., восприняла как оценку своей работы, хотя всегда казалось и кажется: можно было больше летать, талантливее писать, ярче жить.

Пособие для подростков «*Авиационно-техническое творчество*» или «*Сотвори себе крылья*», составленное в соавторстве с авиаинженерами А.В. Козловым и С.В. Новиковым, я написала в жанре повести, чтобы увлечь подростков. Кроме двухсот чертежей и рисунков, а также практических советов как построить летательный аппарат – от бумажных и деревянных моделей до настоящего планёра первоначального обучения; кроме азов теории искусства летания и элементарных требований к организации реальных полётов, в книге много поучительных и любопытных фактов из истории Страны Авиация.

Раскрываю и свою неосуществлённую мечту – Авиационный лётно-технический центр, который мы – энтузиасты, пытались создать в родной Казани. Не раз слышала в адрес книги восторженные отзывы: «Столько информации и так увлекательно написано! Почему не переиздаёте, это нужно подросткам?» Но начались новые времена, и сильным мира сего стало не до подрастающего поколения, которое, войдя в пору зрелости, не лучшим образом определяло многое в жизни города, создавая опасные проблемы.

...В 1992 году пошла в школу Юленька, а с ней и я словно села за парту... И хотя обстановка – бытовая, духовная, нравственная диаметрально противоположна той, что окружала нас полсотни лет тому назад; и я сама, умудрённая, измотанная, закалённая прожитыми годами, иначе смотрю на изменившуюся до неузнаваемости жизнь, – всё равно волнующее чувство предстоящих открытий тревожит и радует. Нежная ручка в моей огрубевшей ладони чуть вздрагивает. Сколько лет я буду ещё чувствовать свою необходимость дорогому мне человечку? Как тревожно и грустно будет отсутствовать в сложный, противоречивый мир, когда понадобится внучке полная свобода... Говорят, что внуков любят больше, чем детей. Да нет... просто в старости тоньше понимаешь жизнь и, научившись терпению, многое прощаешь...

В 1993 году, мне стукнуло шестьдесят лет... Но ведь это всего лишь два раза по тридцать! Первая половина земная, вторая – в небе. Возраст... я не ощущала его. Представилась бы возможность, полетела по авиачастям, где служат уже давно вставшие «на крыло» бывшие курсанты, с которыми переписывалась по несколько

лет. Хотя большинство уже не служит... «Перестройка» в стране не перестроила, а рассекла и почти уничтожила военную авиацию: часть аэродромов и новейшей авиатехники, опытных лётных и технических кадров осталась в ближнем зарубежье. Оторвать их от основной авиационной базы – всё равно, что лишить истребителей в дальнем перелёте заправочного самолёта-танкера. Многие были обречены на гибель, что и доказало время...

Слёзы застилали глаза, когда несколько лет спустя, на экране телевизора увидела, как на Украине, в той самой части, где я писала о подвиге капитана Кубракова, резали автогенном стратегические бомбардировщики Ту-22М... И для российских военных самолётов топлива не было, а без постоянных тренировочных полётов теряется не только мастерство и снижается боеготовность. Сама жизнь лётчика, даже опытного, ставится на грань неоправданного риска. И серия непонятных катастроф в военной и гражданской авиации, как зловещее напоминание свыше: небо не прощает... Но разве виноват в земных просчётах лётчик?

Хотелось кричать, доказывать... Что? Кому? Кто услышит крик чайки в грохоте шторма? Как лайнер с остановившимися двигателями, страна вошла в неуправляемый шторм. Виток за витком, ввинчивая себя в необратимую трагедию, – это было тогда понятно практически всем... Нужна была опытная рука, способная решительно взять на себя управление, и смело, но бережно, не создавая разрушительных перегрузок, вывести из падения страну, у самой земли переломив смертельную траекторию.

Такая рука наплась. Страна и авиация стали расправлять крылья и начинать, хотя и опасно-медленно, но разбег для нового взлёта. То, что жив ещё лётный дух – сомнений быть не может, потому что Небо будет вечно звать и требовать, дарить минуты счастья и наказывать за пренебрежение заповедями его. Если бы можно было и на земле жить его законами!..

Перелом в стране по-разному отозвалась в каждом. Для меня это время совпало с завершением полётов, поездок, встреч. Съезжилось информационное поле, иссяк светлый поток, питавший мозг и душу. Казалось, полёт завершён, но так не хотелось заруливать на техническую стоянку... В былые времена столько документально-художественных повестей и романов слagalось в уме, но так и не запечатлелось на бумаге. Лишь наброски, планы, обрывки ярких эпизодов, чьи-то исповеди... Груз знаний и впечатлений давил, но писать – не получалось. И не потому, что много сил отдавала воспитанию и учёбе внучки, помощи дочери в житейских вопросах, заботе о муже. Рассуждать о том, что происходит в Стране Авиация, опираясь лишь на редкие письма уже не летающих лётчиков, дополнять свои догадки фантазиями, считала – не имею морального права. Что-то надломилось в душе...

И одновременно созрело... Душа – как и мозг – не терпит пустоты. Захотелось глубже понять мудрость религий, особенно сво-

ей – христианской. В начале девяностых стала доступна литература по теософии, астрологии. Я начала ходить на курсы по медицинской экстрасенсорике, испытывая любопытство и удивление. Увлекали не оккультные знания, а суть ведических наук. Те понятия, что я ещё в юности открыла для себя в себе, в микро- и макрокосмосе мироздания, не подозревая, что они существуют уже тысячелетиями... Что имеют свои названия, оперируют единой терминологией и многократно объёмнее, мудрее моих представлений о Боге, о жизни и смерти, о Вселенной и неповторимом «Я», о Душе и её бессмертии. О всеисилии страстной Мечты.

Сам собой завязался роман – своеобразное фэнтези на реальной основе, с увлекательным сюжетом, необычными персонажами, размышлениями о таинстве жизни и законах мироздания. Написала треть, но остановилась... Сейчас, когда уже многие коснулись этой темы, и в обиход вошли, стали привычными слова и понятия, раньше казавшиеся непосвящённым глупостью, чертовщиной, – теперь всё воспринимается иначе. А лет пятнадцать тому назад я понимала уникальность того, что пыталась затронуть, вторгаясь в запретную зону. Но Кто-то не пустил за Черту. Возможно, это было чувство теоретической неподготовленности, духовного несовершенства, хотя и стояла я на пороге невероятных, как мне казалось, подсознательных творческих открытий...

Душа рвалась в трансцендентальные дали, питалась информационным полем планеты и, казалось, Космическим Разумом, стремясь к познанию вселенского Нечто... А трезвый мозг благоразумно возвращал на Землю, где тоже можно было найти много интересного. Приключенческая повесть *«Хочу как птица!..»* стала чем-то вроде отдушины. Она слагалась непринуждённо. Моя юная героиня Юка совершала поступки как бы сама, оставалось лишь следить за её приключениями на земле, в небе и записывать их. Я пыталась лёгкой романтикой отвлечь подростков от скучной сутолоки, от меркантильного быта, который воспевался на всех углах и телеэкране. Хотелось познакомить с любительской авиацией, «самоделками» и их отважными, увлечёнными, а потому счастливыми творцами – людьми, живущими на земле по справедливым законам воздушного океана. В одноимённом сборнике, опубликованном в 1993 году, есть и другие авиационные повести.

Трудно объяснимы и не изучены психологами, не поняты писателями законы литературного творчества. Иногда и тема хорошая, и материал есть, написать хочется и надо. А вот не идут мысли, не складываются во фразы слова, не течёт поток воспоминаний, фантазий или рассуждений. Но бывает, лёгкий эмоциональный толчок, случайный намёк, обозначивший тему и...

*«Напишите рассказ о современном подростке»*, – попросил меня редактор молодёжного журнала «Идель» Сергей Малышев.

Перед глазами всплыла мысленная картинка: вихрастый пар-

нишка скучающим взглядом уставился в телевизор, где безликий киногерой убивает очередную жертву, но это уже не волнует... Потом в комнату входит мама и... Родившийся в мыслях рассказ на бумаге разросся в повесть с полутрагическим концом. Немного странное название «*Мина замедленного действия*» появилось само: каждый из нас, порой случайно, своими действиями подкладывает другим и себе разной мощности «мины», которые взрываются в самый неподходящий момент. Опубликованная в журнале и в роман-газете «Поволжье» повесть заинтриговала читателей.

«*А что дальше?*» – атаковали меня вопросами. И сама не могла остановить растревоженное воображение. Предоставив ему свободу, не ограничивая себя в объёме, не заботясь о том, что в итоге получится, позволила почти отрицательному, второстепенному персонажу повести – молодому человеку заявить своё право стать главным героем остальных четырёх частей. Его мучительному становлению, поиску правды и самого себя посвящён остро сюжетный психологический роман. Он вышел в год моего 70-летия.

Задумала произведение земное, но небо так прочно вливалось в меня, что герои романа смогли найти выход из своих острых проблем только в Небе, которое карает, учит и спасает, потому что там человек высвечен, обнажён и вынужден стать самим собой. Только в небе, пережив смертельную опасность, добившись победы и преодолев себя, можно испытать то, что чувствует герой романа. (Он летит на самодельном мотопланёре).

*«...Глубоко вздохнув, Станислав окинул небо, благодарным взглядом. Ослепительно сияли в бирюзовой бесконечности облака. Их белизна отражалась в речном безбрежье. Казалось, флотилия парусников плывёт по воде, то лоснящейся, то матовой, то с рябью там, где просвечивают отмели. Возле берегов застыли зеленоватые с белым кружесвом пены волны; песчаные пляжи лентами вплетались в кудри кустов. Кроны деревьев напоминали ворсистый палас с хаотическим рисунком. Даже город пыхтел, корёжился старыми и новыми заботами не так очевидно. Высота приглушила, стёрла всё некрасивое, грязное, как старательная хозяйка, наводя в доме порядок и уют...*

*...«Как странно, – бродили в голове Станислава непонятно кем навеянные мысли, – я сейчас совершенно не чувствую себя одиноком.... Почему говорят, что человек рождается и умирает один, а потому одиночество – удел его жизни? Неправда! Человек рождается в любви и муках матери, а умирает с мыслью о тех, кого любил. И память любящих будет сопровождать его там, за Гранью, пока они сами живы. Пока не стёрты, не забыты понятия «благодарность», «верность», «любовь»... Одиночества не существует, если сам не ищешь его, если спешишь на помощь к людям, если они идут к тебе»...*

ших семейных событий, несложных общественных дел. Духовная связь с родным институтом не прерывается. Раз в пять лет мы, сокурсники, встречаемся в Круглом зале главного корпуса теперь уже Технологического университета. Здесь работает дочь Светлана, учится внучка Юлия. Вот уже более полусотни лет продолжает трудиться на одной и той же, кафедре технологии твёрдых химических веществ мой Владимир Степанович. Он – доцент. Его уважают, ценят. В научной, преподавательской, общественной работе он нашёл выход своим природным способностям, личностным качествам и духовным запросам. Звания «Заслуженный химик РТ», «Заслуженный работник КГТУ» говорят об успешности его деятельности и самодостаточности, хотя возможного потолка своей служебной карьеры он и не достиг. Отдушиной становятся мероприятия, к которым его привлекают как участника Великой Отечественной войны. Майские праздники становятся триумфом полноценной жизни: встречи со школьниками и студентами в Суворовском училище, собрания в Доме офицеров. И наш двойной праздник – День победы и день рождения Светланы, который мы отмечаем с особым торжеством.

Очень разросся наш сад. Чудно цветут пионы, благоухает гортензия, пшалеры вьющихся роз напоминают пылающие факелы. Но главное чудо – багульник. Два крохотных кустика мне прислали с забайкальских сопок жены лётчиков. Кустики прижились, выросли, а теперь цветут розовыми облаками ранней весной, когда вокруг всё ещё по-зимнему голо. И проходящие мимо садоводы с недоумением замедляют шаги.

В Союз писателей на смену нам – ветеранам, пришли молодые поэты, прозаики. Приятно и грустно смотреть на них: сколько стихов, поэм, очерков и романов они могут написать о том, что свершится в стране завтра, через год, десятилетие... Какие духовные горизонты распахиваются перед ними! Каких можно достичь высот в познании человека, как Личности, такой многоплановой, непостоянной, в радуге эмоций, в схватке Добра и Зла.

Большое эссе «*И вечный бой...*» я написала к семидесятилетию академика Владимира Александровича Пономаренко, которое отмечалось в 2003 году. Эссе с некоторыми сокращениями было опубликовано в журнале «Психологическая наука и образование». Все многочисленные труды этого беззаветно преданного авиации учёного с мировым именем, душеведа и врачавателя, посвящены не только изучению системы «лётчик – самолёт – воздушная среда» и направлены на помощь лётчику и защиту его. Они глубоко раскрывают духовную, личностную суть Небожителя, поднимают самые острые не только психологические, но и гражданские проблемы, возникшие позже в связи с «перестройкой» и потерей боевой значимости авиации и лётного мастерства. Учёный бьёт в набат по поводу физического и нравственного здоровья нации, предлагает решение ряда проблем.

С разрешения автора, я использовала в эссе его письма. А их за нашу долгую и откровенную переписку набралось немало. Посвящённые, в основном, лёгким темам, они заставляли концентрироваться на главном и размышлять.

*«...Роскошь общения с умным, наблюдательным, тонким профессионалом, который понимает много больше, чем ему говоришь, объясняет то, что у самой ещё не сформировалось в мыслях и не сгруппировалось в конкретных вопросах... Сколько раз замечала: если всеми помыслами твоими руководит жажда познания, то не существует приоритета пола. Мысли телепатируют, сплетаются, обострившаяся интуиция подсказывает слова – возникает своеобразное биополе. И хотя есть место полемике, право собственного мнения и мотивы, нацелившие на беседу, разные, но Душа невольно сливается с Душой, получая обоюдный эмоциональный заряд чистой энергии».*

А какое сложное чувство испытываешь, когда знаешь: и твоё мнение, совет полезны, нужны, когда в пытливом озарении пристрастного читателя понимаешь суть того, что ещё не полностью осознал сам автор написавший труд. Когда пророчески сбываются твои несмелые предсказания... Когда отрывки из твоих писем цитируются в научных трудах, а в дарственных надписях на книгах стоит, чуть преувеличенно, но искренно и справедливо:

*«Дорогой Нонне Николаевне, вдохнувшей силы в меня на эту работу», «...С благодарностью за приобщение к Духу», «...Согласно Вашим вешкам подаю Глас в пустоту», «...с глубочайшим почитанием Вашего человеческого и художественного таланта».*

...Казалось, судьба окончательно ссадила меня на землю и с этим следует примириться... Но каждый раз, когда над садом низко проходит бомбардировщик, построенный на нашем, наконец-то ожившем авиационном заводе, взгляд провожает самолёт с тоской. И курчачинская пилотажная зона недалеко. Самой «Элочки» или спортивного «Яка» за разросшимися деревьями не видно, но разнотональный звук двигателя подсказывает, какую фигуру выполняет лётчик, и душа тянется туда, куда мне уже не взлететь...

Но однажды счастливый случай привёл на старый городской аэродром, где когда-то базировались пассажирские лайнеры и наши трудяги-химики Ан-2. Теперь здесь было пристанище вертолётов и легкомоторных самолётов непонятного назначения.

Остановившись у кромки лётного поля, я привычно подняла к небу голову и не поверила своим глазам – в вышине, лучиком солнечного света, летел ярко-жёлтый самолётик. Словно кристалл хрустала в золотистой оправе, с приросшими к нему крыльями, удлинённым носом и ножками-пасси, обутыми по сезону – в лыжи.

Самолётик спокойно шёл по «коробочке», потом, набрав высоту, закрутился в зоне, выполняя виражи, змейки, некрутые гор-

ки. Чуть слышно пел мотор – в воздухе жил и трудился «Аэропракт-22» – праправнук того куйбышевского «Аэропракта», что четверть века тому назад был на первом смотре-конкурсе самоделных летательных аппаратов в Коктебеле...

Душа вознеслась, когда села в маленькое крылатое Чудо и с инструктором Юрием Симоновым – бывшим военным лётчиком – ворвалась в морозную синеву и ослепительное сияние. Солнца слишком много, а небо уже не загадочно, потому что опутимо, доступно со всеми его невидимыми течениями, бугорками, ямами воздушного пути. Тело чувствует их, в душе то замирает, то оттаивает, а сердце сжимается от радости так, что выступают слёзы. Лечу, снова лечу!.. Многоликий город внизу теперь не теснится на юго-западе, как три десятилетия тому назад, когда наш трудяга Ан-2 набирал высоту, улетаая на рабочую точку. Теперь город разрастается по окружности до горизонта, вытягиваясь проспектами, массивами уменьшившихся домов – Азино, Горки, Квартал... Белое пятно закованного льдом водохранилища. Серая перемычка понтонного моста почти не заметна и кажется, что вереница машин ползёт прямо по льду. Взгляд привычно видит всё целиком и в то же время выхватывает детали. Земля, сползая вниз, кажется плоско-приплюснутой и неправдоподобно красивой, когда смотришь на неё с большой высоты. А сейчас, с разоблачающих двухсот метров, заметны все огрехи: строительный мусор, сугробы лежалого снега... Новые здания с арочными фасадами кажутся игрушечными замками, неровный квадрат строительной площади, развязки дорог – как всё привычно и необыкновенно... А что увидит, поймёт, почувствует Юля? Не поделится с внучкой радостью полёта – всё равно, что съезть в одиночку редкое лакомство.

И вот золотистый самолётик взлетел, унося в безбрежье неба мою разом повзрослевшую внученьку, прошёл по кругу, приземлился и снова взлетел «конвейером». Кроме радости за неё – тревога в сердце, хотя пилот-любитель предприниматель Булат Ильдусович Ермаков пилотирует свой самолёт уверенно. Именно *свой* – купил себе вместо автомобиля, так сильно оказалось притяжение неба, так реально, а для некоторых и просто, можно осуществить теперь свою мечту. Не перевелись ещё романтики!..

Некоммерческое партнёрство владельцев воздушных судов и частных пилотов – такой статус имеет любительский авiakлуб, учреждённый В.Ермольниковым, М.Невельским, Г.Фатеевым, Ю.Мищенко, Ю.Симоновым – людьми разного возраста, с неодинаковой лётной подготовкой, по различным житейским причинам оказавшихся в одном коллективе, который занимается подготовкой пилотов-любителей. Поистине, Страна малой авиации становится доступна всем, а небо над нашей головой и в нас всегда бесконечно...

Порой, оценивая свою литературную работу жёстко и как бы со стороны, отбрасывая «смягчающие обстоятельства» и видя всё глазами строгого судьи, я упрекала себя за то, что так и не исполь-

зовала всё то обилие бесценного, уникального материала, который собрала в записных книжках, в воспоминаниях и в своей душе с помощью и благодаря великодушию, пониманию и деловой заинтересованности сотен людей, преданных Авиации. И я мысленно прошу прощение у тех, кто был достоин того, чтобы страна узнала о них, с кем встречалась, беседовала, летала, но так и не написала: рамки очерков и число их не беспредельны... В оправдание себе самой могу признаться: сделала всё, на что хватило способностей, выдержала те жизненные скорости и перегрузки, какие смогла... И пусть мои слова покажутся смелыми и выспренными, а я сама – чудачкой из прошлого, но убеждена: работать и жить надо не жалея и не падая себя, в преодолении слабостей своих и неудач получая удовлетворение. Идя за идеей более высокой, чем меркантильные желания, сиюминутные, никчёмные по сравнению с целой жизнью...

Страна Авиации, стоявшая на грани гибели в конце прошлого века и возрождающаяся в наши дни, – такая необъятная, богатая тема для тех, кто молод, смел и творчески одарен; в ком есть лётный Дух, осознанно-неосознанная тоска по суровому и прекрасному Небу, его свободе и гармонии, способности подарить полёт. Как интересно жить, когда сияет Звезда мечты, за которой бежишь, стараясь поймать в ладони, прижать к себе и согреть ею сердце, чтобы стучало оно и любило ещё долго, долго, сколько хватит сил...

Уходил юбилейный 2003 год, с его хлопотами, радостями, трудами. Счётчик жизни отщёлкивал секунды и часы торопливее, чем мне бы хотелось. Сколько их там ещё осталось – знает только Бог... Но до конца дней моих будут озарять каждую вновь написанную строчку слова дружеских поздравлений, присланных на мой 70-летний юбилей. Одно из них особенно дорого. Оно как продолжение полёта, как возвращение в Небо...

*«Дорогая наша сестра по небу и лётному братству, милая Нонна Николаевна! Пролетая в плотном строю над литературно-мемориальным музеем, приветствуем Вас своими сердечными чувствами, душевными трепетными порывами небесной любви к Вам. Вы – женищина заоблачных высот, стоящая на горизонте, признанная Небом и солнцем. Поздравляем своего дорогого творческого друга наших душ и желаем новых книг о правде жизни, о добре и вере человека на Земле и в Небе.*

*Герои Советского Союза: В. Лойчиков, В. Кондауров, И. Волк; Герои России: В. Горбунов, А. Гарнаев; академик В. Понамаренко; профессора: А. Ворона, В. Лапа».*

### ***Послесловие длиной в пять лет...***

Покаянием в том, что написала меньше, чем хотелось бы, призывом к молодым и творчески одарённым, сердечными словами поздравления глубоко уважаемых лётчиков и учёных закончила я



автобиографический очерк, который мне самой представляется как некий творческий отчёт. В прекрасном оформлении, с множеством фотографий лётчиков, моих и семейных он был опубликован почти пять лет тому назад в журнале «Казань», а сейчас, в основательно расширенном виде, представлен вновь на читательский суд.

Итак, юбилейный год прошёл, как положено: внимание прессы, встречи, презентация книги и непременно банкет. Присвоение звания «Заслуженный работник культуры Республики Татарстан», вручение литературной премии имени Максима Горького, награждение памятной медалью «К 100-летию М.А. Шолохова» («За гуманизм и служение России») и медалью «В память 1000-летия Казани» – приятные, скромные почести, которые полагаются в старости и воспринимаются с благодарностью, но без душевных волнений, какие испытала бы лет пятнадцать тому назад.

Однако жизнь на этом не кончается. Она шумит за окном, мечется на экране телевизора, мчится непредсказуемо куда, запутавшись в сетях Интернета, и бьёт в каждого из нас рикошетом... Жизнь – это движение к намеченной цели, и главное то, что творится в душе. А у меня вместо ожидаемого успокоения в душе кавардак и буря чувств! Мысли текут, словно прорвало плотину, до сих пор регулировавшую их поток. Желание писать настолько сильно, что я растерялась... Не оттого, что нет возможности сесть за компьютер – более благоприятной обстановки у меня отродясь не было. Муж поощряет: «Сиди, пиши», и с удовольствием читает всё, что выходит из-под пера. Дочка и внучка живут отдельно, не загружая особо житейскими заботами. Но столкновение мыслей, растревоженных воспоминаний, борьба разных тем – одна интереснее другой, желание наверстать невыполненное и обьять необъятное становится мукой душевной, «раздраем» для ума. Ведь всё, что хочу, написать не успею... Чему отдать предпочтение? Курсантской теме... Письма ребят слагаются в документальную повесть. Каждая глава – стопка конвертов с обратными адресами сначала училища, потом воинских частей.

*Сергей Ромазов – обязательный, прямолинейный, волевой. Пришёл в лётное училище, случайно прочитав мою книгу и отказавшись от мореходки. Стал лётчиком I класса, командиром звена. После расформирования полка в начале девяностых был инструктором в спортивном клубе. Влюбился в девушку из Германии и уехал на родину своих предков. Писем от него больше нет.*

*Володя Петухов – натура тонкая, впечатлительная. Был отчислен из училища за глупый проступок. Отслужил в армии, добился восстановления. Окончив училище, женился на прелестном создании. Не сумев прижиться в лётном городке, молодая жена сбежала к родителям... В тот момент, когда взлетал её рейсовый самолёт, Володя разбился на истребителе, не сумев зайти на посадку в усложнившихся погодных условиях.*

*Саша Козлов – разносторонне одарённый, балагур и непосе-*

да. Он писал о курсантских традициях, своих похождениях, о жизни училища. Лётные перипетии, разного рода проблемы обучения и вдумчивые размышления о себе и товарищах, которые так же, как он, оказались в процессе перестройки ненужными своей Родине как военные лётчики...

Таластан Мамхегов – горец с печальными глазами, едва не отчисленный из училища не только по причине успеваемости, а потому что не сошёлся характером с инструктором, достаточно опытным, но... Мы отстояли курсанта. Он окончил училище, писал мне с места службы, потом замолчал...

Александр Денисов – собранный, деловой, целеустремлённый. Пришёл с флота, был назначен старшиной взвода. Своими сложными отношениями с сокурсниками делился в письмах со мной. Мечтал попасть после училища в морскую авиацию. Я пыталась помочь, к сожалению, не получилось...

Игорь Тимофеев, Павел Кругляков, Игорь Жариков... Где вы сейчас, курсанты Армавирского лётного училища выпуска 80-х годов? Кто-то, благополучно закончив военную службу, вышел на пенсию. Кто-то, расставшись в расцвете сил с лётной работой и потеряв к жизни интерес, отсчитывает положенные годы там, где пришлось... Сколько трагизма в ваших судьбах, сколько вопросов у меня к вам... Нужна встреча и откровенный, как раньше, разговор. Разве это сегодня реально?

Двенадцать школьных тетрадей, исписанных ровным почерком, и пачка писем полковника Виталия Леонидовича Хмелевского. Вспоминаю доброжелательного, талантливого лётчика и чувство благодарности согревает душу. В письмах его описание полётов, ответы на мои вопросы, дельные советы. В тетрадях – он «пролётывает» письменно свою жизнь, затосковав по небу, когда по здоровью списали с лётной работы. Всё индивидуально и в то же время типично для восьмидесятых годов...

Сейчас всё иначе – другое государство, другие проблемы и отношение к ним, другая страна. Авиация. Я знаю её по скушым, неутешительным сообщениям с телеэкрана, по редким письмам, в которых отчаяние, горькая ирония и пессимизм когда-то сильных, смелых и гордых людей повергают меня в смятение.

Творческий кризис... Он наступает не только тогда, когда не о чем писать, – такого у меня не было. А вот когда голова разрывается от мыслей, душа, от невысказанной боли, когда делаешь наброски по несколько страниц, а утром понимаешь – не то! Когда хочется большого, настоящего и это по силам, но из десятка лежащих на поверхности тем не можешь найти ту, что отвечает твоим сегодняшним запросам и обострённым требованиям.

Но всё в жизни закономерно и... случайно. Из этого состояния меня вывела пачка с письмами, об авторе которых я совершенно забыла. Сам факт, что такое могло случиться, поразил настолько, что сложилась повесть «Забывшие письма», где герои-

ня – не совсем я, и творческая проблема её усилена. Семья – другая и герой слегка закамуфлирован. Время – настоящее и прошлое. Письма подлинны, многие события и финальная спена реальны...

*«...Эта ночь меняла её судьбу решительно и незаметно. В душе что-то окончательно отмирало и смело нарождалось вновь. Одни сбрасывают «кожу» сразу, как змея, выползая из своей оболочки. А в ней всё отшелушилось, отболело постепенно, как корочка запекшейся крови на ссадине. И, оставаясь по эту сторону бытия, в старом теле, она рождалась обновлённой, с умноженными силами для борьбы, с дерзкими мыслями и творческими желаниями, на новом уровне осознания Бытия. Рождалась, возможно, лишь на часы, дни, а может, на грядущие годы – всё зависело от разных причин, которые суетно и неотвратимо встретят её на рассвете и будут множиться по мере наступления дня. Дня крещения или отпевания ещё младенческой и такой ранимой сейчас души... «Надо встать, надо спешить. Писать, писать... Я всё смогу, всё успею...»*

Лишь завершив повесть в короткий срок, я начала искать реального лётчика-испытателя, чтобы испросить разрешение на публикацию его писем. Напла. Повесть ему понравилась. Александр Вениаминович Акименков даже предложил написать продолжение в том же стиле, используя ряд его оригинальных работ. Мысль была заманчива, но собственная фантазия, преодолев рубеж поиска и сомнений, уже вырвалась в творческий простор. И повесть жила собственной жизнью. Она была опубликована в «Казанском альманахе» № 3 под названием «К небу высокому».

Очерк «Когда ломаются крылья» о наиболее острых проблемах подростков, о трагедии души отчаявшегося человека, который посвятил авиации всю жизнь и теперь пытается приобщить ребят к полётам, хотя бы на простейших летательных аппаратах, создан тоже по письмам – труженика и романтика Анатолия Петровича Антипова. Материал получился острым, злободневным. Он опубликован в «Вестнике» Международной академии проблем человека в авиации и космонавтике № 4 за 2004 год.

*«...Сильные Личности ломаются не тогда, когда возникают реальные трудности и конкретные проблемы, с которыми можно воевать, преумножая в справедливой борьбе свои силы, зная конкретных врагов и спланивая единомышленников. Но когда ноги опутаны сорняками и вязнут в зловонной топи, когда руки хватаются за воздух, но нечем дышать, когда на теле гидры – алчности и невежества, вместо одной отрубленной головы вырастает десять, тогда даже самая яростная и светлая энергия одного человека не может затормозить процесс растления общества, убивающий Душу.*

*«Так нельзя больше жить!..» – крик не отчаявшегося одиночки. Стон идёт по всей Руси, некогда великой. И опускаются руки, гаснут глаза, ломаются крылья».* Закончив на этой ноте страда-

ния очерк, сконцентрировав в себе суть проблем, я поняла: надо писать роман, который долго подсознательно вынашивался, созрел, терпеливо дожидаясь часа своего рождения.

Нужно было найти такую тему, которая отвечала бы всем моим знаниям лётной работы, манере писать, языку... И помнить, ежедневно помнить, что полёт моей жизни подходит к концу, что энергетическое топливо на исходе, хотя ещё можно какое-то время парить под облаками, используя добрые потоки идущие от матушки-Земли, от самого близкого и дорогого мне человека – мужа, от людей, чьё дружеское содействие надёжно поддерживает слабеющие крылья. И верить в стойкость собственной Души...

Сначала повела меня душа в сторону ностальгии по стране Авиация. Написала страниц тридцать и поняла – не то, хотя язык образный, но тянет лишь на грустную повесть. Бросила... Подошла с другого бока – жёстче, реальнее, и хотя писала от третьего лица, получалось как бы «через себя», но уходить стало повествование в сторону проблем скорее творческих, нежели авиационных. Отложила... Так металась, потом разозлилась на себя и сделала то, чего никогда себе не позволяла, считая это приёмом ремесленника. Разграфила лист бумаги на главы, вписала ориентировочный сюжет, который должен был охватить большинство проблем настоящего времени. Тревожилась: как отнесётся к подобному схематизму моя чувствительная Муза, не задохнётся ли вдохновение в главах-клеточках? Обошлось... Сложились картина жизни героев, которые до этого, хотя и были мысленно во мне, но «толпились» на границе виртуального мира, не зная, чем себя занять.

«Три неба» – так условно я назвала роман. Небо бывшего лётчика, ныне пенсионера. Небо внука, Небо сына – военного лётчика, который служит в суровом Забайкальском крае, где я летала не раз. Время действия – конец девяностых годов. По замыслу роман должен охватить проблемы лётного дела трёх поколений. Отношение героев к своей работе в небе и – государства к воздушным бойцам, призванным его защищать...

Шестидесятые-восьмидесятые годы деда я знала. С внуком тоже всё понятно. А вот линия сына... Всем своим опытом прошлых лет я понимала состояние лётчиков, которые без регулярных полётов теряют мастерство, что равносильно отсроченному смертному приговору... Могла описать жизнь авиационного горodka с поправкой на перестроечные блага и трудности. Но структуру деловых отношений в полку, тем более в наше время, представляла лишь в общих чертах. Понимала, что в моих знаниях темы существуют серьёзные провалы, которые надо заполнить. Психологическая обстановка и поведение людей в ожидании расформирования части, состояние командиров почти не летающего полка душой понимала, но нужны были примеры из жизни и наблюдения, откровения участников событий.

Поехать бы в воинскую часть, не думая о том, как меня – бес-

крытую и забытую – примут. Кто даст командировку? Кто пустит?

Вот так, на волнах вдохновения и нисходящих до уныния чувств я подходила к роману, быть может, последнему крупному произведению в моей жизни... Поделилась своими планами, раздумьями и сомнениями с Владимиром Александровичем Пономаренко. Он давно подталкивал меня к подобной теме и откликнулся, как всегда, сразу и с искренним желанием помочь:

*«... Смысл-то ясен: Личность – Профессия – Родина, а внутри всё как у людей: любовь, грех, инструкции и прочее. Должна быть и новая прибавка, тем более Вы к ней готовы: духовность, мистические моменты, человек за порогом данности, суперрезервы, внутренний мир познания и стремления к непознанному. Выйти за свои пределы, а там и начинается глубинный патриотизм, религиозное сознание, корни русского. Эту часть надо энергично, уверенно, смело прописать.*

*В романе должна быть армейская тема. Её очень ждут. Приезжайте для встреч в Москву, найдём с кем поговорить. Просмотрите некоторые мои интервью и закрытые плёнки. Поживёте у нас с Валюшей».*

Поездка в Москву определила всё. Обстоятельные беседы мои проходили с умудрёнными авиационным опытом людьми. С генерал-полковником Андреевым В.И. – в недавнем прошлом Главкомом авиации. С Заслуженными лётчиками-испытателями, Героями России Кондауровым В.Н., Гарнаевым А.Ю., Заслуженным лётчиком-испытателем Овчаровым В.М. Они написали прекрасные мемуары о своей жизни в Небе. Встретилась и с ныне летающими, задействованными в учебно-боевой работе Заслуженным военным лётчиком России полковником Бережным В.Н., с подполковником Суриным П.А. С вертолётчиками майором Плевиным П.В., борттехником лейтенантом Дементьевым М.К. и с другими в разных чинах и званиях авиаторами. Но прежде всего, с гостеприимным моим хозяином, понимающим проблему глубже, острее. С убеждением и свойственной учёному проникновенностью говорил Владимир Александрович не только как исследователь деятельности человека в опасной профессии, а как страдающий, понимающий трагедию авиации и беды страны патриот.

Встречи мои состоялись в разной обстановке, но в доброжелательной атмосфере. Чувствовалась потребность и готовность людей к откровенному диалогу о наболевшем. Одни говорили резко, с болью, другие – с чувством безнадёжности. Кто-то с оттенком робкой надежды – тогда я глубже осознавала, за какую ответственную тему берусь...

Многое из того, о чём рассказывали, я знала. Но уровни осмысления происходящего в девяностые годы в стране Авиация были крайне своеобразны, в диапазоне от философских обобщений и неожиданных выводов до решения вопросов примитивно-бытовых. Куда идём и к чему придём, если не изменится отноше-

ние к боевой авиации со стороны правительства, нового класса «сильных мира сего» и всех нас – россиян, казалось бы, так далеко стоящих от проблем лётных. Насколько тесно, зависимо сплетение небесного и земного?.. И если Законы неба дисциплинируют – иначе не выжить, то что же поможет обуздать, привести в чувства и заставить работать разум людей, не понимающих, как необратимы ошибки, как трудно исправить то, что творит недалёковидность, бездуховность и властолюбивый эгоизм...

На прощание я задавала всем один и тот же вопрос: «*Что надо делать?*» Понимала: вразумительного ответа никто не даст. И роман мой – вряд ли... Но как поведут себя его персонажи в тех чрезвычайных условиях, в которых не по моей авторской воле, а исходя из реальных обстоятельств окажутся?

Уничтожив лист с расчерченными главами-клеточками, я рассчитала годы рождения главных действующих лиц, основные события уже прошедшей части их жизни. Представила внешность, манеру поведения, личные качества и... отпустила. Сначала главного героя, но не в свободное плавание, а в ответственный полёт – на полигон.

*«Фонарь кабины закрылся, словно отсекая всё неприятное, земное, с чем приходилось, не смиряясь, жить, и несколько мгновений майор Дёмин сидел неподвижно, медленно обретая себя. Неуловимый кабинный дух проникал в каждый закуток сознания, клеточку тела, и сердце выравнивало ритм. Мускулы упруго подбирались, мысли сосредотачивались на предстоящем главном, а в душе что-то нежно расслаблялось в предчувствии необъяснимого, но привычного, в последнее время редкого счастья, и сами собой уходили раздражение и горечь.*

*Он уже спокойно, но чуть туже обычного затянул ремешок защитного шлема, зацепил кислородную маску на петельки так, чтобы потом удобно было подтянуть её перед взлётом и верхний край не давил на переносицу. Приборная панель светилась, и разноцветные огни показывали то, что надо, сигнализировали глазу там, где требовалось посмотреть. А когда Дёмин включил преобразователи, кабина истребителя-бомбардировщика ожила звуками. Зашуришали, зацёлкали, легонько заныли, набирая обороты гироскопы. Это чем-то напоминало оркестр, который нарастраивается перед тем, как слиться в едином звучании.*

*– 231-му запуск, – Дёмин нажал кнопку радио и поморщился: новые перчатки были тесноваты, грубы в швах, и пальцы не так, как всегда, чувствовали обводы и фиксаторы рычага управления двигателем.*

*– Запускайте, 231-й, – отозвался руководитель полётами.*

*Тонко засвистела турбина, мелодичный звук обретал мощь, и нет ничего уже, кроме ликующего звука, подвластного движению руки. И хотя рёв приглушён фонарём кабины и защитным шлемом, хотя он только фон тем действиям, которые предстоят, Дёмину каждый раз кажется, что это голос истинной жизни.*

ни. Жизни машины и его самого... Почти за пятнадцать лет полётов он ни разу не прерывался в небе. Повезёт ли сейчас?

Дёмин тут же прогнал неприятную мысль, вредную и ничёмную, но вполне обоснованную. Двигатели почти отслужили ресурс, возраст техники был солидный, и у большинства лётчиков полка, и у него самого чуть ли не в каждом полёте что-нибудь отказывало. Пока по мелочам, но можно было ждать и серьёзного... Ждать, но не заикливаться на этом ожидании...

Рука Дёмина, сдвинув рычаг, прибавила обороты двигателю, и всё вокруг медленно стронулось с места, потекло назад: в коричнево-зелёных камуфляжных разводах истребители-бомбардировщики, потрескавшийся на рулёмной дорожке старый бетон, свежесобеленное здание командно-диспетчерского пункта с латанным-перелатанным стеклянным фонарём продуваемого навсквозь зала для руководства полётами.

«Зато как тепло здесь, в кабине», – мелькнула посторонняя, ненужная, но такая приятная мысль. Дёмин притормозил на линии стартового осмотра и, уже не спеша, перевёл рукоятку, изменяя стреловидность до минимальной, – крылья охотно расправились. В этом движении было что-то птичье.

«Как гусь перед взлётом», – Дёмин глянул в боковые зеркала – всё в норме.

– 231-муна на взлётную, – запросил, и, не дожидаясь, когда Ивашов раскачается дать «добро», вырулил на взлётно-посадочную полосу. В эту смену, единственную за неделю, будут летать всего три самолёта по три заправки, если на все хватит горючего. Ему повезло: его полёт – первый.

Небо за ободом фонаря кабины, за стеклом в лёгких солнечных бликах было огромно и сине-прозрачно. Лишь по горизонту – дымчатая кромка, затянувшая дальние сопки. А в зените – благодать Божья... И в это нетронутое, ничем не омрачённое безбрежье, в этот удивительный, вечный и каждый раз новый простор ему предстояло ворваться...»

Роман я начала с полёта главного героя на полигонные стрельбы не случайно. Вся жизнь майора Дёмина и других персонажей, а по-сути, и наша – это тоже полигон, где успех выполнения задания, итог атаки цели зависит от многих факторов. Сам роман с кульминацией событий и основной смысловой нагрузкой тоже «полигон», где я испытывала на прочность, на мужество и порядочность главных и второстепенных героев – рядовых лётчиков, командиров, командование. Людей штатских – обыкновенных и необычных... На полигоне жизни сплавляется воля, умение и удача, а в итоге побеждает сила духа и мудрая уверенность в себе.

Создать персонажи, поместить их в виртуальный, на основе знакомого мир, позволить им жить почти самостоятельно по реально существующим законам и динамично возникающим событиям – это не составляло труда. Передать детально происходящее

в небе, описать красочно обстановку в воздухе, физическое состояние, ощущения, чувства, пребывая в неземном мире, – это наслаждение, словно снова вырвалась из притяжения земли в высоту. Сложнее было почувствовать себя мужчиной, войти в его сильное, полётами натренированное тело, начать мыслить сдержанно, сугубо лётными категориями и подавить в себе присущий мне романтизм. Но я так много и долго была в мужской среде, в атмосфере деловой пред- и послеполётной собранности, так ясно помнила свои ощущения в кабинах истребителей и мысленно, чувственно, зримо представляла полёт, его энергетические составляющие, так подсознательно легко забирала у лётчика управление и пилотировала сама, что вжиться, стать майором Дёминым оказалось не только в радость, но и душевной необходимостью.

Однако, точные параметры некоторых полётов, посекундную работу с арматурой кабины, инструкции по боевому применению, своеобразие и тонкости пилотирования не самолёта вообще, а конкретного типа в частности – это может знать лишь опытный лётчик-профессионал. И надо решить, какими самолётами оснащён полк, где служит командиром эскадрильи майор Дёмин?..

Мне повезло: Юрий Алексеевич Симонов, с которым я сравнительно недавно так удачно полетала на самолётике Аэропракт-22, оказался военным лётчиком третьего класса, капитаном. Он служил в Забайкалье, летал на истребителе-бомбардировщике МиГ-27, но при очередном сокращении уволился из армии. Он сам вызвался быть моим консультантом.

На сей раз в единственной кабине боевого самолёта я летала одна. Точнее, летал мой майор Дёмин. Казалось бы, я сама определяла его полётные задания, маршруты, диктовала действия в кабине, формировала его мысли, передавала пёструю и сложную гамму чувств, возникающих в полёте. А в ответ получала... его, Дёмина, реакцию, возникающую, естественно, в моей голове, душе, странно изменяющемся сознании. Такой глубины и прочности слияния авторского «Я» с личностью своего героя не испытывала ни разу. Именно это помогало пилотировать самой, вошлотившись в Дёмине, в его образе, объединившем в себе лётчиков, с которыми мне посчастливилось летать в реальном – суровом и прекрасном, благословенном небе.

Юрий Алексеевич оказался деликатным инструктором и не навязывал мне-Дёмину свою манеру пилотирования, но «свежеиспечённые» мною главы проверял с дотошностью строгого инспектора, удивляя памятью на режимы полёта. Это у лётчика остаётся в крови – болезненно и прекрасно... И хотя майор, а позже подполковник Дёмин совершенно иная натура, характер другой, линия судьбы сложнее, трагичнее, и внешне они не похожи ничуть, но есть в нём что-то и от капитана Юрия Симонова.

Роман получился многоплановым, точнее, многосферным, одно жизненное пространство в другом... Беды и надежды страны



Авиация я старалась высветить объективно, крупным планом и в деталях, местами в размышлениях и напряжённых разговорах. Не три поколения, а четыре оказались задействованы в сюжетной линии. Появились действующие лица, каких вводить не собиралась. Они возникали сами, по ходу развития незамысловатых действий, по воле загадочных творческих импульсов, ощущения мистического Информационного поля земли, из которого идут к нам лучи, каналы внеземных энергий... Я назвала роман *«Небо земных надежд»*. Предисловие написал В.А. Пономаренко.

Читая строчки текста, изложенного авиационным психологом, который сам немало летал с лётчиками ради научных, порой рискованных психологических экспериментов, мне становится радостно и в то же время неловко от того, сколько прекрасных, мудрых слов сказано в адрес произведения.

*«Имею яркое желание поздравить лётное братство, родную страну Авиация с рождением нового романа о современной многослойной жизни и ратном труде в любимом Небе... Эта книга по форме, по историческому содержанию, – новая сага об Авиации, о смысле её предназначения в познании, использовании неземного мышления, подсознательного чувства своей причастности к Высшему, которое не вписывается в земную логику. В этом «романе с авиацией» так тонко, так проникновенно, на примере лётной династии Дёминых и молодых лётчиков, автор раскрывает души людей, в которых рождается преобразующая энергия, вера в себя, в судьбу, в возможность преодолеть все сложности, подлости, угрозы искажённого современного Бытия. Нерв – суть, смысл романа откровенно оптимистичен, патриотичен, педагогичен и вселяет доверие к его героям. Фабула построена на реальной жизни авиаполка, на отношении авиаторов к происходящему, на прочной фактологической основе. Мысли, чувства, ошибки и победы героев очень близки тем, кто сегодня несёт службу, летает, обучает, создаёт боеготовность и безопасность наших ВВС-ПВО. Нет конъюнктурной пристрастности, охаивания или приукрашивания. Есть, есть светлая правда...»*

*...Не могу не восхититься глубочайшей силой авторского проникновения в самые отдалённые уголки души при описании профессии и процесса летания. Мастерски, филигранно тонко подаётся человек в авиации...»*

В «Вестнике» Международной академии проблем человека в авиации и космонавтики № 1 за 2008 год был опубликован большой отрывок из романа.

Сюжетная линия произведения прервалась в переломный для Дёмина период жизни. Значительное Что-то должно произойти с ним потом. *«...В определённом деле, конкретном месте и нужном времени»*. Поэтому написанное нужно рассматривать как первую книгу диалогии, которую можно озаглавить *«Когда умирает мечта»*. Подзаголовок для второй книги романа – *«Пока жива*

надежда». Я начала её писать, как только отправила рукопись в странно затянувшееся издательское плавание. Но всё словно сговорилось испытывать меня на прочность и верность теме.

В 2007 году исполнилось сто десять лет со дня рождения Холево Николая Александровича – крупного учёного и моего папы. Была написана статья, на научной конференции сделан доклад. Но мне хотелось рассказать по-своему.

*«Как странно рассматривать человека, близкого тебе и дорогого, из далёка прошедших лет и, зная его неординарность, вспоминать не как талантливого, всеми уважаемого учёного с мировым именем, а как папу в домашней обстановке, в пижаме и шлёпанцах, таким естественным и обыкновенным, каким не видели его остальные. Как грустно, с высоты уже зрелого возраста, оценивать события, казавшиеся тогда незначительными и по причине невинного детского эгоизма оставшиеся непонятыми, недооценёнными, запечатлелившись в памяти лишь мимолётным следом, но прочно на всю жизнь запавшими в душу»...*

Большое эссе «Раздумья об отце» с множеством фотографий было опубликовано в № 10 за 2007 год журнала «Казань».

Теперь ничто не может отвлечь от пристрастного внимания к дальнейшей судьбе ставших мне родными Дёмина, лейтенанта Бакланова, Дмитрия Николаевича, Димки... Начинаю писать, но раздаётся телефонный звонок из Москвы, из отдела научно-технической информации ОКБ имени А.С. Яковлева.

– Мы хотим поместить информацию о Вас в иллюстрированном «Справочнике-календаре по авиации, воздухоплаванию, ракетной технике и космонавтике». Ведь Вы летали на самолёте вертикального взлёта-посадки. Если не затруднит, пришлите фотографию. И воспоминания о полётах на спарке Як-38. Очень надо...

Если «очень надо», значит – «не затруднит»... Но когда собралась с мыслями, воспоминания оказались бледными, лишь фрагменты полётов – с радугой чувств. А казалось, такие своеобразные, насыщенные событиями и яркими людьми командировки должны были запомниться на всю жизнь... Пришлось доставать блокноты с набросками, сделанными на авианосце «Минск» и в 33 центре переучивания и боевой подготовки в городе Саки. Нашла карты Крыма, альбом с фотографиями. Вот она – жизнь! Не придуманная, с прекрасными людьми, с реальными полётами – один с палубы корабля и пять с аэродрома. А написала лишь очерк...

Несбывшиеся планы: пойти в дальний поход на авианосце и написать роман о лётчиках палубной авиации вновь затеребили душу. И звонивший мне ведущий конструктор ОКБ Абидин В.Б., сам автор многих статей на тему СВВП, с явным интересом ждал от меня информацию, подталкивал и «раскручивал» вопросы. У нас даже завязалась полезная полемика с психологическим уклоном по ряду профессиональных вопросов.

Щедро делясь материалом, я невольно обрабатывала его художественно, особенно свои полёты. Вспоминалась обстановка, парившая на аэродроме, я уточняла проблемы лётно-методические и радовалась, находя записи рассказов о походах, испытаниях. Через полгода работы с перерывами поняла, что увлечённо пишу документальную повесть. И название появилось сразу: «*В режиме вертикального взлёта*».

Всегда знала, верила, что в конце своей жизни обязательно напишу документально-художественный роман. Туда войдёт всё, что не вмещалось в тесные рамки газетных и журнальных очерков, что витало вокруг деловых тем, пробивалось между строк, и было самым увлекательным. Десятка два объёмистых папок, тетради с дневниковыми записями – всё для будущего романа. Он должен называться не иначе как «*Пешкой в небо*» и станет лебединой песней, последним аккордом симфонии, которая всю жизнь звучит в моей душе...

Только сейчас пришла в голову мысль о том, что могу не успеть... Сколько ещё отпущено мне Богом, и что предначертано Судьбой? Как долго продолжится полёт Души, которая не хочет стареть?..

Дорогой мой Юрий Дмитриевич Дёмин! Неужели мне суждено, начав писать роман о собственной судьбе, оставить тебя – рождённого моим воображением, на перепутье дорог, на пороге новой, возможно, замечательной жизни?.. Сколько набросков, сцен и диалогов уже есть, какие неожиданные сюжетные ходы тебя, подполковник в запасе, ожидают. Какое счастье я испытываю, когда выплывает всё это из подсознания, приходит в голову в самый неподходящий момент или появляется в тревожно-сладкой дрёме. Листочков с записями накопилась целая папка.

Опять смятение, снова не знаю, что в первую очередь завершать. Не хватает суток, даже урезая сон, занимаясь лишь самыми неотложными домашними делами. Мой Владимир Степанович с увлечением читает всё, что выдаёт принтер. Часто слышу нетерпеливое: «Что дальше? И откуда это ты всё знаешь?» С таким допингом вдохновение преумножается...

...В конце романа «*Небо земных надежд*» есть эпизод, когда Дёмин, накануне отъезда с семьёй из воинской части, приходит на аэродром. И хотя ему не свойственна сентиментальность, он прощается с самолётом, на котором летал на полигон в первой главе романа. Потом он выходит на взлётно-посадочную полосу, и тут происходит необычное... Точнее, не здесь, а когда он уже едет ночью в поезде и, лёжа в купе вагона на верхней полке, вспоминает залившую лунным светом шаманящую степь, свои мысли и состояние...

*«...Дёмин изменил положение тела и закрыл глаза. Ночная степь и небо ещё были в нём. Он стоял неподвижно, как будто звёзды пригвоздили к месту на взлётно-посадочной полосе, с которого столько раз сам начинал разбег. Здесь концентрировались мысли, замедлялось дыхание, нервы напрягались, учащался пульс и адреналин впрыскивался в кровь. Колёса шасси ещё не*

отрывались от бетона, а душа уже взлетала, опережая машину, на форсаже желания, на топливе надежд, в пламени мечты...

... Небо окутало, втягивая в себя, сдвинуло с места... Он отчётливо понял момент и состояние взлёта. Прочно стоя ногами на бетоне, но, уже не ощущая его подошвами ног, он возносился бестелесно, осозная только своё перемещение в Пространстве.

Он летел всё выше, и ночная Земля знакомо расширилась под ним. Всё было таким, каким виделось не раз с расстояния стратосферных высот. Огни городов, похожие на созвездия, светлые реки, ветвящиеся в густом полумраке. Западный розоватый краешек земли и золотистая полоса на востоке приподнимают полог затканного звёздами неба.

Внешний вид Земли меняется. Появилась округлость объёма, и в редеющей, ещё земной полутьме сначала призрачно, потом сочнее, ярче засветилась, купаясь в лучах солнца, серповидно освещённая часть планеты. Крупно, рельефно обозначились морщинистые горы, махрово-зелёные лесные массивы, шелковистая поросль низин во всей палитре зелёных оттенков. Белые шапки полюсов, тёмная лазурь океана, наплывающего на выпуклость шара. И над всем, закрученные спиралью, облачные шлейфы.

Всё удаляется, теряя реальность и предметную тяжесть, превращаясь в пятна, свечение контуров. И вот уже в сиянии солнца и черноте Вселенной замерцала планета Земля – голубоватый шарик хрупкий, как ёлочная игрушка.

«Господи, как она нежна и прекрасна! – невольно ахнул он. – И беззащитна... Как легко лишит её атмосферы, покрова – жизни. Убить оружием, которого столько, что можно испепелить планету», – он был на Выоте, в отдалённости по расстоянию и времени, а потому видел всё и мог заглянуть в будущее.

Он отчётливо осознал угрозу. И ощущение своей ненужности, прочно внедрившееся за последнее время в сознание, исчезло. Казалось, он, только он способен отвести опасность, спасти планету. Но не знает, как это сделать...

Невостребованное чувство защитника, обученного бойца, невозможность предпринять что-то срочное и конкретно, бессилие безоружного было так мучительно, что тревога разрослась до отчаяния. Он знал и внезапно ощутил на себе мощь удара ракет, бомб, пушечных очередей... И это – мелочь по сравнению с тем, что есть в арсенале, созданном неразумным Человечеством.

Небо угрожает Земле!? Но изначально было лишь стремление подняться ввысь, к Солнцу, вырваться из пут не только притяжения планеты. Страсть познания, жажда преодоления, понимание долга своего – возвышенные лётным Духом чувства эти избавляли от кандалов меркантильных желаний, от низменных страстей... Всё начиналось с Мечты, с изучения Законов заоблачной страны, с желания понять себя и – утвердиться.

Но мирный аэроплан превратили в боевой самолёт.

«Войны порождают оружие – оружие провоцирует войны... Миллионы лет Природа трудилась над тем, чтобы создать Человека – того, кто способен теперь убить её и себя – парадокс. Самоубийство, самоликвидация... Где сбой в Разуме человечества?» – вопрос, адресованный непонятно кому возник и растаял.

Бездумная благодать, снизошедшая на него в то мгновение, когда Небо окутало и стало поднимать над взлётной полосой, была сметена злостью бессилия, но и это чувство покинуло душу. Теперь её наполняло только горестное сожаление о том, что не так полезно, как пытался, жил, не реализовал себя полностью, никого не защитил и по-настоящему не осчастливил.

«Мальчишкой знал, чего хотел, и добился. Взвалив полк, трудился, как мог. Готов достойно постоять за Отечество, появившись в том нужда... А сейчас...» – что-то разрывалось в нём, переполнялось страданием и любовью. Это было не в уме, не в сердце...

«Господи, как болит Душа... Где она, если терзается вся моя сущность?» – Боль множилась, ценной реакцией передавалась объёмно и скоротечно, как взрыв. Странное состояние себя в себе, в неограниченном, одновременно мизерном, искривленном Пространстве, в безмерности Времени и осознании неведомо огромного, всёзнающего, непостижимого Чего-то возрастало. Поток горестных мыслей, взбудораженных чувств вновь сменялся согласием и покоем.

Но не покоем Небытия, хотя всё отчётливее ощущалось бестелесное Нечто, множеством энергетических субстанций существовавшее рядом. Это Нечто можно было рассмотреть не глазами – Душой. И прозревая, он начинал видеть прозрачные клубочки, в которых змейкой свернулись просвечивающие объёмные нити, окрашенные в нежно светящиеся цвета.

Прозрачных клубочков было множество. Они плыли со стороны Земли, как пузырьки воздуха поднимаются со дна водоёма, и перемещались с разной скоростью. Одни зависали на ближайших к Земле орбитах, другие стремительно уходили в сторону звёзд. Многие застревали у самой Земли, словно не в силах преодолеть земное притяжение. Они были разных размеров, оттенков и интенсивности свечения. Те, что сияли легко и солнечно, поднимались выше всех. Клубочки золотисто-голубоватые плавали рядом с ними. Цвета тех, что находились ближе к земле, густели, ещё ниже – были тяжёлых мрачных тонов.

Существовал и обратный поток, как дождь метеоритов. Выше, ниже и рядом прозрачные клубочки внезапно срывались с места, нацеленно устремляясь к Земле. И поверхность её искрилась, мерцала вспышками новых жизней.

Он ощущал многообразие внутренних превращений этих прозрачных клубочков, роящихся вокруг его несуществующего здесь тела, пронизанного золотисто-голубовато-оранжевым свечением. В поверхностном слое его отчётливо были видны крохотные

цветные лучики. Они струились, казалось, беспорядочно, но в хаосе движения была система. Вращаясь на своей оси, через себя и вокруг друг друга, они переплетались в косы, которые тоже кружились в бесконечном кольцевом движении. Всё создавало невероятно сложную, необыкновенно красивую структуру, в которой угадывалась энергия вечной жизни. И этот невидимый на Земле слой-аура – оболочка его Души?

«Неужто наше тело действительно биомеханизм, запрограммированный на жизнь и запускаемый Душой, когда она проникает в его зародыши? – это была даже не мысль, которой, по сути, даже не с чего было бы взяться. Он просто настороженно вслушивался в себя. – Биомеханизм, где работают мозг, сердце, лёгкие, печень... может быть исправен, совершенен или с изъяном – это зависит от наследственности, от генов. Душа в слиянии с ним. В ней возникают страдания и радость любви, угрызения совести, ненависть, противоборство низменных страстей и возвышенные желания – многообразие чувств, на которые способна Личность – моё бессмертное, неделимое, неповторимое «Я»?..»

Быть может через Душу это «Я» каждого человека и всего живого общается с Духом Вселенной?.. Возможно, эту притягательную силу контакта ощущал он в полётах, как радость свободы, как счастье своей причастности к Мирозданию, как осознание Себя. И тревожные предупреждения Свыше...

«Так вот почему стремимся мы в Небо! Сюда зовёт Душа. Здесь отдаёт она энергию земной жизни Всемишнему. Или копит её в себе? И намечает новое временное жилище на планете...» – это было как озарение, и оно потрясло.

Всё казалось естественно, целесообразно. У золотистых Душ-клубочков, способных уйти дальше в силу лёгкости, возвышенности своих энергий, обзор больше и свободнее выбор. У приземлённых – как с малых высот. Насыщенные мрачными цветами грязных энергий, они не способны в Кем-то определённое, нужное время вырваться из зоны тяготения планеты и мечутся возле земли, среди души животных и того живого, что телом своим уже обратилось в тлен.

Он видел и понимал, казалось, всё, однако за этим «всё» чудилось более важное, относящееся уже не к Земле. Но бесценный дар прозрения исчез, не дав осмыслить систему взаимодействия и принципов, подчинённых Законам Бытия. Была лишь аура Земли – ореол из многоцветной радуги, суть её Души, гармонично сочетающей в себе души всего живого, что есть на планете.

Каждой Душе в каждом теле дано своё предназначение. Она наращивает положительный, по критериям Бога, потенциал. У животных – один, у растений нечто другое... То, что касается людей можно обозначить, наверное, всеобъемлющими словами Любовь и Добро, которые приближают к прообразу Всевышнего. К слиянию с ним, к нирване – истинной благодати.

Необычные мысли поражали воображение, но что-то прояснялось, словно в «слепом» полёте убрали шторку с фонаря кабины, и в замкнутое пространство ворвался окружающий мир. Но не предметный, а иллюзорный, который и оказался реальностью... Он понимал: ему лишь приоткрыли тайну Жизни, в той форме и степени сложности, которая доступна его уму и приемлет Душа.

...Его Душа тихо сияла ясными цветами неба, солнца, зари, пронизывая и обнимая постепенно тающее тело. Ещё немного и радужный покров соскользнет и, занимая минимальный объём, туго свернётся прозрачным клубочком, засветится всеми красками его «Я». И он, уже отдавший энергии добра, любви, страданий, останется здесь до возвращения на Землю, в другое, ещё не рождённое, но зачатое тело, в живую плоть и кровь.

«За какие заслуги в Прошлом, ради каких будущих дел мне снизошло божье откровение?» – потрясённый, озадаченный, он был занят только собой. Но неопознанная тревога, пробившись издалека, заставила взглянуть вниз.

Шарик с названием планета Земля всё так же двигался по орбите звезды, именуемой Солнцем, и в бескрайности Мироздания казался ещё меньше и беззащитнее. Он был всё так же трогательно-красив, но той хрустальной чистоты, которая делала его похожим на рождественскую игрушку и поразила вначале, уже не было. Душа Земли помутнела, краски ауры потускнели.

Лёгкий туман, окутавший Землю, густел, уплотнялся в тёмное облако, похожее на дым от горящего самолёта. Блеснуло пламя. Чернота разрасталась, как гриб. Шарик падал...

«Оружием против оружия – бессмыслица... Надо искать другие пути...» – он протянул руку, подставил ладонь. Пальцы обожгло, но он не отдёрнул их. Вторая ладонь легла сверху, в надежде погасить пламя, и живое тепло потекло от рук к плечам, проникло в грудь и сердце...

Что-то дрогнуло, оживая между неплотно сжатыми ладонями, – от тепла рук из скорлупы-Земли выдунулся птенец... Ещё немного, и Душа его расправит Крылья. Надо только не терять надежду, надо только...

...Внезапно дёрнуло, швырнуло. Локомотив резко притормозил, и состав забился в конвульсии, передавая толчки от вагона к вагону. Дёмин вздрогнул и открыл глаза. В лицо бил солнечный свет. Утро было голубым, полным силы для рождения дня, и потрясённый разум стал приходить в себя, испуганное сердце выравнивало ритм ударов. Биомеханизм входил в привычный режим работы – Душа успокаивала тело.

«Это был только сон», – торопливо напомнило сознание...»

«...Поезд мчался по высокой насыпи. Внизу расстилась ширь заливных лугов, убежали перелески, приближались дома. А над всем этим господствовало, не подавляя вечное Небо. Казалось, что поезд летит в нём, торопясь к конечному пункту назначения.

*Туда, где путь Дёмина в его новой жизни только начинается. «Когда-нибудь, дай Бог ещё не скоро, Я буду в неземном Пространстве, – подумал Дёмин, с улыбкой глядя в небо. – А пока здесь незаменим... В определённом деле, конкретном месте и нужном времени».*

На этой оптимистической ноте завершается первая книга пока ещё не увидевшего свет романа. Хотелось бы в таком же приподнятом настроении поставить точку в этой исповеди – размышлениях о былом...

Моя мечта осуществилась не так, как представлялась в детстве, когда хотелось бездумно парить в вышине, наслаждаясь простором, купаясь в лучах солнца, любуясь разноцветьем земли. Но разве без радужных оттенков, в строгих тонах стального и защитного цвета она оказалась не так прекрасна?

Ещё подростком военной поры, как и сверстники мои, я грезил подвигами ради Отчизны. Взрослея, вглядываясь в людей опасных профессий, искала истоки мастерства, преклонялась перед подлинным мужеством, и оно входило в меня, снимая в мыслях и душе ненужную позолоту. Всё, что свершалось в небе, становилось истинно, значимо, свято и возвращалось на землю Словом.

Человек живёт, пока не иссякнет в нём создающее вдохновение, пока не погаснет спасительный оптимизм... Пока Душа его пребывает в смелом, все преодолевающем, все прощающем полёте. Полёте в Вечности.

2003 – 2008







# И вечный бой...

Эссе



*...В Духе Опыт и Разум то ли от природы,  
то ли от Творца. Благодаря этому человек  
в этом мире не одинок,  
не брошен, не конечен!*

В. Пономаренко

– Вы не любите лётчиков, генерал...

– Что вы сказали, полковник?..

– Взгляните на чертёж. Кабина истребителя теснее обычного. А обзор... попробуйте при атаке по земле увидеть цель. Маневрировать придётся с большими перегрузками и креном, а на малой высоте – сами понимаете... Или это переключение... – Пономаренко сделал точное движение рукой, словно дотягиваясь до нужного ему тумблера.

Наверное, именно этот характерный, только лётчику свойственный и понятный жест охладил гнев генерала. Он хмыкнул, шевельнул бровью. Широкое лицо его с ещё не поблёкшим от штабной работы загаром, присущим лишь людям, много летавшим в заоблачных высотах, смягчилось. Он ещё сердился, но любопытство, заблестевшее в глазах, подсказывало Владимиру Александровичу, что дерзкие слова его заставили генерала задуматься, а это уже полдела.

– Зачем же так категорично, профессор? – с укоризной сказал генерал. – Этот заказ шёл из войск, а следовательно...

– Да хоть от самого Главкома, – буркнул Пономаренко, зная, какой бой ещё предстоит с конструкторами прославленного, а потому несговорчивого КБ.

– Своей горячностью вы можете погубить то ценное, что вносите в дело как авиационный психолог, – сухо заметил генерал и отошёл к группе инженеров, столпившихся возле стенда с чертежами сверхнового истребителя. Заседание макетной комиссии продолжалось, грозя, как всегда, затянуться.

«В воздухе вы, дорогой товарищ, куда смелее, – с грустью подумал Владимир Александрович. Он знал боевого, Заслуженного лётчика давно, нередко восхищался им, искренне уважал. – Вот очередное доказательство того, что Земля сковывает, пригибает Личность, а в Небе мужает и очищается Дух, высвечивая в человеке лучшие его качества...»

В просторном кабинете было душно. От разгоревшихся страстей, казалось, накалился воздух. Хотелось порыва студёного аэродромного ветра, и полковник приоткрыл раму окна. В комнату

ворвались волна свежести и шум вечернего города. С многоэтажной высоты проспект, растянувшийся до горизонта, похож на взлётно-посадочную полосу, когда видишь её при заходе на аэродром. Так же в даль, чуть сужаясь, убегают ровной лентой бело-оранжевые огоньки. Зелёно-красные светофоры отдалённо напоминают навигационные огни на плоскостях сруливших с бетонной полосы самолётов. И так же, как на рулёжной дорожке, холодно поблёскивают голубоватые неоновые фонари – аллея, отвлекаясь от шоссе, уходит в глубь парка. Чёрный массив неосвещённой земли кажется лётным полем, слившимся со степью. А дальше громоздятся горы... Как легко в них вмазать при низкой облачности или в приземном тумане, как настороженно ощущаются они в полёте – это станет ясно много позже, и не только по рассказам лётчиков...

...Прибывая к месту своего первого назначения, длинный и тощий лейтенант медицинской службы смотрел на тянущуюся за окном поезда ночную степь, и так же бесконечно, уныло ползли мысли. Лишь изредка, как случайные вспышки фонарей, озарялись картинка недавнего прошлого: операционная, он – ещё студент-выпускник Военно-медицинского факультета при Саратовском институте – ассистирует, а позже оперирует самостоятельно... Пальцы чувствуют не скальпель, а словно саму ткань, податливую и упругую одновременно. И всё логично, понятно в сложном сплетении трепетно-живого.

«У вас несомненный хирургический характер: решительность, рука твёрдая. И поразительное чутьё диагноста», – сказал однажды скупой на похвалы профессор. Но в авиационных частях нужны были врачи, прошедшие специальную двухгодичную подготовку по авиационной медицине...

Как странно ведёт человека Судьба и формируется жизнь, пока он не начинает управлять ею сам... Мечтал об актёрской профессии, но не по своей воле поступил в медицинский институт. Видел своё призвание в хирургии, а едет обычным врачом в строевую лётную часть ПВО, где, кроме будничных предполётных осмотров практически здоровых «лётунов», станет утверждать меню в столовой, снимать пробу, ругая повара за пересоленные щи или недожаренные котлеты. И отчаяние сменит чувство безразличия. Но безразличие – это духовное умирание, как омертвление ткани, в которую не поступает живительная кровь. Мозг тоже атрофируется, если его не тренировать, не нагружать постоянно чуть больше, чем он способен усвоить в данный момент... А, чёрт, опять эта дурацкая манера все анализировать! И хандра ни к чему – всё определится на месте...

«Хан Кала... – в купе заглянула проводница. – Не возитесь, мало стоим».

Щербато-грязный перрон. Размытый свет фонарей тускло освещает приземистое здание вокзала, похожего на казарму.

«Ждать придётся до утра. И ходит ли до гарнизона автобус?» – с тоской подумал Владимир и, подняв внезапно потяжелевший чемодан, шагнул в размытую лужицу света у входа.

«А я уж думал – не приедете!» – вынырнув из-за угла, навстречу даже не шёл, а словно катился маленький, толстый, чем-то похожий на Винни-Пуха, человек. Погоны съедала темнота, но не трудно было догадаться, что кто-то из медсанчасти приехал за ним на «санитарке».

Это был, как выяснилось позже, душевный и умный старший врач батальона обслуживания Александр Лазаревич Алоянц.

«Значит, ждали, и я здесь нужен...» – от сердца отлегло. Владимир улыбнулся... Шёл 1956 год.

\* \* \*

С доктором медицинских наук, в то время ещё полковником, начальником отдела инженерной психологии НИИ авиационной и космической медицины Владимиром Александровичем Пономаренко я познакомилась после упорных поисков учёного, занимающегося авиационной психологией. Не столько эргономическими вопросами, а состоянием лётчика в полёте, процессом освоения сложнейшего авиационного комплекса, каким является современный сверхзвуковой и всепогодный истребитель. Хотелось понять, почему при исправной технике и достаточном мастерстве в работе лётчика могут возникнуть ошибки? И что же такое – лётный талант? Научный взгляд специалиста на этот феномен, очевидный в Небе и трудно поддающийся изучению, осмыслению и определению его на Земле.

К тому времени я уже полетала как писатель со спортсменами в аэроклубе, как инженер эскадрильи на авиакимработках и как спецкор военного отдела редакции газеты «Правда» с военными лётчиками-истребителями. Понимая и уважая моё обоснованное стремление к достоверности в описании динамики и чувств, возникающих в полёте, лётчики помогли предельно интересно и жёстко прочувствовать разноликую, суровую гармонию всех видов боевого применения и сложный пилотаж. Это родило в душе восхищение и признательность, на бумаге – романтику неба и былль суровых будней военной авиации, рассказанную в очерках и повестях. Но возникали вопросы, на многие из которых лётчики не могли дать ответ.

С этими вопросами я и пришла к Владимиру Александровичу.

Оторванный от неотложных дел, он встретил незваную гостью холодно. В живых, пронизательных глазах читалось недоверие, в тоне голоса сквозила досада. Это было для меня не ново: женщина в военной авиации – как на корабле... И пока не дока-

жешь, что руководит поступками не любопытство и жажда приключений, а серьёзное, страстное желание понять человека в Небе и правдиво написать о нём, откровенного разговора не жди... Сейчас было проще: я положила на стол свою книгу с летящими на обложке истребителями. Владимир Александрович перелистал её и неожиданно улыбнулся:

– Пойдёмте в наш экспериментальный цех. Сейчас мы исследуем, в какой степени можно, подменяя лётчика, доверять автоматическим системам пилотирования и самолётовождение, ни в коем случае не нарушая «чувства самолёта», – понятия тонкого, сложного. В конструкцию должны быть заложены знания о человеке и...

К следующей встрече я проштудировала капитальный труд «Методы инженерно-психологических исследований в авиации» и только что изданную книгу «Экспериментально-психологические исследования в авиации и космонавтике», подаренную учёным с тёплой авторской надписью. Многие показались сложным, но было и понятное, знакомое из полётов, прожитых в Небе и увиденных «изнутри», но лишь теперь до конца осмысленных.

Однако по-настоящему питали мысль и воображение не строчки сухого текста, а беседы. Они наполняли содержанием наблюдения, сделанные мною в лётных частях, будоражили фантазию, рождая новые темы для творческой работы. Укреплялось сознание значимости, необходимости того, что делаю, и внимание учёного вселяло уверенность.

Если у Владимира Александровича находилось время днём, мы встречались в институте. Тогда к разговору подключалась Наталия Дмитриевна Завалова – утончённая, многогранно одарённая женщина, доктор психологических наук. Но чаще мы беседовали вечером, в квартире Пономаренко. Гостеприимная, обаятельная супруга Валентина Михайловна угощала чем-нибудь вкусным, а потом мы уходили в кабинет, где на полках с книгами красовались шлемофоны и модели самолётов, подаренные лётчиками. На стене, освещая комнату золотистыми лучами, голубел авиационный флаг. Здесь всё выдавало хозяина – романтика, беззаветно влюблённого в Небо и в лётчиков-друзей, с которыми служил на заре своей авиационно-медицинской карьеры в полку, и заслуженных асов, с которыми довелось летать, проводя научные эксперименты, или общаться в институте, а порой и защищать, будучи уже известным психологом, авторитетным специалистом по расследованию лётных происшествий.

– Сознаетесь, вам самому хотелось летать? – спросила я в одном из первых наших разговоров. – Попад в полк, небось «заболели» небом и отчаянно завидовали лётчикам?

– Я их жалел... – заметив удивление на моём лице, Владимир Александрович пояснил: – Посудите сами, техника новая, реактивная – МиГ-15, МиГ-17. Скорости – под тысячу, высоты для

того времени большие, перегрузки длительные. В кабине приборов напичкано, кое-что требует доводки... Выполнение полётно-го задания в частях ПВО – это в основном перехваты воздушных целей, зачастую в сложных метеоусловиях. Всё требует от лётчика концентрации внимания, физических и моральных сил, не говоря уже о тех случаях, когда приборы или техника отказывают... А тут дома беда: жена с женой понапался, маленький ребёнок спать не даёт или командир «стружку снял». Да просто насморк, который от врача скрыл, или зуб побаливает – в небе, при перепадах высот и давлений так может прижать, что хоть задание прекращай и – на посадку. Внимание рассеяно, мысли наперекосяк. Долго ли до беды... Или поел лётчик не то, что предписано, а может, накануне в гостях был, выпил... Первое время я поражался: сильные, смелые мужики, а ведут себя, как дети. На предполётном осмотре хитрят – лишь бы от полётов не отстранил. Медиков не любят, боятся. Болезни, поначалу вполне излечимые, скрывают: ведь списание с лётной работы для них не только потеря престижной профессии. Любовь к небу, потребность полётов – явление не просто романтическое, а глубоко нравственное, социальное, осмысленное и целенаправленное. Для лётчика летать – значит жить.

– Представляю, как они уважали Вас... Лётчики дорожат пониманием...

– Как бы не так! Поначалу сторонились, поглядывали недружелюбно и свысока. От командира полка и руководителя полётами только и слышал: «Займись, доктор, своими делами, в лётные не лезь! Расписался в плановой таблице – и будет». А ведь составлять её надо с учётом таких тонких психологических факторов, какие задолбанному земными и лётными проблемами командиру порой и в голову не приходят.

– Как же вам удалось разрушить стену недоверия?

– Точнее – растопить... Я обратился к командующему, объяснил суть дела и попросил разрешения летать с лётчиками на «спарке». Вы же сами знаете – это единственный путь ...

Проницательный, ещё в Отечественную воевавший генерал В.И. Семенов капитана медицинской службы понял и «добро» дал. Это определило всю дальнейшую судьбу молодого, дотошного и незаурядного доктора, сумевшего превратить обычные полёты в исследовательские. Изучение параметров жизнедеятельности организма на примитивной, самодельной аппаратуре и психологические наблюдения дали настолько интересные результаты, что с ними не стыдно было торкнуться в учёный мир. Но это позже. А поначалу...

– Прогуглировал инструкции, изучил самолёт, на тренажёре полетал – лётчики дивились, посмеивались, но разобраться в том, что непонятно, помогали. А вот когда в небе на УТИ МиГ-15 очутился...

– Восхищение, конечно же, «до ушей»... Небо – словно весь мир. Земля – ладошкой. И душа ликует, – невольно сопереживаю я.

– Увы... – Владимир Александрович вздыхает, но глаза улыбаются. – Первое время прилетал мокрый, как мышь, и бледный до синевы. Лётчики жалели, давали советы. А я пгтурмовал вопросы и на основе своих наблюдений делал выводы, удивлявшие их. Первое, что я понял: человек в небе становится другим... Но не было тогда ещё знаний, чтобы развить эту мысль.

Отношения резко изменились: лётчики умеют уважать и ценить стойкость. Взаимопонимание пришло. Даже командиры признали право голоса. А лётчики делились с доктором своими неурядицами в небе, не боялись признаться в иллюзиях, которые иногда возникают в облаках, особенно в ночных полётах. Не скрывали недомогание, страхи и то, что недопоняли, недоосмыслили сами. Это из разряда «показалось», «сообразить не успел», «интуиция подвела» – то, что не поддаётся замеру никакими приборами, чему не существовало тогда чётких научных определений. Но врач полка, сделавшись таким же «небожителем», обязан был понять психологические особенности каждого полёта и дать совет.

– Я стремился выяснить индивидуальный предел возможностей каждого лётчика полка и был убеждён: чем больше лётчик летает, тем дольше живёт, – Владимир Александрович хмурит брови, припоминая что-то. – Конечно, взаимопониманию помогали статьи, которые я начал писать вскоре, как приехал в часть. От безысходности и духовного, «прилюдного» одиночества, от желания поделиться своими невесёлыми размышлениями с начальством и самими лётчиками, помочь им решить проблемы земные и небесные. Знаний было ещё мало, лишь наблюдения, анализ их. Ещё интуиция. Направление, как показала жизнь, было выбрано правильно.

Владимир Александрович извлёк из ящика стола объёмистую папку. На корочке небесного цвета – надпись тупью: *«Думы авиационного врача»*. Странички поблёкшего машинописного текста, пожелтевшие вырезки из газет, более новые – из журналов.

– Будет время, почитайте. Недавно просматривал и сделал краткие комментарии. Любопытно получилось.

*«Доверие и права авиационному врачу»* (Старший врач полка, старший лейтенант Пономаренко. 1959 г., город Грозный). В конце небольшой статьи приписка от руки: *«Опубликовали в газете «Советская Авиация». Статья вызвала резкое недовольство моего начальства. Меня пытались наказать за... поклёп, но потом из-за молодости пожалели»*.

«К вопросу о составлении медицинских характеристик на лётный состав». В 1961 г. отказались опубликовать в журналах «Военная медицина» и «Вестник воздушного флота», но охотно напечатали в 1969 году в спецборнике. Ещё несколько статей с при-



пиской автора: *«Отказали... Теперь-то я вижу, что по делу, но тогда...»*

«Причины симуляции и диссимуляции среди лётного состава», 1961 г. Комментарий к ней: *«За эту рукопись мне досталось... её не только не напечатали, но ещё и всыпали».*

«Предполётный режим – это здоровое завтра», 1962 г. К статье приписка: *«Это моя вторая публикация в московском журнале «Вестник ПВО». Чудно её читать – наука начиналась со слов: «В столовой было шумно и аппетитно...»*

Большие материалы в газете «На страже» Бакинского округа ПВО – «У всякой ошибки есть причина» и «Лётчик допустил ошибку в полёте. Что делает врач?» Даже не верится, что писал эскулап, а не опытный лётчик, настолько глубок анализ того, что происходит в небе. Уже в то время появляется в размышлениях молодого врача психологический феномен, которому позже будет дано название *«человеческий фактор»*. Спустя годы это понятие войдёт в учебные пособия, зазвучит в протоколах комиссий и будет использовано как методология при расследовании лётных происшествий. Благодаря этой концепции станут понятнее причины ошибочных действий лётчика, которые, по сути, были не его виной, а трагическим несоответствием требований техники и возможностей человека.

Немного странное и такое привычное сейчас словосочетание: *«образ полёта»*... Как гармонично вписалось оно в понятия инженерной психологии, предъявив новые требования к системам отображения пилотажно-навигационной информации; как естественно реализовалось в практике лётного обучения и с лёгкостью прижилось в лексиконе инструкторов и курсантов училищ; как охотно было принято опытными лётчиками. Они на практике знали: в небе создаётся именно Образ – визуальное, мысленное, тактильное представление Полёта. Когда невозможно расчленишь то, что происходит с тобой и с машиной, когда контакт – полный или частичный – своего «Я» с самолётом, с Небом, с тем, что в целом и составляет данный полёт, что служит основой для последующих полётов. Понимал ли всю значимость своего открытия, лежавшего как на ладони вроде бы на виду у всех, но не осознанного конкретно ещё никем, неугомный полковой доктор, когда писал статью «Не заучивать, а осмысливать»? Или вместе с лётчиком, капитаном А. Молчановым очерк «Когда лётчики переучиваются...», где речь шла о МиГ-19 – первом сверхзвуковом истребителе. Делясь мыслями и практическими советами, уже оперируя новым понятием, но ещё не дав ему название, авторы публикации делали упор на другой, не менее важной теме: *«Переучивание – это творческий процесс, в котором обязательно должны участвовать командир, ВРАЧ, инженер»*. Это требование на страницах печати так уверенно прозвучало, возможно, впервые.

«Врач и предварительная подготовка», «К вопросу изучения ошибочных действий лётчика», «Авиационный врач и безопасность полётов», «Какой авиационный врач нужен командиру?» – темы выдвигала сама жизнь. Затронутая капитаном медицинской службы в шестидесятые годы, но не получившая тогда должного отклика и поддержки, тема о месте, правах и обязанности врача в делах лётных упорно продолжается на страницах военно-медицинских и авиационных журналов уже полковником Пономаренко. Он начинает дискуссию «Авиационный врач или психолог лётного труда?» с высокими медицинскими и авиационными начальниками, от которых зависела судьба отечественной авиации. Учёный доказывает: «...медицинское обеспечение должно быть направлено на сохранение работоспособности лётчика, а психофизиологическое – собственно на надёжность всей системы «лётчик – самолёт – среда». Настаивает: «Нужно введение психологической службы в авиации». То, что стало очевидным сегодня, пробивалось с боями десятки лет.

«Психологическая целенаправленность лётчика» – не просто большая статья, а скорее поэма. «Психологический портрет лётчика», «Слово о лётной профессии» – это уже откровенное признание в любви, без щита и брони, которые были необходимы в начальный период сражений за права небожителей. Теперь можно было распахнуть душу и петь гимн прекрасной и суровой стране Авиация, поднимая престижность лётной профессии, доказывая, что её статус – проблема социальная, от её решения зависит обороноспособность Родины. И хотя в открытую грудь летят стрелы критики, недовольства и скептицизма, но меч справедливости в верной руке умело отбивает их.

Кандидатская диссертация на тему «Роль личного фактора в аварийной ситуации с благополучным исходом» защищена блестяще в 1965 году. Докторская – «Психофизиологические основы надёжности лётчика в экстремальных условиях» – в 1973 году. Скорость набора «высоты» приличная, если учесть, что в адъюнктуру полковой врач был направлен лишь в 1962 году.

...Конец восьмидесятых. Генерал-майор медицинской службы Пономаренко назначен начальником НИИ авиационной и космической медицины. Сюда он пришёл, имея хотя и негромкий, но уже собственный голос. Этот голос был услышан теми, кто знал остроту наболевших в лётном деле проблем и пытался решить их, кто чётко видел перспективы и трудности рождения самолётов четвёртого поколения и космических аппаратов, кто понимал: нельзя подгонять человека к машине, нельзя забывать не только о его физиологических ограничениях, но и о психических возможностях. Ведь полёты происходят в среде, где действуют необычные, неземные законы, где за ошибки специалистов – конструкторов, техников расплачивается в итоге лётчик... Умом, душой

выстрадав свою жизненную и профессиональную позицию, Владимир Александрович старался утвердить её в институте.

Естественно, что явные и скрытые оппоненты то «вводили» отказы в налаженном механизме аэрокосмического исследовательского «корабля», то тормозили его движение, пытаясь сорвать «полёт» по намеченному маршруту. Но единомышленников было больше. И ученики рядом: тридцать кандидатов наук, десять профессоров – специалисты в области психологии, эргономики, биологии, медицины, системотехники и информатики – армия последователей. Хотя рассредоточена она по авиационным институтам, училищам и полкам – разве это не духовная сила, не профессиональная, жизнеутверждающая мощь?

И никто не знал, что грядут «крутые» времена, что политические события встряхнут страну, стены прежнего строя развалятся, и рухнувшие основы старой экономики пошатнут нравственные устои, поменяв местами понятия «белое» – «чёрное». Почва, как в момент прыжка, начнёт ускользать из-под ног. Но то окажется не взлётом, а затянувшимся падением в непредсказуемое...

Всё это будет... А пока, проездом через Москву, я возвращалась из командировок, выжатая физическими и эмоциональными перегрузками в небе и нервно-деловыми на земле. И хотя спешила домой к мужу и дочке, к пиппушей машинке на рабочем столе и своими руками взлелеянному саду, но непременно один вечер проводила в кабинете под золотисто-голубым флагом. Здесь всегда царил Дух авиации, здесь добровольный отчёт мой о поездке в часть с нетерпением ждали, и полёты словно продолжались.

Как много дали мне эти встречи! Именно тогда я поняла: душевный комфорт возникает не от того, насколько гладко и убедительно старается говорить собеседник, а как он умеет... слушать.

Владимир Александрович слушал молча, не нарушая ход мысли моей вопросами, не направляя воспоминания в определённое русло. Лишь сосредоточенный взгляд чуть исподлобья выдавал внимание, в спокойных, угловатых чертах лица не проскальзывало и тени чувств. Он рядом, и его словно нет. Моментами казалось: я разговариваю сама с собой, по-новому воспринимая события, делясь не столько счастьем, испытанным в небе, или трудностями, возникавшими на земле, а тем исповедальным, что откровенно, со свойственной им решительностью и наивной надеждой, говорили лётчики, раскрывая свои бытовые и профессиональные проблемы. О многих я обязательно напишу, но самые острые, наиболее болезненные, если сказать о них в лоб, непременно уберёт из материала цензура. И надо суметь в обрамлении ярких, захватывающих воображение читателя полётов, исподволь, между строк обозначить непонятную землянам, но очевидную небожителям беду, существующую или грядущую, заставляя задуматься тех, кто в состоянии её отвести.

Но вот я выдыхаюсь, и Владимир Александрович начинает говорить. Для начала интригует интересной темой: в Армавирском лётном училище его отделом внедряется новая методика обучения курсантов по «опорным точкам». Заметив, что «зацепило», переходит на обсуждение того, что я ему поведала. Заостряет внимание на каких-то деталях, необычно трактует их, подводя психологическую базу. С грубоватой прямоотой, без скидок на чувствительность собеседника «слабого пола», указывает на просчёты, мимоходом проверяет на прочность меня как писателя, коснувшегося заповедной темы. Незаметно, исподволь он воспитывает во мне упорство и верность делу, которому сам посвятил жизнь. Учёный знает, как хрупок, хотя внешне несокрушим материал, с которым мы работаем, – духовный мир Лётчика. Творим каждый по-своему, в меру специфики и степени своих способностей, стараясь показать неординарность людей, которых профессия выбирает и делает небожителями.

– Мечта и целеустремленность подарили вам, Нонна Николаевна, то, чего не добились другие, возможно, не менее жаждущие. Материал, который собираете, уникален. Вы способны, а значит, можете сказать то, чего не скажет о человеке летающем никто другой. Обозначьте социальную проблему: очеловечивание профессии, гуманизацию труда, воспитание носителей добра и мужества... – лицо Владимира Александровича оживает блеском серых глаз, непокорная прядь тёмно-русых волос перечёркивает лоб, в чуть хриповатом, высоком голосе появляются стальные ноты. – Паутина ограничений, запретов, непонимание в армейских верхах особенностей лётной профессии закрывает Небо. Оно становится серым, непривлекательным. Представьте себе, если бы на матросов надели вместо тельняшки исподнее бельё... Это очень опасная яма, так как сверху закрыта хворостом из демагогии. А ведь речь идёт о духовности авиации, как нравственной основе патриотизма, бескорыстия, подвижничества. Вообще, с точки зрения науки психологии во всём этом просматривается...

Груз его знаний, обилие информации сминает и одновременно бодрит. Рядом с учёным я чувствую себя сродни шанэру, заброшенному благосклонной Судьбой на неожиданную высоту, – планируя к земле, можно украшать полёт каскадом сложных фигур. Но долго парить планер может лишь в восходящих потоках... А Собеседник мой напоминал истребитель, способный на дозаправку в воздухе. «Танкер» знаний и опыта вместителен, «пуповина», соединяющая с ним, надёжна. И можно бесконечно вести бескровный бой за мудрость, духовность Земли и Неба – единых как тело и душа.

Наконец Владимир Александрович переходит на конкретные советы, не навязывая своё мнение, а, ювелирно вливая его в моё сознание, позволяя искать пути решения и неназойливо подсказывая их.

– Вы правы, в кабине самолёта вертикального взлёта-посадки есть много эргономических недоработок. Не десяток, как вы подметили в полёте, а за сотню, и лётчики совершенно справедливо сетуют на них. Это следствие того, что старейшее КБ не очень-то жалуется авиационную психологию... Есть возможность встретиться с Генеральным конструктором? Ну что же, поговорите, хотя убеждён: только рассердите великого старика.

Владимир Александрович оказался прав.

Одобрив статью «Крейсер к полётам приготовить» и даже подчеркнув, что я – единственный человек, который не будучи лётчиком, да ещё женщина, поднялся в воздух на самолёте вертикального взлёта, Александр Сергеевич Яковлев подарил свою книгу с автографом. Но резко оборвал разговор, когда я спросила о его отношении к инженерной психологии.

После поездок в боевые полки (очерки были опубликованы в «Правде»), рассказываю Владимиру Александровичу, с какими асами посчастливилось летать на перехваты, полигонные стрельбы и сложный пилотаж – костяк воздушного боя. В глазах учёного – светлая зависть, но я чувствую: за всем этим он видит что-то большее и ждёт, когда, спустившись с высот небесных, заговорю о проблемах боевой авиации (ещё того, доперестроечного времени). Лётчиков волновало то, что в триединстве: боеготовность, безопасность полётов и выполнение плана составляющие понятия, по сути, поменялись местами. Главным стало беспрекословное выполнение плана, а боеготовность заняла последнее место – зачем рисковать в мирное время? Другое дело – война...

Лётчики понимают, чем чревата в авиации перестраховка, а значит, недоученность, – в голосе Владимира Александровича досада и грусть. – Вот ведь как получается: в небе высота – залог безопасности: есть время на принятие решения и возможность действовать. На земле же, чем выше поднимается человек на высоты карьерные, тем меньше шансов, в случае служебной ошибки, на благополучный исход, а потому страшнее падать. Не каждый, даже мужественный воин, способен сохранить в житейских условиях бойцовские качества... И возможности новой техники авиационный начальник воспринимает не так, как в молодости, когда был лейтенантом, полным сил и желания дерзко летать, а с опаской... Внешне всё спрятано за логикой, разумом, а на самом деле находится в чувственной сфере – духовной.

– И поэтому на сверхзвуковых истребителях запрещено обучение выводу из штопора, в который можно сорваться, хотя современный бой не такой манёвренный, как на дозвуковых, – вздыхаю я. – Командиры и рядовые лётчики в полках откровенно говорят: «Осторожничать, опасаясь попасть в штопор, из которого лишь теоретически знаешь, как выводить машину, значит, быть сбитым в бою». Признаются: «Если бы не чуткие системы технического контроля, штопорили бы втихаря». Очень хочется под-

держат лётчиков хотя бы морально. Попробовала поговорить начистоту в Главном штабе, в верхах – теперь на меня там косо поглядывают... Вот если бы на эту тему сделать материал...

– Идите к лётчикам-испытателям. Для них это рядовой режим. На сваливание в штопор испытывают каждую новую машину, так что пошпорить на серийном истребителе для них – обычное дело.

Владимир Александрович начинает рассказывать об испытателях, которых знает давно, а с некоторыми летал на тяжёлых машинах, изучая действия лётчика в аварийной ситуации, искусственно создавая её и делая научные выводы для практических рекомендаций.

Так родился очерк «Режим – предельный». Так авиация повернулась во мне новой, неожиданно острой гранью. Небо высветило дальние горизонты и высоты «малого космоса», Земля подарила счастье общения с удивительными людьми. Героическое и трагическое сомкнулось, и новым содержанием наполнилось моё представление о научно обоснованной и проверенной экспериментально Владимиром Александровичем методике «сопряжения человека летающего с автоматическими системами управления».

Эксперименты в полёте, преднамеренное введение отказов техники, наблюдение за действиями лётчика, его реакцией – две трети таких испытательных полётов учёный провёл на борту самолёта лично. Позже, в одном из писем ко мне, он напишет:

*«...И до сих пор, спустя пятнадцать-двадцать лет, когда я смотрю на таблицы и графики, я летаю, я чувствую тех, чьей жизнью рисковал. Этот запах риска в помеси с добродетельной сверхзадачей уйдёт со мной и в Небеса, далеко за рамки стратосферы...»*

\* \* \*

*«...Въедливая вибрация, скользкая тяжесть ускорений, слитный гул двигателей... Фюзеляж тяжёлого самолёта, гулкий и грохочущий, загромождён смонтированной на стеллажах и этажерках контрольно-измерительной аппаратурой, а кабина, распахнутая остеклением в синеву, сдавлена панелями приборов и кажется теснее обычного – между сидениями пилотов притулился оператор, шланги светопроводов ползут к киноаппарату. Пономаренко в качестве ведущего эксперимент с коробкой портативного пульта связи в руках стоит за креслом командира самолёта, пытаясь видеть показания приборов и лица правого и левого лётчика одновременно. Голос его звучит настойчиво:*

*– Что у вас?.. Двигатели все работают?.. А второй?..*

*В ответы командира Владимир Александрович вслушивается настороженно, поглядывая на красный огонёк лампочки, сигнализирующей отказ. Почему опытный лётчик её не замечает?*

– Падают обороты второго, упало давление, – докладывает тот. В тоне голоса напряжённость. На ленте энцефалографа зафиксируется, конечно, учащение пульса, дыхания, движений кисти и пальцев рук... Лишь через двести долгих секунд:

– Второй отказал.

– Что помешало быстро определить отказ?

Лётчик смущён:

– По управлению чувствовал – тянет влево, но не ожидал, что выключите двигатель без предупреждения... Моя вина, не посмотрел на сигнализацию.

Но если не один, а большинство лётчиков в подобном эксперименте не воспринимают сигнализацию с необходимой быстротой, значит, она неэффективна, и хотя расположена в поле зрения, но – не в поле внимания, и надо менять её место, делать мигающей, выносить на табло...

Суммируя, анализируя наблюдения и магнитофонные записи, данные осциллографических лент, педантичные кинокадры, можно понять, как прогнозируются действия в условиях дефицита времени, где кроется ошибка в логике мгновенных рассуждений, какими методическими рекомендациями или конструкторскими решениями можно помочь...»

Небольшой отрывок из моего очерка «Право на полёт» – осколок жизни, заключённый в рамки жанра. Но как он нагляден, характерен для психолога!

Роскошь общения с умным, наблюдательным, тонким профессионалом, который понимает много больше, чем ему говоришь, объясняет то, что у самой ещё не сформировалось в мыслях и не сгруппировалось в конкретных вопросах... Сколько раз замечала: если всеми помыслами твоими руководит жажда познания, то не существует приоритета пола. Мысли телепатируют, сплетаются, обострившаяся интуиция подсказывает слова – своеобразное биополе, возникая, помогает улавливать то, что невозможно передать фразой. И хотя есть место полемике, право собственного мнения и мотивы, нацелившие на беседу, разные, но Душа невольно сливается с Душой, получая обоюдный эмоциональный заряд чистой энергии.

Позже беседы с Владимиром Александровичем перетекли в переписку. Письма – сама жизнь, но не тела, а души. Они несут помимо информации энергетику даже большей силы, чем разговор, потому что в них что-то от дневниковой исповеди. Она не исчезает с годами и хранится в конверте букетом или обоймой чувств. Душа распахивается навстречу доверчиво. Боль снимается сопереживанием, радость приумножается радостью, но... с досадным опозданием во времени.

...Возраст и общая обстановка в стране ссадили с неба на землю, и я смогла вплотную заняться семьёй, внучкой, общественными делами, немного теософией и откровением религий – ду-

ховными знаниями, скрытыми от нас на долгое время жёсткими запретами. Наслаждаясь в потоке древней мудрости, делилась в письмах своими открытиями, мыслями о природе предчувствий, суеверий, привычек лётчиков. Владимир Александрович выражал своё мнение сдержанно и с тактом:

*«...Конечно, мне приятно, что Ваша мысль начала омываться волнами подсознательного и даёт чудесный куст новых идей. Ещё более приятно оттого, что именно эти идеи посещают меня вот уже с... 1958 года, когда я написал статью о диссимуляции как психологической проблеме, где уделял внимание проблеме бессознательного. Но, увы, дальше дело не пошло: не было у общества потребности в этой теме, не было переводной литературы и отечественной. Это ...табу для лётчика. Лишь в этом году удалось открыть тему по пограничным психическим состояниям у лётного состава ... Что же касается существа проблемы подсознательного, бессознательного, то...»*

Краткий экскурс в суть вопроса, и я понимаю, что делюсь своими идеями с учёным, который давно уже ввёл в авиационную психологию термин «неинструментальная информация», что и есть, по сути, «начало проблемы бессознательного, в определенной степени составляющего образа полёта...»

И неожиданное, грустное признание:

*«...Сейчас я снова ушёл в сторону – занимаюсь профессиональным здоровьем, компьютеризацией, педагогикой – теория, теория... Чтобы я жил как учёный, мне нужен эксперимент, тогда я создаю замысел, т.е. творю, а сейчас философствую на мелком месте, ибо философия – это раздумья из глубины спокойствия, а какое спокойствие у начальника?...»*

...Начало девяностых годов. Кто бы мог предположить, что политические смерчи до основания разрушат огромное, казалось, мощное государство. Что лихие, чужеродные силы начнут перекраивать страну, меняя устоявшиеся взгляды, упраздня добродетельные принципы социализма, пусть формального, но человеколюбия, ломая жизни и судьбы людей, вознося нахрапистых и принося скромных... Что под гусеницы перестроечного бульдозера вместе с нерациональностью, идейным мусором и «перегибами» бывшей власти попадёт плодородная научная нива и начнут гибнуть неокрепшие ещё ростки бесценных научных и культурных всходов. А полюса добра и зла поменяются местами, разрушая нравственные устои и духовные накопления прошлого, но не создавая действительно справедливые и гуманные правовые законы – основу для милосердия и моральных ценностей.

Окончательно вышла из-под запрета и быстро обрела духовную власть религия, а из-за «железного занавеса», сорванного «перестройкой», исцеляющим и грязевым, дьявольским и Божественным потоком хлынули ведические науки, оккультные знания, труды философов и религиозных деятелей. Пей мудрость веков –



необъятные просторы открываются тебе, психология. Ищи то сокровенное, что таится в закромах души людей летающих...

Но лётные части расформируются, в армии происходит непонятно что. Страна напоминает самолёт, попавший в чужую спутную струю и сорвавшийся в шторм, а высоты для вывода нет... Нарушен привычный ход времени, скамканы планы, перепутались дороги, сменились ценности. Одни оплакивали гибель мощного, но неманёвренного «лайнера», другие торопились растащить обломки его, третьи с надеждой поглядывали за пределы «лётного поля»... Генерал-майор Пономаренко остался верен себе:

*13.10.91. «...Путч мы (институт), естественно, отвергли... Сегодня – «туман», липкий, мелкий, едкий. Чувственная масса растворяет интеллект и даже здравый смысл. Воздух сознания не в состоянии поглотить вулканическое извержение серы и газа. Придётся ожидать, пока осядет это уже историческое временное измерение. Его социальным нетерпением не перекроешь. Россия – в проигрыше, это тоже судьба славянства, т.к. христианство не размыло до конца корни язычества как исторического поведения людских масс ... В оперативном времени мы уже не нужны, т.к. ушло наше пространство как физической, так и духовной реальности. Мы действительно живём в другой стране. Нас ещё спасает маленький оазис, по Вашему образному выражению – Страна Авиация. Так что духом не падаем, добро от зла в христианском смысле ещё отличить умеем и, более того, способны создавать и дарить Добро. Не пропадём...»*

Именно в это смутное время, когда привычный темп любимой работы сбился и грозовые тучи бессмысленных реорганизаций закрыли авиационное небо, а долларový туман снизил дальность видимости и перспективу движения практически до нуля, именно тогда была написана Владимиром Александровичем книжечка в тонкой зелёной обложке – 33 страницы. На титульном листе, от руки, надпись автора, которая радует и смущает: «Дорогой Нонна Николаевна, вдохнувшей силы в меня на эту работу». Сейчас книга кажется первой ласточкой в том новом, божественном небе, где господствует система «Душа – Святой Дух – Вселенная», куда заглянув и обосновавшись, как авиационный психолог, учёный начал поднимать павших духом лётчиков, возведя их в ранг Небожителей.

И хотя посвящена она не конкретно Стране Авиация, но достойно возглавляет строй многоглавых, солидных книг, изданных позже в разные годы и получивших блестящие отзывы лётчиков, психологов, писателей. Лежит она словно тире между прошлым и будущим, удивляя своим названием.

«Психологическое очищение», интригуя подзаголовком «Вольная исповедь» (Москва, 1992). Чем-то книжечка напоминает весенний росточек с мощной, но ещё не проявившей себя жизненной силой, пробивающейся меж гранитных плит фундаменталь-

ной науки, появлением своим знаменуя новый виток в авиационной психологии и научной жизни учёного.

*«То, о чём, тревожась, пишу, не есть «теория, эксперимент, практика». Для меня это зов растревоженной совести, которая мучает вопросы о бедах жизни и постоянно укоряет меня за отсутствие на них ответов», – так начинается первый параграф, озаглавленный «В сомнении – честь». Вскоре на «зов растревоженной совести» учёный откликнется мощным научно-публицистическим залпом, несущим заряд нравственности, духовности, гражданственности, патриотизма, обосновав свои взгляды, убеждения и рекомендации через небесное – как Божественное, так и авиационное осознание сегодняшнего и Вечного...*

*«...Психология вслед за религией и философией посягнула на разгадывание Души человека, мечтала уберечь её от влияния Сатаны, обещала вдохнуть в неё общевселенское Добро. Какая исполнинская задача: принять от Бога эстафету! Но в земной научной повседневности психологические теории проблему человека, а тем более – Души сильно не прояснили».*

Хочется цитировать страницу за страницей, написанных с проникновением в философскую суть всего Сущего, с осмыслением деяний человеческих и судеб их, своего видения нашего Бытия в свете настоящего времени и грядущего...

*«...А ведь мыслители всех эпох и цивилизаций пытались решить эту психологическую проблему: кому отдать Человека – Богу? Природе? Обществу? Видимо, пора приступить к исследованию не только «горящих» проблем, но и вечных, как крест. Ведь в полуденном мире бьётся, мучается человеческая дихотомия – добро и зло, они ведь суть внутренней энергии жизни, а личность, общество – это лишь место её приложения...»*

Господи! Наконец-то произнесены слова, которые ждётся подсознательно и осознанно от психологов всех направлений в научно-теоретических изысканиях их... Ждётся именно в этот мучительный период государственного разлома, разброда социального, дискомфорта личностного и душевных метаний.

*«... Чем решительнее сбросим оковы заданной целесообразности, тем быстрее переведём нашу камерную теоретическую психологию из области «бездушных» исследований в область познания и поклонения Душе человеческой», – так может написать только учёный, смело проникший за грань тех «истин», что считались в сугубо материалистической науке незыблемыми и предписывали творческой мысли вариться в рамках микромира, в то время как объектом исследований должен стать Человек как частица всего Мироздания.*

*«...Рождается потребность в новой психологии – религии в виде образа Духа человеческого как истока для развития святости земной жизни и её ценностей». Вот оно – священное зёрнышко*

ко пророческой мысли, которое прорастает в дальнейших трудах учёного и становится новой, живой наукой о человеке, летающем не просто в кабине, начинённой приборами, опираясь летательным аппаратом на потоки воздуха и мощь двигателя, а и вне кабины, своим перерождённым, прозревшим Я, с подъёмной силой облагоустроенного Духа, вбирая красоту неземную, которую позже Владимир Александрович назовёт «нерукотворной». О тех, кого потом окрестит и утвердит «Небожителями», заселяющими прекрасную и противоречивую страну Авиация.

*«Я... к доброте стремлюсь и свою доброту хочу реализовать в здравомысленном анализе некоторых психологических проблем. Возможно, их решение поможет психологии стать притягательной силой и нравственным магнетизмом добра, достоинства человека разумного. На этом пути для вдохновения и храбрости я избрал чувство сомнения, ибо оно даёт мне силу сказать правду, быть в согласии с совестью, не бояться стать смешным. Сомнение для меня стало пробуждением весны – зрелости, открытием любви к ближнему. Сомнение – это ещё шагжок к покаянию за свою претенциозность, а по сути, бесплодность в открытии Истины и новых идеалов...».*

*«Покаяние – это то же, что вновь родиться, только теперь уж самому».*

Это не претенциозная фраза. Вся дальнейшая жизнь учёного пройдёт под сенью и светом её. Всё написанное позже потребует от читателя переосмысления классического подхода к процессу летания, к жизни человека в небе, мотивации его решений, стимулированию и надёжности не только с авиационно-психологической точки зрения на замкнутую систему «лётчик – самолёт – небо». Здесь нужна особенная, чувственная и чуткая оценка, активный труд не столько ума, не интеллект, а прежде всего – Душа!

Подходя к уже изученному с другой стороны, а сторон в многограннике, точнее, многослойной сфере осознания неоспоримых и сомнительных фактов явно-неявной действительности бесконечное множество, автор книги становится своего рода первопроходцем и первооткрывателем. Потому что хотя оперирует он истари известными в религии, философии, теософии понятиями, но они являются необычными духовными категориями, доселе неприменяемыми в авиационной психологии (по ряду субъективно-объективных причин) для изучения проблем человека в экстремальных и обычных условиях полёта.

Психологическое новаторство было воспринято продвинутыми читателями как долгожданная струя вольного ветра, ворвавшегося в иллюминатор, открытый в ещё мало изученный заповедный Божественный мир – захватывающе-интересный, колоссальный по масштабам своих не востребуемых и даже малой толикой неопознанных пока возможностей.

Но я несколько забегая вперёд... оглядываясь назад, – вот ещё один феномен времени, позволяющий чувствовать себя провидицей...

*14.01.93. «...Высылаю последний свой труд («Авиационная психология»), большие как авиационный врач-психолог писать не буду... Задумал книжку «Есть ли Бог в душе лётчика?» Не знаю, когда сумею написать, но цель такую поставил... У меня сейчас пока ещё переходное состояние... вытурили из ВВС и отобрали институт помимо моей воли, под видом возраста, когда я был в отпуске. Сейчас оформляюсь на гражданку... Картина мрачная, но в принципе убрал за дело: я не согласился с доктриной Грачёва – Дейнекина и был в оппозиции разгрому авиации.*

*В 1992 г. налёт в войсках не превышал... 10–12 часов! Испытатели летают только по коммерческим заданиям. Училища уничтожают, особенно достаётся истребительным. Я написал семь статей – ни одна газета не опубликовала, а личные (командирские) письма руководству были восприняты как агрессия консервативных сил. Вот так из диссидентов КПСС я превратился в консерваторы для демократов. Жалко не меня, жаль авиацию...»*

Вот так, набрав Высоту, с которой доступно обозреть Просторы земные, небесные и творить с великой пользой для космонавтики и авиации, для обороноспособности страны, автор более четырех сотен научных трудов, более десятка монографий, тридцати учебных пособий, обучающих компьютерных программ и кинофильмов – доктор медицинских наук, академик Российской академии образования, Международной академии наук, Академии авиации и космонавтики Украины, лауреат Государственной премии СМ СССР оказался не у дел на борту терпящего бедствие «лайнера».

Конечно, можно «катапультироваться», как начали делать многие, и совершить на «парашюте» своей профессиональной известности мягкую посадку в какой-нибудь благополучной стране – специалисту с мировым именем нашлось бы там место: ведь небо одно, а проблемы авиационные нескончаемы. Но как можно завершить полёт своей жизни на чужом аэродроме?

Юбилей – шестьдесят лет – Владимир Александрович отметил в кругу сотрудников и друзей. Было много лётчиков, космонавтов. Из Главного штаба ВВС не пришёл никто...

Сбитый с ног, слабый человек сникает и сдаётся на милость победителя. Сильный, поднявшись, ищет оружие, чтобы отомстить. Мудрый продолжает делать главное дело своей жизни... Отказавшись возглавить институт в Академии педагогических наук, Пономаренко остаётся в родном институте на должности главного научного сотрудника. Лекции, консультации, методическая работа, шесть старых научных тем – работы достаточно. Но чувство дискомфорта, несогласия даже с самим собой, изнуряет. Спасают командировки в лётные части и рукописи на письмен-

ном столе в кабинете, где во всю стену голубизной неба, лучами солнца и золотом лётной символики светится, не давая падать духом, флаг Военно-Воздушных Сил.

21.02.93. «...Сегодня возвратился из Сталинграда, был в Каче. Возил туда космонавта Берегового и писателя Маркушу, занимались с курсантами. Провели два «круглых стола» и вечера с ответами на вопросы... В наше время заставить четыре часа слушать, не закрывая рта, — это что-то значит. Летают курсанты мало, всё время им говорят: «Перспектив не гарантируем, кто хочет — увольняйтесь...» Солдат осталось 40 человек из 800, в караул ходят офицеры и курсанты. А Грачёв орёт, что у нас всё в порядке, сплошная профессиональная армия. Вновь ложь, цинизм. Более того, идёт подкуп армии: лейтенанту платят мизер и ничего от него не требуют, ибо нет боевой подготовки...»

«...Написал пяток статей про реформы, про лётчиков, Дух и педагогику. Нигде не опубликовали. А печататься в «Дне» не хочется... Мне предложили одно место в Парламентской комиссии. Я посмотрел — не для меня: нет созидательной идеи, одна конфронтация. К отшельничеству ещё не готов, ибо боюсь: если погружусь в себя, могу там найти очень мало... Не хочу себя переоценивать. Мне кажется, что спешил всё сеять и не всегда спелые зёрна, в себе мало оставлял. А сейчас, когда остался один, семян ведь тоже мало со мной осталось... Была пьеса: «Всё остаётся людям», а у меня — «Всё отдано людям». Конечно, можно вернуть, но обида и боль воспоминаний размывают цель. Надеюсь, это пройдёт... Вы пронзительно заметили, что вновь задуманная мной книга — это уже другой Берег. Да вот ведь задача — я плохой пловец...»

В доверчивом откровении привычный анализ, но уже себя в ситуации не лётного, а земного ЧП, из которого не так просто найти выход.

...Я не психолог, мыслящий соответствующими категориями, владеющий профессиональным языком. Моя конкретная цель, идя по тропочке личной переписки, дерзнуть проследить, в какой мере события, происходящие в государстве, в армии, в авиации, отражаясь в сознании и душе учёного, определяли замысел и содержание созданных им книг. В процессе знакомства с глубоко научными трудами писательская натура моя впитывала то, что больше соответствовало возникающим при чтении чувствам и эмоциональному настрою автора. Но мозг, анализируя строже, вбирал то, что подкреплялось собственным жизненным и литературным опытом или открывалось в размышлениях автора потрясающим откровением, а этого было много, это было пронзительно.

«...Мне сейчас надо заниматься не профессиональной лётной работой, а Пространством и Временем, как каналами духовных связей, ибо Пространство для лётчика приобретает личностный смысл, а Время — это измерение духовного роста и глу-

бины интеллекта. Это новое видение надо же доказать... Единственно, что продумал, эпиграф: «Не Землёю един человек». Надо заново разрабатывать проблему Вселенского сознания и Планетарного мышления, как энергетику гуманистического ядра Личности человека летающего. Охо-хо-хо, нашему бы теляти...» – написал Владимир Александрович в одном из своих писем ещё в 1993 году. Образ новой книги вызревал в мыслях учёного, не давая покоя, бередил душу, а немилосердные события реальности подстёгивали.

Проходит не больше года, и почтальон приносит мне бандероль. Это рукопись заключительной главы «Есть ли Бог в Душе лётчика?» будущей книги Владимира Александровича. Глава, ставшая, как мне кажется, мостом, соединяющим два Берега. На одном – всё было для Лётчика: о научном сопровождении при разработке авиатехники, о профилактике ошибочных действий и профессиональной подготовке, о достоинстве в небе – кладёз знаний психолога, посвятившего «небожителям» две трети своей жизни.

Новый Берег мыслителя распахивал перед лётчиками их самих, помогая понять собственный духовный мир и нравственные ценности, побудительные мотивы и высший смысл деятельности в Небе. Эта глава, завершающая книгу «Страна Авиация – чёрное и белое», не просто философские раздумья о сути лётной деятельности. Это опыт общения и пережитого в годы достойного труда и в лихолетье, которое незаслуженно смяло одних, преступно вознесло других и лишь высоконравственным и мудрым дало пищу для творческого переосмысления Жизни, для духовных открытий.

После публикации книга была воспринята как порыв свежего ветра, сдёрнувшего покров тумана и открывшего Небеса, как глоток новых, долгожданных знаний. Книга содержала необычную информацию, заставляя одних жадно впитывать её, других удивляться. Тем, кто не приобщён к таинству лётного Духа и ещё не разобрался в собственной Душе, было трудно воспринять дерзкий полёт учёного в пока ещё мало изведанный, ещё не признанный наукой трансцендентальный мир. И оценить откровенное признание психолога:

*«...Меня интересует всеобщая связь жизни и Духа человека с Вселенной как явление вечное и непрерываемое...»*

...В чём суть Личности истинного психолога как человека? Наверное, прежде всего в том, что можно раскрываться перед ним «до донышка», не опасаясь быть не понятой. На мои рассуждения о природе второго «Я» у лётчиков и вопрос, почему в своих трудах учёный мало внимания уделяет этой трепетной теме, Владимир Александрович отвечает откровенно:

*11.07.94. «...Эта категория давно и более успешно, чем в религии, отрабатывается в психологии. Я не стал её раскрывать, ибо меня всё время сдерживает право влезать в чужие души. В*

*принципе, я мог бы показать это на болезнях лётчиков (невропатах, истериках и пр.), но этого не только этика, но и моя профессия не велит).*

Учёному-реалисту, жизнь прожившему и творившему в атеистической стране, невозможно быстро и безоговорочно, как сделали это политики, переключиться на иное понимание Бога и Вселенной, жизни и смерти. Но существуют труды великих мыслителей...

*«...Да, Вы правы – я кое-чего начитался, но не вырос, ибо не привык стоять на ком-то, а рос сам за счёт впитанного. Здесь этого не произошло, и я не думаю, что от слабого усердия. Пицца не моя, отторглось всё... Обидно, что Бог не пустил к себе навстречу меня – телесно-живого».*

Тонкий, то едва уловимый, то пронзительно яркий мир чужой Души – он проектируется в сознании другого человека гаммой разноокрашенных чувств-энергий. Их ощущаешь не умом, не сердцем, а чем-то более совершенным, пока не обозначенным на языке землян, но, без сомнения, существующим.

Время – судья. В хаосе, смуте и ущербности Бытия последнего десятилетия уходящего века оно определит цену «второго рождения» учёного как психолога новой формации, утвердившего своё понимание микромира личного – мира людей – Мира Вселенского. Рождения самостоятельного, если не учитывать сотни трудов философов, мыслителей, религиозных деятелей, с которыми автор знакомился, подтверждая или формируя свои смелые взгляды. Однако...

*24.11.94. «...Я при написании последней рукописи («Психология духовности профессионала»), раздела о структуре и содержании духовного в профессии лётчика, вдруг почувствовал отчуждение слов от языка. Рука остановилась, мысль «пустела», в душе становилось холодно и беспокойно. Я понял, что кто-то мне не разрешает! идти вглубь. С материалистической точки зрения это буйство рефлексивного сознания. Где-то далеко во мне запрятано чувство своей греховности и недостаточности помысла надеть вериги святости. Нужно не просто время и наличие бумаги, нужно серьёзное очищение, чтобы иметь право, силы и провидение к написанию о смысле Духовного. Вы тысячу раз правы: нужна другая семантика слова, другая патетика, склад мысли другой. Естественное, я не готов. Но поскольку меня эта проблема заинтересовала как научного сотрудника, а не верующего, то я её и пытаюсь в новой рукописи решить логикой «учёного мужа». Без истинного откровения и духа Божьего пока это не удалось. Может быть, не обязательно через себя, но и через осознание внутреннего мира других? Возможно, сработает резонанс, легче будет продвигаться вперёд. Доказательство дистантности духа, трансцендентности мысли, чувств земного человека – это, поверьте, не так уж мало... Да, я где-то станов-*

лось в позу Настоятеля, но это пастырь знаний, а не Духа, что исключает этот путь как продуктивный в науке. Моя главная беда, что обалдело пытался Дух «приземлить», о материализовать, накинуть на него информационную узду. Это грех! Грех гордыни стать рядом с Духом. Но это исправимо: достаточно сменить установку «достижение Истины» на установку «служить Истине», и грех маленько поубавится».

Так рождались самобытные книги, жанр которых трудно определить. Они написаны без соавторов, если не считать соавторами сотни лётчиков – из строевых частей и испытателей, ещё летающих и пенсионеров, на чей профессиональный и духовный опыт психолог ссылается, приводя выдержки из заполненных ими анкет и стихи. Соавторы – сотрудники, бывшие ученики, научными работами которых учёный руководил. Ещё соавтор, без сомнения, – Всевышний или Кто-то из его окружения. Тот, кто вселяет веру, подсказывает направление поиска, осеняет вроде бы твоей собственной, внезапно созревшей мыслью. Озаряет мечтой и укрепляет наши надежды.

*«...И раньше, и сегодня творчество лётчика в воздухе подавлялось, мотивируя нормативностью лётного труда. Моя задача, показать роль Духа как субъективно-объективной реальности творческого озарения Лица летающего. Дух выступает как информативно-энергетическая суть процесса непрерывности «есть» и «быть», процесса сочетания целостности сущего в человеке. Не ломайте человека, не укрывайте его землёй раньше времени!...»*

Не ломайте Человека! А жизнь за стенами кабинета безжалостно ломала его и другие судьбы, события в стране опережали самые мрачные прогнозы.

24.12.94. «...Обстановка в авиации – уничтожающая. Люди почти сдались. Дай Бог, чтобы наши книги подняли Дух чести и достоинства...»

*«...Американцы меня вновь приглашают к себе, для начала – читать лекции. Но охоты нет. ЮАР просит опубликовать мои статьи в авиационном журнале. Им я написал пару статей по психологии личности лётчика. Нынешнему руководству Министерства обороны, ВВС я не нужен, пытаются даже из института выпереть. От тени вздрагивают. Требуется юмор, с ним легче всё переносить... Возможно, будет ещё признание той правды, от которой сегодня всех тошнит».*

*«...А ведь люд-то во многом духовен, и он слышит, чувствует разломы жизни, разливы смятений, потухающий закат. Поэтому и ждёт искры, тепла, сочувствия, обновлённой надежды. Это может дать только образ и воображение. Человек возрождается в Добре и улыбке... Нужны идеалы, иначе деньги погубят мир... Как жаль, что Вы сейчас почти не пишете. Я опираюсь на Ваш Дух, но надо в земной жизни и плечо, Голос! Всё и всех обслужи-*



вают долларами, осталось Небо. Кто оградит его? Очень нужны люди, чья цель в жизни была, есть и будет думать и творить Божий завет: человек утвердится в человеческом. Ум – это Ваше наказание, и он с Вами вечно. Дух же, помимо прочего, – это энергия и информация в Пространстве и во Времени. Наши с Вами Пространство – это преддверие Духа... В слове Вашем нуждаются, пусть неосознанно, но нуждаются. Разве это не подвиг: вытеснить из подсознания Добро, дать человеку вместо посоха – жезл Жизни, миротворящей и созидающей...»

Настойчивый, неоднократный призыв-упрёк был так убедителен, что я, вновь и вновь хваталась за перо, но «взлететь» не удавалось. Ноги опутывали житейские заботы, руки обнимали внучку, мысли бродили между космосом и садовыми грядками, и нигде было вдохнуть запах авиации: аэроклуб словно вымер, на заводском аэродроме давно не слышен рёв двигателей, о поездке в авиационный полк и мечтать не смей! Письма от лётчиков уже не приходят: те, с кем летала, – вышли на пенсию или потерялись за новорождёнными границами; курсанты, о которых писала в очерках, едва оперившись в боевых полках, были безжалостно списаны на «гражданку» и снякли. Информационное поле съёжилось, иссяк чистый и светлый поток, питавший мозг и душу.

Учёный меня понимает:

*«...Ваши слова: «Время, насыщенное бытовыми трудами, идёт стремительно и бессмысленно» – дьявольский рефрен к нашей сегодняшней жизни. Именно это состояние меня угнетает. Нужно сейчас иметь очень выраженное «надсознание», чтобы спокойно и продуктивно работать...»*

И Владимир Александрович работает: пишет статьи – одни публикуются, другие ложатся «в стол». Его книги выходят регулярно, почти через год, – безгонорарные, с огромным трудом изданные за счёт спонсоров и личных средств, в ущерб «тощему» семейному бюджету. Работа помогает пережить мучительный период досады, бессилия, отчаяния – чувств, какие возникают у руководителя полётами, когда он видит с земли падающий самолёт. И хотя микрофон в руке, а в наушниках – тяжёлое дыхание обречённого лётчика, но что-то случилось с «рацией» – спасительных советов не слышат...

А если падает не один самолёт, если терпит бедствие вся страна Авиация?..

*«...Стыдно за армию, Отечество, горько за свою беспомощность. Все авиационные журналы стали красиво издаваться, но абсолютно бездушны, одно железо в цвете. Человека нет, и в нём не нуждаются...»*

*«...Новостей особых нет, всё грустно и противно. Публичное одиночество. Но жить пока будем активно, жаль, что по-обывательноски...»*

Тяжёлые, но не упаднические раздумья рождают мысли, какие вряд ли пришли бы на ум даже психологу в благополучный период жизни и результативной, востребованной деятельности.

*19.01.95. «...Психологически, когда опускаешься на дно своей души, там пусто, тревожно, одиноко. Спасает лишь одно: в себе есть дух своих чувств, идей, есть смысл пережитого, есть, наконец, тебе близкие предметы, в том числе и друзья, родные... Там есть тоже мир, только чистый, прозрачный – отсюда твоя неуютность, и ты снова вылетаешь в мир иероглифов, значений, мифов, легенд, лжи и фарисейства, то, что называется «се-ля-ви»... Отсюда: жить в Духе, с Духом, для Духа требует пусть иллюзий, но в какой-то мере отчуждения от жизни брэнной. Это страшно, ибо в глубоком общении с духовной ипостасей не очень хочется возвращаться назад. Кстати, люди высокого интеллекта самые несчастные «наркоманы». Мы не научены, не переучены, не воспитаны от Духа брать преобразованное Добро. Мы скорее пытаемся при помощи Духа спрятаться от Зла. А вот наши с Вами любимые лётчики чуть-чуть нарушают эту закономерность. Им, правда, помогает красота Вселенной, выступающей знаком Добра, так как творит их смысл небожительства...»*

Тону в море мысленных посылов, светлых излучений и горечи скрытых слёз – в энергетическом потоке, который дарят письма, написанные летящим, «закорючным» почерком, одолеть который можно лишь с ходу, чутко настроившись на ту же волну. Хочется цитировать всё, и, вырывая куски из «тела» текста, я испытываю боль, словно режу по живому... Утепает лишь мысль о том, что многие темы, затронутые в письмах, теперь уже вопли или войдут в труды учёного, где-то более полно, развёрнуто, где-то сжато, но с той же энергетикой созидающего Добра, которая сродни милосердию хирурга.

*10.10.96. «...Сейчас заканчиваю книгу «Психология духовности профессионала». Первый раз пишу по заказу: я получил грант от Российского фонда фундаментальных исследований. Сроки поджимают, тороплюсь, нервничаю... Понимаю, что весьopus написан с перенасыщением, как всегда, эклектичен по форме, для чтения свободного мало пригоден. Никак не даётся простота и ясность... Единственная радость – последний параграф книги. Там я анализирую ответы лётчиков на мою «духовную» анкету. Боже, какие ответы, какая сила Откровения, какая глубина мысли! Нет, не подвели нас лётчики, оказались достойны нашей праведной любви... Мне очень важно Ваше мнение-разбор. Не столько похвала или хула, сколько процесс рождения Вашей мысли и её общении с моей. Я считываю не словесные тексты, а энергетику духовного вещества сердца, души и ума, опыта и откровения...»*

«Психология духовности профессионала» вышла в 1997 году.

Содержание книги много шире своего сдержанного названия. Объёмно и нетрадиционно, с душевной заинтересованностью и откровенной любовью исследуя процесс становления военного лётчика, и особенно лётчика-испытателя, Владимир Александрович подсказывает решение ряда проблем, возникающих в воздухе, и убедительно доказывает, что духовность личности играет определяющую роль в благополучном исходе полёта. Но каждый полёт начинается с земли, а на ней, в родной стране нашей, так неразумно сейчас, греховно и стыдно. В главе «Психология – слуга или партнёр?» учёный, страдая, но жёстко, словно скальпелем, вскрывает «нарывы», появившиеся на теле государства, и даёт анализ политической, экономической, духовной жизни общества, искусственно ввергнутого в ряд закономерных «случайностей» и преднамеренного развала великой страны.

Там, где говорится о поэтажном психологическом прессинге армии, авиации, комок подступает к горлу... Чутко уловив обстановку армейской жизни, учёный обоснованно утверждает, что были моменты, когда только исконный Дух защитников Отечества удерживал офицеров от неразумных поступков, на какие может пойти человек, владеющий мощным оружием и доведённый до отчаяния. И то, как излагаются эти мысли, какая энергетика чувств вкладывается в слова, в подсознании читателя просецируется что-то высоконравственное, священное, ещё от старого российского офицерства, готового отдать любовь – женщине, жизнь – Родине, честь – никому.

Поразил оправдавшийся прогноз: *«...1997–2005 годы будут годами продолжающихся духовных потрясений, болезненных человеческих эмоций, национальных катаклизмов, мировоззренческих шатаний, усиления рыночно-прагматических начал в общении и дружеских связях. И, несмотря на некоторое снижение духовного уровня, человеческое общество приобретает новое качество – планетарное осознание космического единения Духа и родства, природочеловеческого единства...»* И словно пытаясь ускорить этот процесс, в заключительной главе книги «Образ духа в субъективной жизни человека» приводится такое обилие фактов, примеров, высказываний лётчиков на вопросы анкеты, составленной так умно, с проникновенным обращением к респондентам, что за сердце берёт... Распахивается душа, обостряется память, и, возможно, немало скупых слёз было пролито ветеранами, уже давно осевшими на земле, но навечно прикипевшими к Небу. Вопросы психолога разбередили их души, и ранки закровоточили радостной болью былого счастья. Учёный в волнении сам выплёскивается этим потоком искренних душевных излияний, своими ёмкими объяснениями, удивительными комментариями, таким ясным, ярким выражением чувств, что текст, написанный языком психолога-профессионала, захватывает, как увлекательная повесть.

А жизнь продолжает преподносить горькие сюрпризы:

9.06.97. «...Дела грустные, вновь обвал на армию. Наш институт лично Главком Дейнекин перечеркнул, и первый услужливо подал проект – все институты ВВС слить в один. Мы будем превращены в отдел или управление инженерной братии. Вся авиация – ВВС, ВМФ, Армейская, Пограничная, частично ГВФ, коммерческая – обслуживались институтом. Других таких защитных учреждений в России нет. Моё начальство практически сдалось с свинцом в груди, но без жажды мести... Началась эпоха перерождения. Это надолго, ибо, страшно сказать, загнил этнос. Ростки нового в перегное, среди червей и социальной тли. Люди превращаются в шакалов, им нужен другой воздух, бескислородный, т.е. видоизменённая ноосфера. Вот почему спасёт нас Дух. Но его пришествие тоже ведь заслужить надо и душу подготовить...»

Но есть в череде пасмурных событий и светлые проблески. Книгу «Страна Авиация – чёрное и белое» обсуждали в Институте психологии, в Российской академии образования и выдвинули на премию. И ещё – состоялась поездка в Швецию, где Владимир Александрович выступал перед врачами и лётчиками.

«Был триумф, но опять же из-за принципа: «Надо же, Россия соображает...»

Да, Россия соображает, но как по-разному трактуется сейчас в ней всё. Для многих свобода личности означает: делай что и как хочешь, хватай то, что приглянулось, говори, что вздумается, даже если это глупо и гадко... Затрагиваю в одном из своих писем этот затасканный в полемиках на телеэкране вопрос. Ответ Владимира Александровича, как всегда, своеобразен:

20.01.98. «...Свобода личности – понятие слишком относительное, социально загрязнённое. Скорее всего свобода проявляет себя вне личности, т.е. социума. Обратите внимание: истинно свободен – вне земных забот. Что это означает? Скорее всего, что земное тяготение в рамках своего времени и пространства есть антисвобода, подмена Духа Силой! Сила и формирует властолюбие, гедонизм, некрофилию, радость инстинкта как высшую форму целесообразности. Но Дух, видимо, не может быть без своей подружки Души. Он её влечёт к свободе, где нет силы тяготения как принуждения, а есть эфир, т.е. возвышенное бестелесное, одухотворённое, лёгкое, радостное, «не от мира сего». У лётчиков Вселенское сознание формирует помимо их основной воли «духовный инстинкт» к свободе. И когда он на секунду срывает, они уже в вечном стремлении к этому чуду. Чуду, которого нет на земле. Это ведь знак. Только вперёд, только Выше...»

9.02.98. «...Важно, что ведёт Дух и чем полна душа. Как идёшь к Истине, зачем? Откуда всё берётся, особенно новый

смысл в старовиденном? Вообще если удастся вырисовать процесс сотворения Бога в душе, в уме, в сердце, было бы прекрасно. Правда, меня смущает Библия: там всё написано, но как просто, без вдохновения – «стучите в дверь и достучитесь»...

«...Работаю над новой оперативной книжицей: помесь мысли, истерики и нудной науки. Ни стиля, ни ума. Есть всплески и то в ночи, а рассветного ничего нет... Думаю, к июню рукопись будет готова – «в стол»... Но я не огорчаюсь, ибо этим живу, а иначе – конец».

6.07.98. «...С огромным напряжением сил, эмоций и хлопот закончил книгу «Авиация. Человек. Дух». Издал в двухмесячный срок за счёт профсоюза лётного состава плюс свои деньги – всё, что имел. Вам первой отсылаю. В ней есть плагиат из старых своих книг, но обёрнутый в новые идеи, в новые объективные принципы. Есть, и это главное, о современной гибели Авиации в её духовной ипостаси...»

«Авиация. Человек. Дух» – это уже научный психологический роман. Жаль, нет такого жанра официально. Атрибуты тщательного и тонкого научного подхода, своеобразные исследовательских изысканий, сравнительные и сводные таблицы расчленившихся, объединённых, выделенных характеристик человеческой деятельности в небе и личностных особенностей лётчиков, графики, схемы – всё представлено захватывающе – интересно. И то, что объект изучения Небожитель-лётчик, его сознание, мышление, душа, – придаёт тексту романтический оттенок. Произведение с чёткой фабулой, конкретными героями, с очевидной драматургией, философской глубиной и таким потрясающим лиризмом в суровом и будничном анализе лётной профессии, что просто диву даёшься. Выработавшаяся у Владимира Александровича необычная манера изложения придаёт повествованию художественную фактуру. И чем дальше уходит автор в раскрытие своих научных воззрений, методик, сделанных на огромном, годами накопленном материале, на живой, растущей платформе интеллекта учёного, чем свободнее выходит читатель в просторы Космического Разума, тем быстрее стирается грань между наукой и искусством в творческом выражении автором самого себя.

Но долго витать читателю в облаках автор не позволяет. Глава «Доколе?», написанная с потрясающей правдивостью, быстро сбрасывает на землю. В основе её составленная академиком Пономаренко, глубоко обоснованная, с прогнозом на будущее научная справка о трагическом положении военной авиации в условиях рыночной экономики. Справка поступила Главкому ВВС, тот ознакомил с ней Главкома ПВО, и... бумаги легли в сейф. Когда же положение в авиации стало стремительно ухудшаться, решили генералы показать её министру обороны. Но... того уже сняли. В виде статьи материал был опубликован в «Советской России».

Никакой реакции... Позже учёный передал свою книгу в Думу, в Комитет по обороне и представителям КПРФ, заострив внимание на этой главе. Поблагодарили и... забыли, зачем брали.

А жизнь диктует свои требования, события нарастают с чудовищной быстротой, грозя обрушиться лавиной.

*«...Авиацию ВВС и ПВО слили и сократили в четыре раза. Всех выпускников из училищ уволили. Учебную базу уменьшили в 20 раз! Педагогический состав уничтожен. В последние три месяца катастрофы на вертолётах, истребителях – утрата профессионализма при попытке блеснуть.*

*Великий Грех начался...»*

*«...За институт борюсь, есть переменные успехи».*

*«...Я весь май пролежал в госпитале... Валя серьёзно болеет».*

*30. 08.98. «...Сейчас на даче собираем маленький, но свой урожай. Я вышел на работу, где последний раз платили в марте месяце. Офицеры разбегаются... работают в других местах. Никому ничего не нужно, все живут личными интересами, смысл которых – выжить. И вместе с тем собираюсь в Кировоград (Украина) читать лекции для преподавателей лётного училища в целях повышения квалификации.*

*Пытаюсь организовать платный семинар для АОО Авиапредприятий – по «человеческому фактору» и безопасности полёта от имени нашей Общественной академии человека в аэрокосмических системах. Разослали объявление-приглашение с программой семинара. Лекции будут читать лучшие профессора. Кинофильмы, обучение компьютерным технологиям, тестирование способностей, плюс программный продукт по знаниям (банк данных) и пр. Разослали в 150 АОО – пока ни одного ответа. Я был на подобном семинаре, его проводили в Москве американцы (за доллары). Просто треп о биографии США. Но зал был полон. Эх, Россия любимая, умом не понять, но и верить всё труднее и труднее...»*

*10.12.98. «...Дела неприглядные: институт, несмотря на изнурительную нашу борьбу, всё же расформируют... Как всё будет дальше (организация, штаты), пока темнота. Три депутатских запроса лежат в канцелярии Примакова, но надежда – одна десятитысячная процента, с ней и умру... Лично я сделал всё, что мог: обеспечил десятки писем, сотни звонков, встреч...*

*...Вижу, чем всё обернётся для здоровья лётчиков, для безопасности и жизни в полёте, для обороны страны. Но моё видение не столь ясно видимо для государственных мужей... Пошло и мерзко от продажных людей. Дай, Боже, всё это вынести и сохранить силу сопротивления злу, не растеряв Совесть и Веру в то, чему служил и буду служить...*

*Крик души!.. Чувствую, как слёзы бессилия, горя и злости застилают глаза... Ломать – не строить: сердце... ещё как болит! За попорченную науку, за осиротевших лётчиков, за обнищавшую*

страну Авиация, за этого волевого, мудрого человека, непонятого, не услышанного оглохшей и ослепшей Родиной... Но и в тёмной ночи блещут зарницы, и лечит не время, а добрые вести. Книга «Авиация. Человек. Дух» уже делает своё священное дело – заставляет думать, обучает, волнует, воюет, не оставляя равнодушным никого. Автору звонят известные лётчики и знаменитые конструкторы.

Лётчик Гражданской авиации В. Кононенко целые куски набрал на компьютере и заставляет своих пилотов читать в процессе тренажёрной подготовки. В Белоруссии книгу ксерокопировали по главам и рассылали по полкам. Восемьдесят процентов тиража разошлось по ГА. Книг сто Владимир Александрович раздал в санаторные библиотеки, госпитали, училища, приятелям, ветеранам. Ни одной книги не приобрели ВВС...

*4.01.99. «...Звонок Г.А. Седова: «Вы написали обалденную книгу!» ...Вчера в кругу всей своей семьи на даче, в лесу, под ёлкой отпраздновали мои шестьдесят шесть лет. Дети почему-то говорили грустные тосты про возраст, недовольны, что убегаю из Москвы и как бы снижаю свою общественную активность».*

Это при том, что у Владимира Александровича на то время было более десятка общественных должностей: член советов, редколлегии журналов, президиумов различных обществ; почётный президент нескольких академий и давний член экспертного совета ВАК, где нередко будоражит коллег-учёных, оценивая работы при защите диссертаций с беспристрастной категоричностью, так свойственной ему. Он в курсе научных дел, «...которых почти нет. Наука в анабиозе, спасается коммерческой преподавательской деятельностью и обеспечением политиков-циников».

И в следующем письме, заключительным актом многосерийной трагедии:

*«...Меня охватывает ипохондрия – раздражение от своего бессилия ВСТАТЬ и поднять с колен военную авиацию... Сегодня мне совсем худо: 25 февраля министр обороны подписал приказ о расформировании нашего института и передаче его в виде мифического центра в состав пехотного медицинского института, подчиняющегося тылу. Восемь месяцев борьбы ... закончились траурно. Эта драма требует своего описания, но оставим для будущего. Одно скажу: ни Главком ВВС, ни один ветеран-начальник, ни строевые лётчики и их командиры не заступились. Один Кочур – президент Ассоциации лётного состава МГА писал, бомбил Ельцина, Примакова, Сергеева, Думу. В Думе нас поддерживали Бенов, Безбородов, Голов, Маслюков, Цой. Нас поддерживали: Академия медицинских наук, маршал авиации Е. Шапошиников, Генеральные конструкторы прославленных КБ, Заслуженные лётчики-испытатели. Но блат (пехота охмурила начальника Генштаба МО) оказался выше наркомата».*

Двадцать шесть докторов и сто десять кандидатов наук – высококлассных специалистов в аэрокосмических областях науки были переподчинены обычному институту, у которого всего четыре доктора и одиннадцать кандидатов (из них девять из бывшего НИИ АКМ). У новоиспечённого отдела нет даже юридического лица: печати, права переписки, исполнительного кредо...

«...Всё возродится? Нет! Ибо труп не оживает, оживает лишь Дух. Но Дух не входит во зло, вновь нужна новая душа авиации. Мы не в силах её создать, но создавать для неё благоприятные условия обязаны. А они в мечтах, воображении, Идеале, в любви к летанию по Небу! Это всё то, чем занимается Ваша любительская авиация, как Маленький Принц! Вот и получается: вновь надо идти в народ, искать пролетариев воздуха, солдат Истины и Правды, – как пишет Маркуша. А я здесь слабак, слишком военизирован и только душой чую: дом надо начинать с фундамента – нравственных побуждений к самосовершенствованию себя как Личности. В преодолении пресмыкающегося начала с помощью хоть метлы, лишь бы ЛЕТАЛА...»

«...Вы корректно упрекаете, что в книге я лишь констатировал пагубность психологии коммерции чартерных рейсов, не вникнув в психологию протеста человека летающего. Вы правы как художник, но я, как общающийся с этими людьми, пока не уловил действительного импульса драмы души. Отсюда моя боязнь стать на тропу исследования рефлексивного сознания (борьба «Я» – второго «Я»), а вдруг там ничего этого нет? Есть храп покорности и убегающая спина, толкаемая обстоятельствами... Этому негативу я не хочу давать свободу, пока не созрею до более высокого уровня мудрости, чем прагматического понимания трудностей: дети хлеба просят. Есть более серьёзное возращение: дети должны видеть отца живым!

«...Духовные врата Авиации треснули не под напором врага, а от собственной ржавчины Души. Вот в чём Драма! Социум жизни оказался выше социума Духа, стало быть, надо изменить паскудно-греховный пласт жизни вместе с «мхом». Всё: отбор, воспитание, карьера, награждения, перспектива будущего – всё создавало пресмыкателя-органчика. А ложная, помпезная, казённая одежда нравственности слетела, и внутри – жалко вибрирующая гниль от ложной, паскудной чуши. Вот такая тяжёлая, убийственная правда. Конечно, не все заслуживают такой оценки, но от этого не легче... Я не специалист по осушению «болот», но готов трудиться, чтобы снять их как нарост Земли. Жёстко, нет – твёрдо...»

«...Вы тысячу раз правы, формулируя гипотезу: выпускники училищ, так и не ставшие лётчиками и списанные на землю, – какой отрицательный духовный заряд они внесут в общество из-за несостоявшейся судьбы! Всё это для меня маркеры новых



путей и формы обобщения социальной драмы авиации. В том числе и задача построения духовного аэродрома для выпавших из жизненной ВПП».

«...Спасибо за ожидание новой книги. Пока я её не вижу, ибо это должна быть слишком высокая ступенька. Сегодня я истощён предельством, поблещим светом путеводной звезды, ощущением ненужности, бытовыми чёрными штрихами, усыхающими мозгами... Хотя идея маячит: ВСЕ за ВСЕ в ответе. Потребуется непредвидимое откровение, намного опережающее рассудок и эмоции, очищение от суеты, пристрастий, назидания и надувания опытных (обвислых) щёк. Где, откуда взять гениальную простоту бытия в его духовном осмыслении?»

«...В отношении нашего «храма» (института) Вы меня поразили своим провидением. Действительно, «пехота», ознакомившись с новым для неё богатством, опупела. Два инженера, которых назначали на должность главных, отказались. Говорят: не потянем. Многие начальники отделов бегают и соблазняют наших перейти к ним. Дух наш побеждает, да носителей его ... уже мало. Практически четыре года институт ничего не делал: ни одного эксперимента на земле и в воздухе...»

9.02.99. «...Сегодня я усталый и пустой. Вместо письма посылаю свою статью («Лавочная авиация»). Это ведь Ваши давний заказ... К статье был эпиграф: «Авиация может быть малой, но мелочной – никогда». Редакция его убрала, но больше ни одного слова не изменили. Лишь название. Моё было: «Философия лавочной авиации и угроза безопасности полёта».

Статья, опубликованная в двух номерах «Советской России», взбудоражила общественность. На многих авиазаводах и в авиаотрядах её даже вывесили в рамочках. Статью раздали в Думе и Совете Федерации, так как шло голосование по поводу увеличения пенсий для лётчиков. Обоснование ключевых положений о здоровье лётчиков было взято из книги Владимира Александровича. Первое чтение прошло много раньше и успешно, но Президент наложил вето. Теперь вето было преодолено – пенсию повысили в четыре раза.

25.04.99. «...В эти дни, как ни стыдно и гадко, вынужден лететь в США, ибо на их территории конгресс, где я избран председателем, на каком-то форуме. Две фирмы одновременно просят оценить их эксперименты с АГД. История... А Югославия горит и жжёт душу...»

«...Мы добились лицензии на создание Учебного центра по дополнительному высшему образованию (авиационная психология, эргономика и др.). Уговариваю МГА ввести сертификат для повышения квалификации по «человеческому фактору». Идут переговоры трудно и лениво. Наконец я понял, что такое атеизм, – отсутствие личности, ибо человек, созданный по воле Бога,

сам есть Личность. Безверие выпотрашивает личность, остаётся одна оболочка из конъюнктуры социума».

25.02.00. «...Читаю лекции, выступаю оппонентом, бываю в командировках. Был в Минске на конференции педагогов по теме охраны здоровья студентов. Выступал на пленарном заседании. Хвалили, даже расхваливали, а мне тоскливо, неудобно... Недавно был в Липецке, встретили с восторгом. Выступал на телевидении. Лётчики подарили пару отлично заполненных анкет... Почти не летают: нет керосина...»

30.05.00. «...Дела – хуже некуда: упразднили Федеральную службу Гражданской авиации, подчинив её автомобилистам. Слишком она даёт большие прибыли олигархам, а В.И. Андреев, столько уже сделавший для МГА, им мешал. Каждый третий грузовой самолёт коммерческих авиакомпаний берёт на 20–30 тонн больше и... падает. И не посмей остановить сей бандитизм! Лётчиков запугали, подкупили, развратили и просто продали. Вот такая ситуация... Выступал я по РТ дважды, но для народа пустили пять процентов от сказанного... Духа не теряю».

25.06.00. «...Сейчас я очень занят новой борьбой ... ЦНИАГ (Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь) хотят разогнать и отдать Минюсту, т.е. для ВОХРА. Теперь ещё претендует налоговая полиция, таможня и прочие. И вот, бегом по Думе, по маршалам, пишу письма Путину и т.д. Вообще весело живём...»

4.02.01. «...Очень познавательно съездил в США в морские ВВС на учения центра. Отлично готовятся к войне, не скрывая. Эксплуатируют всех нещадно. В каждом центре (я их семь посетил) работают китайцы, японцы, шведы, немцы, поляки, англичане, югославы. Исключительно налажена система интеграции усилий и многопрофильность изделий. Скажем, спецснаряжение со встроенными медицинскими датчиками, ЭВМ, спутниковой навигацией делают для всех: лётчиков, моряков, морской пехоты, только программный продукт разный. То же самое с нашлемными визирами, снаряжением службы спасения».

«...Высылаю Вам книгу «Созидательная психология». Этот сборник моих трудов выпустила Академия образования... Сейчас работаю над книгой для врачей. Получается пока злая, вне жанра, скулёзная, рычащая. Не нравится...»

«...На моих семинарах с лётчиками-испытателями (раз в три месяца) бывают В. Селиванов, В. Горбунов, О. Микоян, В. Андреев, Г. Седов, А. Маркуша, В. Овчаров, В. Цуварев и другие. Вас помнят, ценят».

«Созидательная психология». Эту книгу избранных трудов учёного, опубликованную в 2000 году в престижной серии «Психологи Отечества», можно смело назвать энциклопедией лётной духовности. Владимир Александрович собрал воедино не просто

свои предыдущие работы, а, по сути, словно реальный лётный полк с его профессионально-психологическим научным обеспечением. Мощно, красиво получилось, как на плацу, в торжественном и чётком построении. Как в грушовой полёте с целью отработать слётанность для предстоящих боёв.

03.04.01. «...Наконец-то дождался весточки от Вас, да ещё и новая повесть... Очень здорово, что Ваши литературный герой находит выход души в приближении к Небу, как ипостаси свободы и очищения... Сейчас авиацию общего назначения душат, не дают развиваться. Против неё УВД, Служба безопасности и прочие тучи чиновников. А она живет в своём самотворчестве, вольном объединении... Я убежден, Вы ещё вернётесь в свою, Вами придуманную страну Авиация. Тема, которую наукой не прокусишь. Жаль, что я не писатель. Я обязан быть в рамках, в багете проклятого интеллекта... А так иногда хочется вырваться на свободу, ближе к ненормативной лексике, ожить воспоминаниями, улицей. Тогда я был честнее, не конструировал справедливость, жил ею...

Сейчас заканчиваю рукопись «Размышление о здоровье». Это исповедь социолога. Книга лётчикам о врачах, врачам о лётчиках, читателям об утраченных иллюзиях, но не Вере. К большому огорчению, о Вере всё у меня держится на патетике, нет связи с Провидением. Вера у меня получается интеллектуальная, а это не родовая её черта. Поэтому я лишь могу секундно эмоционально порадовать, сблизить душами, а ведь желательно убедить».

Убедить, по сути, в том, что и так очевидно: здоровье лётчика – это залог его жизни, здоровье нации – судьба страны. Все ли понимают это?.. «Размышления о здоровье» – книга необычная, приземлённая и возвышенная. Очень честная. Само оформление выделяет её из ряда предыдущих. На голубом глянце девичье личико, спортивная фигурка, парящая в облаках, и липь где-то высоко, в перспективе неба летит самолёт. А на задней стороне обложки – фото: сидит, схватившись за голову, сильно пожилой автор и сокрушается о здоровье нации... И надпись, сделанная рукой Владимира Александровича на титульном листе: «...Согласно Вашим вешкам подаю Глас в пустоту».

Что касается «вешек» – тронута, хотя и понимаю степень доброго преувеличения. А насчёт «Глас в пустоту» – яростно поспорю. Разве изданные учёным книги не заполняют нравственные Пустоты нашего многострадального общества, не насыщают уникальными знаниями умы профессионалов, не волнуют души лётчиков, не лечат той светлой, действенной энергетикой, которую источают буквы-слова-страницы?.. Книга о здоровье заставила вспомнить сильных мира сего о вымирании страны, о вытравлении нравственности у людей, об ущербности психики молодых, о бездуховности в обществе. О том, что становится национальным

бедствием, – сокращение здорового генофонда и назревающей демографической трагедии. Своим отчаянным призывом автор разбудил дремотный Думский покой. Долгожданная идея сплотила единомышленников.

*«...Особых новостей нет. Тружусь как всегда – общественно. Серое, кругом серо. Хорошо, что ещё есть белый лист бумаги, и он ждёт тебя и от тебя. Как говорят поэты: без тебя – с тобой».*

15.09.01. *«...Один день был в Жуковском (первый день... с Путиным). Вечером встретился с лётчиками-испытателями... Конечно, моё сердце радовалось, и кожа покрывалась пупырышками от переживания гордости за лётчиков в Небе города Жуковского. И вместе с тем, это не небо Родины и даже не небо Страны Авиация. Это было небо торговли, ярмарки, а лётчики показывали товар для продажи. И вся атмосфера была базарная, на всём огромном аэродроме торговались. Много, что летало, это штучные экземпляры для продажи (реклама) за кордон. Ничего этого нет в нашей родной авиации. И летали уже почти не наши лётчики (в прежнем образе), а «волонтёры-хоккеисты». Мне стыдно это писать и очень больно. Я не хотел Вас расстраивать, но как художнику, писателю обязан сказать правду».*

23.02.02. *«...Пока болел, написал небольшой очерк о будущей авиации 5-го поколения с историческим акцентом. Очерк получился слегка колючий... Большого замысла сейчас нет – устал от общественных дел, просьб, суеты. Чтобы серьёзно заняться, надо сосредоточиться, перебрать архивы – нужны помощники. Но, увы, их нет. Нужны ведь не носильщики, а близкие по духу люди. Нужно обго-пере-соговаривать. Поэтому пока на распутье... Хотя в душе болит книжка: «Азбука безопасности жизни в Небе». Но это не по моим корявым зубам: нет учительского таланта в изложении – мирного, ясного, расследовательского...»*

15.08.02. *«...Не помню, писал ли Вам, что мы с Валеёв попали в автомобильную аварию. Месяца три отлечились. Это было в прошлом году. Есть кое-какие последствия и сегодня. Но главное – живы и думаем...»*

Как обыденно, между прочим, упомянуто о том, что едва не стоило Владимиру Александровичу и Валентине Михайловне жизни. Истекая кровью, они погибли бы там, на дороге, на глазах у привыкших ко всему, бездушных и циничных сотрудников ГАИ, если бы не самообладание генерала. Если бы не концентрация воли, какая свойственна лётчикам в тот скоротечный момент, когда счёт времени идёт на секунды, когда приходит сверхсообразность мыслей и сил, – только это помогло подчинить ситуацию себе и заставить людей делать то, что они обязаны были делать.

*«...Работаю над фильмом об этике, эстетике и культуре в Авиации. Создаю альбом «Мир нерукотворной красоты», где пред-*

*ставлены фотосъёмки неба, светил, пространства, земли ... что видит человек, включённый в третье измерение, в бесконечность. Денег нет, но я кляну, уговариваю. Истратил все свои резервы, даже за счёт покупки лекарств. Но не жалею, нет. Констатирую факт, не всегда понимаемый даже моей Валюшей.*

*Общая ситуация хреновая. Институт гибнет... Я занимаюсь просвещением, консультирую расследователей лётных происшествий. Иногда езжу в войска ... Выступаю на телевидении и по радио. Пугаю руководство...»*

«Пугаю» – слабо сказано. Для Научно-исследовательского испытательного центра авиационной и космической медицины учёный служит чем-то сродни катализатору, ускоряющему темп движения вяло протекающей жизни «обескровленной», а потому обессилевшей науки. И ощущение безысходности на грани отчаяния, чувство сострадания к соотечественникам своим, обида за небожителей и обоснованный гнев рождали актуальные темы, заостряли мысль, подсказывали нужные слова, за которые надо было нести моральную и духовную ответственность.

7.10.02. «...Спасибо за содержательный умственно-сердечный разбор книжки («Размышление о здоровье»). Как здорово, что есть Единомысленники, Единодуховники. Эти идеи охватывают массы. По темам «Здоровье здоровых», «Профессиональное здоровье» в октябре проводился сбор (в Доме союзов) «Здравница – 2002». Сотни докладов... В Академии наук, Академии медицинских наук, Академии образования (совместно) проводится Всесоюзная конференция «Здоровье и труд», на Украине в Кировоградском лётном училище – конференция «Профессиональное здоровье лётного состава». Во всех этих мероприятиях в том или ином виде представлены мои ученики. А я... лежу вновь на щите. На даче крыл крышу и... свалился. Зашибся, был трое суток недвижим, очухался... Уже хожу с палочкой по дому».

Нет, не умирает надежда, и сквозь белёсый туман просматривается путь к возрождению нашей страны, и усиленное внимание учёного проблемам медицины, образования, просвещения – всё с дальним прицелом...

На малышню, папанов – юную поросль – пристальный взгляд. В здоровом теле должен поселиться чистый Дух, и распахнутые глаза во всем величии должны увидеть Небо. Сколько их – будущих Небожителей с божьей искрой лётного таланта, с ещё неосознанной мечтой бродит по земле без цели и высоких желаний! Так дайте же им возможность проверить и поверить в себя: верните планёрные школы, авиаклубы, создайте колледжи, гимназии с авиационным уклоном, не сбрасывайте любительскую авиацию с её малых высот, большим трудом завоёванных!

Конечно, не все станут лётчиками, авиаторами, но Дух «небожительства», поселившийся в них, облагородит земные помыслы, определит гуманные цели.

«...Жизнь продолжается, свою биографию никому не отдам! Через два поколения, в 2050 году, поймут, почему мы были счастливы».

\* \* \*

– Жаль, что будничным день сегодня и раньше вечера никто не придет, – Валентина Михайловна с досадой захлопнула дверцу газовой плиты, смахнула фартуком пот с раздумянившегося лица. – К тому времени пироги испечься и остыть успеют...

– Но это же дико – переносить День авиации на выходной! Как был восемнадцатого августа, так и будет... пока авиация в стране есть, – хмыкнул Владимир Александрович.

– Пойди слив к столу нарви, да посмотри, что там Кириллка делает? – жена откинула со лба волнистую прядь волос, улыбнулась. Милые ямочки обозначились на щеках.

Правнук сидел на корточках рядом со скамейкой и что-то мастерил из дощечек, пытая от усердия.

– Сливы собрать поможешь, а то высоко, не достану, – дед присел рядом.

– Чего ж... Можно и помочь, запросто. – Кирилл отбросил дощечки и торопливо встал. Деловой и рассудительный маленький человечек, с которым стоит уже разговаривать как со взрослым. Такое время...

– Пригнись, а я со скамейки тебе на плечи вскочу.

– Крепче держись... Сначала поедем за корзинкой.

Слива раскидистая и щедрая. Они ходили вокруг неё, дед держал корзинку на уровне лица, внук ёрзал у него на плечах, пытаясь дотянуться до самых спелых слив. Он был уже тяжёлым, острые коленки его больно давили уши.

Когда небольшая корзинка наполнилась с верхом, присели на лавочку.

– Петьке-соседу отец вчера «велику» привёз, зашибательный. Петька говорит, что тоже банкиром будет. Или киллером.

– А кем ты хочешь стать? – дед смотрел на правнука без улыбки.

– Трактористом. Накрайняк лётчиком. – Кирилл сунул в рот сливу.

«Накрайняк!..» – Владимир Александрович почувствовал: споткнувшись, с болью бухнуло сердце. Во дворе стало странно тихо. Так тихо бывает только на военном аэродроме, когда полёты закончены, истребители отбуксированы в арочные укрытия, лётчики уже в столовой и техники уехали. Лишь бетонная взлётно-посадочная полоса лежит осиротевшая, ничего больше не обещающая на сегодняшний день...

Потом с веранды донеслись приглушённые крики борьбы и пальба.

– Я пошёл, – правнук соскользнул со скамейки. Секунда – красные шторы мелькнули на крыльце и скрылись за дверью: по «телеку» показывали боевик.

Владимир Александрович проглотил комок, внезапно застрявший в горле, и, закинув голову, стал смотреть в небо. Синий цвет успокаивал. Это был цвет незабудок, цвет околыша лётной фуражки, цвет надежды...

«Ничего, – подумал он, – сейчас приедут сыновья и друзья. Мы распечатаем бутылочку... Первый тост за неё – страдалицу, родную Авиацию. Второй – в память тех, кто не вернулся из полёта или навеки ушёл в Небо с земли. А третий – за дружбу, за Жизнь, которая несмотря ни на что – прекрасна. И рано заходить на посадку. Полёт продолжается, и не окончен бой...»

\* \* \*

Хотела написать очерк по-юбилейному тёплый, искренний, по возможности просто. Подняла свои старые записи, просмотрела вновь труды учёного. Неосторожно коснулась стопки писем Владимира Александровича, присланных мне, и поняла, насколько они ярче, мудрее, возвышенней и правдивее всего, что могу написать я или кто-нибудь другой об этом пламенном романтике и жёстком реалисте, вдумчивом учёном и юноше в свои семьдесят лет, – всё гармонично уживается в этом Человеке.

Пытаясь создать целостный образ, я с трепетом и благодарностью поняла, что мощный энергетический посыл его Души поддерживает всех небожителей сникшей страны Авиация, как держит в небе монгольфьер горячий, спасительный воздух, позволяя шлыть в свежем потоке. Лететь, несмотря на грозные вихри и каверзы погоды, двигаясь пока по воле приземных воздушных течений. Но стоит только набрать высоту, и Небо, очистив наш Дух, подскажет правильный курс. И на земле сквозь коросту меркантильности и пороков пробьются благородные всходы. Родина выйдет из смертельного «штопора», расправит Крылья, откроет божественные высоты не в заповедьях космоса, не в «закордонном» воздушном пространстве, а в душах своих мудрецов. Страна Авиация возродится в былой мощи и новом качестве, раз есть ещё у неё надёжные Сыновья...

...Этими оптимистическими словами пять лет тому назад я закончила своё повествование о Владимире Александровиче. Эссе с некоторыми сокращениями было опубликовано в 2003 году в журнале «Психологическая наука и образование». Но юбилей – всего лишь предлог, чтобы подвести очередной итог прожитой жизни, возможность приостановиться, оглядеться, послушать, что скажут о тебе друзья, соратники... И шагать дальше давно намеченным

путём, который в зрелые годы виден отчётливее, чем в молодые или средние, когда всё в рассветном тумане или приземной дымке, если смотреть на предстоящий путь с высоты своих лет.

Грядущий путь академиком Пономаренко был, казалось, предугадан, предначертан им самим и мысленно уже проторён. Оставалось только идти ровным шагом, стараясь не сбить дыхание, сберегая силы ещё на долгие годы пути, желательно в устоявшейся, благоприятной атмосфере. И политические страсти в стране, которая обрела наконец дееспособного президента, казалось, улеглись. Что-то усреднилось или расслоилось, покрыло руины мхом, где-то вознеслось вновьявленными вершинами. Большинство, найдя утешение в малом или обретя желанный комфорт, по-своему приспособилось к бытию, которое как принято считать определяет сознание. Но можно ли безоговорочно согласиться с этим? Разве стойкость духа, воля, убеждённость в истинности своих принципов не формируют в пространстве определённое биополе, способное что-то в окружающем нас мире преобразить?

В одном из писем этого времени Владимир Александрович пишет:

*08.12.04. «...Гражданское мужество – это позиция, берущая начало в биографии, в жизненном пути, в Вере, которая служит жизнью, поступками и даже тихим словом, пахнущим справедливостью. Лётчик должен быть гражданином Неба, ибо в небе другая жизнь, и это другое содержит иной смысл, иное пространство и время. И его надо отстаивать как Веру, как свой святой крест. И только в этом случае пехотный генерал не посмеет сказать рядовому вертолётчику: «Заводи, поехали».*

«В Слове – позиция» – такое мощное название дал психолог своей очередной книге. Впечатляющая обложка – так и ощущаешь себя в кабине истребителя, растворившейся в синеве, летящей на крыльях своей души... Солидный генерал на фотографии с достоинством держит в руках какой-то талмуд. Вот только глаза у академика грустные, улыбка усталая... Не просто, имея свою Позицию, постоянно и упорно отстаивать её.

Книга возникла не только из кипящей лавы внутренних и внешних событий, а, прежде всего, из сострадания мудрого врачавателя, из духовных знаний небожителя, из стремления спроецировать на земные условия жизни чёткие, справедливые и незыблемые законы небесные. Те, что помогают подняться в Высоту, обрести нацеленность, стойкость, что обеспечивают безопасность и питают тем нетленным, нерукотворным, что ниспослано Свыше.

Написана книга учёного с позиции мудрого воина, вооружённого исследовательским талантом, энциклопедическими знаниями, своеобразными философскими воззрениями, бойцовскими чертами характера. Здесь продолжена публикация удивительных лирико-драматических анкетных подборок, рассказов, откровений лётчиков, неожиданно и логично образующих какую-то самостоя-



тельную форму, из книги в книгу переходящую и уже с нетерпением ожидаемую. В оформлении проникновенно-эмоционального авторского текста всё приобретает необычную зрительную форму – картину поразительной, своеобразно чувственной и осязаемой красоты Мужества и в то же время ранимой, распахнувшейся Души. А величие разновысотного живого Неба, объявшего лётчиков всех возрастов и разной профессиональной зрелости, создаёт защитный эгрегор из света и чистоты с благословения Всевышнего...

В письмах же – реалии жизни, детали несправедливости и абсурда.

*«...Особых новостей нет, дела хуже некуда: институт уже стоит в очереди на приватизацию, а местный муниципалитет Москвы шлёт бумаги, что земля и постройки института принадлежат ему... И он ищет, куда нас выселить. А Министерство обороны молчит, ни гугу. ВВС вообще в стороне. Пытаюсь, и наши начальники пытаются, ищем крышу, хотя бы дырявенькую... Дождались. Худо-бедно, а институт 20 – 30 тем ведёт, десяток изделий сопровождаем. Главное, книжки, пособия, методики пишем. Ведь нигде ничего нет. За 15 лет всё из частей исчезло... Пытаемся восстановить. Жизнь идёт, а нам требуется её опережать. Что-то где-то нарушилось, земная ось крутится куда-то не туда. Кто крутит? Хорошая задача для науки. А?..»*

Для меня, во мне смысл печатного текста книг Пономаренко, энергетика писем и динамика реальной жизни Владимира Александровича сплавляется в образ необычно яркой, целеустремлённой и бесстрашной личности, высоко гражданской и нравственной натуры. И в то же время, когда осмысливаешь реального человека, словно отдаляясь или глядя с высоты прожитых лет, учёный кажется мне как бы в двух образах. Один – это тот, понятный, из тридцати лет знакомства, о работе которого делала очерки. Единомышленник по взглядам на авиацию и судьбу страны, человек, с которым соединяет мостик писем на священную для нас бесконечную, до конца непознаваемую тему неба.

Новый Пономаренко сформировался в моём сознании за последние годы «перестройки». И такая исходит от него яростная сила, что диву даёшься! Если раньше деятельность учёного была мне понятна и обозрима, то теперь трудно оценить уровень знаний и интеллекта, феноменальные способности и скрупулёзность, дающие возможность автору впитывать опыт и мудрость сотен чужих трудов, перерабатывать и представлять подтверждением своих воззрений. Удивляюсь точности выводов и смелости предсказаний. Радуюсь образности необычного духовно-лётческого языка, который даёт возможность тоньше понимать глубинные течения авторской мысли и чувств, ярче воспринимать явные и скрытые энергетические послылы.

28.02.05. «...Из новостей: «Награда нашла героя» – мне через 12 лет после представления вручили знак «Заслуженный деятель науки».

«...Открылась ещё одна интересная деталь: с падением профессионализма пропорционально падает духовность, мотив, преобладает депрессивно-астенический настрой. В училище теперь только после третьего курса распределяют по родам авиации. Две трети желают в ВТА (военно-транспортную авиацию) и лишь два – три процента в истребительную... Нет грамотной пропаганды и графика действий, нет тренажёров, не встречаются с инженерами, не вывозят курсантов на полёты, нет встреч с ветеранами. Есть слухи, домыслы, есть жизнь нищая, и есть надежда из военно-транспортной авиации перейти в гражданскую, где можно заработать двадцать пять – тридцать тысяч в месяц».

«...Традиции стали лоскутные, нить рваная, духовность развивается бездуховностью, т.е. прагматизмом. Дело в том, что в училищах нет «стариков», остались близкие по духу к курсантам инструкторы, в библиотеках нет работ и нужных книг. Все газеты, журналы «демократические». Сама атмосфера не аэродромная, рыночная...»

Сколько надо сил, выдержки и воли, чтобы продолжать работать, – писать, отдавая свои разносторонние знания, видя в этом труде главный смысл жизни.

При размышлении о новой книге Владимира Александровича «Психология человеческого фактора в опасной профессии» (2006 г.) есть соблазн заострить внимание на научно-исследовательской, методологической тематике и разносторонних психологических аспектах лётного труда, уж очень глубоко и вдумчиво они раскрыты. Но не рискну, останусь на своей волне чувств и переживаний... Любопытно, что в процессе чтения, даже сугубо научного текста возникает масса параллельных планов, которые провоцируют на отвлечённые раздумья и неожиданные выводы, касающиеся не только проблем и вопросов, которые учёный поднимает, а, казалось бы, далёких от авиационных дел.

Когда речь идёт о личностных и общественных ценностях в авиации, о нравственных и духовных категориях единого человеческого плана, то многое соотносится с землёй, хотя и понимаешь, что в воздухе, в полёте всё обостряется, утрируется возрастающей степенью опасности, связанной с временным дефицитом, пространственными особенностями, спецификой управления самолётом и прочее, прочее... Приходишь к мысли: наверное, самой большой заслугой перед наукой и авиацией является то, что учёный, будучи ещё обычным врачом лётной части, интуитивно понял, а позже сумел перевести авиационную психологию от решения задач привычной системы «лётчик – самолёт – среда» в науку о духовном состоянии человека в полёте, изучая систему «Я – лета-

тельный аппарат – Мироздание». Обозначив как самую главную и центральную ту крохотную, пульсирующую часть Вселенной, в которой творит в конкретном времени конкретный человек.

*25.03.06. «...Пожалуйста, усильте духовный мир переживаний из-за предательства перед Небом. Ответственность за безопасность жизни. За боеготовность, никому не нужную... Это наиболее сложная задача, ибо надо уходить от риторики к тонкому миру. Здесь и в этом внутрличностный конфликт: Отечество повернулось спиной... – написал в своём письме Владимир Александрович, когда я начала работу над своим авиационным романом. – Душу свою, Нонна Николаевна, поднапрягите и покажите, что военные не милитаристы, не ура-патриоты, а Граждане высокого полёта. Любовь ко всем и к миру. Если они и заразны, то только Добром и созиданием. Отсюда такая ломка души, и прагматизмом их не вылечишь. Вы ведь лирик, не стесняйтесь, расскажите о Небе. Как и что в нём надо видеть, откройте секрет, на что же всё-таки опирается самолёт?..»*

Даже в небе не каждый лётчик осознаёт близость свою к условному порогу, к заветной двери, за которой существует ещё непонятное, а потому пугающее, ещё запретное для несведущих информационное поле планеты и Вселенной. Трансцендентальное Нечто – космический разум, в его осознанно-чувственном и подсознательном проявлении – влияет на сознание, на его развитие с ростом мастерства, на деятельность лётчика в полёте.

Получается как бы направленная, обобщающая и обратная связь – в заключительной части книги «Психология человеческого фактора в опасной профессии» это великолепно показано. И лётчики доверяют надёжному, пылкому и заинтересованному человеку прежде всего, а потом уж учёному сокровенные знания свои, полученные в небе. То, что улавливалось сначала случайно, но позже осознанно сопоставлялось в неповторимых, на всю жизнь запоминающихся полётах. А в чрезвычайных ситуациях осмысливалось мгновенно, до озарения – эврика!..

При чтении трудов Пономаренко чувствуется, как психолог, скрупулёзно, бережно и упорно собирая драгоценные факты, утверждения, откровения, наслаждается (это явно и восхитительно проявляется в тексте), обобщая, систематизируя, делая выводы и прогнозы, давая рекомендации и советы новому поколению лётчиков, уже летающих, или только встающих на крыло, или пока лишь определяющих своё небесное предназначение в жизни...

В разрушенной сейчас системе преемственности поколений летателей при отсутствии возможности нормально и планомерно, как было раньше, как надо выстраивать тандем курсант-инструктор, а далее лётчик-командир, в образовавшемся провале мастерства пилотирования и всего того духовного, что сопровождает энергетическую связку ученик – учитель, именно Владимир Александрович выполняет роль спасительного звена. Его

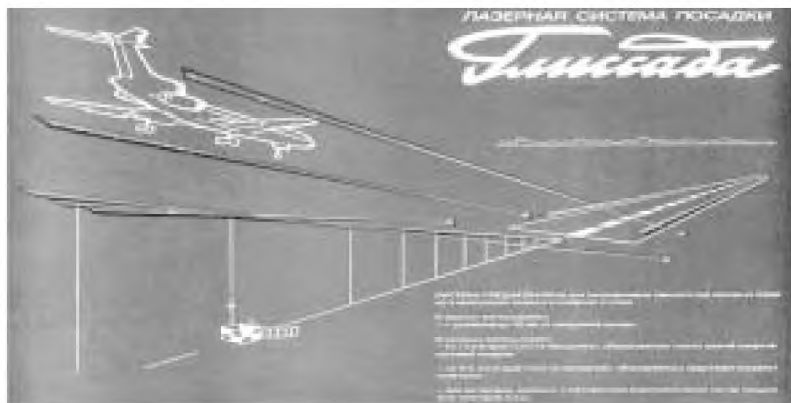
бесценные книги лётчикам всех рангов, мастерства и таланта, всем авиационным деятелям следует держать на рабочем столе.

Труды Пономаренко – душеведа и врачавателя – дарят возможность даже не подготовленному читателю приблизиться к потрясающей воображение истине, которая ясна как Божий свет, но за тучами невежества, лени, неверия ещё не проявилась полностью: нравственность и духовность, осознание своей души в системе мироздания, радость явной причастности к миру нерукотворному – всё приобретённое в небе и привнесённое в условия земли может и должно преобразить наш мир.

В 2007 году в рубрике «Достижения в психологии» вышла новая книга В.А. Пономаренко *«Профессия – психолог труда»*. Послесловие в ней было доверено сделать мне. Я назвала его *«Труд как полёт»*. Убедена – не ошиблась. Заключительной частью этого послесловия я и завершила своё эссе об *«Академике Российской академии образования, профессоре психологии лётного труда, ведущем психофизиологе по лётным испытаниям, Заслуженном деятеле науки РФ, испытателе»* – именно так подписал Владимир Александрович своё предисловие *«Мы начинаем летать всерьёз и надолго»* к моему новому роману *«Небо земных надежд»*.

Убедена, слово *«испытатель»* наилучшим образом характеризует этого мужественного человека, ведущего вечный бой со злом в любом его проявлении за души небожителей и землян.

2003 – 2008





# В режиме вертикального взлёта

*Документальная повесть  
(сокращённый вариант)*



Воспоминания... Они покоятся в подсознании, в глубинных слоях души, время от времени выбираясь незаметно, исподволь, или заявляют о себе внезапно, так, что вздрагиваешь и начинаешь всматриваться в прошлое, проживая вновь приятные события или испытывая печаль.

Мой рассказ о сравнительно небольшом периоде времени и касается неброских, но значительных для меня событий, участницей которых довелось стать. Всё было неожиданно, странно, порой трагично в моём знакомстве с палубным штурмовиком Як-38, и началось задолго до осуществления самых необычных полётов из тех, что посчастливилось пережить и описать.

Не имея возможности представить в сборнике документальную повесть полностью, предлагаю лишь её значительно сокращённый вариант. Некоторая информация о предыстории этих событий содержится в автобиографическом очерке «Полёт души» на странице 64.

## 1

15.05.1981. Командующему ВВС ВМФ Генерал-полковнику Мироненко А.А.

*Уважаемый Александр Алексеевич!*

Газета «Правда» направляет в качестве своего специального корреспондента члена Союза писателей СССР Нонну Николаевну Орешину на ТАКР «Минск» и в/ч 99316 ВВС ТОФ для написания очерка о морских лётчиках-истребителях.

Н. Орешина за время своей творческой деятельности налетала в качестве корреспондента и писателя более 600 часов на 23 типах спортивных гражданских и военных самолётах, выполнила парашютные прыжки, наземные катапультирования. Прошла тренировку в комплекте МСК-3М.

...Учитывая вышесказанное, редакция считает возможным просить Вашего разрешения на выполнение Н. Орешиной нескольких ознакомительных полётов на Як-38 (спарка), а также спарке МиГ-21 с целью более полного изучения труда морских лётчиков и понимания специфики их полётов.

Редактор «Правды» по военному отделу – контр-адмирал

Т. Гайдар.

15.05.1981. Первому заместителю начальника Главного штаба ВМФ адмиралу Навойцеву П.Н.

## Уважаемый Пётр Николаевич!

Редакция газеты «Правда» хотела бы направить в командировку в качестве своего специального корреспондента Нонну Николаевну Орешину, члена Союза писателей СССР, автора многочисленных очерков и книг, посвящённых авиации, на ТАКР «Минск» и в/ч 99316 ВВС ТОФ.

Цель командировки – подготовить для опубликования в «Правде» очерк о жизни и боевой учёбе морских лётчиков-истребителей.

Редактор «Правды» по военному отделу контр-адмирал

Т. Гаюдар.

...Где-то на середине пути от Москвы до Владивостока меня пригласили в кабину Ту-154. Командир экипажа читал мои очерки, и разговоров хватило до конца пути... На земле – глубокая ночь. С восьми-девяти тысяч метров высоты то ярко, то туманно светятся большие города и бледные прожилки крупных рек. Таёжные массивы кажутся тёмным бархатом, зато небо расцвечено близкими звёздами. Звёзды неподвижны, сонны – совсем не такие, какими видятся из кабины истребителя, когда кажется, что не самолёт смещается на вираже или в боевом развороте, а всё звёздное полотно разворачивается, сползает и падает на землю точками и сгустками огней... Опасная иллюзия – потеря пространственной ориентировки.

Но сейчас горизонт, смыкая небо и планету, обозначается золотистой линией на юге, чуть зеленоватой – на севере, а на востоке – откровенно оранжевой, как будто разгорается где-то там, в пространстве Вселенной, чистое, всё согревающее пламя – мы влетаем в рассвет. Зрелище восходящего из-под пара земли новорождённого солнца потрясает. Оранжевое сменяется растёкшимся золотом, из которого вышлывается шар, почти белый, как в мартеповской печи металл, как сгусток плазмы... Лучи, врезаясь в кабину, слепят глаза...

– Люблю этот рейс, – говорит командир, шурясь. – И «Тупку» свою ни на какие истребители и «вертикалки» не променяю.

А я с волнением вглядываюсь в даль, где уже угадывается простор Тихого океана. Где-то там, на рейде стоит крейсер «Минск» и штурмовики на палубе...

...Командир «Минска» капитан I ранга Саможенов Вениамин Павлович в отпуске и распоряжается кораблём, стоящим на рейде на «стопе», старший помощник командира капитан III ранга Поляков Юрий Мелентьевич. Встретили по-флотски галантно. Офицеры одеты «с иголки» и выправка безукоризненная – сильны традиции, осознание себя хозяевами на корабле. А лётчиков на «Минске» нет – полк летает на аэродроме Пристань.

Такой вариант в Москве учтён не был, прямой связи между кораблём и штабом полка нет, а потому, чувствуя недоговорённость, даже ненужность свою лётчикам, чего раньше никогда и нигде не случалось, решаю дожидаться встречи на крейсере. Со дня на день, как меня заверили, все должны прибыть.



Предоставили мне каюту начальника штаба, который был в отпуске. Впрочем, я не отказалась бы и от одноместного кубрика где-нибудь в трюме... Неудобства в командировках, вопросы, чем питаться, где спать, на чём передвигаться, не волновали. Лишь бы дело шло! Но оно застопорилось...

Гигантский авианосец водоизмещением сорок тысяч тонн сам по себе чудо кораблестроения, многоэтажный дом, многоцеховой завод. Чтобы ознакомиться с ним, не то что дня, и месяца мало. Я облазила корабль от носа до кормы, пошлутала в длинных, идеально чистых, освещённых, но безликих коридорах. Пospотыкалась о высокие пороги-комингсы, научилась легко сбегать по крутым сходам, находить нужные каюты – прежде всего свою. В сопровождении моряков – офицеров, старшин или матросов – кто был на вахте, но не занят, я изучила корабль и по вертикали, вступая в расположение очередной боевой части. От машинного отделения, напоминающего загромождённый сложнейшими агрегатами заводской цех, и трюма, где мне показали, открыв небольшой люк, второе, самое нижнее днище, под которым чувствовалась угрюмая глубина, и до белого, казавшегося воздушным шаром, венчающего на впечатляющей высоте только авианосец «Минск».

Добиралась до шара по крутым трапам, а под конец по – лесенке из стальных прутков. На высоте заметно качало, ветер трепал лёгкий комбинезон, простор неба сливался с простором моря, и я словно парила вместе с шаром над кораблём... Палуба виделась далеко внизу отчётливо, но надстройка наполовину загромождала её, и казалось странным, как самолёты с ходу, пусть даже по вертикали, могут снижаться... В белом шаре была заключена антенна одного из главных радиолокаторов, служащего для привода и посадки самолётов и вертолётов на корабль. Сопровождавший меня матрос сдвинул сегмент оболочки, и стало видно содержимое шара. Сама антенна показалась довольно примитивной.

Поводили меня по площадкам с вооружением – ракеты, пушки, торпедные аппараты. Осталось ощущение мощи и гордой значимости того, что видела, о чём моряки говорили с достоинством специалистов и задушевностью старших, не по возрасту, а умудрённостью опытом дальних и трудных походов, учебных стрельб и жизни в отрыве от берега, от семьи.

Расспрашивая моряков об особенностях их службы на авианосце крейсере, с нетерпением жду встречи с «Яками». Полётная палуба празднично сияет серовато-зелёной теплозащитной плиткой, расчерченной разметкой бело-жёлтых линий и кругов. Пустота любого аэродрома наводит на грустные размышления, а тогда я испытывала тоску, и, восхищаясь кораблём абсолютно искренне, пыталась приглушить в глубине души невольную досаду.

Наконец провели в подпалубный ангар, где хранятся самолёты, когда нет полётов. После дневного света кажется, что царит здесь угрюмый полумрак. Несколько техников на рабочих местах. По-

знакомились. Со старшим лейтенантом Середой и лейтенантом Никулиным поговорила о самолёте, полётах, о жизни – настроение у авиатехников не такое бодрое, как у моряков. О Як-38 отзываются сдержанно, подчёркивая исключительность его: самолёт сложный, с сюрпризами как с точки зрения лётной, так и технической...

Мне не терпится залезть в кабину, хотя понимаю: самолёт в закрытом помещении – всё равно, что птица в клетке под колпаком. Яки казались громоздкими и стояли достаточно плотно со сложенными крыльями, что производило неприятное впечатление обрубленности, и хотелось распахнуть их... В самолёте вертикального взлёта и посадки удивляет всё, а потому радуюсь детальному объяснению его устройства. Узнаю об особенностях работы трёх двигателей, расположении сопл, назначении струйных рулей.

Кабина самолёта на первый взгляд мало отличается от кабин сверхзвуковых МиГов, а форма фюзеляжа кажется старомодной. И лишь на другой день, когда для технического осмотра Яки были доставлены на платформе подъёмника из трюма-ангара на полётную палубу, стало видно, какие они изящные в своей голубовато-зелёной окраске. Небо словно отливало их в новую форму, придавая летучесть. И разница в объёме, в остеклении и компоновке кабины этого лёгкого палубного штурмовика в сравнении с другими подобными самолётами очевидна.

...Сажу в самолёте, запоминая расположение приборов, обдумываю то, что рассказали техники относительно режимов запуска двигателей и производства полёта. И хотя происходит это уже не в полутьме ангара, а при свете дня, под голубым небом, всё равно не верится, что когда-нибудь буду там...

Самолёты буксируют к подъёмнику, по сигналу опускают в ангар, он словно поглощает их. И у меня в душе что-то гаснет...

...Полночь. Тёмное небо без звёзд опустилось над океаном низко и придавило корабль. Невидимые волны что-то лопочут, лаская стальной корпус. Странная тишина, «Минск» словно уснул. И всё вымерло вокруг... Лишь береговые огни и огоньки кораблей, стоящих на рейде, разрушают тревожную иллюзию одиночества.

Внезапно полётная палуба всдыхивает ночным стартом. Оранжевые огни по линии взлётно-посадочной полосы. На корме – огни красные, по борту – три зелёных... Из чёрного провала неба с рокотом снижаются красные точки, приближаются к корме... Вертолёт напоминает инопланетный летательный аппарат. Зелёно-красные навигационные огни – как два разноцветных глаза. Ослепительный свет прожектора, падающий на палубу, рождает жёлтый отсвет на лопастях винта. Образуется огненный круг, он словно парит в воздухе, слегка мерца, высвечивается хвост вертолёта. Что-то фантастическое чудится в светящемся насекомообразном существе. Таинственно перемещаются люди-тени, голоса слышны отчётливо, но слова не разобрать. Громко как выстрел лязгает,

закрываясь, дверь в фюзеляже. Вертолёт привстаёт и, легко оторвавшись от палубы, взмывает. Свет гаснет так же внезапно, темнота ещё плотнее придавливает палубу. Крейсер и весь мир тонут в ней. Лишь береговая линия, создавая ложный горизонт, светится редкими огнями. Туда уходит стихающий рокот. А волны всё так же бьются о корпус, штыгаясь убаюкать корабль.

Мысли, чувства этих активных, но беспельных дней среди хороших людей, но в душевном одиночестве, понять нетрудно: половина командировки прошла, а что я знаю о полётах и лётчиках?

На пятый день моего заточения на корабле появляется заместитель командующего по политчасти член военного совета полковник Сикваров Анатолий Николаевич. Всё в нём дышит невозмутимым спокойствием: открытое лицо, приветливый взгляд. Он спешит заверить меня, что всё происходящее – стечение обстоятельств, а не безразличие командования к работе журналиста из Москвы. Что на аэродроме по разным причинам почти не летали, что в понедельник все будут на корабле. А пока он предлагает мне провести пару дней в лётном доме отдыха «Сокол». В его голосе – уверенность и оптимизм, в действиях – желание помочь, и на душе становится спокойнее.

...Два дня протомилась в райском уголке на берегу океана в небольшом, но уютном доме отдыха, практически пустующем. Купалась, заплывая далеко. Бродила по берегу, вбирая в себя благодатное дыхание бесконечной водной глади. Как по-разному видится она с берега, с борта корабля, и из кабины самолёта!.. Солнце на закате, окрашивая воду, словно расстилает по поверхности её фату, сотканную из золотистого бисера. Глаза отдыхают, а мысли дробятся, складываясь по-иному. Чувства приобретают спокойное звучание, душа полнится надеждами. Хочется уйти в долгое дальнейшее плавание, чтобы однажды увидеть вдали этот же берег и обрадоваться ему.

Судьба, смилостивившись, организовала случайную встречу на берегу с командующим Тихоокеанского флота адмиралом Сидоровым. Поблизости была его дача, и Владимир Васильевич прибыл на небольшом, быстроходном катере. Воспользовавшись случаем, я представилась и хотела завести деловой разговор, но, заметив, что вид у адмирала уставший, задала лишь пару вопросов и попросила разрешения прокатиться на катере. Он не возражал.

Стою на оголённом носу быстроходного катерка в тумане брызг и лучах солнца. Встречный ветер рвёт подол лёгкого платья, и мне кажется, что я наконец-то лечу!.. Впервые две стихии – воздушная и водная – с одинаковой силой будоражат воображение, обозначая контуры повести или романа о морских лётчиках и палубных штурмовиках, на которых никак не удаётся оторваться от шпанеты.

...30 июня, во второй половине дня я снова на борту тяжёлого авианесущего крейсера «Минск». Лётный состав уже прибыл. Лас-

кают взгляд привычные светло-серые лётные комбинезоны. Наконец-то я в родной стихии, среди ещё незнакомых, но всё равно своих, близких по духу людей...

Говорить о цели визита не пришлось – уже знали. Объяснили и задержку с полётами: моряки проводили учения. Для «флото-водцев» ремонт и стрельбы строже Корана для мусульманина. Позже – катастрофа в Североморске, где базировался ТАКР «Киев». Погиб лётчик Солодовников. Полёты северян и нашего полка были отбиты. И сейчас предполагается лишь на «висение».

Оживлённые разговоры, разбившие корочку настороженности первой встречи, затянулись до позднего вечера. Ощущая доверительное отношение к себе, я была счастлива, а потому, прощаясь возле двери своей каюты, вскользь заметила, что такого, как на этот раз, дня рождения у меня ещё не было.

Мне и в голову не могло прийти, что минут через двадцать раздастся стук в дверь, и во главе с заместителем командира полка подполковником Чуриловым появится делегация с бутылкой лёгкого вина, какой-то закуской и большой, белоснежно-белой веткой кораллов на подставке с дарственной надписью:

*«Нонне Николаевне Орешинной от авиаторов-штурмовиков. 30.06.81. Бухта Стрелок, КТОФ».*

Смушение, удивление, радость... Чувство неловкости и восхищение дружеской чуткостью: значит, я принята как своя, а потому всё будет отлично.

Как всегда, сдаю зачёты. В Лётной книжке, в разделе *«Проверка знаний авиационной техники, аэродинамики, воздушной навигации и руководящих документов»* записано: *«Приняты зачёты: Материальная часть и оборудование кабины изд. ВМУ – 4. Особые случаи в полёте и вынужденное покидание кабины самолёта – 4. Катапультное устройство К-36ВМ самолёта – 5».*

В заключении, уже другим почерком: *«Допускаю к полётам на самолёте ВМУ с первой кабины. Зам. начальника ОБП в/ч 69088 п/п Юров».*

4.07.1981. ТОФ. Бухта Стрелок. Авианосец «Минск».

...Сижу в первой кабине «спарки» необычного самолёта. Она просторнее кабин сверхзвуковых истребителей МиГов и Су, на которых приходилось летать. И какой великолепный обзор! Он приумножает ощущение свободы и долгожданной, трепетной радости... Во второй кабине это чувство было бы приглушено замкнутостью объёма и перегруженностью приборами, показания которых непроизвольно считываешь. Это мешает вникнуть в скоротечный процесс полёта с обилием чувственной, неинструментальной информации, которая поможет наглядно происходившее описать, готовя очерк о лётчиках палубной авиации. Но это потом... А сейчас мне надо максимально впитать и запомнить то необычное, важное, что предстоит...

Подполковник Чурилов Юрий Иванович понимает меня без слов и, всё предусмотрев, занимает заднюю, инструкторскую кабину.

Под цвет штормового моря многоярусная надстройка авианосца со всеми её пушками, ракетами, зенитными установками, радарными, с фигурками свободных от вахты моряков, облепивших мостики, площадки, переходы, словно вышльывает на просторную, облицованную зеленовато-серой теплозащитной плиткой полётную палубу в жёлто-белой разметке кольцевых и прямых линий. С заваленными леерами, лишённая ограждения по бортам, палуба странно перетекает в океан. Неподвижная поверхность – в зыбь волн, мерцающих, словно чешуя морского чудовища, распростёршегося до горизонта под высоким дальневосточным небом.

Все самолёты, кроме нашего, стоят на технической позиции, на корме, ближе к борту корабля. Длинные носы и верхняя часть фюзеляжа голубого цвета, нижняя зеленоватая и темней – всё в этих палубных штурмовиках напоминает об их принадлежности морской стихии. Номера самолётов выписаны жёлтой краской. Номер нашей «спарки» – тридцать. От воздухозаборников тянутся острым углом яркие линии, усиливая впечатление устремлённости вперёд. Звёзды с белой каймой на крупном киле. На носу с белым кончиком эмблема конструкторского бюро Яковлева. Изображение флага Военно-морского флота и значка за дальний боевой переход – на фюзеляже. Всё необычно, празднично...

Техник самолёта – старший лейтенант Середа снимает чеки с катапультных кресел и, перебросив шнурки, вешает себе на шею – так надёжнее... Ещё минута и полётная палуба опустеет, матросы из боевой части обеспечения наденут плотные белые наушники, становясь чем-то похожими на инопланетян.

Плавно опускаются, герметизируя кабины, фонари. Мгновенное ощущение перепада давления и внешний мир отсекается, перестаёт существовать в своей обыденной, многоликой форме. Остаётся лишь своеобразный мир кабин – мой и подполковника Чурилова, значимее этого сейчас нет, и не может быть, ничего...

Техник отгаскивает от самолёта стремянки, убирает из-под колёс колодки. С внешним миром нас соединяет теперь лишь ниточка диалога лётчика с руководителем полётов, стартовый командный пункт которого прилепился как ласточкино гнездо к надстройке корабля, и посвечивает стёклами большими окон.

«...Разрешите запуск», «...Запуск разрешаю», «...Понял: к запуску», – чётко звучат в наушниках защитного плема голоса подполковника Чурилова и подполковника Криворотова с СКП.

Кабина уже живёт своеобразным напевом гироскопов, набирающих обороты, и другими характерными шумами, огнями лампочек, блёклыми в солнечном свете табло, вибрацией корпуса и нарастающим, пока лишь густо-бархатным звуком подъёмно-маршевого двигателя – рычаг управления двигателем (РУД) на малом газе... Проверить включение системы автоматического управ-

ления (САУ), контроль параметров подъёмно-маршевого двигателя (ПМД). Отключить питание... Открыть верхнюю и нижние створки, убедиться в чём-то ещё, там заметить, здесь не упустить... Крылья разложить – словно распрямляются в локтях руки, закрылки выпустить – крыло разрастается, ширясь. Самолёт приобретает устойчивую летучесть, пока не проявленную, но уже ощутимую каждой клеточкой чутко настроенного тела.

Как похоже-непохоже священнодействие лётчиков перед взлётом на разных типах боевых самолётов, так своеобразно оно сейчас. Понятно-непонятно, потому что совершается помимо воли моей и действий, в отработанном темпе, точными движениями опытного лётчика. Мои пальцы, мягко зажавшие РУД подъёмно-маршевого двигателя и массивную ручку управления чутко воспринимают их. Ручка ещё в бездействии, но кажется податливоживой, вобравшей в себя явную и тайную суть всего самолёта.

Включение струйных рулей оповещается свистяще-шипящими толчками, болтанкой и ярким светом глазасто-зелёного огонька, сигнализирующего, что всё – в норме... В норме того понимания, какое неведомо при классическом принципе – отклонении элеронов и на хвостовом оперении рулей. Запуск подъёмных двигателей, первого и второго – жёлтая рукоятка рычагов управления ПД – и новый оттенок нарастающего в неожиданной тональности звука, вибрации, ощущений...

Ребристый кнюшель-ползунок на ручке управления для вращения сошла подъёмно-маршевого двигателя ложится под первый палец – сошло пошло... Ко вращению сошла добавляется высокое, пронзительное звучание подъёмных двигателей. Оно вклинивается в уже устоявшийся привычный гул в первый момент визгливо, как бы нехотя продираясь, и вдруг обрушивается разом. Голоса двигателей, выходящих на нужные режимы, сливаются в единый свистящий от ПД и пульсирующий низкими нотами от ПМД звук. Он сильными волнами бьёт в фонарь кабины, плотно ложится на всё окрест – корабль, людей, воду за бортом и победно устремляется ввысь.

Мгновение растянутое как тире, и – вспыхнула зелёная лампочка: «Сошло – вертикаль». Белая, загоревшаяся на щитке САУ, оповестила о подключении системы автоматического управления. Перемигнулись, констатируя то, что нужно, и предупреждая, надписи на табло... Грохот двигателей нарастает. Реактивные струи в дыму и пламени подпирают самолёт, как стартовую космическую ракету. Он вспухает. Ощущение взвешенности обостряется, как будто привстаёшь на цыпочки сама...

...Если взглянуть со стороны, удар в палубу сине-красного пламени подъёмных двигателей, хотя и приглушен светом дня, но кажется кинжальным на фоне блёклых струй огня и клубов гари от подъёмно-маршевого двигателя. Приподнимается переднее колесо, самолёт словно вздыхает полной грудью и начинает «распрямлять суставы» – колёса шасси обвисают, делая приземистый Як

долговязым. Вот он уже на взвеси, в чёрном мареве, и нельзя допустить, чтобы воздухозаборники заглатывали собственный дым, иначе помпаж обеспечен... Оглушительно грохочет надстройка корабля, переходы, мостики, палубы. Площадка вооружения звенит густым низким звуком. От гула, грохота ломит барабанную перепонку, и все, у кого нет наушников, зажимают уши ладонями.

А в наших герметично закрытых кабинах относительно тихо. Защитный шлем отсеивает резкие звуки, кислородная маска – запах гари, лишь дым, всё-таки просочившийся через систему кондиционирования, слегка пощипывает глаза. Эти неизбежные «дымовые» неприятности господствуют оттого, что сейчас штиль. И корабль стоит на «стопе». Будь «Минск» в движении, на ходу, встречный ветер рассеял бы тёмное облако, старательно умывая Як, придавая ему дополнительную летучесть.

...РУД плавно перемещается вперёд, увеличивая мощь двигателей и восприятие устойчивого подъёма... Какое-то время движения «вертикалки» ещё хаотичны. Довольно сильно болтает, трясёт, чувствуется, как тянет вниз, словно земля не хочет со своей собственностью расстаться. Но стоит выйти из зоны подсоса, и планета начинает отталкивать летательный аппарат, добровольно отдавая его воздушной стихии. И небо – без исключения требовательное ко всем – благосклонно принимает лишь с виду обычный самолёт.

Включение СК-ЭМ, обязательный доклад руководителю полётами. Автоматика и электроника подстрахуют, взяв на себя часть забот. А в случае аварийной ситуации – катапультируют.

Высотомер послушно фиксирует прирост высоты – она уже пять метров... Теперь убедиться в слаженной мощи трёх двигателей – параметры в норме, а поступательная скорость – на нуле. И время... С начала запуска подъёмных двигателей прошло – трудно поверить своим глазам – всего двадцать секунд!..

Для лётчика, выполнившего сотни «висений» и полётов с вертикальным взлётом-посадкой, впитавшим гармонию согласованно-точных движений, манипуляций с органами управления и переключателями, воспринимающего могучее дыхание двигателей привычно и чутко как собственное, секунды эти кажутся целостно-ёмкими. А мне, усвоившей давно и прочно, что лишь скорость – залог безопасного взлёта и устойчивого набора высоты, кажется, что секунды растягиваются упруго, дробясь на мгновения, за которые надо успеть усвоить происходящее: и на приборной доске, и с самолётом, и с пространством вне кабины. Но прежде всего, разобраться в собственном многогранном чувственном восприятии, мобилизовать внимание и память.

Любопытство, настороженность, страстное желание всё уловить, понять и запомнить зондируют мгновения скоротечного времени, впечатывая в сознание и душу потрясающее состояние взвешенного равновесия на столбе режущего и клочущего пламени, когда кажется, что находишься в безориентирном, безопорном, вообще в

безвоздушном пространстве, где не действуют законы аэродинамики, и нет привычного, надёжного потока воздуха под плоскостями.

Самолёт завершает взлёт плавно и зависает на уровне стартового командного пункта, слегка покачиваясь. Потом Як разворачивается носом в сторону надстройки корабля и словно приклеивается к бледно-синему пологу неба. Теперь он кажется внезапно оторвавшейся от крейсера деталью...

– Возьмите управление, – слова подполковника Чурилова, прозвучавшие по внутренней связи и предназначенные мне, застigli врасплох, хотя обычно в полётах на других типах истребителей не удивляли. Я ждала эту фразу, радовалась и старалась максимально использовать минуты, которые после сложного и красивого пилотажа, выполненного лётчиком-асом мастерски, великодушно отдавались мне. Мне – писателю, дерзнувшему войти душой и телом в святая святых воздушной обители небожителей.

...Пальцы мои, крепче сжавшие ручку управления и по-новому ощутившие обтекаемые выпуклости её и массивность, Яку не понравились. Его тут же повело в сторону, потом – в другую... Странное плавающее состояние завораживало, но не пугало. Хотелось верить в магию струйных рулей под моей неопытной рукой колдующих не так, как надо, и я осторожными, ласкающе-двойными движениями пыталась переместить самолёт вперёд-назад, в стороны. Но всё в нём было по-прежнему неустойчиво, безопорно-вёртко, несговорчиво.

Вспомнились признания лётчиков по поводу знакомства их с «вертикалкой»:

«Полёт на висение – шли как на эшафот...», «Поистине воздушная акробатика...». Шутили: «Под купол цирка вызывается...» Были случаи, когда опытные лётчики с МиГов, не выдержав, уходили. Остались самые талантливые и стойкие. 1975 год... Десять человек – первый выпуск «вертикальщиков» для палубных штурмовиков. Сколько же лётчиков надо было обучить в Центре боевой подготовки и переучивания лётного состава, чтобы создать полноценные полки на «Минске» и «Киеве» в Североморске!

...Тронула подушечкой пальца шероховатую поверхность кнопки триммера, чуть прижала ногой податливую педаль... Чувствуя мою неуверенность и напряжённость, Як артачился как живое, заносчивое существо. В нём был характер, его можно было полюбить за необычность и лёгкие возможности или невзлюбить за строптивость и затаившиеся недостатки. И в обоих случаях обращаться только на Вы... Но реактивная сила, зажатая в горсти Чурилова, была залогом безопасности – на первом в жизни висении мне было бы слишком трудно работать ещё оборотами, и то, что рычаг управления двигателем лётчик не доверит мне ни на секунду, стало очевидно сразу.

Сейчас, вместо нетерпеливого топтания над палубой, убрать бы шасси, повернуть самолёт на курс разгона, зафиксировать его,



иначе будет вращать, и, «скрутив» сошло ПМД, начать трёхэтапный набор скорости и понемногу – высоты... Двести пятьдесят километров в час – сошло поставить на сорок пять градусов... Четыреста километров в час и сошло – «горизонт»... Уже выключены подъёмные двигатели и струйные рули, закрыты створки... Набрать скорость до шестисот, и на высоте двести метров Як станет манёвренным палубным штурмовиком, предназначенным для ракетных атак по надводным целям, бомбометания, разведки в своих и нейтральных водах.

Всё вокруг бесконечно, плоско, безлико. Выжженное солнцем небо вяло стекает вниз, стирая линию горизонта, и кажется, что всё пространство над океаном заполнено серебристой дымкой, переходящей в тусклое серебро крупных и мелких волн. Воздух, наполненный влагой и резким светом, искажает расстояние, высоту. Зато радиосвязь чище, надёжнее... Взгляд беспечно ищет и не находит ориентиры в этом мерцающем, бескрайнем водном просторе, где существует одна-единственная твёрдая точка – корабль...

«Размечталась...» – одёргиваю себя сердито, жалея затраченные на фантазии реальные секунды. Рука подполковника Чурилова одним точным движением укрощает разболтанный мною Як, и тот, присмирив, охотно выполняет его желания. Рычаги управления двигателями перемещаются назад, мощные голоса их умиротворённо стихают. Пружинистое касание палубы тремя колёсами шасси одновременно. Лампочки на панели приборов гаснут, оповещающая о выключении САУ, струйных рулей, о том, что подъёмные двигатели выполнили свою нелёгкую работу, о закрытии створок и многом другом, говорящем о завершении посадки...

Полёт на «висение» закончен. Продолжительность его была, как и значилось в полётном задании, – всего пять минут. Но это отсчёт по обычному, земному времени. Для лётчика полёт состоял из трёхсот секунд, а для меня – из трёх сотен предельно насыщенных, незабываемых и прекрасных мгновений.

Спустя год полковник Чурилов станет командовать 311 отдельным корабельно-штурмовым полком, базирующимся на ТАКРак «Минск» и «Новороссийск». А позже будет удостоен звания Героя Советского Союза.

...Незавершённый полёт, рассказы лётчиков то серьёзные, то с юмором о походах по южным морям, особенности корабельной жизни – всё складывалось в материал, значительно превосходящий по объёму газетный очерк. Но не хватало целостного представления специфики полёта над безбрежным океаном и вида «Минска» с высоты. Хотелось пережить хотя бы имитацию захода на корабль, проход над ним... В сложившихся условиях это можно было сделать лишь на истребителе МиГ-21УМ с аэродрома Пристань с командиром полка подполковником Свиточевым В.М.

...Солнце высвечивает плоскости истребителей-бомбардировщиков на стоянках, яркие всполохи загораются в стёклах кабин.

МиГ-21УМ, насыщенный светом, вырывается на взлётную полосу. Факел форсажного пламени, бледный в сиянии дня, разгоняет самолёт и стремительно выносит его в высоту.

Безоблачное небо в солнечной дымке. Кажется, что она рождается за горизонтом, за невидимой грядой островов, в безбрежье Тихого океана и стекает в акваторию Японского моря, стирая грань водораздела, насыщая воздушное пространство над мерцающими волнами странным сиянием. В этом оптически обманном мире искажается всё: высота – расстояние до гребней зеленоватых, мерно вздымающихся протяжных волн, удаление самолёта от корабля. Сам «Минск» выглядит игрушечным корабликом, быстро разрастающимся до гигантских размеров, со сдвинутой к правому борту надстройкой, увенчанной белым шаром обтекателя антенны. Полётная палуба в половину футбольного поля похожа на плечо, подставленное для посадки. Но не нашей посадки. МиГ пронесётся над «Минском» и, набрав высоту боевым разворотом, уходит в сторону моря, подальше от стоящих на рейде кораблей. Сверхзвуковому истребителю нужен простор, но сейчас не в высотах неба, а над водой. Имитация работы палубного штурмовика, после того, как он становится обычным самолётом, – наше задание.

Основная тактика маневрирования – взлетев с крейсера, уйти незаметно, чтобы не засекали радары, зенитно-ракетные комплексы кораблей противника. А это значит – прильнуть к зыби волн, в кажущейся неподвижности застывших внизу, и скользить в студенисто-густом, невидимом слое испаряющейся влаги, в чешуйчатом мерцании воды, в искажённом пространстве, где уже заканчивается небо, но ещё не началась вода. Где показания радиовысотомера не соответствуют тому, что видит даже опытный глаз. Где каждое неверное движение ручкой управления чревато и непоправимо...

Предельно малая высота – пятьдесят метров – формальный рубеж для полётов истребителей-бомбардировщиков наземного базирования. Мы его проходим незаметно... Подполковник Свиточев снижает преданно-послушный в его руках МиГ неумолимо. Двадцать метров на приборе, а внешне кажется, не меньше тридцати... Тень от самолёта размыто несётся сбоку. Чем ближе мы к воде, тем ближе она к нам. Ещё немного... Не дай Бог, если сольёмся...

Десять метров – предупреждает стрелка радиовысотомера, семь... Звук двигателя, давно став глуше и протяжнее, теперь напряжён. Двигатель словно боится споткнуться – рычаг управления им под моей рукой недвижим, и мне кажется, я ощущаю ладонь Вячеслава Михайловича, прочно и чутко зажавшую его. Оборачиваюсь назад, насколько позволяют привязные ремни и ЗШ. Кажется, что реактивная струя за хвостом самолёта пропахивает борозду, закручивает водяные смерчи, и поэтому в воздухе висит бесконечное облако из мельчайших капель, в котором горят, переливаясь, тысячи серебристых радуг. Краем глаза я вижу их.

Плавно энергичное движение ручки управления – уход от по-

верхности... Неожиданно – включён форсаж, и всё внизу взрывается осколками моря. Мгновенный кратер тут же захлёстывают потоки воды. Перегрузка вжимает в катапультное кресло – «подскок». Сто метров высоты, триста, пятьсот... Теперь видно всё окрест, и похожий на игрушечный тёмно-серый эсминец, который подполковник Свиточев решил «атаковать», но лишь наметил траекторию пикирования... Самолёт набирает высоту и уходит в сторону солнца. Небо принимает его в жаркие объятия.

Потом мы атакуем невесть когда и для чего поставленный буй с оранжево-чёрной головкой, потом опять прилипаем к морской поверхности, похожей на золотисто-голубое руно, вытянувшее свои бесконечные пряди... Потом...

– Пора домой, – говорит мне Свиточев по внутренней связи. Будничные слова разрушают сказочность полёта, который для морского лётчика был всего лишь очередным учебно-боевым заданием, выверенным в небе над водой до секунд и сантиметров... Стрелка радиокompаса нацелена на наземный привод, и мысли уже о посадке, но, увы, не на палубу корабля, а на полосу аэродрома.

Опять не стыкуется полёт над морем с «висением» над палубой. Выпадает переход от «статики» взлёта в динамику поступательного движения и особенности снижения скорости (торможение), проход со стороны кормы над торцом палубы, зависание и посадка Як-38 на корабль. Позарез нужен полёт по «полному профилю». Хотя бы с наземной площадки... Хочется прочувствовать и понять манёвренность палубного штурмовика на этапах его боевого применения. Какой и как выполняет он пилотаж? Как производится ВКР – взлёт с коротким разбегом, о котором упоминают в разговоре лётчики?

Не складывается целостный образ Яка, не ощущаю особенную для каждого типа самолётов атмосферу полётов, а надо рассказать о работе лётчиков палубной авиации не только тем, кто видит небо лишь с земли. Но и людям авиационным, однако плохо представляющим специфику и возможности ЯК-38, включая высоких командиров, от которых в разной степени зависит судьба самолёта.

– Поезжайте в 33-й центр боевой подготовки и переучивания лётного состава (ЦБП и ПЛС), в Николаев, – советует мне подполковник Чурилов, когда я завожу разговор о проблеме, которая мне кажется неразрешимой. – Учебно-боевой полк Центра расположен в Крыму, в Саки. Там крепкий и знающий командир полка – из первых «вертикальщиков» – полковник Ковалёв.

– Полетайте с опытными инструкторами, познакомьтесь со своеобразием обучения слушателей, – добавляет подполковник Свиточев.

Мы сидим в небольшой, уютной каюте подполковника Василия Ивановича Юрова – зам. начальника ОБП (Отдел боевой подготовки) ВВС ТОФ. Секретер забит книгами. За стеклом видны ветки кораллов, морские раковины. Вокруг стола закреплены крес-

ла, за занавеской – двухъярусная койка, умывальник. По переборкам и подволоку бродят светлые разводы и блики от подрумяненных закатов волн. В приоткрытый иллюминатор проникает свежий ветер, насыщенный влагой и неповторимым запахом моря.

Всё располагает к доверительной беседе, когда снимается «позолота» и «броня» – украшательство и бравада, порой сопутствующие разговору с представителем прессы, которого нет смысла и желания посвящать в тонкости и сугубо профессиональные проблемы. Но совместный полёт – ключик к душе лётчика, которая, бывает, замкнута особенностями характера, спецификой работы, чувством гордости за своё любимое дело, в котором – в идеале – не должно быть огрехов. Но их, увы, много. И в плане организации, производства полётов и методические сложности. Есть претензии и к самолёту...

(В данном, сокращённом варианте повести представить глубинные темы, требующие не только знания и анализа их, но и психологического осмысления, не представляется возможным. А потому следующий отрывок посвящён второй командировке по теме Як-38, которая состоялась в том же 1981 году).

## 2

Куда приятнее было бы приехать в Крым летом или в бархатный сезон, чтобы заодно покупаться в море. Но сочетать деловую жизнь своих реальных героев с расслабляюще-приятным не позволительно. Почти все мои поездки в лётные части состоялись в суровое время года, в чём тоже был смысл: в сложных метеоусловиях и по «минимуму» полетала с лётчиками-истребителями впечатляюще, о чём писала не раз. Но сейчас нужны только ПМУ – простые метеоусловия, и, прилетев в Симферополь, я радостно подставила лицо уже остывшему южному солнцу.

Четыре месяца – немалый срок, когда душа полна ожидания. Словно прервался интересный рассказ на самом интригующем месте. Что будет дальше – не знаю, какие сюрпризы ожидать на сей раз – не ведаю. И получу ли ответы на вопросы, заданные мной и мне на авианосце «Минск»?.. Но я набралась терпения, доверилась писательской интуиции и благосклонности судьбы.

Из комендатуры в аэропорту позвонила по данному мне в Политотделе, в Москве номеру телефона. Связная цепочка «Диалог» – «Ваяние» – «Дворик» сработала безотказно, и вскоре на чёрной «Волге» приехал зам. начальника политотдела полковник Баланцев.

Мы мчимся по серебристому асфальту шоссе в обрамлении увядающей зелени. Узкой полосой проблёскивает море, потом разливается холодно сверкающая водная пирь и исчезает – машина сворачивает на улицу города Саки, где расположен штаб полка. Здесь постоянно бывают представители и методисты из 33 центра боевого применения и переучивания лётного состава, главный штаб и учебные корпуса которого в городе Николаеве. Там начи-

нается обучение слушателей, там закладываются не только теоретические знания, но и психологические, нравственные основы личности будущего «вертикальщика» – то неуловимое, подвижное и весомое, что определяет и формирует отношение лётчика к самим полётам и к самолёту.

Курирует Центр и подчинённый ему учебно-боевой, исследовательский полк в Саках генерал-лейтенант Портянченко. Иван Афанасьевич встретил меня в своём кабинете радушно. Здесь же находились начальник политотдела генерал-майор Доценко В.Ф., полковник Баланцев, инженер по СВВП Варакута В.М. и кто-то ещё.

Начинаю пояснять цель командировки, но об этом уже знают. О моём пребывании на «Минске» и полёте на «висение» – осведомлены. О публикациях в «Правде» отзываются прекрасно. Я подарила свой сборник очерков «Время сжатых секунд». Пояснила, какой материал хотела бы собрать, что именно отлетать на Як-38У и насмотреться вволю на работу лётчиков – ведь полноценные полёты СВВП я так и не видела.

Всё было обговорено, улажено. Пройдены формальности спецрежима и медицинские, что обещало спокойную обстановку для решения поставленных по моей же просьбе мне задач... Образовались как бы три исследовательские направления. Формальная тема командировки: переучивание слушателей – выпускников лётных училищ, инструкторский опыт. Полёт на Як-38 по полному профилю, чтобы закончить очерк по «Минску». И хотелось в меру сил своих разобраться в проблемах методического плана, о которых говорили на корабле лётчики. Позже появилась ещё одна тема – специфика испытательной работы.

На особом месте стоит документальная повесть... Ещё на «Минске» мысль о том, что мне в руки, в душу ложится бесценный материал, будоражило писательское воображение. Вот когда можно развернуть психологический анализ и, бережно затронув болезненные точки, обозначить общие проблемы через личностные, решая их в сложном нравственном и духовном сочетании мужества, слабости, романтики, пессимизма – в реалии судеб. Принять участие хотя бы в одном боевом дежурстве «Минска»! Но женщина на корабле...

– Почему бы вам не сходить с нами в плавание? – сказал подполковник Чурилов, когда я поделилась творческими мечтами. – У нас бывают доводчики – представители корабельных и авиационных КБ – женщины.

– Что касается лётчиков, мы приветствуем, – поддержал подполковник Свиточев. Командир «Минска», командование Тихоокеанского флота было «за».

С тех пор повесть пишется в уме, откладываясь в дальний закуток памяти, как копят материал для будущего дома, ещё не имея нужных средств, не сделав точных расчётов, храня в воображении внешний облик жилища и мысленно заселяя его.

...От двухэтажной гостиницы до аэродрома нужно пройти километра два по заросшему травой пустырю. У среза бетонной полосы стоит на полозьях стартовый домик с плоской крышей, похожий на строительную бытовку-фургон. Четыре окна и дверь без порога смотрят на лётное поле. Здесь расположен кабинет командира полка и комната для занятий. Можно погреться, что-то записать, поговорить. В отдалении – постамент, с которого в сторону аэродрома бесконечно взлетает спарка Як-36У, прозванная «Боливар». Это уже история...

Площадки с металлопокрытием и разметкой для вертикальных взлётов-посадок, к ним бежит рулѐжная дорожка. Чуть дальше – тоже покрытая металлическими листами полоса для взлёта с коротким разбегом (ВКР). Есть и бетонная для взлётов-посадок Як-38 по-самолётному и другой авиатехники.

Странное ощущение уюта, оно сохранилось до сих пор, возможно, только в моём воображении. Здесь нет безграничности простора Забайкальских лётных полей, громоздкости аэродромов Пристань или Октябрьское. Нет загруженного аэродромными строениями замкнутого пространства. Взгляд, куда ни кинь его, упирается в деревья. Легко представить, как приятно здесь летом... Не видно привычного строения командно-диспетчерского пункта, зато бросалась в глаза приподнятая над землёй, словно избушка на «курых ножках», остеклѐнная будка стартового командного пункта (СКП). Стоянки самолѐтов – в стороне, где просматривается ангар ТЭЧ. Низкорослые лёгкие домики различных служб протянулись вдоль бетонной площадки на границе травяного поля.

Небо заткано высокими неопасными облаками, видимость отличная. С моря дует несильный, холодный ветер. Он пронизывает матерчатую лётную куртку с меховым воротником. Но подвесная система, одеваемая заранее, тугое переплетение ремней, застѐгнутых пряжками и карабинами, компактно упаковывая, защищает тело не только в полѐте, при катапультировании, но и сейчас. И чувство сдержанной радости греет.

Наша «спарка» с бортовым номером 08 стоит одиноко. Учебные самолѐты буксируют в первую очередь. Як-38У уже расчехлѐн, и техник проводит предполѐтную подготовку.

Я думала, что пять разрешѐнных мне полѐтов будут распланы на два-три дня. Тогда можно успеть разложить в сознании и в душе приходящие впечатления, и один полѐт не путался бы потом с другим. Но командир полка полковник Ковалѐв или майор Панасенко, с которым мне предписано летать, запланировали всё на один день, и получилось скопом – одно задание за другим.

Позже в Лётной книжке будет записано: *19.11.1981 г. изд. ВМУ.*

*Полѐт на висение и перемещение у земли – 2. Время – 0,10.*

*Полѐт на задание с взлѐтом и посадкой по вертикали – 3. Время – 0,54. Всего на ВМУ: полѐтов – 5, время – 1 час 04 мин.*

*Начальник штаба в/ч 10535 н/н Бурук.*

Надо бы расписать задания в Лётной книжке, обозначив то, что было выполнено в полёте, как это практиковалось у меня в других частях. Но я не успела проследить, когда делалась эта запись. Так появилось неопределённое «*Полёт на задание*» и теперь приходится восстанавливать происходившее в небе по заметкам в записной книжке, по зрительным и чувственным образам, проявляющимся по мере того, как мысленно проникаю в то время и состояние, стараясь логически всё увязать.

...По сравнению с тем, каким прекрасным, во всю ширь неба и моря был обзор из передней кабины, когда летала на «висение» с подполковником Чуриловым с палубы авианосца «Минск», вторая, инструкторская кабина Як-38У показала замкнутым царством приборов. И всё же здесь вольготнее, чем на МиГах. Сидишь, словно приподнявшись, и борта кабины не маячат в поле зрения, взгляд не прилипает к стрелкам и цифрам, а замечает всё вокруг.

Взор не долго блуждает окрест. Характерные звуки оживающей кабины, напев гироскопов, лёгкое пощёлкивание, потрескивание сливаются в ожидании мощного вздоха подъёмно-маршевого двигателя. Уже нет того неумного любопытства, какое свойственно сознанию, когда оно проникает в ещё неизведанное. Не так обострённо ловят глаза, уши, тело каждый штрих в поведении самолёта, стандартный диалог лётчика с руководителем полётами, оживающие стрелки приборов и закабинное пространство – одновременно.

Мир герметично закрытой кабины, отделённый прозрачным фонарём, по которому блуждают случайные блики, – особенный. В нём могут обитать осторожность, нетерпение, уверенность или волнение, – это зависит не только от личностных качеств и мастерства человека. Чувство безопасности, успеха полёта возникает от восприятия самой машины, степени уверенности в её лётных качествах.

О Як-38 я слышала разное. Если на «Минске», садясь в «вертикалку», знала немного о непростом её рождении, о сложностях внедрения и вооружения тяжёлых авианесущих крейсеров, то теперь была осведомлена больше. Знала о проблемах конструктивного характера, понимала, что при разработке нового для фирмы Яковлева и отечественной авиации вертикального принципа взлёта-посадки они неизбежны. Благодаря вольно-невольному откровению опытных командиров и молодых лётчиков на корабле, уяснила трудности методического плана: не просто закрепить в человеке сочетание самолётных и вертолётных навыков. Искренность «вертикальщиков» помогла осмыслить не однозначное отношение их к своенравной машине, с которой одних связало желание совершенствовать лётное умение, поиск вершин мастерства, других – стечение обстоятельств, судьба. Перечень лётных происшествий завершал картину моего представления о палубном штурмовике.

Теперь я готовилась не просто подняться в воздух, чтобы по углублённой программе уловить особенности полётов на необычном самолёте и написать о лётчиках-инструкторах и проблемах

«вертикальщиком». Было что-то ещё... Меня всё больше, с чувством влюблённости и настороженности интриговал сам самолёт.

...Мягко стронувшись с места самолёт, управляемый майором Панасенко, выруливает на исполнительный старт. Кроме нас пока никто не летает, и от этого ощущение пустынности лётного поля усиливается. Стартовые площадки из рифлёных стальных плит расположены несколько в стороне. Они размечены, как и на палубе корабля, жёлтыми кругами и белым пунктиром осевой линии. Это зона висения. Соединившись в ряд, несколько площадок образуют короткую полосу. При необходимости её можно закамуфлировать, что наводит на мысль о возможности отказаться от обширных аэродромов, дорогостоящих, заметных с воздуха, а потому уязвимых бетонных полос. В случае внезапного удара вражеских ракет или авиации, рассредоточенные, замаскированные лёгкие штурмовики сумеют успешно взлететь и выполнить работу по наземным или надводным целям.

Когда событие происходит вторично, всё видится другими глазами. Нет той остроты восприятия, время не растягивается, вмещающая безмерное количество информации, позволяя заметить и запомнить детали несущественные, но характерные. Так было, когда прыгала в первый раз с парашютом, – все последующие прыжки казались бледным повторением первого. Так было, когда впервые взлетела с инструктором на спортивном самолёте и в полётах на сверхзвуковом.

Сейчас начало взлёта не так объёмно и внушительно, как с палубы «Минска», где низкого тона звоном, отражённым от надстройки, отзывался весь закованный в металл корабль. Вода за бортом не приглушала звук, а растягивала его, дробя волнами. Здесь же, в сравнительной близости от деревьев, гул подъёмно-маршевого двигателя тонет, запутавшись в сучьях, сухой листве, растекаясь в стороны, уходя в землю. Взгляд уже не так, как в первый раз, привязан к приборам. Хочется доверять ощущениям тела и чувствам. Въедливая дрожь корпуса самолёта, переходя в биение сердца, становится твоей. Левая рука предвосхищает аккуратные решительные движения инструктора на рычаге управления двигателями – подъёмным и подъёмно-маршевым. Правая, зажав тормоза, лежит на ещё неподвижной, но уже «живой» ручке управления. Всё в самолёте и во мне объединяется в ожидании взлёта.

Ладонь сжимается на рукоятке рычага управления подъёмных двигателей. Запуск их лётчиком – дополнительная мощь, залог устойчивой взвешенности самолёта. Вибрация становится иной, гул двигателей сливается в мощный, торжествующий звук... Звук, пульсируя, выходит на резкое звучание.

Включение струйных рулей ожидаемо, а потому знакомо-шипящий посвист их не вызывает теперь эмоций, а зелёный огонёк сигнальной лампочки воспринимается как обычный. Сейчас произойдёт главное: сошло повернётся, плавно становясь в вертикаль,



делая самолёт взвешенным, потом словно невесомым и, наконец, неспешно-решительно взмывающим вверх...

Голос майора Панасенко выводит из состояния закрепощённости. Инструктор докладывает руководителю полётами о том, что струйные включились, ПД в норме. Вот он, этот удивительный, чётко уловимый момент! Всё во мне воспринимает устойчивое, неумолимое движение как собственное, и слитный голос двигателей звучит на нужной, пульсирующей ноте, в той, понятной лётчику тональности, к которой ещё не успела привыкнуть я.

Сейчас РУД подъёмно-маршевого двигателя плавно пойдёт вперёд... так и есть! Сейчас, в болтанке и жёсткой вибрации преодолев притяжение земли, Як вырвется из зоны подсоса. Тело ощущает пружинистый рывок вверх, как будто слегка толкают, – так птицу с руки выпускают в полёт... Чуть тянет влево – и палец невольно трогает ребристую поверхность триммера, пытаясь скорректировать, снять напряжение с ручки управления, но включена САУ (система автоматического управления) и триммер не действует от кношеля.

Высота пять метров – СК-ЭМ включена. Десять метров, двенадцать... Кроны деревьев уже внизу, их присутствие кажется обыденным, а неподвижность самих деревьев – непривычна. Лишь ветки, теряя листву, волнуются от близких потоков взвихрённого воздуха. Самолёт подвижно завис между небом и землёй, в той кажущейся устойчивости, которая держится на мощных струях пламени и газа, бьющих из сопл трёх двигателей. И не дай Бог, хотя бы одному, хотя бы на секунду дать сбой...

Мысль – есть, тревоги – нет. Почему? Нет, дело не в СК-ЭМ, хотя катапультная автоматика, насколько знаю из опыта лётчиков, действует безотказно. Чувство надёжности, прочности этого тройного столба реактивной силы притупляет настороженность, тем более что самолёт серийный, двигатели и системы отработаны, проверены испытателями. И я с нетерпением жду, когда Валерий Григорьевич скажет заветную фразу...

– Возьмите управление... – звучит в наушниках защитного шлема.

– Взяла, – руки, до этого подчинявшиеся чужим движениям, плотнее прижимаются ладонями к массивной ручке управления и рычагу управления двигателями, ступни ног нащупывают педали... Какое странное чувство власти... Такое я не испытывала никогда. Хотя нечасто и немного, но, всё же управляя летательными аппаратами, мне удавалось сравнить их лётные качества, почувствовать усилия на ручке управления, уловить манёвренные, пилотажные особенности на разных высотах и скоростях. Запомнилась доверчивость планёра, жёсткая требовательность спортивных Як-18 и Як-52, поклядистость дозвуковых Л-29 и МиГ-15. Устойчивая мощь сверхзвуковых МиГ-21 и МиГ-23, отдалённых от тебя бустерной системой, снимающей усилия на ручке управ-

ления и делающей все движения в процессе пилотирования приемлемыми. А здесь стойкое ощущение, что Як-38 – ты сама. Чуть отклонила ручку вправо, и он пошёл... нет, поплыл, опережая движение руки, заставляя быстро, на чуток отклоняя ручку в противоположную сторону. Сразу вспомнились двойные, тягучие движения, которые показал подполковник Чурилов, когда «висели» над палубой «Минска». Там пугала близость надстройки корабля, а здесь – ничего не мешает, и поэтому майор Панасенко укрощать мои действия не спешит.

Влево аккуратное двойное движение пошло резвее, но вдруг закрутило, неожиданно развернуло самолёт. Нога запоздало вспомнила о педали, стопа провалилась дальше, чем ожидала, – это инструктор уже внёс свои коррективы. Отклонила ручку управления вперёд, и потекла под фюзеляжем земля, а высота стала падать, стрелка вариометра поползла вниз. Всего-то меньше метра потеряла, но это грех недопустимый, если в запасе всего десять... Ручку управления – «на себя», Як пятится, тормозя движение корпусом. Рычаг управления двигателем – чуток вперёд, компенсировав реактивной мощностью потерю высоты... Попыталась установить самолёт строго по полосе, но он вдруг «защмыгал носом» (более точного выражения не найти) непредсказуемо, в разные стороны. Приходится умирять неумело, обмирая в волнении от сознания того, как мало ещё умею, понимая, что так никогда и не научусь...

Переливчатый посвист струйных рулей не слышен, но светлой мелодией он продолжает звучать во мне под торжественный аккомпанемент двигателей. И под эту музыку я словно танцую. Не всегда так, как хочется, а как ведёт меня в воздушном танце строптивый Як. Трудно сказать, куда увёл бы в итоге «шаргнёр», не направляй, не страхуй нас бдительный «распорядитель бала».

А если бы оказалась в самолёте одна?... Внутри что-то дрогнуло, холодно сжалось. Я вдруг ощутила и чётко поняла, что означают слова: «Иду на манеж», «Работа под куполом цирка», – как, подавляя волнение, шутили между собой лётчики в начальный период освоения Яка здесь же, в Саках, когда не было ещё устоявшихся методик, написанных в Центре и лётчиками-испытателями. Не было доработок, внесённых ведущими инженерами ОКБ. Вспоминали: «Завис, вишу... надо садиться, а как? В сторону тянет, होताюсь над стартовым домиком – из него все выбегают...», «Взлетел, завис, не удержал направление, развернуло в одну сторону, в другую...», «С посадкой на нос шёл – ручку управления «на себя» – на хвост падаю... Провал тяги ПД...»

То, что лётчики говорили с улыбкой, не скрывая пережитого страха, лучше любых заверений доказывает: они с ним справлялись, и перемещение в близости от земли или палубы корабля в тренировочном полёте на «висение» для опытных «вертикальщиков» действительно укрощённый танец.

Нельзя не учитывать, что перед вертикальными взлётом и по-

садкой включается система автоматического управления (САУ), которая держит самолёт в том положении, в котором его установил лётчик. И если лётчик будет действовать только РУДом, увеличивая или снижая тягу двигателей, то САУ самостоятельно обеспечат горизонтальное положение самолёта – это в идеале. На практике же, в полёте всё много сложнее... Специалисты, конструкторы считают даже, что неопытные строевые лётчики, нервно, эмоционально управляя самолётом, пытаются пересилить САУ. Были случаи, когда даже у лётчиков-испытателей создавалось впечатление, что САУ отключена. На самом деле, они... опережали её! Однако «висение» лишь элемент полёта по полному профилю. Понять это, связав все действия воедино, мне ещё предстоит.

...Время, отведённое для экспериментов, закончилось внезапно-ожидаемо, как и началось. Со словами «Беру управление» Панасенко словно накладывает свои ладони поверх моих рук – так решительны движения инструктора. Пальцы мои размягчённо вянут, становясь ненужными крылатой машине.

Колёса шасси мягко коснулись металлического покрытия площадки, мощный гул сник, но турбина подъёмно-маршевого двигателя не перестаёт трудиться. Нам предстоит ещё «висение», а я чувствую себя выжатой как лимон.

Майор Панасенко что-то говорил по внутренней связи, давал мне советы, а я сама себе – оценку. Не лучшую... Утешалась тем, что уж в следующем полёте... Ловила себя на мысли, что занятая собой, не пытаюсь понять Валерия Григорьевича как инструктора. Хотя желание и возможность позволить ученику почувствовать самостоятельность в воздухе и есть принцип обучения, доказывающий инструкторское мастерство.

...Рычаг управления подъёмно-маршевого двигателя – на малом газе. Запрос разрешения на взлёт – рубеж относительного покоя и активного движения. Расслабленности как не бывало. Я уже смелее, зная, что под бдительным присмотром, работаю РУДом и ручкой управления, не позволяя себе что-то включать, переключать на приборной доске, – это прерогатива лётчика. Отчётливо осознавая ответственность момента, взвешивая степень своего умения, я чувствую меру возможностей и прав корреспондента-наблюдателя, которому дозволено проникнуть в небесное таинство. Усвоенная и закреплённая с самых первых полётов ещё на планёре самодисциплина... Она липает многого, зато даёт законное право на полёт.

Плавающие, бугристые от толчков движения – они тонко воспринимаются всем телом. Перемещение относительно площадки и деревьев бдительно фиксируют глаза. Слух нацелен на работу двигателей. Пальцы рук, стопы ног воспринимают не потоки воздуха на элеронах и рулях хвостового оперения, как в обычном полёте, а отзывчивость на мои команды «струйников». Нервы зажаты в кулак... Я в самолёте и самолёт во мне, с той лишь поправ-

кой, что нет закреплённого практикой опыта, что в воздухе я не одна, что пять минут, отведённые на задание, как пять неторопливо-быстрых вдохов. И поправка эта – мой крест... Нести его мне – благоделу, который, видимо, так и не станет Небожителем, а лишь благодарным гостем в Небе.

...На этом и завершить бы полёты первого дня. Обдумать, записать, расспросить инструктора. Задать вопросы, которые появлялись, решались или оседали в памяти, не прояснившись до сих пор. Но опасение: вдруг что-то, кто-то, почему-то помешает завтра слетать, вынуждает согласиться с тем, что предложено...

Теперь нам предстоит полёт по «полному профилю». Вертикальный взлёт – переходный режим с набором скорости и высоты – полёт по кругу – снижение, одновременно с торможением, потерей поступательной скорости – зависание над площадкой и вертикальная посадка. Большой круг растянулся, судя по схеме, вычерченной в блокноте, на пять километров вперёд от старта и восемнадцать назад. Значит, увижу с высоты заповедный кусочек Крыма, в котором уживаются знаменитая здравница-курорт и военный аэродром Новофёдоровка, придвинувшийся ближе к морю.

Взлёт кажется привычным, а потому стремительным. На десять метров мы вознеслись, словно подпрыгнули. На пяти метрах включение СК-ЭМ. Ключель – с ребристой поверхностью ползунок на ручке управления – уже под пальцем инструктора и... моим. Теперь приостановиться, иначе будет вращать, зафиксировать курс разгона и лишь тогда начинать «скручивать» сошла. Вот он – момент перехода с этапа висения в горизонтальный полёт!.. Самое сложное – выдержать направление в начале разгона до скорости семьдесят-девяносто километров в час. Вдалеке по курсу взлёта маячит невысокий кипарис, как незажжённая свеча вяло-зелёного цвета, – это визуальный ориентир... И опять в сознании всё углублённо и заторможено мгновениями, как проживаешь реальные кадры замедленной киносъёмки.

Уверенные действия майора Панасенко перекрывают мои, несмелые, но ощущение самолёта не исчезает, движение Яка пока ещё не стремительно-неизбежно, а растянуто... Это плавное, явно меняющееся соотношение убывающей взвешенности и нарастающей поступательной скорости воспринимается отчётливо и тревожно. Сейчас самый ответственный момент, переходный режим – разгон в три этапа.

Сошла подъёмно-маршевого двигателя уже по-ш-ш-ло и замерло в положении двадцать пять градусов. Шасси на уборку, кран – нейтрально. Ручка управления немного «от себя»... Система автоматического управления включилась ранее, при повороте сошла в «вертикаль», ещё на земле. Каждое движение лётчика выверено и точно. Нарастание поступательной скорости постепенно, ещё близкие кроны деревьев сначала неспешно ушлывают назад, потом ускоряют бег. В какой-то момент Як неприятно просе-

дает, плавно ухает вниз из-за резкого нажатия на ползунок перелома сопл, как мне потом пояснили. Душа замерла... Стрелка вариометра, показывая скорость подъёма, перебирается с цифры три к пяти. Самолёт норовит задрать нос – прижать, при-жать... его ручкой управления, устрояя кабрирование.

Скорость двести пятьдесят километров в час... уже триста – бесстрастно фиксирует стрелка прибора, к которой прикован взгляд, словно я сама выполняю необходимые действия. Пора плавно, в несколько приёмов скручивать сопло из положения сорок пять градусов – к «горизонту»... Удаление от аэродрома пять километров... На высотомере – двести метров. Выше лезть – неумно, надо быстрее обеспечить прирост скорости до эволютивной – той, где «вертикалка» может лететь уже привычно, с помощью аэродинамики, без струйных рулей и работающих подъёмных двигателей!..

Триста восемьдесят километров в час – сошло поставлено «в горизонт», и в поведении самолёта что-то меняется. А может, невольно расслабляюсь я сама? Обороты прибраны – скорость не должна превышать пятисот. Теперь можно выключать подъёмные двигатели, закрывать створки, которые питали их воздухом, убирать закрылки и, спокойно вздохнув, праздно оглядеться окрест.

Лаконичный доклад майора возвращает в рабочее состояние: – ...Убрано, нейтрально. СК-ЭМ, ПД выключил.

Тональность звучания меняется – гул стелется мягче, басистее и словно отстаёт. «Вертикалка» становится обычным дозвуковым самолётом. Все плоскости его, фюзеляж, фонарь кабины омывают стремительные потоки. Кажется, что и дышится легче, хотя в кислородную маску подаётся всё та же воздушная смесь. Полёт привычен, что позволяет оторвать взгляд от приборов, и спокойно, не торопясь осмотреться, переключив внимание на красоты внешнего мира, хотя с высоты пока ещё двести пятьдесят метров увидишь немного. Всё, что вблизи, смазывается. То, что дальше – проносится стремительно. Лишь на горизонте, затянутом дымкой, ничто не спешит.

РУД – вперёд, ручка управления идёт «на себя» и перегрузка приятно обнимает тело, подсказывая, что Як решительно набирает высоту. Триста метров, четыреста... Акваторию Каламитского залива не обозреть. Бесконечная водная гладь стального цвета покрыта серебристой чешуёй застывших волн. Волны дымкой перетекают в небо, в слой размазанных облаков. Береговая линия очерчена узким пляжем. Дома утопают в серо-бурых тонах деревьев.

Впереди по курсу озеро Сасык неожиданно голубого цвета, словно в нём концентрируются лучи солнца, едва пробивающиеся сквозь облачную пелену. Разглядеть светлые постройки возле озера не успеваю: ручка управления, закладывая вираж, клонится влево, голубовато-стальное крыло вычерчивает дугу – крен самолёта тридцать градусов. Теперь отчётливо видны дома и домики, машины на шоссе, протянувшиеся от Симферополя через Саки, и

по узкому перешейку в Евпаторию. Под нами парк, вязь дорожек и люди на них. Кажется, что люди остановились и смотрят на нас... Я бы на их месте смотрела.

— ...На втором. Пятьсот, — обозначает наше место и высоту на большом круге инструктор. Под нами уже береговая линия моря, окаймлённая белой пеной беспокойного прибоя, и сумрачного цвета вода. Даже с виду она леденяще-холодная. Искупаться в ней — быр-р-р... Но взгляд, уже достаточно намётанный, примечает, как продуманно рассчитаны параметры круга — удаление от берега и высота. Полная гарантия, если что с двигателем случится... С пятисот метров много не пролетишь. Но этого хватит, чтобы отвернуть к берегу и покинуть самолёт над сушей... Лишь бы упавшая машина не задела постройки и людей.

Думается об этом спокойно, без эмоций, как думает машинист, ведя поезд, или автомобилист, выезжая на шоссе с уверенностью в том, что никакие дорожные беды его не коснутся.

— ...Траверз. Пятьсот. Расчётное время одна минута пятьдесят, — голос майора Панасенко и ответ руководителя полётами мгновенно выводят из размышлений. Взгляд ныряет к приборной доске и тут же убегает за борт кабины в морское раздолье, где появился, вышпывая из-за неприметной округлости земного шара, корабль. Он жирной чёрточкой темнеет на горизонте, чем-то отдалённо напоминая «Минск». И словно не в Крыму я, а вновь над Тихим океаном, и проходим мы траверз не относительно наземного аэродрома, а — корабля. И на корабль предписано нам сейчас произвести посадку.

«На палубе перед взлётом — такой огромной она кажется. А на посадку заходишь — такая маленькая», — вспомнились слова, сказанные на «Минске» кем-то из лётчиков. Представилась зелено-серая, в бело-жёлтой разметке палуба и громада корабля с закованной в броню надстройкой с многоэтажный дом... А издали — лишь чёрточка, затерявшаяся в безбрежье океана.

Заход на посадку строится издалека, как видится сейчас корабль на горизонте... Крен самолёта тридцать градусов — стрелки АРК (радиокомпаса) и курсозадатчика гирополукомпаса трудятся, совмещаясь лётчиком в одну линию по посадочному курсу. Руководитель полётами подсказывает дальность до полётной палубы и боковое отклонение от её оси. На удалении двадцати километров в конце разворота обороты двигателя прибавить, шасси, закрылки — на выпуск. Самолёт реагирует тотчас, чуть вспухая, «играя» тангажем, словно ныряя, а потому ручку управления — «на себя», сбалансировав новое положение.

«... на посадочном. Шасси, закрылки выпустил, три зелёные горят». Снижение по глиссаде — словно с горки... Корабль притягивает как магнит, быстро проявляясь в деталях... Удаление шестнадцать километров — высота пятьсот, четыреста метров... Прибавить обороты двигателя. Кажется, что самолёт упирается в воз-

дух, телом ощущаешь плотно упругий, подвижный слой перед фюзеляжем. Плоскости поддерживает ещё стремительный поток, Як снижается пока на самолётном режиме. Будто спускаемся по ступенькам, на каждой из которых ряд неотложных и жизненно необходимых дел. Проверить СК-ЭМ – включить. Нажать кнопку демпфирования на пульте управления САУ – под клавишей гаснет жёлтая лампочка и загорается зеленая. Придирчивым взглядом obeжать приборы, не выпуская из поля зрения уже достаточно укрупнившийся корабль. Продолжить лаконичный диалог:

«... Удаление четырнадцать», – подсказывает руководитель полётами.

«... триста метров», – докладывает высоту лётчик.

«... Удаление десять...»

«... двести пятьдесят...»

Заход на посадку с кормы, по ходу корабля, против ветра. Громада крейсера, словно бы ещё далёкая, приближается целеустремлённо, быстро укрупняясь. Расстояние до среза кормы и высота над ней искажаются каким-то оптическим эффектом, который создаёт то ли отблеск и текучесть волн, то ли бурунный след, растянувшийся далеко за кормой, или воздушно-водное марево. Трудно почувствовать своё истинное место в пространстве относительно плоскости палубы и того единственного места на ней, что тебе предназначено. Вода словно притягивает, поэтому взгляд должен скользить по ней, не пепляясь... Лишь высота, скорость, светлые круги на зеленовато-серых термостойких шитах. И мысль: «Перед кромкой кормы, в менее пяти метрах от палубы, – зона подсоса... Будь готов парировать провал по высоте!»

Сейчас корабль, стремительно приближаясь, должен был бы смотреться как детская ладошка, подставленная стрекозе... Но впереди после разворота на сто восемьдесят градусов не свинцовая водная ширь, а заселённая деревьями и домами в осенних тонах земля. И не палуба корабля в бело-жёлтой разметке ожидает нас, а круги и пунктиры на стальных листах, выстилающих на бетоне взлётно-посадочную площадку. И так же, как над тихоокеанскими водами, когда летели на МиГ-21 с подполковником Свиточевым, подумалось с грустью: «Видимо, так и не судьба «приземлиться» на палубу...»

– ... Удаление восемь, – отмечает руководитель полётами.

– ... Высота двести, горизонт, – и голос лётчика спокоен, хотя сейчас решающий момент: запуск подъёмных двигателей и включение струйных рулей.

– ... СК-ЭМ включил, ПД на запуск, – означает, что средства спасения наготове, а подъёмные двигатели начнут страховать каждую секунду нашего пути, хотя скорость Яка ещё за четырёста километров в час.

Сдвоенный рычаг управления подъёмными двигателями с положения «стоп» идёт на «запуск». Голоса их влетают в оркестровое звучание подъёмно-маршевого двигателя пока без режу-

пих ухо высоких нот. На приборной доске высвечиваются табло, вспыхнувшие лампочки струйных рулей оповещают, что всё в норме, и еле слышный посвист их звучит как начало заключительной части лёгкой симфонии.

– ... Удаление шесть, – подсказывают с командного пункта.

– ... Струйные, ПД включены, – в ровном голосе майора Панасенко подтверждение того, что всё идёт как надо. Ручка управления решительно-плавно движется немного «от себя», и, опустив нос, Як продолжает послушно снижаться. Сто пятьдесят метров, сто... пятьдесят... Скорость снижения не превышает двух метров в секунду, стрелка вариометра придирчиво следит за чистотой выполнения предписаний инструкции. Но с непривычки всё напряжённое тело моё чувствует тревожащий дискомфорт. Возникает он потому, что уменьшение поступательной скорости очевидно, но кажется, что не компенсируется силой подпирющих самолёт реактивных струй, хотя плотная, подвижная «подушка» растянулась до земли. Не дай Бог, случайно «смыкнуться» сейчас оборотами. Клевок с горизонта на минус десять градусов с угловой скоростью более двадцати пяти градусов в секунду и – принудительное катапультирование обеспечено. Такие параметры получаются, в основном, на вертикальных режимах при отказе подъёмных двигателей.

... Четыре километра до площадки, три... Вон она, впереди, словно блюдце с каймой на серо-зелёной салфетке.

– ... Сошло – вертикаль. «Столбь» – норма, – докладывает инструктор. Это означает, что давление за компрессором подъёмных двигателей в районе нужного, и двигателя на расчётном режиме.

После недавней самолётной скорости кажется, что завершающие метры Як продвигается к площадке крадучись, если можно применить это понятие, когда во всю мощь грохочут, ревут все три двигателя, выжигая на уже утрамбованной сотнями посадок земле очередную полосу. Подползает, снижаясь, тормозя тягой двигателей, создавая тангаж, рассчитывая зависнуть над уже не видимым из кабины кругом на пяти метрах высоты. Какая тонкая, ювелирная работа!

Посадка – как точка, поставленная в конце увлекательного рассказа, для меня, к счастью, не последнего. Очередной – «Полёт по маршруту».

...Признаюсь: ничего особо нового от этого полёта я не ожидала. Мой наставник, как я поняла, образец примерного инструктора. Спокоен, терпелив, опытен, а значит, слушателя Центра переучивания лётным премудростям по всей форме подготовит и выпустит в небо самостоятельно, умело скрывая тревогу, даже если сомнения есть. И никаких в процессе обучения отклонений от инструкции, всё – как положено.

Но вот взлетели... Уже по тому, как стремительно, на одном вдохе мы воспарили, как единым слитным движением Як, лишь обозначив точку разгона, начал наращивать скорость и плавно



набирать высоту, как на ста метрах в решительном развороте пошёл самолёт в море, я поняла: он – в работе... Вода близкая, видна каждая волна, застывшая в мгновенной неподвижности, спасательный катерок у небольшого причала, береговая линия ушльхывает влево, впереди море и тот самый корабль, на который мысленно я совершила посадку в предыдущем полёте. Сейчас он только ещё выплывает из-за приблизившегося к нам горизонта и кажется, что мы готовимся атаковать его...

И точно! «Подскоку» – взмываем на высоту, строя манёвр для захода... Но вместо этого круто разворачиваемся в сторону берега. За стрелками приборов не уследишь, лишь тело фиксирует и понимает чёткий почерк перегрузок, а взгляд настороженно фиксирует высоту и наклонившийся, падающий горизонт. Я придирчиво присматриваюсь к наземной обстановке. В стороне, ближе к морю светлеют нарядные корпуса лечебно-курортного комплекса. Аэродром Новофёдоровка стелется обширной плешинной среди осенних садов.

– Под нами – «Нитка»... – близко и внятно звучит по переговорному устройству голос майора, но я не сразу понимаю, о чём идёт речь. Самолёт кренится, крыло воздушно чертит мысленную линию по земле, и в расширяющейся прогалине между деревьями я вижу строящееся Нечто... В опалубке и лесах не слишком длинная, метров двести, не высоко возвышаясь над землёй, протянулась бетонная полоска. Подробности заметить не успеваю, и, понимая это, инструктор делает глубокий вираж. Мы проходим над поляной снова, уже с обратным курсом. Теперь сооружение чем-то смахивает на часть палубы корабля с возвышающейся под углом, «курносой» носовой частью. И я догадываюсь, что это сооружается научно-исследовательский учебно-тренировочный комплекс (НИУТК-23), предназначенный для проведения испытаний и обучения лётчиков палубной авиации взлёту с трамплина и посадке с зацеплением за трос аэрофинишера на тяжёлый авианесущий крейсер, который уже заложен на верфях Черноморского судостроительного завода в городе Николаеве. Его назовут «Леонид Брежнев», позже переименуют в «Тбилиси». Сейчас это – «Адмирал Кузнецов». А военно-воздушные силы уже готовятся высадить на корабль свой летучий десант.

Это будут корабельные самолёты, название которых произошло в то время лётчиками с трепетом в сердце и мечтой в глазах: МиГ-29К, Су-27К – модификация нового поколения сверхзвуковых истребителей, которые только ещё проходят лётно-конструкторские испытания. Первыми участвовать в испытательных полётах с трамплина «Нитка» станут уже модифицированные МиГ-27 и штурмовики Су-25, и лишь потом опытные Су-27К и МиГ-29К. Даже трудно поверить... Фантастика!..

С интересом присматриваюсь к тому, что творится внизу. А творится в упорядоченном хаосе металлической арматуры, стальных листов, досок, брёвен чёрт те что! И невозможно неискрущён-

ному человеку догадаться, как с помощью тросов, рессор и прочих конструкторских придумок будет сделан сам блок аэрофинишёрной посадки, способный обеспечивать зацепление и удерживать на высокой скорости касающийся палубы самолёт... Глядя с высоты не угадать, какой у трамплина угол схода. Поражает мысль о том, что самолёт будет стартовать с жёстко ограниченной по протяжённости палубы корабля под значительным углом вверх и прыгать, как лыжник с трамплина, пытаясь за время этого баллистического участка полёта разогнаться до аэродинамического взаимодействия, когда появляется нужная скорость после схода с трамплина примерно на той же небольшой высоте. Как говорят лётчики и поясняют психологи, возникает иллюзия динамического заброса, словно кладёт на спину, но отдача ручки управления от себя недопустима... Поэтому в инструкции установлена рекомендация: после схода с трамплина не вмешиваться в управление в течение целых двух-трёх секунд, удерживая угол атаки схода с обреза трамплина до набора необходимой скорости полёта... Какая же потребуется от лётчика-испытателя выдержка и мастерство, какое мужество! Как трудно будет обучить этому искусству даже опытных строевых лётчиков...

По сравнению со всем этим трудности вертикального взлёта-посадки на палубу корабля кажутся не такими существенными. Недаром англичане ещё в шестидесятых годах начали летать с кораблей, создав самолёт вертикального взлёта-посадки «Харриер». Однако наш новый СВВП Як-141 – многоцелевой сверхзвуковой истребитель, разработку которого ускоренными темпами ведёт сейчас ОКБ, превосходит его по всем параметрам.

Мысли отвлекли. На минуту позволив себе расслабленность пассажира, я прозевала посадку, уже не вызывающую прежнего настороженного интереса... Не-про-сти-тель-но!

...Мой пятый полёт, как принято говорить в авиации «крайний», потому что «последний полёт» подразумевает нечто иное... Не обязательно трагическое, хотя для истинного лётчика уход на пенсию, списание с лётной работы означает пусть не физическую гибель, но отмирание части его души. Души, прикипевшей к небу, к тому, что связано с поразительным состоянием тела, напряжённой умственной работой, мысленными послылами не всегда понятно кому... Лётный Дух составляет личностную суть человека, лучшую часть своей жизни отдавшего небу.

До чего же хотелось отлетать в этом «крайнем» полёте сложный пилотаж. Прожить его не как продолжение полётов предыдущих, а обособленно. Прочувствовать, просмаковать, всё понять и по возможности больше запомнить. Ведь в сложном пилотаже заложены элементы боевого применения, и только таким образом, не слетав на полигон, можно с некоторой поправкой определить манёвренность самолёта, выполняющего задачи палубного штурмовика. Я убеждалась в этом не раз, летая со строевыми лёт-

чиками на сложный пилотаж, а потом работая на полигоне – имитация сброса бомб, пуска ракет, стрельбы из пушек с разных видов манёвров на спарках различных истребителей.

На «вертикалке» многое будет иначе. Но как? Майор Панасенко, раскрывшийся для меня лишь на маршруте, превратившемся в мини-экскурсию, теперь как инструктор понятен и есть что о нём написать. А командир полка полковник Ковалёв – закрытая книга, хотя и был у нас долгий разговор, но он рассказывал о себе, небрежным пунктиром обозначив богатую событиями, но скромную жизнь. Какой он блестящий «вертикальщик», придётся, видимо, поверить на слово, питаюсь мнениями других...

Понять характер, натуру, темперамент лётчика можно лишь в полёте. Точнее и ярче личность проявляется в ответственные минуты сложного и высшего пилотажа. В момент атаки наземного объекта или при перехвате воздушной цели. В те экстремальные, дробящиеся и слитные, то сосредоточенные, то тяжкие, восхитительные и удивляющие мгновения, когда телепатической и чувственной, энергетической связью, налаженной не мной, а чем-то Высшим, воспринимаешь психологическое состояние человека, сидящего впереди тебя, отдалённого лишь спинкой катапультированного кресла и приборной доской второй кабины. Тогда, в контакте на органах управления рук, на педалях ступней ног, в гармонии движения и риска, в слиянии судеб многозначно и тонко удаётся понять лётчика. И опосредованно – машину... Всё в совокупности необъяснимого, но закономерного единства, которое даёт Небом подаренное вдохновение и Богом освящённый творческий союз.

«...Вам назначен инструктором майор Панасенко, – сказал, как отрезал, Геннадий Лукич, когда я накануне обратилась к нему с просьбой слетать со мной. – Можно подключить майора Кривулю. В прошлом году он и майор Панасенко участвовали в испытаниях Як-38 в Афганистане».

Конечно, можно... если бы полёт остался не единственным.

Сегодня вчерашний отказ командира полка в расчёт не беру. Что-то подсказывает мне – он не окончательный, и пока самолёт заправляют топливом, захожу в стартовый домик. Полёты мои значатся, скорее всего, в отдельной плановой таблице, а потому повторю просьбу более решительным тоном.

Полковник смотрит на меня в раздумье. Глаза его говорят:

«Какая вам разница? Вряд ли уловите отличие в манере пилотирования...»

Его снисходительный взгляд, а может, моё выношенное и обоснованное желание слетать с этим, внешне обычным человеком, но лётчиком «от Бога», заставляет пойти на крайние меры и привести последний довод:

– Генерал-лейтенант Портянченко сказал, что на сложный пилотаж он советует слетать с вами, – разговор этот был, а потому совесть моя спокойна.

– Коли так... – Геннадий Лукич неожиданно улыбается, из чего я делаю вывод: мне была устроена экспромтом небольшая психологическая проверка.

Знаю по опыту: лётные особенности Личности проявляются в воздухе у командиров в *большой* степени, чем у рядовых лётчиков. И не только потому, что опыта больше, подготовка лучше. Командир полка может позволить себе пилотаж сложнее, энергичнее, на грани допусков, чего рядовому лётчику недозволено. Он чувствует себя в воздухе свободнее, потому что, отвечая за свои действия сам, знает меру и цену этой ответственности.

Полковник Ковалёв не стал исключением.

– Может, «по – самолётному» взлетим? – уже стоя на ступеньках стремянки, Геннадий Лукич наклонился ко мне, сидящей во второй кабине. Придирчиво пригляделся к переключателям на приборной доске. Скользнув взглядом по крещению «упряжи» привязных ремней, пристально посмотрел мне в глаза.

– Хотелось бы так, как наиболее характерно для «вертикалки», – отвечаю уклончиво, боясь упустить хоть что-то из возможного...

Неопределённо хмыкнув, полковник легко, не касаясь ногой сидения катапультного кресла, уселся в него. Техник самолёта, сняв чеки, опустил мой фонарь. Тотчас закрылся фонарь первой кабины, герметизируя жизненное пространство, принадлежащее теперь только двоим. Характерными шумами заполнилась наступившая на мгновение тишина, привычными голосами ожил эфир, всё перекрыл властный бас подъёмно-маршевого двигателя... Рулётная дорожка показала короче, на полосу из рифлёных металлических полос мы вкатились с ходу и чётко утвердились по осевой линии... Вспыхивали и гасли надписи на табло и разноцветные лампочки – всё было как раньше, и в то же время иначе...

Подъёмно-маршевый двигатель взревел ликующе, торопливо и независимо, засвистели струйные рули, подъёмные двигатели вонзили энергичные голоса в общую мелодию. И под эту музыку мы взвились в воздух, одновременно начиная движение вперёд... Высота и скорость росли почти одновременно, неумолимое время, казалось, ускорило бег. Мой взгляд метался по стрелкам приборов, фиксирующих числовые значения происходящего, а душа неслась над самолётом, отмечая это новое, ещё неизведанное перемещение в пространстве... ВКР – взлёт с коротким разбегом – мне говорили о нём ещё на корабле, но видеть даже издали пока не приходилось. Позже я ещё насмотрюсь на это диво, попереживаю за других и опишу многократно. А пока...

Выключились подъёмные двигатели, смолкли струйные рули и я, опомнившись, глянула на приборы. Высота – пятьсот, скорость пятьсот пятьдесят, стрелка вариометра устойчиво ползёт вверх, потом замирает, подрагивая. Нас окружает небо, внизу усечённое морем. Солнце, пробившись сквозь облака, зажгло гребни волн, и вода запылала. Воздушный простор был необъятен и только наш.

– ...Зону занял, 500... – голос Ковалёва звонче обычного.

– ...Работу разрешаю, – отозвался руководитель полётами.

И тотчас РУД резко и до упора ушёл вперёд, ручка управления двинулась «на себя», кренясь влево. Перегрузка обняла, прижала к спинке кресла, земля крутанулась и исчезла, упав вниз, а стрелка высотомера «взметнулась» – боевой разворот не спугаешь ни с чем... Мы не обговаривали, что будем делать и теперь Ковалёв-лётчик мог отвести душу, а я – писатель – постараться понять её. Глубокий вираж влево – на удивление малый радиус – и, переложив рули, – вправо, словно завязывая аккуратный бантик.

Пикирование – скорость растёт, быстро укрупняются домики, деревья, фактура пляжа. Привычный и по-новому ощутимый лихой восторг... Он не блекнет и после сотни таких управляемых, стремительных падений с крутым уходом на приличной перегрузке от земли, с внезапной невесомостью на «горке». Теперь можно строить манёвр для атаки ракетами и точно поразить цель... Корабль уже ушёл из поля зрения, какую цель выберет сейчас командир, предположить трудно.

Самолёт, вздыбившись, ложится на спину, и, чтобы не упустить цель на земле, приходится запрокидывать голову, тянуть шею... Катерок, выгашенный на берег... Сломал траекторию полёта, мы пикируем на него... Вывод – и Як энергично вырывается из коварных объятий планеты на безопасную высоту.

Я не ожидала от самолёта такой прыжки, а потому не успела поджать живот, напрячь икры ног, и небольшая перегрузка в три единицы показалась значительной. Краем глаза примечаю: стрелка акселерометра мечется в диапазоне, достаточно далёком от красной, запрещающей черты. Я решительно нажимаю кнопку переговорного устройства:

– А петлю можно?... – в тоне вопроса – настойчивая просьба.

– Нельзя... – в голосе полковника сожаление. Он тут же поясняет, – Ограничение по перегрузке... Не уложимся...

– А если аккуратненько... – понимаю, что спор бесполезен, хотя красная черта проходит по цифре шесть. Эту перегрузку считали возможной лётчики-испытатели, а значит и КБ... Но в руководстве по эксплуатации введено ограничение для боевых машин до четырёх единиц. На спарке, принадлежащей к классу ограниченных манёвренных самолётов, и того меньше...

Я не знаю пилотажных комплексов на «мигах» и «сушках», не говоря уже о спортивных самолётах и «элках», где не было бы петель: прямых, косых, обратных... Истребитель-бомбардировщик, штурмовик, не выполняющий обычную петлю Нестерова – «мёртвую петлю», кажется неполноценным. Убеждена, Ковалёв думает так же, улавливаю в его ответе вздох. Слышу в утешение:

– Управление возьмите... Виражи влево, вправо...

Наконец-то массивная ручка принадлежит только мне. И небо... И самолёт... Он послушно, требуя лишь большего «расхода рулей»,

входит в вираж сначала с малым креном – «блинчиком», но замкнутый круг не получается размазанным, как было бы это на сверхзвуковом самолёте, где скорости ввода значительно больше...

Теперь увеличу крен... Я словно дегустирую то, что собираюсь выполнить дальше... Управление мягкое, Як преданно идёт за рукой, когда переключаются рули на вираж вправо. Углубляю крен самолёта – шестьдесят градусов... левая плоскость словно опирается на изгиб пляжа, но береговая линия смещается, искрящаяся водная ширь заливает нижнюю часть фонаря, соединяясь в кабине с небом. Центробежная перегрузка усиливает ощущение «крутизны».

– Можно «бочку»?.. – после выполнения более-менее аккуратных восьмёрок и, умудрившись не потерять высоту, как всегда, соблюдая дисциплину в небе, спрашиваю я.

– Валяйте... – и то, как по-мальчишески озорно прозвучало нестандартное слово, Геннадий Лукич стал понятен, словно давний хороший знакомый.

От избытка чувств «бочка» получилась размазанной. Но полковник промолчал и управление не тронул. Только РУД чуть больше сдвинулся вперёд, отчего скорость увеличилась и фигура, выполненная теперь в правую сторону, уже не напоминала разбухшую «кадушку». Упражняться, теша себя мыслью, что, собирая умение по крупицам на разных типах самолётов, можно научиться летать, я себе и раньше не позволяла. А сейчас, когда время убывает и каждая минута в небе становится всё дороже, тем более надо держать себя в узде.

– Покажите сами... – прошу командира. Он тут же, словно устав от моих «трёпыханий», берёт управление, и энергичные «бочки» как продолговатые бусины, нанизанные на стержень, закрутили землю и небо, чередуя их то плавно, то фиксированно. Лётчик «играл» самолётом, и машина послушно выполняла его желания. Они были слитны – мысль и движение, обнаруживая пилотажные, а значит боевые возможности, зависящие не только от прочностных и манёвренных характеристик. Мерилом всему было, есть и всегда останется, прежде всего, лётное мастерство.

– Спасибо большое... – нажимаю кнопку внутренней связи, после того как полковник, выдав в эфир, что работу закончил, перевёл самолёт на снижение. Обычно я благодарила лётчиков по окончании полёта, уже на земле, прежде чем выключится двигатель и вырубится связь. Но сейчас не могла сдерживать эмоций.

– За что «спасибо»? Самолёт благодарите, я здесь ни при чём... – шутит полковник. Это дружеское подтрунивание звучит как признание меня своей в лётной семье полка, где учат необычно и необычному, на необычном самолёте, который должен во что бы то ни стало завоевать прочное место в боевом строю.

Посадка – с сюрпризом... Заплы с рубежа. Я прозевала момент выхода на глиссаду, не уловила начала скручивания сопла

под аккомпанемент подъёмных двигателей и мелодию струйных рулей. Показалось – скатились с небес на металлическую полосу и, проскользнув-пробежав несколько метров, застыли на ней. Но лишь для того, чтобы тут же развернуться и чинно-важно двинуться по рулѐжной дорожке к стартовой стоянке, где меня ожидал ещё один сюрприз...

– Это работают испытатели, – сказал Геннадий Лукич, выходя из кабины, и махнул рукой в сторону Яка, стоящего невдалеке. – Валентин Назарян... Не слышали ещё? Вот и познакомьтесь...

Назарян... Черниговское лётное училище... 1970 год. Первые полёты мои на сверхзвуковом истребителе МиГ-21У с командиром полка полковником Пристромко и инструктором майором Козловцевым. Встреча с курсантами-выпускниками, обоюдные вопросы-ответы, интересный разговор об их лётном становлении и моём писательском труде, о том, почему так настойчиво рвусь в небо. Симпатичные, оживлённые лица... И лишь один курсант сидит насузив густые брови. Его тёмные глаза-буравчики хмуро следят за мной. Позже спросила о нём, чем недоволен? Товарищи смеются: «Не обращайтесь внимания. Назарян парень хороший, только уверен, что женщинам в авиации не место...

...Мы идём навстречу друг другу, увидевшись десять лет спустя случайно и в то же время закономерно, раз обитаем в одной стране Авиация. Жмём руки.

– Читал твои очерки, хорошо пишешь...

– Ты стал испытателем, это здорово!...

– Можешь гордиться: ты единственная женщина, летавшая на этом типе.

– Но ведь не самостоятельно же... – уточняю со вздохом.

Неожиданное «ты» приходит сразу, и в этом нет ничего удивительного. Я только что вернулась из полёта, на мне защитный шлем и кислородная маска в руке – как пропуск в иной, обособленный мир Небожителей. Он – в оранжевом морском самолётном комплекте туго затянут ремнями привязной системы. Остро поблёскивают стальные пряжки – всё это антураж. А личностная суть лётчика-испытателя, вобравшая в себя все «прелести» исключительной работы, ещё незнакома мне. Но интуиция подсказывает, что с этого момента начинается для меня не только новая страница в знакомстве с вертикальным взлѐтом, но и что-то вроде боевого разворота в творческой и лётной судьбе.

Эта встреча между полётами и состоявшийся позже разговор были нужны, как я понимала тогда и убедилась позже, не только мне, но и Валентину, точнее – Валико Вазгеновичу.

...У Валентина Вазгеновича проходила сложная, прежде всего в плане психологическом, подготовка к первым, а потому волнующим полѐтам с палубы корабля. Как способный, ответственный и волевой человек, он был назначен ведущим лётчиком-испытателем от ЛИИ по испытаниям доработанной конструкторами сис-

темы поворота сошл подъёмно-маршевого двигателя при взлёте с коротким разбегом. Это стало необходимо после гибели на «Минске» талантливого лётчика-испытателя и прекрасного человека Олега Григорьевича Кононенко, которая произошла год тому назад в Южно-Китайском море, но до сих пор вызывает горькие раздумья и разговоры, в которых друзья, тешо вспоминая Олега, пытаются проанализировать причину случившегося.

Назарян должен был продолжить программу, которую вёл Кононенко. Он понимал, какое опасное дело ему предстоит, как велика возложенная на него ответственность. Тонкий, вдумчивый и опытный испытатель, он трезво оценивал недостаточную влётанность свою на этом типе самолёта, поэтому волнение его и насто-роженность были объяснимы. Узнав, что я не так давно «подлетнула» на корабле, он начал расспрашивать, интересуясь всем, но не открывая вначале причины своего повышенного внимания. Слушал меня, не поднимая глаз, не делая никаких комментариев.

Потом перевёл разговор на мои творческие-лётные планы. Я посоветовала, что везде приходится довольствоваться второй кабиной. Но даже сидя в первой, не вижу лица лётчика в полёте, хотя, казалось бы, что разглядишь, если половина скрыта под кислородной маской? Но есть глаза, их выражение, брови, лоб – если, светофильтр не опущен. Есть положение головы, рук, всего тела на перегрузках в момент атаки или выполнения сложных фигур... Наблюдать за лётчиками в процессе их работы удаётся лишь летая с экипажем на бомбардировщиках, транспортных или гражданских самолётах, что тоже интересно, но это уже не то...

– На истребителе-бомбардировщике суховской фирмы Су-24 катапультные кресла стоят рядом, – подсказал Валентин.

– Знаю... – вздыхаю я. – Даже тему в редакции обговорила: о предельно малых высотах решила написать. Для истребителей-бомбардировщиков и штурмовиков они особенно характерны, а летают, по заверению лётчиков, с предписанной «сверху» перестраховкой по высоте... Привезла в Главный штаб ВВС письмо из «Правды». Но... Зам. главкома генерал-полковник Голубев, ранее не возражавший против моих полётов на спарках истребителей, теперь сказал «нет», объясняя тем, что на Су-24 лётчик и штурман – экипаж, и разбивать его нельзя. У штурмана и вне боевого применения есть работа, которую командиру одному выполнить сложно.

– Всего-то надо будет тебе пару кнопок нажать, тумблер после взлёта и перед посадкой перекинуть – смеётся Назарян. – Армейские чины всего бояться... А ты к нам иди. Обратись к начальнику Управления лётной службы МАП генерал-майору Петрову Вадиму Ивановичу. С генералом Верниковым – начальником Лётно-испытательного комплекса (ЛИК) свяжись. Просись слетать с кем-нибудь из инструкторов Школы лётчиков-испытателей. Я бы с тобой слетал, да не знаю, сколько на корабле пробуду...

Все мысли Валентина Вазгеновича о предстоящем. Но пока



он проводит оценку модифицированной системы поворота сошл на взлёте с коротким разбегом в условиях аэродромного базирования. Это отличается от того, что ожидает в водном безбрежье, на пятачке палубы... Параллельно он ведёт работу по медицинским и психофизиологическим исследованиям. Из-под комбинезона тянутся провода, соединяющие датчики, прикреплённые на теле лётчика, с записывающей аппаратурой в кабине самолёта. И Валентин Вазгенович идёт после полёта в сопровождении свиты специалистов в небольшой автобус-лабораторию, где холодно так же, как на улице. Медики определяют эмоциональную и физическую загруженность лётчика на этапах ВКР.

Это шествие, сосредоточенный вид лётчика-испытателя, со значением роняемые им фразы впечатляют. Всё в Назаряне не как у всех. Вне полётов он ходит в белом комбинезоне, отчего его тёмные волосы и густые, всегда чуть насушенные брови кажутся ещё черней. Взгляд больших карих глаз строг, печален, что придаёт смуглому лицу особую выразительность.

«Самый храбрый из армян – это Валя Назарян», – в добродушном подтрунивании друзей улавливается уважительное к нему отношение. В этом я вскоре убедилась, а до конца поняла лишь позже, уже в Жуковском, когда летала с Валентином Вазгеновичем на истребителях по интереснейшим программам... Но это случится почти через год.

В большинстве случаев первое впечатление о человеке наиболее точное. Потом оно заштриховывается, искажается несущественными разговорами, случайными событиями, и человек начинает казаться другим. Лишь достаточно долго общаясь, узнавая человека глубже и разностороннее, высвечивая грани его души, окончательно убеждаешься, что изначальное мнение было верно.

Назарян по натуре впечатлительный, с богатым воображением. Гордость сочетается в нём с неудовлетворённостью, ему труднее, чем от природы хладнокровным себялюбцам. Им руководит волевое стремление к преодолению трудностей и обстоятельств. Доказать себе и другим, добиваясь самоуважения.

«Взгляды зрителей подтягивают, и летаю лучше», – как-то признался он. Но в то же время:

«Мне ни от кого ничего не надо...» И откровенное:

«Перед первым самостоятельным висением тысячу раз пролётывал его перед сном и во сне. Волновался». Но об этом мне говорили и другие лётчики...

Сейчас «самый храбрый...» явно нервничал и не скрывал этого. Но так откровенно высказываться о том, что не устраивает его в самолёте, чего он опасается на корабле, что думает о тех печальных событиях, которые уже произошли по непонятно чьей вине и непростительной причине, – так может говорить только действительно смелый человек, знающий себе цену, слабые и сильные стороны своего лётного мастерства.

В одном из наших разговоров Валентин Вазгенович рассказал: «Выполняя полёт «по-самолётному», в момент взлёта я почувствовал, что лопнула шина колеса правой стойки шасси. Подвели ко мне другой самолёт для выяснения повреждений.

«Гляди!..» – говорю. Оказалось, что содралась середина резиновой шины.

«Посмотрите на полосе...» – прошу. И точно, нашли опмётки резины. Значит, сажать «по-самолётному» нельзя, а практики и допуска к полётам на вертикальных режимах я тогда ещё не имел.

Пока руководство полётами совещалось, крутился над точкой. Потом послали меня в район Белоомута, чтобы там катапультировался. С Ил-18 за мной наблюдали.

Потянул рукоятки... Фонарь слетел, ноги прижались захватами, как положено, а кресло не стреляет... С РП запросили... Я ответил: «Фонарь сошёл, катапульта не стреляет...»

С Ил-18 лётчики советуют: «А дедовским методом не можешь?...»

«Ноги зажаты, – говорю. – Катапульта может выстрелить в любой момент».

Обречённость... Чувство такое, что ноги есть, руки есть, а всё что в середине – пустота. Внизу болота, деревья. Садиться некуда... Раньше думал: что чувствовали погибшие друзья в последние мгновения жизни? Вот и самому ничего не сделать... Отчаяние безвыходности... Нет, должен тянуть до конца!

Топливо – аварийный запас. Искал место для посадки. Мелколесье, болото... Докладываю РП:

«Иду на посадку в болото...» Тишина в эфире...

Колёса коснулись грунта мягко. Двигатель встал... Я выпустил тормозной парашют. Несусь... Плоскости срезают мелкие деревца, слышится треск... Грунт тошкый, но достаточно плотный, чувствую, как увязают в нём колёса...

Доложил: «Сел...» и обесточил самолёт... Потом – тишина. Небо огромное, чистое. Солнце... Вставать страшно, вдруг катапульта выстрелит...

Оттегнулся, ноги высвободил, встал на сидение (обычно не встаю) и за борт вывалился. Низко, полфюзеляжа в топи...

На посадке, когда выдерживал направление, под конец чуть осело одно колесо и самолёт поднял крыло. Молил: «Ну не надо, не надо...» И крыло опустилось... После посадки молил: «Не стреляй, не стреляй...» И кресло не выстрелило... Когда вылез – губы сухие, во рту сухо, язык шершавый...

Почувствовал траву под ногами, снял ЗШ, сел на него... Гудит вертолёт – завис. Выпрыгнул второй пилот – поднял, сжал за плечи, трясёт...»

...Валентин Вазгенович не любит, когда стоя у самолёта кто-то говорит о чём-то не относящемся к предстоящему полёту.

«Я весь в задании... Торошлось сесть в кабину, чтобы никому не отвечать. Злось, если что-то отвлекает... Даже в обычное вре-

мя проигрываю задание постоянно: дома, в ресторане, по дороге в машине», – это откровенное признание Валентина Вазгеновича помогает глубже понять его. Хотя лётчик-испытатель подполковник Васенков как-то заметил:

– Валентину нравится воспринимать полёт излишне эмоционально. Значимость свою и подчёркнутость риска...

...С Заслуженным лётчиком-испытателем подполковником Васенковым Виктором Владимировичем стою на аэродроме, наблюдая за тем, как вертолёт Ми-6П поднимает для установки на пьедестал и перемещает над деревьями учебно-тренировочный Як-36УМ с бортовым номером 005, давший путёвку в небо первым лётчикам-штурмовикам палубной авиации России. И хотя командир вертолёта – Щербаков Борис Александрович делает это бережно, но безжизненный самолёт на подвеске – зрелище печальное...

Васенков отворачивается, говорит с досадой:

– Не могу смотреть, как таскают самолёт на лямках: какое-то неуважение. Ведь без этой спарочки-труженицы палубной авиации могло и не быть.

На полноватом, но приятном лице Виктора Владимировича здоровый румянец. Волосы, брови высветлены южным солнцем. Глаза серо-голубые. Взгляд пристальный. В мягком голосе время от времени появляются жёсткие нотки. Обходитель, вежлив. Когда надо – строг и принципиален. Умён. Отзывы о его работе самые лестные. Он военный лётчик-испытатель из Феодосии, где базируется филиал 8 ГК НИИ ВВС, на который возложены задачи испытаний противолодочной и корабельной авиации.

Погода не балует, но на аэродром всё равно тянет. На лётном поле мы с Виктором Владимировичем и разговорились. До этого не представилось случая. У него дни заняты полётами, у меня – разговорами с инструкторами, слушателями, приезжими методистами. Теперь, когда в рабочем блокноте накопилось достаточно мыслей чужих и наблюдений собственных, чтобы написать очерк об инструкторах, можно вновь всей душой отдаться полётам лётчиков, тем более испытательным, пока ещё мной не изученным. Разговор начинается, как принято говорить, «от печки». Что, где, когда?..

В 1969 году Васенков закончил Харьковское высшее военное авиационное училище лётчиков. Выпускался на МиГ-17. Направили в строевую часть Пятой Воздушной армии Одесского военного округа. Через три года получил 1 класс военного лётчика, переучился на самолёт Су-7Б. В 1973 году сдал экзамены в Школу, впоследствии – Центр подготовки лётчиков-испытателей ВВС в Ахтубинске, которую закончил с отличием.

– Попал по счастливой случайности, – Васенков улыбается. – Повезло... Отбирали из полков лётчиков с первым классом не старше тридцати лет. А мне – двадцать шесть. Лётчик-испытатель Хомяков спрашивает: «Как относишься к испытательной работе?»

Отвечаю: «Положительно». Из двадцати кандидатов, отобранных начальником военной Школы в воздушной армии, прошёл я один.

Первый набор – шестнадцать человек с истребителей и шесть с тяжёлых самолётов. Экзамены сдал отлично... Всё крыло второго этажа гостиницы в Ахтубинске было отдано нам. Двери комнатов распахнуты – жили одной семьёй. Разговоры, литература, лётные документы, рыбалка – всё вместе. Делились знаниями, фантазиями на лётно-испытательную тему. Но не личными делами... Преподавали в Школе Заслуженные лётчики-испытатели, учили испытательским азам, прививали умение летать на разных типах.

Открытое лицо Виктора Владимировича светится улыбкой, воспоминания ему приятны. Я выжидающе молчу, и он продолжает:

– Полковник Хомяков Владилен Павлович был тогда ведущим лётчиком-испытателем НИИ ВВС по самолёту вертикального взлёта-посадки и нацелил меня на эту машину, сам контролировал подготовку. – Виктор Владимирович хмурится, признаётся: – Вертолёт – на нём предварительно обучают, трудно давался. Не сразу его прочувствовал. Потом освоился, даже понравилось зависать... На «ВМ», так несекретно назывался Як-36М, летать обучали те, кто первыми поднимали этот самолёт и доводили его: лётчики-испытатели Михаил Дексбах, Олег Кононенко и Владилен Павлович. Со мной он сделал двенадцать полётов на «висение». Первый самостоятельный я слетал нормально. Самолёт был послушен. Разве забыть этот день!.. Второй полёт – тоже нормально. На третьем, на высоте двух метров произошла разбалансировка по тангажу... – руки Виктора Владимировича произвольно приподнимаются, словно он снова напряжённо работает в кабине самолёта, выполняя необходимые действия.

– ...РУД вперёд даю, для увеличения высоты висения, а самолёт опускает нос и кажется, что снижается. РУД прибираю – поднимает нос, словно увеличивает высоту. Скачет! И вдруг повело носом вниз. Приземлился самолёт, ударившись носом, согнул его, шлохнулся на колёса. Пыль, дым... – Васенков замолкает, и я представляю эту удручающую картину... Каким непрочным становится металл, когда самолёт сталкивается с бетоном, как беспомощны его рули, бессилён двигатель. Как хрупка жизнь человека.

– ...Вылезая из кабины, уже знал, какую допустил ошибку, – продолжает Виктор Владимирович. Всё, что произошло, им уже пережито, передумано и выводы сделаны. – Причина в том, что на самолёте для согласования разных двигателей был установлен механизм управления тягой, который не в полной мере согласовывал тяги силовой установки при резких перемещениях рычага управления двигателем. Вот я и разболтал Як по продольному каналу, сам не понял, как это произошло... Надо было раньше управлять. Знал, что момент такой может быть, но не ожидал.

«Всякий бардак надо прекращать на земле...» – сказал тогда Хомяков. Надо было срочно садиться, но я не понял, а отпариро-

вать движения самолёта возможности не было... До меня по этой причине «стоял на хвосте» лётчик-испытатель Иван Широченко. Но всё равно было жгуче стыдно смотреть в лица техников. И те отводили глаза. Сколько им предстоит работы! Переживал очень... Снова сел после ремонта в этот же самолёт. Потом даже испытывал это явление, специально проводил раскочку...

Следующий разговор с подполковником Васенковым произошёл в гостинице, где записать в блокнот, не полагаясь на свою память, было можно.

– В 1976 году на корабле летали довольно плотно, днём, а с 1978 и ночью. Какие полёты наиболее впечатляющие? Ночные, – в выражении лица Виктора Владимировича появляется что-то мечтательное. – Оторвался от палубы, ушёл из освещённого пространства и словно окунулся в темноту... Обернулся, увидел кусочек светящейся площадки, а кругом – чернота, ни огонька. И только облака серой массой выше самолёта клубятся... Уткнулся в приборы, за борт неуютно глянуть... На посадке – за восемь километров корабль просматривается светлым пятнышком. Потом всё ближе, ярче... Если на взлёте мощность света прожекторов понижается, то на посадке даётся полностью. На удалении пятисот метров особенно ощущается громадность и величие корабля. Палуба светится, тени неясные, блики... – в голосе Васенкова оттенок таинственности.

– Задача была поставлена конкретная: отрегулировать светотехнические средства кабины и корабля. Дать оценку ночному старту на палубе. Как огни по контуру полосы, как круги светятся?... На авианосец ночью производить посадку удобнее, чем днём, тем более при качке корабля. При волне надо сажать, когда палуба пошла вниз, то есть справа – налево, тогда три зелёных огня горят, а оранжевые гаснут. Посадочное «Т» находится по левому обрезу полётной палубы и состоит из пяти зелёных огней и четырёх оранжевых. Красиво, новогоднюю ёлку напоминает.

Потом Васенков рассказал, как испытывал на боевое применение вооружение истребителя-бомбардировщика МиГ-27. Был ведущим лётчиком-испытателем самолёта Су-24 при контрольно-серийных испытаниях.

– Запомнились испытания на расширение боевого маневрирования. Изучал Су-24 при различных стреловидностях крыла. Были и другие самолёты, и разные задания. На МиГ-23Б пришлось катапультироваться... Нужно было проверить прочность самолёта с четырьмя ФАБ-500 (фугасные авиабомбы). На предельной скорости и высоте тысяча метров самолёт на тридцать второй секунде содрогнулся от ударов в районе воздухозаборников, затем в хвостовой части – это явный помпаж. Как положено, выключил двигатель, но успел набрать полторы тысячи метров. И хотя начался пожар, пытался двигатель запустить вновь – безуспешно.

Покинул самолёт в ста девяносто километрах от аэродрома над песчаными барханами. Кресло, отходя, задело бедро, потом силь-

ные кровоподтёки были... Некоторые говорят, что видят, как выходят из кабины. Я не видел. Планшет наколенный, именно – подарок от друзей – соскочил с бедра и повис на ботинке. Побоялся, что при приземлении попадёт под ноги, и сбросил. Жалко, конечно... Сам упал в песок. Ждал вертолёт минут сорок. За это время многое передумал, но не в отношении выбора профессии. Прикидывал, всё ли возможное сделал для запуска двигателя. При расследовании выявилось разрушение подшипника средней опоры компрессора в результате её масляного голодания из-за конструктивного недостатка, – Виктор Владимирович отпивает из стакана, но чай давно остыл. Он включает электрический чайник, и мы вновь «возвращаемся» на испытательный аэродром.

Как просто можно говорить обо всём, попивая за столом чай. А по сути...

– Полёт – это работа настолько напряжённая, что, выполняя задание, даже очень сложное, утомления не замечаешь, – словно подслушав, уточняет мою мысль Виктор Владимирович. – Усталость приходит потом, на земле, когда домой возвращаешься.

В 1998 году Заслуженный лётчик-испытатель полковник Васенков В.В. был удостоен звания Героя Российской Федерации.

...С Михаилом Сергеевичем Дексбахом – Героем Советского Союза, Заслуженным лётчиком-испытателем сижу в стартовом домике на аэродроме. Говорим об особенностях самолётов вертикального взлёта-посадки – тема эта нескончаема и каждый лётчик трактует её немного по-своему.

– Какие особенности?... У лётчиков вырабатывается новое восприятие, ощущение «держат высоту». Ногами – курс. Тангаж, крен – определяют место. Нагрузка для лётчика – одновременность действий.... Я в основном летал по «полному профилю» и на боевое применение. По перегрузкам и на корабль. В режиме ВКР – мало... При укороченном взлёте самолёт уходит от подсоса, который возникает, как только Як при вертикальном взлёте отрывается от земли. Вы должны были почувствовать это, когда летали... – Дексбах смотрит на меня испытующе.

Молча киваю. Вспоминаю взлёт с полковником Ковалёвым, поразивший меня своей необычностью и быстротой. Пожалела, что нет в запасе ещё полётов, чтобы полноценно прочувствовать рациональный режим, когда взлёт происходит одновременно с движением самолёта вперёд и набором высоты.

– Автомат поворота сопла крутит его, если при скорости 90 км/ч лётчик сопло не повернул, – продолжает Михаил Сергеевич. – Эту доработку сделали после гибели Олега Кононенко, – Дексбах на мгновение замолкает, потом продолжает говорить так же быстро ровным голосом: – Запустил ПМД... Вырулил... Запустил ПД... Сопло – «Г» (горизонт – 62 градуса) и – понёсся!..

Как просто всё получается! Но лётчик-испытатель тут же оп-

ровергает мои мысли. Признаётся простодушно, с поразительной откровенностью:

– Когда подхожу к самолёту для выполнения этого задания, испытываю почти страх... Перебарываю себя. После перерывов летаться трудно: на ВКР сложное распределение внимания и в первых полётах напряжённость.

И это говорит лётчик-испытатель, имеющий самый большой опыт полётов на «вертикалках»! Но откровение свойственно в среде подлинных мастеров и жизненно необходимо в лётном деле. Привычка и потребность делиться опытом положительных-отрицательных ситуаций в полёте, эмоциональными посылами удач, просчётов, гарантирует в немалой степени безопасность других.

Прошу Михаила Сергеевича рассказать о себе. Он пожимает плечами и начинает чуть небрежно намечать свой не совсем обычный жизненный путь.

– Закончил Армавирское лётное училище в 1957 году. Служил в строевом полку, летал на Як-11... Отобрали в Кубинку, служил там... Как-то вызвали из отпуска, надо было парой слетать на полигонные стрельбы. Столкнулся... Глядел на карту и задел ведущего крылом. Катапультировались оба. Он сразу, а у меня катапульта не сработала... Фонарь сбросил, катапультировался аварийно. Самолёт упал на мостик, едва не задев рыбаков – отца и сына... Когда ещё в воздухе был, видел чёрный, жирный котёл и думал: «Неужели попаду в него?..» Приземлился нормально... Подъезжает дружинник: «Чем помочь?» Я говорю: «Карту секретную собирайте». Приносили карту по ключкам... Подошла бабка: «Спасибо, сынок, что коров не подавил...» Сняли с лётной работы... Год трудился там же, на аэродроме. Потом восстановили... В 1967 окончил Школу лётчиков-испытателей, – Михаил Сергеевич шуруется и, оживившись, уже без моих наводящих вопросов:

– В Саратове, на заводе, где Як-38 делают, сидел на вынужденную... На высоте триста метров не запустился один подъёмный двигатель, но по табло это незаметно было. Скрутил сошло и... носом пошёл вниз. Парировал ручкой – бесполезно... Ударился носом, отбил переднюю стойку, потом колёса шасси. От скрежета по бетону загорелся нос... Быстро отстегнулся. Лётчики выломали фонарь, ударив по голове немного... Выскочил, твержу в запале: «Дайте посмотреть как горит...» Увели в «санитарку»... Разбит подбородок, слюнотечение позвончника... Везут на машине. Пожилая врачиха перепугалась, кровь с подбородка стирает, кислород суёт. Я злюсь: «Да мне его и в полёте хватало». Пока ехали, стало плохо, боли начались. Два месяца на растяжке. Потом десять месяцев – санчасть, массаж. Но комиссию прошёл.

Прошёл врачебно-лётную комиссию! Счастье... Значит снова можно летать, испытывать самолёт и... судьбу, а она не ко всем и не всегда милостива, даже если пощадила дважды. Как бы ни было совершенно мастерство и тщательна подготовка лётчика к зада-

нию, каким бы родным ни казался самолёт – это всего лишь машина... И в подтверждение моим мыслям:

– На «Минске» катапультировался вместе с Олегом Кононенко. Взлетали по ВКР, не повернулось сошло... За обрезом носа плюхнулись. Удар был сильный, но не оглушило. Чётко запомнилось: вода студенистая над фонарём кабины, текут струйки из щелей... Я за держки хватя!.. Выстрел... Опомниться не успел – палуба под ногами. Упал, потащило ветром... Матрос не растерялся, погасил купол. Олег вылетел через фонарь и опустился на воду, его тут же подобрали... Олега – в госпиталь. У меня – перелом плеча... Прятался от врачей – дело было перед Новым годом и хотелось попасть домой. Плечо после долго болело, лечил сауной, растиранием. Зажило только в санатории.

...Выходной день, гостиница. Сидим пьём чай. Пасмурное небо за окном, а потому грустно и располагает к откровению.

– «Если Юрка разбился, то что же делать нам?» – подумал я, когда разбился Гарнаев... Юрий Александрович Гарнаев – это был лётчик! Чкалов, Громов и все другие в подмётки ему не годятся... – Михаил Сергеевич вздыхает и без перехода, продолжая прерванный несколько дней тому назад разговор:

– Перед первой посадкой на крейсер «Москва» полгода летал по ночам на самолёте – во сне. Представлял себе мысленно каждую деталь, движение... Днём на Яке облёты делал, на вертолёте. Зависал над палубой корабля...

18 ноября 1972 года... В одном из официальных описаний этого дня упоминается, как торжественно проходило событие. Впервые прозвучала команда: «Корабль к посадке самолёта изготовить!» Прилетевший с кинооператорами и фотокорреспондентами вертолёт сопровождал Як-36М последние километры его пути к кораблю. Самолёт пролетел над палубой, сделал боевой разворот... Наверное, всё так и было. Только самому лётчику-испытателю сейчас вспоминалось иначе.

– Подходил на Яке несколько раз. Зависал, потом отходил... Пристраивался. Наконец – сел... Появляется капитан с морской пилоткой, тельняшкой и значком за дальний переход – поздравляет. Лётчики и моряки меня качают... С ходовой рубки выходит командующий ЧФ генерал-полковник Воронов и другие... Все идём в салон, где стол накрыт. Я со всеми поднимаю рюмку и не могу пить – руки трясутся. Все это видят, но молчат... Потом вышел одну, вторую. Официант подходит: «Вам принести суп?» Я на него: «Иди ты со своим супом...» Потом успокоился... – Михаил Сергеевич глядит в окно, но облака плотно упаковали небо, и разговор-монолог продолжается. – Через три дня взлетел с «Москвы», сделал круг и сел вертикально. 22 ноября стали считать днём рождения палубной авиации. Так в вахтенном журнале и записали...

Внешность Михаила Сергеевича далеко не героическая. Маленький, невзрачный, ходит, если не в ЗИП, то в шляпе. И не поду-



маешь, что лётчик-испытатель. Скромнен, даже застенчив, при знакомстве смущается. Но временами дерзок, неуступчив. Болезненно самолюбив и не скрывает этого. Легко раним, потому и вспльщив, но умеет держать себя в руках. Не злопамятен. Принципиален в делах работы, однако уступчив, если касается просьб друзей... Честность в отношениях ставит превыше всего. Возможно, поэтому не складывается личная жизнь. Говорит Михаил Сергеевич об этом с лёгкой иронией, хотя, мне кажется, скрывая боль.

– Первая жена изменила – ясно, развёлся... Она умная была. «Ты, – говорит, – никогда не убьёшься, своей смертью помрёшь. У меня глаз такой: если вслед посмотрю кому, обязательно оборачивается. Ты никогда не оборачивался...» Я ей верю, это для меня как талисман. Со второй женой сейчас развожусь... От первой – два сына. Один в Черниговском училище, уже летает на МиГ-23. Второй сейчас – в армии.

То, что на судьбу не сетует и жён не ругает, вызывает уважение. Что о себе рассказывает небрежно, с юмором, а в глазах печаль, настораживает... Высокий лоб с ранними залысинами, лучики первых морщин в уголках глаз и складки у рта выдают его срок четыре года, половина из которых на пике напряжения.

Порой взгляд Михаила Сергеевича становится немного исподлобья, как будто вспоминается ему не особо приятное, но рассказывать продолжает:

– Все говорили матери: будет хулиган. Любил задорить ребят, не прочь был подраться. Учителям грубил, родителей не слушался – пытался таким образом утвердить себя... Когда учился в Армавирском лётном училище, знакомые считали, что в тюрьме сижу... Пришёл после окончания лейтенантом домой, так соседские кумушки «упали». Разные пересуды начались – смех, да и только... Приятно было. Гордился... Сейчас всё по-другому оценивается... Вот и Звезду Героя не пошу, но на двадцатипятилетие училища обязательно одену.

Улыбка немного смущенная. Но тут же: – «Ты второй Гарнаев, Миша» – сказал мне как-то наш ведущий конструктор Павлов.

«Нет, Виктор Николаевич, – отвечаю. – Я первый Дексбах!» А он смеётся.

...Воскресенье, гостиница. Не помню, чья комната, потому что хозяевами чувствуют себя все. Приносим то, что удалось купить в скромном буфете. Здесь непритязателен вкус, и пища требуется иная. Ощущение надёжности, доброго согласия сидящих за столом проникает в душу и греет, хотя в неспешном деловом разговоре больше возражений и мнений собственных.

– ...Нет, он в этом случае не подойдёт: боится воды... – не уточняя, о ком идёт речь, говорит ведущий инженер Виктор Николаевич Павлов, прихлёбывая горячий чай из гранёного стакана. – Нужен Алифанов.

– Кто ж её не боится? – пожимает плечами Васенков.

– У Алифанова больше полётов с корабля. Опыт... – настаивает Павлов.

– Был... да весь вышел. Выдохся Женька после травмы, – Михаил Сергеевич хмурится. Неприятны горькие слова, но сейчас нужна только правда.

– Алифанов не испытатель. Он не поймёт, не заметит всего, – уточняет Васенков. – Возьмите Синицына... Старается парень и способности есть...

Разговор идёт о продолжении лётных испытаний Як-38 на корабле. Потом начинается неторопливый анализ: какую ручку управления надо ставить на будущих машинах – Як-38М, Як-41. И о многом другом, что я не имею права записывать. И не стремлюсь: при всей моей симпатии к самолётам, главное всё же люди, в их деловом и праздном, в их естественном облике, с особой манерой говорить, переживать, убеждать... Творить в небе и на земле.

– Я всё могу, – кипит Виктор Николаевич, реагируя на чью-то категоричную реплику. Задумавшись, я не уловила смену темы и настроения. – Хотите, полностью автоматикой поворот сопл сделаю? Но где гарантия?..

Автоматика... Мощь и немощь её... Мысли переключаются на недавний разговор с Героем Советского Союза, Заслуженным лётчиком-испытателем полковником Хомяковым. Он рассказывал, к сожалению, лишь поверхностно, о том, как вёл программу государственных испытаний, осваивал ночные полёты над водой. Как первым из военных лётчиков сажал Як-36М на палубу «Киева», а несколько месяцев спустя взлетел с коротким разбегом с палубы «Минска». Потом обмолвился о случае, который произошёл в 1976 году, когда его «выбросило на Волге» – принудительно катапультировало из Яка.

В разгоне, после взлёта по вертикали при повороте сопл подъёмно-маршевого двигателя, в промежуточном их положении на высоте около ста пятидесяти метров и скорости почти четырёхста километров в час, когда и минуты полёта ещё не прошло, сработала автоматическая система катапультирования. Она предназначена для спасения лётчика в случае отказа двигателей на взлётно-посадочных и переходных режимах. А тут, как предполагают, по причине образования в цепи «паразитных» токов, проскочил случайно блуждающий «кулон». Вот и выбросила СК-ЭМ Хомякова из машины.

– Опустился на лёд Волги. Начало марта, лёд ещё крепкий, но в том месте сплошь лунки... Подхожу к рыбакам: «Как улов?..» У тех глаза круглые, на парашют таращатся. Хотели рыбку подарить – отказался... А самолёт с ПМД, работающем на взлётном режиме, носился минут двадцать, пока не потерял скорость и не свалился в штопор... Вот ведь как бывает...

Самое удивительное, что Як, сделав восемнадцать штопорных

витков, упал не отвесно, а столкнулся с заснеженной землёй почти плашмя, в тридцати двух километрах от города... Говорить об исправной, дорогостоящей, опытной машине, пусть не по его вине, но брошенной на произвол судьбы, о самолёте, достигшем восьмикилометровой высоты за счёт автоматической системы управления, в одиночку сумевшем пройти по стовдцатикилометровой дуге, возвращаясь как существо «во плоти» к дому-аэродрому, лётчику больно.

...Между тем, разговор в комнате идёт своим чередом, меняя темы, прокладывая неожиданные русла. Одно, как всегда, приводит к обсуждению гибели Олега Кононенко. Появляются новые мотивы и размышления.

– Юрий Иванович сейчас обижен, замкнулся в себе... – решительно переводит разговор в другое русло Васенков. Никто не спрашивает о причине, она понятна всем, кроме меня. И я при желании могу спросить или случайно узнать, потому что секреты в коллективе лётчиков и инженеров бродят из уст в уста как в большом селе, где все – родня и каким-то образом близкие, а потому тайное теряет остроту запретности. Эта открытость хороших, но не идеальных, реальных людей делает их понятнее и ближе друг другу, без чего не может быть настоящего коллектива, выполняющего важное и небезопасное дело.

– Вы не прочь сделать лишние полёты, потому что получаете с количества взлётов! – в сердцах говорит испытателям ведущий инженер Павлов. С ним не спорят: это издержки реальной жизни.

Как-то Виктор Николаевич пооткровенничал со мной по поводу психологических трудностей, которые создают осложнения в лётной работе:

– Человек привык брать и использовать в основном то, что есть и чему его научили. Всегда сложно осваивать незнакомое, что не понимают, не хотят понять... «Акробаты... На арене цирка... Спецы по поднятию тяжестей...» – передразнил он кого-то в сердцах, имея в виду прошлые муки и настоящие вздохи лётчиков по поводу своенравия «вертикалки». – Не надо браться за задание раньше, чем можешь осилить, тогда оно не покажется сверхтяжким... Я опытный авиационный инженер – мне невозможно в машину не верить! Понимаю, что трудно, рискованно, но летать здесь и с корабля всё равно надо. Только смотреть как... К примеру, загружаем самолёт, вооружаем – лётчик строевой будет пыхтеть, лезть как в гору... Лётчик-испытатель сразу взлетел и ушёл... Потому что испытатель не ограничивается тем, что есть и даже конечным своим результатом, а ко всему подходит творчески. Импровизирует и делает обоснованные выводы и действия. Он обязан создать строевому лётчику такую методику, чтобы тот не пыхтел. Но при условии, что строевой лётчик так же будет мыслить, анализировать, стремясь летать активно. И в этом ему – зелёная дорога. Только «дорога» эта уж очень ухабиста... Казалось бы, началь-

ство лётное и флотское должно как никто радеть за боеготовность. А так ли всегда на деле? И есть ли по-настоящему она у нас?

...Свет, льющийся из окон в комнату, стал синевато-сумрачным, вечер вступил в свои права, но сидящие за столом расходиться не собираются.

Приходит полковник Юрий Николаевич Козлов – лётчик-инспектор Главного штаба ВВС – по занимаемой им должности, а по существу, человек свой и «вертикальщик» классный. Один из тех, кто первыми начинали летать ещё на Як-36М. Разговор оживает, приобретает новые, бодрящие нотки.

– Надо проверить условия... – Козлов произносит фамилию лётчика, которого я не знаю, и проблема житейская не совсем ясна. Но не хочется нарушать вопросами дружески-деловую беседу, символично смыкающую конструкторскую, строевую, испытательную грани одной и той же, полностью поглотившей их работы над самолётом, ставшим смыслом жизни, причиной радостей и бед, залогом чести. Разговор перемежается шутками, лёгким звонком то стакана, то чашки. Кто-то лобит чай, кто-то и покрепче...

В воскресный день можно позволить себе расслабиться.

...Небо над аэродромом всегда по-разному удивительно. Его высоту чувствуешь обострённо, даль – отчётливо, каждое облако – в простоте и естественности своих очертаний. Сейчас облака лёгким пером растянулись в полнеба. Чистота воздуха поражает.

Стартовый командный пункт – лёгкое сооружение, напоминающее просторную будку, приподнятую на сваях метра на два от земли. Дощатая лесенка без перил, остеклённая стена смотрит в сторону полосы ВКР (взлёта с коротким разбегом) и площадок для полётов на висение. Они расположены довольно близко, и всё видно отчётливо, а потому особо впечатляет.

Здесь своеобразный, обособленный мир, где в тесном, небезопасном для летательного аппарата и человека соприкосновении смыкаются земля и небо.

Руководство полётами в целом ведётся с основного командно-диспетчерского пункта, где стоят экраны локаторов, откуда контролируется нахождение самолётов в зонах, на круге, их точность снижения по глиссаде. А здесь всего лишь стол, рация и микрофон, который держит сейчас в руке помощник руководителя полётами старший лётчик второй эскадрильи старший лейтенант Николай Дмитриевич Россоловский.

Як-38 вырулил на полосу, остановился. Длинный нос чем-то напоминает клюв, воздухозаборники как грустные глаза и покаты́й лоб – фонарь кабины.

Раскрылись створки подъёмных двигателей. Нижние как у ракушки – быстрее. Верхняя створка – вверх, неторопливо. Самолёт начал вдыхать в себя воздух... Как выстрел ударило шлям, вонзилось в металлический настил полосы коротко и остро. Бе-

лой вспышкой взвился дым. Хвост самолёта приподнимается. Шасси выпрямляют суставы, передняя стойка привстаёт лениво. Какое-то мгновение Як словно раздумывает: взлетать ему или обождать? Отрыв... Капитан Калинеев решительно, экономя топливо и время, «скручивает» сопло где-то в пяти метрах от земли. Звук двигателя становится сверлящим, и самолёт, постепенно наращивая высоту, устремляется вперёд.

А кто-то уже заходит на посадку.

– ... Удаление 7, на курсе, горизонт.

– ... Площадка – 4.

– ... Площадку наблюдаю чётко.

Возникает точка с длинным хвостом. Ползёт, увеличиваясь в размерах.

– На «ручке идёт», рано затормозил... – поясняет Россоловский, и чуть приподнятый нос самолёта опускается ещё, словно лётчик уловил мысль старшего лейтенанта.

На посадке под фюзеляжем Яка появляется борода мятого воздуха. Струи идут вертикальным веером, опущенным вниз. Самолёт, подкравшись и не зависая, притирается к площадке. Это по методике неверно, но считается классом... В какой степени дозволительна такая вольность опытному лётчику или испытателю, судить не мне. Но, возможно, таким образом и вносятся коррективы в процессе совершенствования методических руководств.

Как жаль, что я не видела всего этого раньше. Насколько полнее, глубже, а главное, нагляднее усвоилось бы то, что испытала на этом уникальном режиме в том единственном полёте с полковником Ковалёвым.

Воспользовавшись небольшим интервалом в полётах и зная, что мне интересно всё, старший лейтенант начинает вспоминать собственные ошибки:

– Было как-то: взлетел по вертикали, дал ногу для постановки самолёта на курс разгона и одновременно скрутил сопло. Так в развороте и ввинтился в небо!.. И оказался... с обратным курсом. Очень неприятное было ощущение...

Вторая посадка... Самолёт подходит, орошая землю струёй из сопла – словно дождик из душа под громовые раскаты... Подползает, завис по всем правилам, плавно опустился, и вдруг пружинисто отделился, слегка подпрыгнув на всех трёх колёсах. Наверное потому, что лётчик был напряжён, с нетерпением ждал землю, и чуть быстрее, чем это требовалось, убрал РУДы с потребного режима.

...С ночи и до утра шёл дождь. Потом прекратился, и полёты начались вовремя. Первым взлетает на разведку погоды командир полка.

Як-38 стоит на старте, окутанный ровным гулом и чуть приметным туманом от испаряющейся воды. Запуск подъёмных двигателей, и – внезапно возникает пар, клубы его упругие и мощные. Самолёт мгновенно исчезает в плотном белом облаке, и

только кончик носа его несётся вперёд... Тут же резко взмыв, «Як» вырывается, роняя белые тающие хлопья и, нарашивая скорость, полого уходит в высоту...

Любуюсь, как красиво, по всем писанным правилам и в то же время в собственной манере взлетает полковник Ковалёв. Правила – это ведь не «линия», а некий диапазон, зазор между «ещё можно и уже нельзя», в пределах которого безопасно лётное творчество мастера. Ни один полёт, выполненный даже строго по инструкции, никогда не похож на другой, как и каждый человек, как и каждый самолёт. Собственная манера летания, как походка, манера двигаться, говорить, мыслить – жить. Но... Невольно вспомнились слова полковника, сказанные уже не помню по какому случаю:

«В самолёте нет начальников. Есть, прежде всего, лётчик, подчиняющийся всем законам и приказаниям РП...»

На этот раз летают в основном испытатели, и я сижу на СКП рядом с полковником Владиленом Павловичем Хомяковым. Тот, близко поднеся микрофон к губам, подсказывает лётчикам, выполняющим режимы укороченного взлёта каждый со своим особым заданием. Комментирует не в микрофон, а для меня:

– Взлёт сделал нормально. Убрал «сандалии» – нормально...

Однажды я грохнулся так, что пассажиры вылезли сверху, так вмяло их... – и хотя полковник улыбается, мне кажется неуместно спрашивать, как долго восстанавливали потом самолёт и как лётчик себя в то время чувствовал.

Потом Владилен Павлович подозвал Михаила Сергеевича Дексбаха, а сам ушёл смотреть ВКР ближе к полюсу, где лучше видно.

Михаил Сергеевич взял микрофон и напряжённо, отчего сморщился лоб и нахмурились брови, стал присматриваться к взлётам и посадкам Яков, коротко подсказывая лётчикам, если это требовалось. Казалось, он сам сидел в кабине, у него даже глаза щурились, а руки вздрагивали, словно готовились перехватить ручку управления и подправить недостаточно точно выполненное лётчиком движение. В обычно спокойном голосе слышались нетерпеливые ноты.

И снова взлёт с коротким разбегом. Лётчик-испытатель – Митик Юрий Иванович. У него всё получается отлично, и ранние морщинки на лице Михаила Сергеевича разглаживаются...

Ещё посадка... Постепенно, но энергично гася скорость, Як, замедленно подняв нос, приближался. Выпрямился – дотянулся до площадки и сел плавно, качнувшись на амортизаторах.

– Молодец! – облегчённо бросает в микрофон Дексбах. Но когда Хомяков возвращается, откидывается на спинку стула и говорит решительно:

– Нет уж, сиди сам... Летать легче, – и уходит готовиться к своим полётам.

А в эфире звучит позывной подполковника Васенкова:

– 493, фонарь закрыт.... Прошу вырুলить.

Из ряда самолётов, стоящих на технической позиции, Як-38 подполковника выходит быстро, нацеленно, красиво вписывается в разворот. Горячая струя веером испаряет воду сзади машины. По бетону «рулёжки» словно стелется веерный шлейф. Самолёт с ходу вырывается на полосу ВКР. И сразу же – запрос разрешения на взлёт. Голос у Виктора Владимировича почти не искажён, в нём чётко слышатся бодрые нотки.

– Взлёт разрешаю. Встречный 220, пять метров в секунду, – командует РП.

– 493-й понял, – отзывается Васенков и с небольшим интервалом: – Пресса, вы меня хорошо слышите? – это адресовано уже мне. Канал связи для испытательных полётов отдельный, а потому лётчики иногда засоряют эфир нерабочими репликами. Мне фраза Виктора Владимировича понятна: предстоит иллюстрация нашего недавнего разговора. Но Хомякову это неизвестно, да и любое отклонение внимания чревато... Поэтому он осаживает строго:

– 493! Вам дали взлёт...

– Понял...

На мгновение глазами лётчика-испытателя я вижу серо-зелёную, ребристую металлическую полосу с ржавыми головками болтов, которые постоянно выскакивают. Вижу белые линии по краям и пунктир в центре... Ещё бы телепатией обладать и ясно-видением, чтобы иметь возможность прожить телом, душой и чувствами весь полёт... Мысленно возвращаюсь к недавнему разговору с Васенковым, его словам:

«Мы понимаем: если не разделять процесс взлёта на отрыв, зависания и переход в разгон, а затем уже на посадку сделать непрерывный переход с режима торможения перед посадкой и саму посадку без зависания, тогда экономится топливо и обеспечивается более высокий уровень безопасности... Это же рационально! Вот я и занимаюсь поиском новой, наиболее приемлемой, простой методики вертикального взлёта и вертикальной посадки»

Запущены ПД – пылят огнём и дымом... Переднее колесо дрогнуло, стойка выпрямилась, потом приподнялось без усилия основное шасси. Самолёт привстал, уже потеряв земное притяжение, уже не раздумывая, надо ли подняться ввысь... Звук изменяет тон, в него вливается другой, мощнее и басистей, переходящий в тенор – РУД на максимале. Взлёт – всё опеломляюще быстро. Як, чуть замедленно скользнув вперёд, обрушился грохотом и свистом, уходя по наклонной вверх. Со стороны видно зелёное брюхо фюзеляжа и голубой верх, круглые насадки сопел похожи на чаши, с плавающим в них металлом... Струя газов ещё скользит по полюсу, и капли росы вскипают на её поверхности. Плавно заламываясь, самолёт уходит ввысь. Звук размазывается, в нём нет уже клокочущей резкости, которая появляется при разгоне и повороте сопел подъёмно-маршевого двигателя на двадцать пять градусов.

Солнце расплавилось на небе и стекает на узкую полосу моря

раскалённой лужей. Под солнцем – что-то сизое, густое то ли дым, то ли облака.

На посадочной прямой, плавно снижаясь, самолёт Васенкова без замедления, чуть подняв нос, уверенно подтянулся к площадке и сел без зависания, по кривой линии.

– Лучшая посадка, – не удержавшись от похвалы, Владилён Павлович оборачивается ко мне. Добавляет: – Второй полёт Виктора – с подвесками.

Проводятся испытания, образно говоря, по поднятию тяжестей. Какой груз на разных режимах взлёта может взять Як-38? Он будет наибольшим на режиме взлёта с коротким разбегом. Исследования эти делаются здесь и на корабле. Они трудны и ответственные. От того, сколько, при каких условиях и какое вооружение может забрать в полёт палубный штурмовик, зависит возможность и целесообразность его боевого применения. И шутливое выражение «надо вооружиться до зубов» подходит в данном случае.

Вдоль полосы укороченного взлёта грушами и поодиночке выстроились люди в чёрных и защитного цвета шинелях. Кто-то в штатском. Это ведущие инженеры и техники, специалисты по вооружению, представители от военно-воздушных сил и флота. Ждут с секундомерами в руках... Они будут замерять время этапов на дистанции разбега размеченной короткой ВПП. Важно получить экспресс данные количественных показателей и правильность работы двигателей, всех систем. Увидеть со стороны всю динамику взлёта и потом на разборе полёта состыковать с докладом лётчика-испытателя.

...Як-38 стоит на полосе ВКР. Под плоскостями, на пилонах подвешены имитаторы подвесок вооружения – массивный груз обтекаемых форм... Подъёмные двигатели запускаются с хлопками дыма. Подъёмно-маршевый наращивает мощь. Замедленно стронувшись с места, самолёт Васенкова начинает скользить, но с чуть приметными толчками. Разбегается, приподнимает носовое колесо, основные колёса продолжают нести тяжесть груза и хвост Яка. Мгновение замедляется, время в такие моменты приобретает мучительное, тягучее свойство, чувства зажаты в кулак. Торопливыми ударами отдаётся в висках сердце.

Дым как пепел припудривает землю, и угол набора возникает незаметно, но почти сразу... Светлой щелью вклинивается небо между фюзеляжем и взлётной полосой. Самолёт тяжело, неохотно, но достаточно круто уходит вверх по наклонной. Мелькает в кабине оранжево-белое пятно комбинезона и ЗШ.

Радиообмена пока нет, руководитель полётами на командно-диспетчерском пункте словно воды в рот набрал. И Хомяков на СКП хранит молчание... А мне вспоминается недавний разговор с Виктором Владимировичем.

«...Перед любым взлётом всё проверяется. Потом – три действия. Запуск ПД, кнопка ВКР и – «сопло 62 градуса». Всё осталь-



ное – контроль: табло загорается, сигнализация... На то, чтобы посмотреть, заметить, понять и отреагировать – времени сейчас вполне хватает. А строевой лётчик может не успеть... Хотя, казалось бы, чего проще: РУД – максимал. Разбег – длина его заданная... Сошло – ручка... Самолёт, если прилично загружен, отрывается не сразу, основные колёса – потом... И самый напряжённый момент: повернулось ли сопло? Не встанут ли подъёмные? Постоянная готовность рвануть рукоятки катапульты, ведь СК-ЭМ не включается до высоты пяти метров... Напряжённое внимание. Подняли запланированный вес – радость. А не всегда получается».

Васенков проходит над полосой на высоте пятидесяти метров, и словно отвечая моим мыслям, легонько качает крыльями.

Посадка красивая: подход на скорости, тормозит, ручкой управления создавая тангаж, потом выравнивает самолёт, снижается по вертикали с небольшой высоты и плавно, плотно «прилипает» к площадке. На бетонную дорожку, ведущую к технической позиции, сруливает неторопливо. Быстрым шагом устремляются за ним, оживлённо обсуждая что-то, специалисты. Лётчик-испытатель всегда ходит со свитой инженеров, как главный хирург после операции, выполненной им успешно, хотя и не всегда... С той лишь разницей, что в руках лётчика-испытателя жизнь не чужая, а собственная и будущих военных лётчиков, и жизнь машины, что зачастую превыше всего...

Выглянув из дверей СКП вижу, как Васенков, выбравшись из самолёта, говорит что-то уверенно, помогая жестикуляцией рук... Сколько людей ждёт возвращения лётчика из испытательного полёта... Как ловят они каждую фразу, интонацию в голосе, штрих, нюанс в той работе, что делал человек в воздухе один, без них. Каким главным кажется он, каким ярким пятном пылает среди серых курток, шинелей и пальто его оранжевый комбинезон...

На наковленном планшете Васенкова пружинами прижаты листы бумаги, исписанные крупным, неровным почерком. К планшету привязаны на шнурках два карандашика. И как это получается ещё что-то записывать в полёте?..

– Я с инженерами и техниками строго себя держу, но они не обижаются. Понимают, это по-дружески... Все ждут от меня данные, которые никакая контрольно-записывающая аппаратура не зафиксирует. А потому надо всё заметить, запомнить и в полёте записать. Ещё в Школе лётчиков-испытателей приходилось учиться писать с обеих рук, чтобы позже суметь рассказать всё в деталях... Как можно обмануть надежды людей, ожидающих тебя на земле?

...Пришёл на СКП подполковник Владимир Иванович Кучуев. Спрашивает о своём подопечном. Я отвлеклась записями и не поняла, о ком идёт речь.

– Уже на посадке, – отвечает Хомяков. И словно в подтверждение его слов:

– ... Удаление 8, на курсе...

– ... 200 – горизонт, полосу наблюдаю.

– Выше глиссады идёт, – в голосе Кучуева чувствуется тревога. – Тормозить пора, чего он там?..

Точка самолёта растёт, от неё вниз стелется длинным тёмным облаком хвост. Это нормально, хотя каждый раз кажется, что самолёт горит. И это явно не в пользу экологии... Хотя над морскими просторами – не беда.

– ... Удаление 6, на курсе, в горизонте.

Уже не точка, а маленький предмет – в этом ракурсе самолёт похож на каракатицу. Он горбатится поднятой створкой, и шупальцами кажутся неровно свисающие пасси.

– ... Удаление 4, на курсе, глиссаде.

Кажется, что самолёт замедленно сползает по скользкой горке.

«Намечаешь себе точку и выдерживаешь глиссаду, постоянно подправляя самолёт», – вспоминаются мне наставления лётчиков.

– Быстро идёт... – голос Кучуева сдержанно спокоен.

– Снос небольшой, ветер плотный, – уточняет Хомяков.

– Высоковато...

– 876, плавно снижайтесь, – говорит в микрофон Владилен Павлович. – Гаси скорость.

Скорость погасилась вовремя и устойчиво. Но самолёт садится на одну ногу – поворот переднего колеса, если коснулся полосы чуток со смещением. Ветерок поддул – стойка полностью выпрямилась, зато другая осела в амортизаторе. Як кренится на крыло, кажется, вот-вот перевернётся... Нет, обошлось... В груди тает ледышка страха – у меня, у лётчика, у командиров.

Вспомнилось, как вчера, ближе к вечеру, Кучуев сел на тренажёр, расположенный в специальном здании, чтобы «слетать» по распределению внимания на оценку.

Сначала надо было сделать «взлёт-посадку» по вертикали, потом «по-самолётному». Лётчики из числа слушателей, столпившись у Владимира Ивановича за спиной и «дыша в затылок», наблюдали. Громким шёпотом комментировали действия подполковника.

Владимир Иванович, работая с арматурой кабины, что-то искал, путал, опаздывал... В итоге получил двойку. Искренне посмеялся над собой и снова «слетал». Уже на пять.

...Как я понимаю, существует, по крайней мере, две методики взлёта укороченного разбега. Одна – рекомендация испытателей. На взлёте при скорости 90 км/ч поворот сошла от 62 до 25 градусов. При скорости 110 – подъём носового колеса, при 140 – отрыв от полосы. Но в 311 отдельном корабельном штурмовом авиаполку (ОКШАП), который базируется на «Минске», с помощью В. Васенкова и В. Назарян, была разработана своя методика.

– Она была не совсем законна, – пояснил мне позже подполковник Чурилов, – по решением методического совета полка утверждена. Взлёт так же при скорости 90 км/ч и сошло – 62 градуса. Но подъём носового колеса происходит при одновременном

отрыве с ВППл «С», то есть у носового среза палубы. Это даёт ощутимый прирост скорости на отрыве: вместо 140, как раньше, 170 – 190 км/час, – а значит, увеличивалась подъёмная сила крыла и устойчивость при взлёте.

Чтобы не дать самолёту увеличить угол тангажа и задрать нос, его ручкой управления прижимают, создавая лучшие условия для начального разгона.

Возможно, есть и другие методики или утончённые разновидности их – у каждого опытного лётчика свой, неповторимый почерк пилотирования. Методики ещё не исследованы, не отработаны до совершенства. Хотя совершенство в процессе освоения летательного аппарата нового типа с необычными свойствами и, возможно, не до конца ещё изученными принципами летания, понятие относительное. Мастерство, лётный талант в немалой степени сглаживают неровности и огрехи методического плана.

Вспоминается всё, что говорили мне сравнительно недавно самые сильные строевые лётчики на «Минске» об опыте своих полётов, усложнённых в походах по южным морям жарой. О сделанных ими по собственной инициативе методических разработках: есть острая, жизненная необходимость в том. Написаны они не в общих чертах, а конкретно, тщательно и неопровержимо... Что может быть достовернее собственных удач, ошибок – напряжения и страха, неоднозначных чувств, обузданных разумом и волей? Что может быть важнее вдумчивого анализа уже на земле, в одиночку и совместно всего, что произошло в полёте или могло произойти, и нет гарантии, что не произойдёт позже? Только так рождаются необходимые и мудрые методики, с неустаревающим выражением «потом и кровью» добытого опыта летания.

...Новый день. Островками в синеве плывут облака. Когда облаков много, кажется, что небо растекается лужами. Море серебрится полосой на горизонте, чуть выше деревьев... Снова сижу на СКП. Здесь голоса двигателей в режиме укороченного взлёта воспринимаются как сконцентрированный шум. С посвистом, гулом он мало напоминает рёв, что рождает двигатели при взлёте с площадки строго по вертикали, тем более на палубе корабля.

Сейчас Юрий Николаевич Козлов выполняет висение... Высота двадцать метров... Чуть опущен хвост. Самолёт висит устойчиво, но слегка смещаясь назад. Сейчас лётчик отдаст ручку от себя... Видно, как полковник поворачивает голову, проверяя точность своего местоположения.

На снижении – смещение вперёд, но плавное, его легко остановить. Медленная потеря высоты... Вниз идёт струя газов, не достигая земли, клубится. Наконец упёрлась в металлическую полосу и смялась. Сжимаясь под фюзеляжем, стала как бы жидким стеклом. Оно растеклось и начало струиться по земле. Подсвеченный солнцем поток кажется бурлящей рекой, и самолёт как амфибия шлывёт в ней, не пытаясь пристать к несуществующему

берегу. В этом странном, невольно родившимся образе что-то кажется мне символичным.

– 498-му исполнительный... – самолёт Дексбаха стоит на предварительном. Облезлая носовая часть фюзеляжа, на «брюхе» окраска приобрела пасмурные цвета, от этого боевой Як кажется пожилым и уже немало хватившим лиха.

Самолёт вырывается на полосу. Запрос – разрешение на взлёт, и Як отрывается от полосы незаметно, не на больших углах атаки и с хорошей скоростью.

Михаил Сергеевич испытывает новый, оказавшийся слишком эффективным стабилизатор, и посадка «по-самолётному» после недолгого полёта проходит на больших углах, с меньшей скоростью, что отличает не слишком летучий на данном режиме Як.

Ведущим инженером у Дексбаха – Валерий Волков. Я с ним мало знакома, но непременно поговорю. Кто знает Михаила Сергеевича лучше, чем он? А внутренний мир этого удивительного лётчика кажется мне мало раскрытым и не понятным до конца даже им самим. Быть может, мне повезёт больше...

«Ниже...» – «Нормально...» – «Парапют!...» – подсказывает подошедший на СКП Хомяков. Не знаю, нужно ли это умудрённому опытом испытателю, но так, с подстраховкой, видимо, спокойнее всем. В этом психологическом тандеме есть трогательное и великое, осознаваемое пока лишь в своей материальной части, но несущее духовную составляющую испытательной работы.

На днях Михаил Сергеевич сказал мне то, что я никак не ожидала от него услышать, считая натурой мало склонной к лирическому взгляду на свою уже привычную и опасную работу, которая с опытом приобретает антикварные свойства и не теряет романтических оттенков.

«Лётчик-испытатель творит как музыкант, с той лишь разницей, что музыканту нужны чувства и техника пальцев. А у нас – техника рук и... – Дексбах улыбнулся, – никаких чувств. Перед публикой – инженерами, техниками после «выступления» раскладываемся...»

... – На связи 493-й, – это подполковник Васенков. Предстоит облёт спарки перед посадкой её на корабль. В задней кабине вместо проверяющего «сидит» СБИ – этажерка систем бортовых измерений. Какие режимы будет выполнять Виктор Владимирович, какие исследования проводить – не знаю. Это не из области тайн военных, а потому досадую: почему не расспросила вчера?

...Обороты полностью... Самолёт чуть привстал, в небольшой зазор хлынула синева, и в наборе высоты почти сразу, чуть подавшись вперёд, на высоте метров семь-десять начинает скручиваться сошлю. Получается плавный и чёткий уход вперёд по наклонной вверх.

– Хорошо полез... – одобрительно бросает Владилен Павлович. Он сегодня тоже летает, а потому спешит, и всё же застрева-

ет в дверях, наблюдая за тем, как возникает в небе не сразу тающая дымная полоса. Когда нет ветра, по ней можно проследить всю траекторию взлёта от земли.

Неожиданно поступает чёткий доклад:

– 493-й, в разгоне на скорости 280 заклинило сопла ПМД в положение шестьдесят два градуса...

Это значит, что Як не сможет выйти на самолётный режим и подъёмные двигатели выключать нельзя. Допустимое время их работы, назначенное конструкторами, всего четыре минуты тридцать секунд.

«Что будет делать Васенков?» – мысль вспыхивает, но тревогой разрастись не успевает. В эфире звучит спокойное:

– Захожу на посадку по короткой...

Все, кто слышит доклад, понимают, как непросто это сделать, насколько необычно управление самолётом на таком режиме. Надо применить какой-то комбинированный способ – полусамолётный с включёнными струйными рулями и полувертикальный.

Бросаю вопросительно-испуганный взгляд на Хомякова, но полковник молчит. Бывают моменты, когда не надо никаких подсказок. Они могут только сбить, отнять секунды бесценного времени. Владилен Павлович знает Васенкова с первых шагов в испытательском небе, его лётный талант, а значит, возможности. Лишь лицо выдаёт внутреннее напряжение, скулы твердеют, подбородок заостряется...

Через четыре минуты двадцать две секунды спарочка Яка была «притёрта» на короткую ВПП.

«Ключик к управлению удалось подобрать... Даже восемь секунд в запасе осталось...» – скажет мне потом, довольной улыбаясь, Виктор Владимирович.

Как оказалось, блок реле поворота сопел ПМД, который стоял во второй кабине и был недоступен лётчику-испытателю из первой кабины, имел, как говорится, «сопли». Но всё обошлось, и испытания Як-38 с ВКР на «Минске», для чего и готовилась эта машина, не сорвались.

...Слушатель, фамилия которого записана в моём блокноте непонятно, но ясно задание – висение, площадку занял неспешно. Разрешение на взлёт запросил напряжённым голосом. Волнуется, но держит себя в руках.

Взлетать начал – перед отрывом поехал вперёд. Потом его потащило назад, пока не зафиксировался... Головой крутит – белый ЗИШ с полосой светофильтра виден отчётливо.

– Соображает... – комментирует старший лейтенант Россоловский, но подсказывать не спешит. Когда есть время и возможность, надо дать лётчику самому подумать. Хотя время это исчисляется сейчас секундами. Потом всё раздробится на доли секунд, из которых сложится весь полёт... И так от полёта к полёту будет возрастать потребность и умение «соображать».

Спарка номер 045, её прозвали «огурец», чем-то отличается от других, именуемых «Боливарами», поднималась сначала неохотно, отваливаясь назад. Хвост перетягивал и основные пасси елозили по площадке, а передняя стойка задиралась беспомощно... Наконец самолёт привстал и натужно полез вверх, свешивая «зад»... Дексбах поворочал его ещё немного, помогал из стороны в сторону носом и плавно сел... Потом сказал, что машина лёгкая, – это был её первый подъём после доработок и сравнительно долгого стояния после завода. По традиции – лётчик поздравляет и благодарит техников, инженеров за машину, жмёт им руки.

...Лётчик-испытатель Синицын, оторвавшись от площадки, начинает ровно уходить в разгон. Над самолётом, вокруг него – струящийся воздух, и Як словно плывёт в высокой, дрожащей воде. Так необычно подсвечивает сейчас солнце, наверняка заливая кабину и слезя глаза. Утром Синицын после предполётных указаний, бросив кому-то: «Пойду, немного ещё продумаю...», ушёл из стартового домика и начал ходить возле него, «проигрывая» полёт. Его руки, словно держа управление, делали едва заметные движения, губы шевелились. Иногда он чуть прогибал спину, словно тормозясь телом... Потом зашёл в класс, ни на кого не глядя, молча взял ЗИ и ушёл, чтобы не расплескать, не растерять что-то очень важное в себе...

На посадке солнце всё так же подсвечивает самолёт со знакомым номером, и он плывёт в расцветенном мареве горячего воздуха... Стальная решётка на площадке чуть серебрится, бетонные плиты – матово-серые, лишь пшвы, залитые гудроном, блестят... Подпаленная трава буро-зелёного цвета.

Синицын затормозился в воздухе, дотянул «на ручке», слегка опустив нос самолёта, приостановился и прилип к площадке. Мне показалось: то ли Як, то ли лётчик и уж точно я сама облегчённо вздохнули... В каждом взлёте, при каждой посадке присутствует незримо, но вполне ощущаемо ещё не изученное психологами энергетическое поле. Его не зафиксирует имеющаяся на борту аппаратура, потому что создаёт этот феномен эмоциональный и духовный настрой человека. Это тонко улавливает лишь сам самолёт, странно одушевляемый в полёте, тем более такой чувствительный, своенравный и ещё недостаточно разгаданный как самолёт вертикального взлёта.

...И снова рулит кто-то из инструкторов, лихо и компактно вписываясь в минимальный радиус, который задаёт рулëжная дорожка на изгибе. Взлетел вертикально-устойчиво, чётко фиксируя курс разгона. Скручивая сошлю, отдал ручку «от себя», увеличивая скорость. Нос опустил немного: на вертикальных и переходных режимах при полёте даже на небольших отрицательных углах тангажа малейший «клевок», вызванный не только отказом струйных рулей или подъёмного двигателя, но и попаданием Яка в воздушную яму, система автоматического катапультирования

примет за предаварийную ситуацию и даст сигнал на катапультирование лётчика, спасая ему жизнь...

Но сейчас всё нормально – самолёт ушёл в разгон красиво.

Садился потом с превышением, чуть выше глиссады снижения и на повышенной скорости. Поздно скрутил сопло, а потому тормозил энергично, задирая нос, отчего самолёт шёл непривычно, «брюхом», упираясь в воздух, что не по инструкции и небезопасно. Площадку проскочил, сел на полосе ВКР, снизившись плавно. Похоже, это посадка с проскальзыванием.

...В строго запланированную череду полётов время от времени врываются события непредусмотренные и тревожные.

Вырулив на полосу и постояв какое-то время неподвижно, словно уснув, Як всё так же молчком развернулся по минимальному радиусу и покатился по рулётной дорожке опять на техническую позицию. Всё ясно: отказала связь...

У лейтенанта Рябы отказ посерьёзнее. Он один из тех молодых из полка «северян», что лишь недавно окончили училище и, как они шутят: «С бала на корабль» были приписаны к «Киеву».

Самолёт сначала словно переступил с ноги на ногу. Чуть встал хвост и вдруг клюнул нос. При запуске подъёмных двигателей не пыхнуло дымом, огнём из-под фюзеляжа, лишь несколько дряблых клочков. Звука характерного нет. Быстрый диалог руководителя полётами с лётчиком предельно ясен:

– Не оторвался?..

– Подъёмный двигатель сдох... На нос провалился...

– Заруливай...

– Понял.

И следующий день начинается с предпосылки к лётному происшествию. За тринадцать лет моей авиационной жизни это первое, достаточно серьёзное и, как хотелось тогда надеяться, последнее ЧП на моих глазах.

Старший лейтенант Скудный заходит «по-самолётному». Як на повышенной скорости в триста пятьдесят километров в час проносится по полосе.

– Парашют! Аварийно!.. – бросает в микрофон руководитель полётами.

Мазок белого дыма, острое пламя.

– Горит правый пневматик!..

Много белого дыма, неизвестность... В груди заглодело... Дальше что?

– Покинуть кабину... – звучит приказ руководителя полётами.

– Да уже покинул, наверное... – предполагает кто-то, вклиниваясь в эфир.

Аэродром, весь мир, казалось, замер...

С самолёта, находящегося в воздухе, кто-то произносит:

– Сейчас пройду, посмотрю, – через минуту-две, показавшиеся вечностью, Як-38 на ста метрах проносится над полосой. Тут

же звучит доклад: – Стоит примерно в пяти метрах от бетона на полосе безопасности...

Безразлично медленно, как кажется, катится пожарная машина. Следом уже торопливо промчался грузовик с техниками, машина командира.

К СКП подходит незнакомый мне майор, спрашивает Россоловского:

– Что он докладывал?

– Да практически ничего...

Я вылезая из будки СКП и иду с майором, подсаживаюсь в ожидавшую его «скорую»... Прошёл автобус с лётчиками. Надо срочно собрать опметки на взлётно-посадочной полосе, железки, резину. Должен сесть ещё один самолёт.

На «скорой» подъезжаем в конец ВПП.

Колея в мокром песке и гравии глубокая. Як под номером двадцать пять стоит, огорчённо опустив крыло, и в первый момент кажется подломанным. Его слегка развернуло, правый барабан – что осталось от колеса – зарылся в грунт.

Старший лётчик, старший лейтенант Александр Иванович Скудный – в оранжевом комбинезоне, сняв ЗИП и кожаные перчатки, стоит среди товарищей. Он высокий, длиннолицый, чуть застенчивый. По внешнему виду нескладный, но ловкий, перво-разрядник по нескольким видам спорта, как я узнала потом. Сейчас Александр говорит без видимого волнения, лётчики больше возбуждены. Расспрашивают... Он отвечает немногословно, с полной уверенностью в том, что действовал правильно:

– Нажал кнопку выпуска тормозного парашюта – толчка нет. Аварийно!.. Без толку... А Як несётся... Вырубил газ, перекрыл топливо. Когда остановился, связи уже не было, потому и доложить не мог...

Причина выяснилась сразу: вытяжной парашютник «залип» на струйнике хвостовом и не вытянул тормозной купол. Не продумана конструкция контейнера, расположенного вертикально. К лётчику претензий нет...

Вечером в гостинице, пристроившись за столом, старший лейтенант рассказывает мне, смущаясь, отчего на скулах кожа розовеет, а брови хмуруются:

– Нет, не волновался... Сидел, ждал, когда приедут и поставят чеки на катапультное кресло. Неприятно раньше было – на середине полосы из-за нерасторможенной колодки правого колеса разрушился пневматик, и с бетона на грунт потащило... А сел-то ведь чуть левее осевой линии, давая правую ногу, – Александр Иванович вздыхает. Помолчав, продолжает:

– В училище, когда горел на МиГ-23 боевом – тогда сначала ничего, а потом очень волновался. Ночами переживал... На посадке забыл выпустить закрылки. Доложил автоматически: «Шасси, закрылки полностью», а не проверил. На глиссаде не мог понять,



почему просаживается самолёт... У торца убрал газ и... провалился... РП командует: «Обороты, обороты!» Дал РУД вперёд, а инертность самолёта и подловила... Смазал гребень и сошло шпюцил. Тряска, скрежет!.. Загорелся. Пламя сверху потоком воздуха сбилось, но гореть внутри продолжало... Вот тогда всю свою спортивную сноровку применить пришлось, чтобы самолёт покинуть.

Мне хотелось спросить: «А что дальше?.. С самолётом и с вами... От полётов отстранили?» Но Скудный, потупив глаза, хмурил брови, вновь переживая случившееся не так давно. Мне не хотелось беречь ему душу, да и самое главное знаю: училище Александр Иванович окончил в 1978 году, в Центре сейчас на хорошем счету, инструктор... Не знала только, что пройдёт пять лет, он закончит Школу лётчиков-испытателей и до 1991 года будет работать в Лётно-испытательном институте в городе Жуковском.

...Темнота заливает землю, небо кажется светлей. В вышине сквозь облачную дымку, словно протаивая её, проступают звёзды. Негромкий гул двигателя и редкие голоса людей только подчёркивают тишину и покой, царящие в уснувшей Вселенной.

Самолёт рулит по бетонной дорожке, подсвечивая себе снизу фарой. Розовато тлеет кабина. Ярко-зелёный аэронавигационный огонёк горит на правой плоскости, белый – сзади, на хвосте. Красный, на левой плоскости, мне не виден. Большие крылья, весь самолёт теряется в темноте, и кажется, что свет плывёт сам по себе, каждый огонёк в отдельности.

На взлётно-посадочной полосе разбит ночной старт. Перед глазами расщечено, словно ёлочная иллюминация. Красный пунктир ограничительных огней. Синие – обозначают квадраты площадок. На исполнительный вырубивает спарка. Подполковник Кучуев проверяет заместителя командира эскадрильи майора Рябцева. На технической стоянке готовится к запуску боевой Як.

В свете прожекторов, стоящих на двух грузовых машинах, самолёт словно зеленовато-голубая глыба льда. Каждая деталь высвечена холодным светом. Подъёмные двигатели – на запуск, пламя пыхнуло пучком, дым за клубился причудливыми бело-снежно-голубыми всплесками. Но спарка не отрывается от земли. Качнулась, скакнула. Потом ещё подпрыгнула, и – не взлетела...

Самолёт начал переруливать на холодную площадку. Фантастическая тень поползла, искажаясь, перечёркивая путь... Прожектора погасли, их переставят на другую позицию. Только лужица света плывёт под фюзеляжем – фара самолёта смотрит вниз. Подъёмно-маршевый двигатель работает шепотком. Кругом, на всём аэродроме и за пределами его снова плотная темнота. Небо, теперь чёрное с синим отливом, давит звёздами, смыкаясь с землёй и морем.

...Прожектора вспыхивают вновь, мгновенно образуя в ночи островок, нет, голубовато-белую сферу, и в центре её – самолёт. Он

мягко поблёскивает всеми своими нашпывами и кажется отлитым из матового стекла. А может, сам излучает этот странный, лунный свет?.. Казалось бы, привычный уже давно знакомый Як-38У воспринимается сейчас как талантливая конструкторская причуда, как заявка в будущее десятилетие, а может быть, в грядущий век? Фантазия дорисовывает сотни таких обособленных, упрощённых ночных площадок, откуда более совершенные штурмовики вертикального или укороченного взлёта-посадки смогут совершать скрытные ночные вылеты по заданиям, которые для других истребителей-бомбардировщиков не выполнимы. Вот только бы пилотирование попроще да дыма на взлёте-посадке поубавить... Хотя, если летать в море, с корабля дым не беда, но виден, как утверждают лётчики, километров за тридцать, днём и при ясном небе...

Не только меня красота ночных полётов очаровала и навела на романтические размышления. Стоящий рядом лётчик из «серебрян» вздыхает:

– Доработать бы этого «крокодила», цены б ему не было...

Всплеск огня и перламутрового дыма. Як взлетает по вертикали, выскальзывает из зоны света, словно вышлёскивается на тёмный берег светлого озера. Зависает устойчиво. Верхняя часть его и фонарь кабины растворились в темноте. Чётко обозначился низ фюзеляжа, открытые створки и отвисшие шасси. Видно, как подрагивает нижняя часть руля направления. Проснувшийся ветер заставляет майора Рябцева парировать отклонения, но самолёт всё равно немного смещается. Весь он словно инеем подёрнут, ветер относит газы в сторону, и кажется, что метёт пурга.

Воскресенье. Вечер. Гостиница. Сидим в комнате у Виктора Николаевича Павлова. Михаил Дексбах, Виктор Васенков и Владимир Павлович. Пьём чай, что-то едим, но больше беседуем. Разговор идёт сугубо мужской.

Я сию молчком, хотя вопросов накопилось предостаточно. Но не хочу нарушить эту деловую, до конца лишь специалистам понятную тему об испытаниях, сопутствующих им побочных трудностях в доводке самолёта, конца и края которым пока не видно. Странное чувство чего-то настоящего, крайне важного, овеянно-го пока не сбывшимися полностью надеждами и планами конструкторов и лётчиков волнуется, заставляя определить хотя бы для себя самой своё отношение к «вертикалке».

Как ни странно, но я полюбила эту машину не тогда, когда впервые увидела на «Минске» и взлетела на ней. И даже не в полётах своих уже здесь, в Крыму. А тогда, когда узнала о проблемах её становления, о сложностях в походах по морям и океанам, о печальных событиях, которые уже произошли и не исключены в будущем... Почувствовала почти родственную привязанность, когда многократно, на разных заданиях и режимах увидела Як в работе. Не боевой, а лишь учебной. И только небольшими, но яр-

кими фрагментами – в работе испытательной. Когда узнала лётчиков и инженеров, о которых буду писать, если не в очерке, то в документальной повести – это обязательно...

... – Двенадцать лет создаётся машина... Но ведь пока строится, она уже устарела. А у конструктора в жизни бывает два-три самолёта, если он ведёт их с начала и до конца, – в раздумье произносит Виктор Николаевич Павлов.

– Романтика ушла, утонула в бумажках, дрызгах и всей этой волоките... – Михаил Дексбах произносит фразу неожиданно, но она звучит откровением, итогом не столько текущему разговору, а собственных и общих мыслей. Не удержавшись, я возражаю, начинаю что-то уточнять...

– У вас чувствительная женская душа, хотя мужской склад ума, – неожиданно произносит Виктор Васенков, и я, смутившись, не знала, что ответить, как воспринять, – на джентльменский комплимент это не похоже...

Невольно вспомнилось, как два подполковника – Васенков и Кучуев вчера одевали в домике на старте подвесные системы, бряцая железяками замков, подтягивали ремни, помогая друг другу, шутили... Оба молодые, большие, шумные, они заполняли неспешными движениями всё пространство небольшой комнаты, насыщая всё вокруг себя зарядом, энергетикой мужской силы и мужества... Что-то теснило мне грудь, душа переполнялась восхищением, светлой завистью и тихой грустью... Быть может именно потому, что я женщина, что полёт для меня никогда не станет обычным, обязательным делом, а риск – атрибутом профессии, я так обострённо чувствую мужество других...

Улетала из Сак на самолёте фирмы Яковлева вместе с инженерами и военными напрямик в Жуковский. Утро было не зимнему ласковое, солнце щедро заливало землю и море, зажигая волны. Лётчик-испытатель Шевяков – командир лайнера неторопливо вырулил на взлётную полосу...

Так и осталось в памяти: аэродром, насыщенный солнцем, отблеск лежит на бетонных плитах, на полосе рифлёного металла с выгоревшими, тёмными пятнами. И одиноко стоящий на краю технической позиции единственный незачехлённый, готовый к полёту штурмовик. Виктор Владимирович Васенков идёт к нему и ярко оранжевое пятно ВМСК, концентрируя внимание, собирает все краски аэродрома...

Мне кажется, существует таинственная, незримая связь между лётчиками, летавшими на самолётах вертикального взлёта. Своего рода объединяющий их энергетический эгрегор, спаявший в разной степени испытанными чувствами привычного состояния обузданного волнения и напряжения на грани стресса. Гордое чувство преодоления и досада недостаточно полной востребованнос-

ти, незавершённости своей лётной карьеры. Особенно остро это у лётчиков – палубных птурмовиков, ходивших в походы, летавших во власти двух стихий, исключительных в чрезмерности своей мощи, красоты и коварства.

Сколько благодарности и нареканий адресовано Судьбе. Сколько неприязненных и радостных мыслей рождала сама крылатая машина, одушевлённая Небом...

Так что же удивляться и обижаться документалистам, журналистам, историкам, когда в письменном или устном разговоре с лётчиками появляется у них незаметная, но ощутимая оговорка-сноска вроде «грифа секретности» – для непосвящённых, которым невозможно их понять...

Создание нового, сверхсовременного самолёта вертикального взлёта и посадки восполнит тот нравственный, психологический, духовный пробел, то, что недодали армия, государство нашим первым «вертикальщикам»... Хочется, чтобы старшее поколение палубных лётчиков не только дожило до момента лётных испытаний и выпуска малой серии нового, сверхзвукового СВВП на фирме Яковлева, но и успело передать не просто слова приветия и наилучшие пожелания. А те профессиональные, методические секреты и наставления, без которых трудно будет молодым завоевывать пространство над сушей и водными просторами.

Какое безмерное поле деятельности и духовных свершений открывается в авиации! Нет сомнения: вертикальный взлёт-посадка – наше будущее. Ведь реально-нереальные инопланетные корабли существуют лишь в этом режиме.

2007 – 2008



# К небу ВЫСОКОМУ

*Повесть*



## 1

До чего же бестолковое занятие – ждать, искать и догонять. Искать, пожалуй, самое муторное. Особенно, когда касается деловых писем многолетней давности. Куда проще было бы с любовными... которых нет.

Она улыбнулась, вздохнула, покрутила плечами, оживляя затёкшую спину, и снова наклонилась над грудой писем, сваленных на полу. Удобнее, конечно, расположиться за столом. Но где найти в квартире стол, который уместит сотни конвертов – обычных, с нарядными картинками, с «папками» учреждений на белом глянце или на плотной, словно армейская шинель, бумаге. До того, как не раскрыла папки, притулившиеся на антресолях, не достала большой свёрток, казалось, найти то, что надо, не составит труда.

И лишь когда всё это письменное богатство слов, мыслей и чувств рассыпалось по блестящему паркету пола, её охватила паника. Мимолётный испуг всколыхнул воспоминания, и почти четыре десятка лет по-настоящему яркой журналистской жизни, упакованной в памяти, словно на компакт-диске развернулись зрительно-мысленной информацией. Города, учреждения, заводы – люди пгатовские; гарнизоны, аэродромы, самолёты – военные лётчики. Записные книжки, очерки в журналах, в центральных газетах и письма.

«Это наказание мне за лень: надо было сразу раскладывать письма по годам и темам», – она перешагнула бумажный курган и, взяв детский стульчик, уселась, решив, что не встанет, пока не наведёт хотя бы относительный порядок.

Муж, заглянув в комнату, хмыкнул, сказал с непонятной интонацией:

– Как у нас с обедом? Может, картошку почистить?

– Нешлохо бы... – рассеянно ответила она. – Котлеты в холодильнике, не жареные. Есть рыба под маринадом, если вчера не съели, и щи.

Она сдвинула письма, освобождая место и прикидывая, в какую сторону какие конверты класть, чтобы было сподручнее, и потом не запутаться.

«Только не дрогнуть, не начать перечитывать, – приказала она себе, – иначе уж точно не успею сдать материал в журнал и прибраться к празднику... Господи, какое казённое слово – материал, словно платье шить собираюсь».

То письмо, что искала, нашлось почти сразу. Она помнила голубоватый конверт, обильно снабжённый марками с гербом Со-

ветского Союза и жирным штемпелем «Заказное». Там лежал документ, по которому можно уточнить дату памятной встречи с одним из видных деятелей страны. Тогда это была далеко не рядовая, но всего лишь очередная журналистская тема, теперь – история.

Ей приходилось писать разные «земные» статьи и очерки об интересных и знаменитых людях, о работниках производства и сельских жителях. Но заветно-трепетной была в её хлопотном журналистском творчестве тема авиационная.

В те далёкие семидесятые-восьмидесятые годы журналистская братия не была столь многочисленной, всезнающей и всеядной. Официальная мысль топталась на подступах к Кремлю в строго очерченном круге проблем, в рамках «можно-нельзя», достаточно относительных и при желании подвижных. Она не толкалась в перенаселённых темах, избегала торных дорог. Её притягивала целина, пахать которую труднее, но зато какой простор, какие возможности для резвости мысли! И человек в его профессии, которая формирует Личность. Особенно, если место работы человека – Небо, а орудие труда – самолёт.

Отложив нужный конверт, она окинула взглядом замершие в ожидании письма. Перебирать их теперь смысла не было, но что-то мешало рассовать по папкам и отправить на антресоли, расставаясь надолго, а может и навсегда...

«Сжечь – рука не поднимется, родным – ни к чему, в архив сдать – чужим глазам на растерзание», – забытое казалось уже ощущение близости с малознакомыми, но доверившими ей свои мысли и чаяния людьми, которое испытывала раньше, спеленало грустью и кроткой радостью. Так бывает, когда встречаешься с человеком когда-то хорошо знакомым, с кем пережиты события, которые, казалось, забыть невозможно. Но время-лекарь не только залечивает раны. Оно коварно: стирает воспоминания, которыми надо дорожить.

Ещё в молодости она убедилась в том, что в письменном общении есть своего рода жестокость: отставание по времени может сделать бессмысленными любые слова. Письма, как потухшие звёзды, свет которых ещё виден. Но если звезда перестала гореть, это ещё не значит, что она исчезла. Возможно, превратилась в планету. Поток незримых связей соединяет души, запоздалый ответ согревает сердце и уже ненужный совет всё равно помогает жить.

Присмотревшись к тому, что лежало на полу, и обречённо вздохнув, она снова принялась раскладывать конверты. Письма от случайных читателей – в одну сторону, деловые, по размерам конвертов – в другую. От знатных людей, от лётчиков, от братьев по перу журналистов и писателей – всё отдельно.

С курсантами переписка за много лет, обратные адреса сначала лётных училищ, потом воинских частей. Проблемы, откровения, вопросы... Почерк твердеет – мальчики становятся мужчинами. Растёт лётное мастерство, число звёздочек на погонах, уве-

ренность в себе. И уже они отвечают на её вопросы, которые касаются проблем, возникающих в небе и всё чаще на земле.

Курсанты начала девяностых... Не в лучшее время они мужали. Только-только расправили крылья, как распад страны сломал, переkreил судьбы. Слезы выступали, когда читала, как «списывали в утиль» уже оперившихся орлят...

Письма от лётчиков – командиров и рядовых, с кем летала, вызывала на откровенность, пытаясь понять слагаемые лётного мастерства. Многие в расцвете таланта и сил оказались на пенсии. Недобрая воля, покалечив страну, разбросала всех, и письма иссыкли, словно кровь вытекла из тел. Лётчик живёт, пока летает. Списанный на землю, он редко находит в жизни новый смысл.

Она почувствовала: заложило уши, значит, подскочило давление. Стыдно сознаться, что надвигается старость, а делать вид, что не замечаешь – глупо. Как уравновесить ощущения поизносившего тела и чувства нетленной души?

Мысли текли неспешно. Некогда развитое чутьё дремало, ничто не предвещало сюрпризов. Руки раскладывали конверты в отдельные стопки. Они высились башенками, грозя рухнуть, приходилось пристраивать новые стопочки рядом, словно выкладывать стену, за которой можно сберечь воспоминания.

Как странно устроена память... Фамилия, имя – код, которым открывается чей-то образ. И видела человека лишь при краткой встрече, но в памяти остались выражение глаз, манера говорить, слушать и какая-то необъяснимая энергетическая суть, ядрышко личности, в котором сплавлено всё и сохраняется в памяти от первого знакомства до заключительных строчек последнего письма.

В авиации избегают слово «последний», оно несёт в себе трагический смысл. Но разве не трагично, когда обрывается то, что тянулось пепочкой откровений и хранится в душе сложной мозаикой волнующих чувств.

Когда-то она мечтала написать роман. Само слово «роман» казалось патриархальным и вызывало чувство отторжения, ассоциируясь с любовным треугольником, военными баталиями или рассудочной занудностью начитанного автора. Возникло ощущение лубочно-лакированного, обтекаемо-округлого и горько-сладкого. А ей хотелось колючего, в клубке противоречий житейски-деловых, с чередой зависимостей, с закономерностью повтора судеб. И всё на материале авиационном, способном вместить несочетаемое и необъятное: обособленно замкнутый, ни с чем не сравнимый по нагрузкам физическим и нервным скоротечный мир полёта, настороженно молитвенную жизнь лётных городков и фантастическое сочетание Земли и Неба.

Хотелось разгадать тайну человека, неистово, фанатично стремящегося в безбрежье многомерного, загадочного пространства, которое завораживает всех, но одних ломает, истощает опасность, а в других оттачивает характер, формирует личность, насы-



щая энергией Космоса и чем-то ещё, определению пока неподдающемуся. Но именно *это* превращает Землянина в Небожителя с новым мироощущением и миропониманием. Загадка души человека в Небе, его чувственной сферы, его духовности... Загадка лёгкого таланта – дара Божьего. Сколько психологов и философов безуспешно билось над решением её!

Сейчас у ног, рассыпавшись на страницы и строчки, лежало с десяток, так и не написанных ею романов: журналистская текучка, житейские проблемы, муж, дети, внуки. А теперь – возраст. Стоит ли ворошить прошлое, мучая себя неосуществлёнными желаниями, если понимаешь – уже не успеть... Если бы знать от рождения свой срок пребывания в этом мире и время ухода в Небытие, можно было бы распланировать годы, прикинуть возможности и степень желаний, использовать способности. Всё успеть, достигнуть и, насладившись плодами своего труда, удовлетворённо сложить на груди натруженные руки.

А вновь стремиться в творческий полёт, зная, что можешь без сил упасть на взлёте или когда наскребёшь высоту... Писать – значит уходить в себя как в небо, отстраняясь от всего, испытывая сладостную муку душевного экстаза и нервную дрожь нетерпения. Ходить беременной плодами своего вдохновения, вынашивать духовное дитя, трепетно оберегая его от любых помех и опасностей, невольно ненавидя всех, кто этому мешают...

– Картошка сварилась, котлеты жарь сама, – крикнул из кухни муж. Что-то насмешливо прошептала внучка.

Когда смысл слов дошёл до сознания, она встала и хотела перешагнуть конвертный сугроб, но поставить ногу мешал пакет. Она подняла его и с удивлением обнаружила, что адреса на пожелтевшей от времени обёртке нет, обратного – тоже. Поиск глазами и не найдя ножниц, взяла бритву. Тонкое лезвие с лёгким скрежетом вспорол обёрточную бумагу. На мгновение показалось, что препарирует живое существо, и ознобом свело плечи.

В пакете оказались распечатанные конверты и листы бумаги, сложенные вчетверо. Развернув один, она присмотрелась к незнакомому почерку. Колочий, размашистый не вширь, а в высоту, с росчерками у хвостатых букв, в единой связке. Достаточно опыта графолога-любителя, чтобы угадать характер. Самолюбив, сдержан. Ироничен. Такие трудно идут на разговор с журналистом: врать не хочется, а правду не скажешь, если затронут вопрос, для которого в государстве существует стандартный ответ... Из целостного «портрета» выбивались витиеватые заглавные и затейливые шапочки над рядом букв.

Обращение полуофициальное – *«Здравствуйте...»*, её имя и отчество. В конце длинных, на нескольких листах писем стояла неразборчивая размашистая подпись. Ни нумерации страниц, ни дат, ни обратного адреса на конвертах.

Она глянула на случайный текст, пытаясь схватить хотя бы

суть, но на первой же фразе споткнулась: аккуратный почерк оказался непробиваемым.

Лёгкие шаги, дверь с шумом распахнулась. Плутующие глаза внучки с восторгом воззрились на беспорядок в комнате.

– Ради Бога – ни шагу вперёд! И ничего не трогай... – она вытеснила внучку в коридор и вышла сама, плотно закрыв дверь.

Пока жарила котлеты, разливала по тарелкам суп и ела, невпопад отвечая на вопросы, мысли возвращались к безликому пакету, непонятно как попавшему к ней, судя по всему, давно. Недоумение рождало самые нелепые варианты, но вывод напрашивался один-единственный и грустный: стала подводить память.

Вымыв посуду и отправив деда с внучкой на прогулку, она вернулась в комнату. За время её отсутствия здесь ничего не изменилось. Безымянные письма терпеливо ждали, когда их прочтут.

Февральский день короток, и сумерки прокрались, забились по углам, лишь небо за окном продолжало светиться отблеском уходящего заката. Поколебавшись, продолжать ли разбирать письма или заняться содержимым таинственного пакета, она сделала среднее: поставила настольную лампу на пол и села на стульчик. Свет очертил солнечную лужайку, в сиянии его буквы на листах казались крупнее и неожиданно легко складывались фразы.

«Командиру в/ч ...» Фамилия вырвана, уголок бумаги словно откушен. В центре следующей строки стояло лаконичное: «*Рапорт*». Ясно – это черновик.

«*Докладываю, что во время полёта на УТИ МиГ-15... (дата тщательно заштрихована) в качестве инструктора мной было нарушено полётное задание. Нарушение выразилось в выполнении фигур сложного пилотажа и снижении на высоту 200 м. Нарушение совершено сознательно и никаких оправдательных мотивов не существует. Понимая тяжесть проступка и размеры возможных оргвыводов командования, прошу ходатайствовать о сохранении за мной права служить на лётной должности*».

Как головой – в омут... Так мог написать лишь понимающий свою вину, но не кающийся человек. Подпись с фамилией и званием лётчика оторвана одним решительным рывком. Всё правильно – это неизбежная дань военной цензуре.

Она надела очки и поднесла лист ближе к свету. Сквозь плотную штриховку смутно просматривались цифры – число, месяц и год.

«Где я была в это время? В какой лётной части?» – она напрягла память.

...Военный аэродром раскинулся рядом с лесным массивом. За стоянкой сверхзвуковых истребителей-перехватчиков, виднеются деревья. И дома городка среди берёз. Там она была дня два. Тема конкретная, времени в обрез, герой очерка – командир полка лётчик-снайпер открыт и разговорчив. Погода хорошая, полёты в самом разгаре. И никакой формальной волокиты: прилетела с ко-

мандующим, отбыла на транспортном самолёте прямиком в Москву. Очерк удался и был признан лучшим материалом месяца.

Она не помнила, чтобы тогда кто-нибудь говорил о нарушении. Хотя, судя по дате, это случилось позже... Да и кто же будет делиться с заезжим корреспондентом, каким бы он ни был «спецом», мелкими неприятностями? Большими – тем более, если их удаётся скрыть. Только не от неё... Она просто и быстро сходилась с лётчиками и техниками, дотошно вникала в их работу, знала, что можно, а что нельзя писать и ей доверяли.

Записная книжка тех лет нашла сразу и страничка, отведённая этой поездке, открылась сама. Несколько фамилий из числа командного состава полка, краткие биографические и послужные данные лётчика, о котором предстояло написать, имена его детей, жены. Довольно большое интервью о полётах и службе, но ничего лишнего – требования спецрежима не забывала.

Не будучи любительницей кроссвордов и ребусов, она превыше всего ценила ясность во всём, а потому неизвестность начала раздражать. Торопливая вязь слов заманивала непонятно в какие дебри, где ей уже нечего было искать. И она неспеша приблизилась к свету следующий лист, сделанный под копирку.

*Объяснительная записка от ... (Фамилия и число стёрты).*

*«В субботу ... я был запланирован с начала лётной смены в качестве инструктора с капитаном... (на стёртом месте явно проступала лишь буква Д) на контрольный полёт в зону на простой пилотаж. Полёт выполнялся по графику подготовки инструкторского состава на УТИ МиГ-15. Капитан Д. имел большой налёт, но не летал на этом самолёте в течение трёх лет.*

*Задание на полёт соответствовало заданию, обычно выполняемому на МиГ-23, то есть было конкретным. В процессе руления, взлёта и полёта в зону я понял, что навыки в пилотировании у капитана Д. прочные. Понравилось его выполнение виражей с креном 30, 45, 60 и двух комплексов пикирование – горка. Высота в зоне составляла 2500 м. Но поскольку я удерживал обороты на номинальном режиме, считая, что ни к чему форсировать двигатель, то во время этих комплексов происходило снижение.*

*Манёвры на УТИ МиГ-15 скоротечны и поэтому после выполнения задания в зоне шла всего 16-я минута. Мне показалось нелепо урезать запланированное время полёта, которое работало на подготовку лётчика.*

*Далее, уже в нарушение задания, мы выполнили пикирование – боевой разворот; пикирование – боевой разворот по типу «косой полупетли»; снижение с разгоном скорости до 700 км/ч и петлю; снова разгон и – полупетля. Выполнялись фигуры без перетягивания ручки на перегрузке 4 – 4,5. Скорость в верхней части петли была 310 км/ч. Высоту в нижней точке менее 230 м на приборе я не видел, хотя тщательно контролировал все параметры. Органы управления, особенно при выполнении сложных*

элементов, не бросал, корректируя выдерживание параметров полёта и чистоту выполнения фигур.

На 23-й минуте, по радио командиром, который находился в воздухе, нам была дана команда закончить задание в зоне. Мы выполнили виток спирали с набором и пошли на привод, зашли по системе «с прямой», произвели посадку. Капитан Д. в процессе всего полёта показал высокое качество пилотирования.

Уже приглядевшись, закрученная с размаху подпись.

Она прикрыла глаза, откинулась на низкую спинку стульчика и увидела, ощутила прозрачную голубизну и дозвуковой, но достаточно грозный учебно-боевой истребитель. Он шёл в высоту, запрокидываясь в верхней точке, и внутри кабины фонарь застилала зелень леса. Перегрузка отпускала тело, звук двигателя стихал и, проскочив высшую точку «мёртвой» петли, самолёт плавно скользил к земле, красиво заломив назад серебристые крылья.

И вновь, резко отстраняясь от крон деревьев, в решительном изломе истребитель уходит в высоту. Перегрузка властно, по-мужски впечатывает в катапультное кресло тело. Словно отвечая грубой ласке, оно напрягается каждым мускулом, каждой жилкой ощущая жизнь. Чувство опасности заостряет сознание, заставляя руки на органах управления дозировать усилия с филигранной точностью. Потоки воздуха под плоскостями, фюзеляжем, на хвостовом оперении ощущаются то как упругие струи воды, то как пустота на грани пропасти, то словно твердеющая каменистая порода. Безразмерное пространство неба ликующе распаивается солнцесинью, и этот танец в безопорной среде кажется проявлением твоей собственной сути.

«Господи, как хорошо...» — она не поняла: кто прошептал это. Лётчика, написавшего объяснительную записку, так и не вспомнила.

...Хлопнула входная дверь. Это пришла с работы дочь, прихватив с улицы внучку и деда. Слышно было, как они возбуждённо спорили по поводу котёнка, обещанного девочке ко дню рождения. О дне рождения спорили тоже, а потому пришлось выбраться из своего уединения и вступить в разговор. Потом позвонил сын. Она передала трубку дочери: пусть вдвоём планируют, как встречать Женский день, а сама хотела заняться ужином. Но, опасаясь, что муж, придя в спальню, ужаснётся затянувшемуся беспорядку, наскоро упаковала письма, стараясь не спутать отсортированные с теми, что ещё предстояло разобрать. Если, конечно, когда-нибудь снова представится такой случай.

...Когда все наконец отправились спать и муж, забрав свежие газеты, улёгся с ними на кровать, она присела к письменному столу. Надо было ненадолго включить компьютер, вставить данные из голубого конверта в почти законченную статью, перечитать внимательно, кое-что поправить и распечатать на принтере. Утром отнести в редакцию и только тогда вздохнуть с облегчением. Но пакет с непрочитанными бумагами мозолил глаза. Она ото-

двинула его в сторону, однако боковым зрением видела белизну развёрнутых листов. Это мешало сосредоточиться, и муж шуршал газетами, отвлекая от смутных воспоминаний, медленно и нечётко как из-под тающего снега проявлявшихся в мозгу. Память таких фортепей раньше не выкидывала.

– Долго будешь сидеть? – спросил муж и погасил над своей тумбочкой бра.

– Пойду на кухню, чуток поработаю, – не дочитав статью, она выключила компьютер и сгребла письма вместе с пакетом.

– Да сиди... Только головку лампы опусти пониже, – голос мужа был уже сонный. Она щёлкнула кнопкой выключателя и на ощупь выбралась в коридор. В кухне свет зажгла не сразу. Сквозь темноту, прильнувшую к стеклу окна, огоньки в домах на другой стороне проспекта казались низкими звёздами.

Свет фар свернувшей во двор машины ударил в глаза, в памяти всплыло... Ночь. Полёты. Аэродром бесконечен и тёмнен. Редкие ступки света сиротливо жмутся к земле. Это с высоты отчётливо видится жёлто-красный пунктир взлётно-посадочной полосы и голубые точки по краям рулётной дорожки. А когда стоишь внизу, лётное поле кажется бесцветным, безжизненным, пустынным. Ветер выхолаживает, студит, и только тёплые огоньки фонариков в руках техников вспыхивают, ползают, гаснут.

Внезапно ослепительно голубая река расколола темноту. В свете прожекторов посадки она почувствовала себя незащищённой, обнажённой. Истребитель, оцетинившись шасси, закрылками, будто серебристо-чёрный призрак, шёл, казалось, прямо на неё... Почти бесшумно скатившись по горке-глиссаде, он прильнул к полосе, и словно пузырь в толще стекла возник раздувшийся купол тормозного парашюта. И снова – темнота, но в ней живут самолётные огоньки. Зелёный – тот, что в её сторону, красного не видно. Нежно теплится фонарь кабины с тёмной кашлей – защитным племем лётчика. Рык двигателя, и перехватчик исчезает, чтобы всплыть минутой позже серой громадой на стоянке. Тревожно как в прифронтовой полосе. Наверное поэтому она вздрагивает, когда за спиной раздаётся незнакомый мужской голос:

«Добрый вечер... Вас просят подняться на КДП...» – человек выше среднего роста, в руке защитный шлем. Лицо скрывает темнота.

Он довел её до командно-диспетчерского пункта, открыл дверь.

«По лестнице, наверх. Дальше проводить не могу – сейчас мой вылет».

«Спасибо, дорогу знаю...»

«Мне нужно с вами поговорить. Вы улетаете завтра?»

«Скорее всего, если будет самолёт».

«Тогда до завтра. Я вас найду», – он шагнул в сторону и растаял в темноте.

В комнате с остеклёнными стенами – зеленоватый полумрак от экранов локаторов. Негромко поздоровавшись с людьми, сидя-

пцами возле них, она подошла к командиру полка – в ту ночь он руководил полётами. И хотя можно было вытянуть что-то ещё из героя своего будущего очерка, но эта комната – святая святых и отвлекать разговорами нельзя, она это знала.

«Стартовый ужин принесли, перекусите, – полковник кивнул на столик в углу, заставленный тарелками с чем-то вкусно пахнущим. И тут же, в микрофон: – Запуск сто седьмому разрешаю».

Со стороны стоянки послышался нарастающий рёв двигателя и знакомый, чуть изменённый ларингами голос запросил разрешение вырुлить.

«Выруливайте, сто седьмой, – и уже ей, поясняя: – замполит первой эскадрильи мастеров майор...» – он назвал фамилию. Простую, от старославянского, полузабытого имени. Но какого?!

...Сердьясь на себя, она отошла от окна, включила газ, поставила чайник. Воспоминания плыли сумбурно, динамичной картинкой событий и возникших в то время чередой чувств, с примесью сиюминутных, казалось бы ненужных размышлений, без которых однако не получалось жить.

Дар вживаться в человека, в события, происходящие не с ней и даже не рядом, а где-то далеко, способность испытывать чужие переживания почти как свои, с отголосками боли, напряжения, надежды или отчаяния, был ниспослан ей от рождения. Воображение дорисовывало события с большей степенью эмоций и подробностями, чем описывал рассказчик. Чем мог додумать собственный мозг, суммируя накопленные знания, добавляя оттенки и тонкости чужой речи, и тот неуловимый, но осязаемый поток энергий, который исходит от человека, формируя вокруг него что-то вроде кокона, составляющего, как ей казалось, личностную суть.

Нельзя сказать, что дар этот был для неё особым благом. В обыденной жизни он доставлял порой немало хлопот и огорчений. Но, поняв сладость общения пера с бумагой, с годами научившись доверять интуиции и призрачным, эфемерным ощущениям, она познала и наслаждение волшебным состоянием вторжения в чужую душу, в секреты мастерства специалиста, владеющего в высшей степени тем, что другим недоступно, неподвластно, неведомо. Поэтому и писала охотнее всего о человеке в его профессии.

Ещё в юности пережив, перестрадав и пригасив в себе избыток острой зависти и восхищения теми, кто неважно на чём, но самостоятельно летает, она получила возможность достаточно объективно и точно судить о людях, работающих в небе. А погрузившись в лётную тему, усвоила простую, но мало кому известную истину: человек, способный жить в небе, по сути личности своей отличается от тех, кто самой природой приписан к земле. Лётчик может, как все, быть условно плохим или хорошим, допускать бытовые и служебные ошибки, у него возникают перепады настроения, он обладает букетом недостатков и комплексов. Но всё это, окрашенное лётным талантом, находится на недоступном, непонятном бескрылом

людям уровне, на грани постоянного, реального риска, в разной степени устоявшегося стресса, что придаёт иную значимость всему. И празднику – работе в небе, и будничной жизни на земле.

Запретив себе восхищаться вслух, она и писать научилась сдержанно, порой подчёркнуто беспристрастно, приглушая естественное женское обожание. Втайне она любила их всех преданно и безгрешно. Но если переполненная чувствами душа была готова взорваться от накала эмоций, то ум контролировал слова бдительно, охлаждая, заставляя раскладывать впечатления по полочкам, отводя романтическим всплескам дальние уголки сознания. Она дерзнула влезть в суровую, сугубо мужскую профессию, и женским восторгам, страхам, желаниям здесь не могло быть места.

...В ту, почти забытую уже ночь на аэродроме, она сидела перед экраном локатора, вслушиваясь в негромкие приказы с командного пункта наведения и лаконичные ответы лётчиков. Зеленоватый, в светящейся сетке линий и туманных контуров, в хаотичном мельтешении помех экран локатора вспыхивал и угасал под бегущим по кругу лучом, который взблескивал метки самолётов. Та, что была за цель, ползла, неуловимо меняя направление, три других метки наикратчайшими путями шли на её перехват. Находившаяся дальше всех была меткой Его, «сто седьмого» ракетноосца, как иглой вспоровшего ткань неба.

Необъяснимо, странно и в то же время привычно сосредотачиваясь, словно вбирая тело и сознание в центр себя, сама становясь лучом, она проникла в искру жизни, пульсирующую за сотню километров отсюда в чёрной звёздности неба и отдалённых земных огней. И не здесь, в предметном, устоявшемся мире командно-диспетчерского пункта была для неё сейчас реальность бытия, а там, за скользящей, лишь относительно прочной обшивкой истребителя, в условно-надёжной кабине, в красноватой подсветке приборов, в эпицентре напряжения всех чувств. На грани другого мира, дружественного или враждебного – всё зависит от стечения невинных причин, сплетения неподвижных следствий.

Этот высотный слой неба уже не принадлежит земле – Космос ближе. И скорость, когда вне кабины не за что, кроме звёзд, зацепиться взгляду, казалась бы нулевой, не будь напряжённой дрожи самолёта и опущения затвердевшего воздуха на рулях, в котором само со скрежетом продирается самолёт; не будь приборов, стрелки которых движутся, вздрагивают – живут.

«До цели пятнадцать... десять...» – голос штурмана наведения с командного пункта напряжён и приглушён в наушниках. Теперь он и лётчик – единое целое, выполняющее общее осмысленное действие. На зеленовато светящемся экране индикатора прицела появляется отметка цели, и глазами лётчика она видит это ещё нечёткое, световое пятно. Его-её рука осторожным движением ручки управления самолётом подводит отметку цели к нулевому азимуту. Его-её палец нажимает кнопку «захват». Ярko вспыхи-

вают символы захвата цели бортовым радиолокатором – автосопровождение есть!

«Не упустить! Форсаж – полный!..» – в Его-её ладони рычаг управления двигателем перемещается вперёд. Турбина уже не гудит, а ревьёт на пределе.

Внезапно заметались, словно в испуге, и притихли стрелки приборов, начав отсчитывать уже сверхзвуковые скорости. Голос двигателя сгладился, ускользая назад. Но всё это вторично, в подсознании... Главное сейчас – метка дальности, окольцевавшая уже чётко обозначенную цель – истребитель «противника». Она вошла в зону разрешённых пусков, и на завершающей прямой атаки нельзя резко вздохнуть, нельзя моргнуть, нельзя сделать малейшее неточное движение.

Его-её палец откидывает скобу боевой кнопки. Оранжевая лампочка вспыхивает над прицелом – пуск! В реальном бою ракета, рождая сноп искр, в слепящем белом пламени сопла бы с направляющих. Сейчас – лишь вздох облегчения, мгновенного, но не расслабляющего – цель «сбита»!

Его-её рука делает заученное движение – ручка управления идёт «на себя» и в сторону, истребитель в боевом развороте резко набирает высоту, и перегрузка мгновенно вдавливают Его-её тело в катапультное кресло. Это как завершающий, победный аккорд дальнего боя... Но до аэродрома – родной гавани, которая с готовностью примет самолёт, ещё далеко. Зато Она лёгким усилием воли может вернуть себя в тёплый полумрак комнаты, похожей на тлеющий фонарь, застывший на семи аэродромных ветрах.

Медленно, словно после реальной перегрузки, Она распрямляет спину, плечи, шею. Душе и фантому её тела уже не терпится отделиться от Его души, от него самого, так и не узнавшего, что на сей раз летал не один, а с благодарным напарником.

Утро следующего дня было пасмурно. Высотный домик, где хранятся гермокомбинезмы лётчиков, прикрывал от ветра, но всё равно одолевал холод.

Молодой майор с фамилией от старославянского имени с первого взгляда ей не понравился. Насуплено всё – брови, длинноватый нос, крутой подбородок, широкий лоб с наползающим ёршиком волос. Глаза колючие, настороженные, чуть насмешливые. Голос негромкий, но резкий, напористый, говорит, словно заранее спорит. Светлый комбинезон – значит побывал за границей, где-то там, на юге... Спросила. Так и есть – в Египте.

«Мы первые и единственные, кто воевал там по-настоящему. Остальные за деньгами ездили. А нам как техникам платили: какая-то финансовая путаница и утрясти её никто не удосужился», – вспомнилось почти слово в слово.

Писать об участии советских лётчиков в арабо-израильском конфликте начала семидесятых в то время было нельзя, и она спросила о его призвании как политработника. Он бросил на неё



внимательный, со скрытой насмешкой взгляд и ответил, подчёркнуто вежливо, словно отстраняясь от собеседника:

«Это не моё... Заполитом эскадрильи стал там, в Египте: трудно было, условия исключительные. Уговорили. Пришлось взять на себя...»

Он так и не сказал, ради чего искал встречу. Не решился, раздумал или не успел? Самолёт, который должен забрать её в Москву, уже заходил на посадку.

«Напишите при желании. Ответчу», – она протянула визитку.

...Память всегда представлялась ей чем-то вроде сот, куда мысли, как трудолюбивые пчёлы, закладывают свою пищу – впечатления. Пришло время распечатать ячейку – напряги ум. Но эта ячейка запечаталась так, что открыть её не получалось... Что-то заблокировало память, стёрло подходы и лазейки, возможно, к неприятной теме? Но неприятных, тяжёлых тем было в её жизни достаточно, и ничего – пережила, перемаялась. А тут такие непонятные фокусы.

Хотелось выпить чёрный кофе, но позволить себе его она не могла. Заварила чай покрепче. Всё равно ложиться спать бесполезно – не уснуть.

Непронумерованные страницы перепутались, и она, прихлёбывая из чашки, начала читать ту, что лежала сверху. Кое-где сделаны пометки карандашом, значит, всё это она когда-то просматривала.

*«...Если мне что-нибудь и нужно в смысле успехов, то лишь как кирпич, чтобы дотянуться до более высокой и умной жизни. Всё остальное – бессознательный идиотизм. Потому что понятие слова, если пережёвывать его бесчисленным «зачем» и «почему», распадется на ряд округлых и пустых фраз, почти с животной, петушиной сущностью. Да здравствует жизнь и то прекрасное чувство, которое бывает, когда ощущаешь себя на её стремнине!»* – строчки дались неожиданно легко и поразили напористой прямоотой, какая возможна лишь как продолжение давно и откровенно начатого разговора.

Она ещё раз перевела взгляд в начало страницы. Нет никакого сомнения, письмо адресовано ей. Но о чём идёт речь? По какому случаю такие эмоции?

*«...Между прочим, сиюзу «под топором» и ощущения испытываю совсем отличные от тех, что описывал выше. Бес дёрнул отпилотировать в зоне над нашим профилакторием, а там были в это время высокие начальники. И вот теперь отстранён от полётов... Впрочем, когда это письмо дойдёт до Вас, мне уже насуют «под дых», и я даже успею воспрянуть к жизни, так что не сочувствуйте. Но по нынешнему времени за «воздушное хулиганство» судят здорово, так что спектр последствий весьма обширный...»*

Небольшой отступ в письме и чуть изменившимся почерком:

*«...Письмо прервала комиссия. Разбирались в моём «хулиган-*

*стве». Давлю в себе панические настроения, но на душе всё равно прескверно. Теперь, поскольку я вряд ли буду летать на этой неделе, закончу свой опус и дня через два пошло Вам. Надеюсь, что с собой совладаю и не здорово вылеку из колее».*

Подпись размашистая, из двух, входящих друг в друга букв.

...Как-то так получалось, что люди иногда едва знакомые тянулись к ней в минуты душевного смятения, бытовой неустроенности или служебно-карьерных передрыг. Иногда с дальним прицелом, но чаще без фальши, которую она, с её умением вслушиваться в человека и улавливать тончайшие извилины чужой души, чувствовала сразу. Больше всего не хотелось превращаться в ложку, которой удобно черпать пищу из котла общественного признания.

Это был явно другой случай. Изначально приют искала душа. Душа ранимая, настороженная и тоскующая, как ни странно это для молодого мужчины и боевого лётчика, успевшего повоевать в «горячей точке» мировых страстей и выжить в закономерности и хаосе сверхскоростей и сверхперегрузок ближних воздушных боёв на сверхзвуковых истребителях. Души одинокой или непонятой, раскрывшейся перед ней доверчиво и нараспашку не как женщине, что бывало, не как журналисту, что случалось чаще всего, а...

«Сначала надо понять – «почему»?..» – она заметалась, хотя осталась сидеть неподвижно, но команда «поиск!» активировала мозг, все его клеточки, ячейки памяти и залежи чувств. – Господи, я, кажется, начинаю превращаться в компьютер! – мысль ужаснула, рассмешила, сняла напряжение, отчего и решение пришло совершенно простое: – Надо найти самое первое письмо».

Конверт был, как и остальные, без обратного адреса и, судя по птешпелю, послан вскоре после её отъезда из части.

*«Здравствуйте... (дальше стояло её имя и отчество).*

*Долго сидел над листом бумаги, борясь с собственной трусостью. Кроме непривычности самого дела, стеснения перед Вами, здесь ещё есть и боязнь разрушить столь лелеемую мечту, мечту писательства. Это можно назвать своего рода идеализмом. Мечтаешь о том, что когда-то начнёшь обязательно писать, и это кажется выполнимым, реальным настолько, будто держишь в руках готовую книгу, а за спиной шевелятся крылья славы. Ничего, что никто этого не видит. Главное, самому знать это. Отсюда счастливая полноценность жизни, смелость жить. А неудачи... Это значит, что мечты уже нет, а есть только тяжкий труд, чаще всего сизифов.*

*Вы не задумывались над тем, как человек засыпает, о чём он грезит в тот момент, когда погружается в сон, слаще которого нет ничего на свете? Ведь чтобы задремать, он должен думать о чём-то спокойном, счастливом, иначе не заснуть. Вот где, наверное, самое сокровенное человека, его суть, от чего можно шагать в понимание и воспитание его...*

*А я вот чаще всего думаю о Кубе. Что там уже есть, что*

там нужно построить, чтобы осуществить идеальную, образцово-показательную жизнь, один пример которой сделал бы больше, чем сотни тысяч отданных на алтарь революции человеческих судеб, замученных и расстрелянных.

*В детстве думал о колонии Росс. Была такая коммуна, основанная Г. Шелуховым в Америке? Планировал там поселение утопического коммунизма...*

*Стремительно пролетают дни. И сейчас потерь намного больше, чем находок. Раньше, вывернутый наружу всеми органами чувств, я болезненно чувствовал весну. Особенно вот эту, апрельскую, буйствующую пору. Что-то в ней яростное, неудержимое. Жизнь лезет через все поры, пробивая асфальт и самую предельную занятость. А сейчас я только пытаюсь подтолкнуть себя к тому, чтобы видеть это, временами вспоминая, что это ведь весна...»*

Обратная сторона листа была абсолютно чистой. Оборвалась мысль, и рука не пожелала писать дальше. Даже прощальных слов не было. Только подпись.

«...Мечта писательства...» Она сидела оглушённая, разом вспомнив всё, словно в полутёмной комнате, где бестолково натыкалась на предметы в поисках непонятно чего, зажётся свет. И находка, лежавшая теперь перед ней, ничего, кроме застаревшей, беспричинной боли не вызывала. Даже не боли, скорее – досады. И не досады, а недовольства собой. Похоже, это был тот единственный случай, когда она, не зная, как поступить, запечатала проблему вместе с письмами и человеком в безмянный пакет и отложила его подальше.

Причина на то была, хотя сейчас, спустя три десятка лет, не казалась достаточно веской... Она покопалась в душе, но там всё молчало. Присмотрелась к себе, прежней, придирчиво – да нет, в невидимом, но ошутимом барьере, который она ставила между собой и героями своих произведений мужского пола, трещины не было.

Ох уж этот барьер, дававший ей независимость! Были моменты, когда его приходилось наращивать и утолщать. Иногда это выглядело нелепо, даже глупо. Но то был единственный способ, дававший возможность спокойно, без пересудов и помех, существовать в пространстве, отведённом только мужчинам. Позволить себе любовное приключение, даже мимолётную страсть и жить под страхом разоблачения, под гнётом вины, с сознанием того, что будет она как все – очередная и далеко не последняя... Нет, это было не для неё! И, угнетая свою женскую плоть, она получала исключительное моральное право вторгаться в мужские души, изучать их глубинную суть, копаться в тайнстве знаний и причинах преданности Небу. Разговаривая на равных без скидок, исследовать деловые мысли, которые без притворства были интересны ей. Наслаждаться откровением, какой-то сладостной властью ума и тем драгоценным теплом подлинного уважения, каким одаривали её мужественные люди. И увозила она с собой не только блокноты, исписанные словами, а клад знаний,

впечатлений и чувств. Преображая её собственную душу, они рождали очерки и статьи, которыми можно было гордиться.

Это было прекрасное, ни с чем не сравнимое время упоительной, безмятежной свободы от суетных, обывательских желаний, от эгоистичных переживаний, полная независимость от тех, кто хотел бы обоснованно или несправедливо в чём-то её упрекнуть. Она могла позволить себе встречаться где угодно и с кем надо, на то количество времени, которое требовал откровенный, деловой, на грани личного, разговор. И надо было точно определить эту тонкую, подвижную грань, мягко сохранить дистанцию, и держать себя так, чтобы собеседнику и в голову не пришли слова, после которых обоим станет неловко...

Мелодичный бой часов возвестил, что уже четыре часа ночи.

«Надо ложиться спать, – приказала она себе, но вместо этого сварила кофе. Подумала: – Не плохо бы немного коньяку или водочки», – чего даже в молодости редко себе позволяла. Исключенные составляли юбилеи и похороны. Последних, уже в более поздний, прекрасный и трагический период её работы у лётчиков-испытателей под Москвой, было больше.

Спасаясь от тяжёлых мыслей, она торопливо развернула лежавший без конверта лист. Вверху стояло привычное «Здравствуйте...» И с ходу, как продолжение прерванного разговора:

*«Надо мною продолжает твориться аутодафе. Сегодня вlepили на парткомиссии строгача с занесением... Завтра еду на расправу в дивизию.*

*Но суть не в этом. Предлагаю Вам сюжет, где, надеюсь, Ваше вдохновение будет подогрето в какой-то степени сопереживанием... Но это, конечно, исключительно в форме предложения. Не дай бог более. Я слишком дорожу дружбой с Вами. Поверьте, это действительно так.*

*Рассказ может называться «Чрезвычайное происшествие». Я Вам дам дневниковую запись моей жизни этой злосчастной недели. Постараюсь собрать максимум материала об основных участниках событий. Сделаю робкую попытку расшифровать то, что они могут думать, но здесь, по-видимому, основная работа за Вами. Я не сумею... Таким образом, предлагаю делать где-то ближе к документальному изложению и подвести читателя к пониманию сложности, к противоречивости дилеммы: «боеготовность – безопасность полётов». За небольшим исключением, обо всём этом нужно писать открыто, смело. Только тогда это всё зазвучит, станет по партийному острым и злободневным. За меня не беспокойтесь. Я проиграл эту игру. И вряд ли проиграю больше. Но зато ВВС впервые получают не красивую вещь об экзотике полётов, а то, что схватит за душу, если в ком ещё жива профессиональная честь. И если, конечно, всё это у нас получится.*

*Р.С. Обстановка у меня всё хуже и хуже. Разговор идёт о сня-*

тии с должности. Пытаюсь локализовать всё в пределах соединения. Если это не удастся, испытательства мне не видать. А жаль. Если бы не это, в сентябре я уже купался бы в Волге...»

Намёк был понятен: в низовьях Волги существовал Испытательный центр, где отработывалось, изучалось, испытывалось... Что именно – не трудно догадаться: новые типы самолётов после испытаний на фирме, где определялись жизнеспособность и лётные качества их, надо было учить воевать. Как? – об этом она знала лишь понаслышке, из рассказов строевых лётчиков, которые и сами толком ничего не ведали – тайна за семью печатями. Попасть «на Волгу» – мечтать об этом мог только опытный, одарённый лётчик. И Он им был...

Она прижала пальцы к вискам. В последнее время стала часто болеть голова. Боль подбирается крадучись и надо успеть её приглушить, иначе дойдёт до мигрени. Она не умела воровать, не любила лечиться, не терпела лекарств и жалости к себе, считая, что от этого пропадает жизненная сила. Но теперь не поленилась встать, достать из аптечки валидол мужа и положить таблетку под язык, хотя при головной боли надо было выпить что-нибудь другое.

«Так что же произошло с ним, со мной – между нами?» – валидол приятно охлаждал во рту, тупая боль в висках нарастала.

Она любила всегда и во всём выкладывать фундамент из истин и доводов. Даже тогда, когда надо было построить не «здание», а всего лишь «палап». Сейчас намечался «каземат», но прежде, чем почувствовать стыд осуждённой, стоило во всём разобраться: смятение чувств было неожиданно и неприятно.

«Человек, частная проблема и общая. Ещё моя... С собственной разберусь потом. Проблема лётчика – понятна. Надо сосредоточиться на проблеме общей, по сути, государственной», – она мысленно улыбнулась, легко прощая себе наивную, хотя и обоснованную веру в то, что журналистский голос её весом и слышен. В то спорное, «застойное» время, проскользнувшее сквозь пальцы истории как золотиносный песок, интересы страны воспринимались как личные. Особенно в авиации, тем более, в военной. Боевая готовность – безопасность полётов... Это как чаши весов: если усложнить полётное задание – добавится риск, упростить его – ослабнет подготовка, а это тем более опасно...

В своё время она наслушалась разговоров лётчиков в полках о том, что ограничения и запреты идут «сверху» одно за другим, особенно по новым типам боевых самолётов. Что под предлогом укрепления безопасности отбиваются, порой, полёты в сложных метеоусловиях. И несмотря на приличный налёт, молодые лётчики в мастерстве своём продвигаются медленно, а ценнейший опыт реальных воздушных боёв, полученный советскими лётчиками в арабо-израильском конфликте, практически не используется в боевой подготовке. Услышала осторожное признание старших командиров, что они абсолютно согласны с суворовским «тяжело

в учении – легко в бою», но никому не хочется в случае лётных происшествий быть вызванным «на ковёр» и уйти с понижением в должности... Только тогда, мысленно созрев и внутренне сгорая, она сделала большую проблемную статью.

Опираясь на мнения лётчиков, но не разглашая фамилий, она жёстко, без лишних эмоций, с акцентом на степень лётного мастерства проанализировала причины целого ряда аварий, безусловно, тех, что были с благополучным исходом. Где подводила не столько техника, а так называемый «человеческий фактор» – новое понятие, введённое авиационными психологами и в те годы ещё непривычное. Писала о давно наболевшем убедительно, но осторожно, где-то намёком, где-то между строк. Так, чтобы понятно было специалистам, а обывателям предлагалась лишь внешняя сторона героической работы, вставленной в затейливую рамку своеобразия жизни в небе.

Казалось, предусмотрела все глубинные течения и подводные рифы, на которые мог напориться её перегруженный осмысленными фактами корабль. Но редактор солидного журнала, куда она принесла статью, пришёл в ужас.

Она сама понимала: несмотря на давние, деловые контакты, благосклонное отношение к её лётным пристрастиям военной цензуры, несмотря на заверения в своей заинтересованности Главного политуправления, такой материал без разрешения Главного штаба ВВС к публикации никто не пропустит.

В просторном кабинете заместителя Главкома, где ей уже приходилось не раз бывать, обговаривая цель командировки и кандидатуры героев своих будущих очерков, Заслуженный боевой генерал внимательно прочёл статью и спокойно, с каким-то даже сочувствием посмотрел ей в глаза:

«Что и кому вы пытаетесь доказать?» – он выдержал паузу, но она молчала. И генерал заговорил об изменившейся тактике воздушных боев – перехвате высотных целей и дальних пусках ракет. Об изжившем себя ближнем бое, а потому ненужности на борту ракетноносца пушек. Об автоматических системах, ведущих современный истребитель-бомбардировщик по маловысотному профилю, о том, почему устарела штурмовая авиация. В связи с чем усложнилась методика обучения... И почему подготовка лётных кадров...

Он говорил пространно и терпеливо, словно читал доклад, убеждая не её – единственного слушателя, а большую аудиторию критически настроенных специалистов. Война в Афганистане только начиналась, ничто не предвещало Чечню, и никто не знал, что жизнь потребует смелых, рискованных решений. И какую непростительно высокую цену придётся за недалёковидность заплатить...

Она тоже не знала всего, но в силу характера и своей профессии пыталась взглянуть в будущее глазами подопечных и даже чуть дальше. Ей было проще: она ни за что, кроме слов своих, ответственности не несла. И, понимая это, внимательно слушала генерала.

«...Война – другое дело: там риск неизбежен. И когда появится острая необходимость, тогда и будем отрабатывать предельные режимы... – глаза генерала прищурились. – А если в мирное время, при усложнённом полётном задании лётчик погибнет? Как вы объясните это семье?»

Удар был нанесён «ниже пояса», но она его выдержала.

«А что говорят, когда из-за перестраховки в училищах молодые лётчики, уже в полку, не могут в усложнившихся погодных условиях благополучно завершить полёт? Или, сорвавшись в условном воздушном бою в штопор, неспособны вывести из него истребитель? Прошёл запрет на косую петлю – по сути, противоракетный манёвр... А на полигоне...»

«Вы не слишком углубляетесь в тему?» – в голосе хозяина кабинета иронии нет. Мужественное лицо его, слегка оплывшее и потерявшее аэродромный загар, непроницаемо.

«Простите за нетактичный вопрос... – она поймала его настоятельный взгляд: – Когда вы служили в боевом полку, тоже считали, что безопасность полётов важнее боевой готовности?»

«Тогда на вооружении стояли другие самолёты, – ответ прозвучал быстро, словно был обдуман давно. – Штопор, к примеру, на дозвуковом истребителе – элемент пилотажного комплекса. А на сверхзвуковом – это потеря высоты в полторы тысячи метров. Эра манёвренного ближнего боя закончилась с рождением перехватчиков, вы должны бы это знать. Моему поколению повезло: освоили те самолёты и другие, так что мне есть с чем сравнивать».

Она ждала, что генерал добавит: «Не то, что вам...», но он был корректен. Вежливо проводил до двери, и потому как непривычно холоден на этот раз был его взгляд и вяло рукопожатие, она поняла: отныне в Главный штаб ВВС и лётные части путь ей заказан.

Некоторое время спустя она сделала цикл очерков о лётчиках-испытателях, работа которых почти в каждом полёте стоит на грани, а то и за гранью допустимого риска, что позволяет человеку определить собственный запас прочности и лётных возможностей. Но это была уж другая глава в её творческой биографии. С решением прежних проблем и обретением новых. Светлая и трагичная пора жизни, в которой она помнила всех – живых и погибших. Тех, о ком писала и с кем побеседовать так и не смогла...

...Ночь кончалась... Пелена за окном таяла, и открывалось небо. Робкая синева его густела – где-то за домами, из-за неровной линии горизонта поднималось позднее солнце. Неизменно пунктуальное, оно напоминало о вечном ритме Вселенной, которому подчиняется жизнь.

Торопливые плешки босых ног, маленькие руки обняли сзади за талию. Обернувшись, словно сквозь дымку, она увидела сияющие глаза.

– Бабуля, ты сейчас сказку придумывала? Про мышку-норуш-

ку, мышку-полёвку и ту, что в лесу живёт, я ребятам рассказала... И про солнечного, и лунного коня. Ребята хотят и про другое, я тоже. Ты обещала про то, как птицы летают... Ещё мне нужен костюм зайчика. Сопьёшь? И мама сказала, что... Ты плачешь? Кто обидел? – детские глаза смотрели распахнуто, строго.

– Просто устала, – она улыбнулась, прижимая внучку к себе.

## 2

...День начался как обычно. Мужу надо было сходить в институт и он по привычке тщательно выбирал себе рубашку. Дочь, как всегда, опаздывала на работу, поэтому в детский садик бабуля часто отводила внучку сама. Всю дорогу девочка ластилась, прижимаясь щекой к её руке, мурлыкала и умильно заглядывала в глаза. Клянчить пирожное она репалась только у бабушки. Дед и мама скажут: «Надо сначала позавтракать», бабуля тоже поворачит, но...

Она подождала, пока внучка справится с эклером, и, взяв с неё честное-пречестное слово, что каша будет съедена, а молоко выпито, провела во двор детсада, где уже изводили друг друга маленькие садисты. Мельком подумала, что именно с этого возраста закладывается агрессивность взрослых и надо бы, развив эту мысль, написать статью. Но тут же о ней забыла.

В метро было шумно и жарко, хотя гуляли сквозняки, выдувая из головы мысли. В редакции пришлось разъяснять, почему она так, а не иначе, освещает события, касающиеся исторического периода восьмидесятых годов. Старый редактор, который доверял и не правил ни единой строки, ушёл на пенсию, а новый, молоденький и шустрый, был из всезнаек. Такому доказывать всё равно что уговаривать осла. Поэтому она молча забрала статью – итог недели плотной работы и, мысленно распрощавшись с гонораром, на который планировала купить себе недорогие босоножки к лету, поспешила уйти.

По-весеннему светило солнце, но снег был ещё зимний, рассыпчатый. Она поймала себя на мысли, что не помнит, когда так остро ждала бы весну, хотя ничего кроме паркой земли, вылезшей из-под сугробов на садовом участке, где можно посадить редиску, начиная новый дачный сезон, весна ей не сулила.

Но это странное брожение в душе и ток крови, растекающейся по жилам, как ручьи в половодье, не пустили её в метро. Мысль о том, что придётся лезть под землю, когда над головой такое синее, умытое небо, и можно долго-долго идти по скверу, а ветер будет напоминать аэродромный, показалась ей нелепой.

Старые, кряжистые деревья ещё спали, но ветки их уже прислушивались к весне. Её загадочный корреспондент, письма которого так не соответствовали его внешнему облику, тоже размышлял о весне. Зрительной памятью она видела строчки, рождённые на одном дыхании, в которых чувствовалось ещё не поня-



тое им самим природное владение словом. Что он хотел – писать или издать книгу? Это далеко не одно и то же.

Сколько раз, при удобном случае, она твердила лётчикам:

«Пишите о себе сами! То, что я по крупицам узнаю от вас, – лишь копия происходящего в воздухе. И как бы красочно ни изобразила полёт я, всё будет лишь перепевом вашего состояния... Никакое, даже сверхживое воображение самостоятельно не летающего человека, самый яркий писательский дар не может воссоздать те пронзительные мгновения полёта, те ощущения и чувства, ради которых вы пришли в эту профессию. Лучше вас о ней не расскажет никто, потому что это не просто работа, а искусство – творить и выживать».

Он подошёл к ней сам. Написал, распахнувшись с непосредственностью мальчишеской, возможно, ей первой открыл тайну, хранимую от всех. Что она ответила? Подбодрила и, видимо, нашла нужные слова, если в тяжкий момент он искал в ней опору. Ждал не просто сочувствия и вряд ли помощи. Он пытался разобраться в себе. И боль должна была родить писателя.

...Литой снежок пролетел перед носом, врезался в ствол дерева и разбился на льдинки, холодом брызнув в лицо. Она оглянулась. Пацаны с упоением бомбили друг друга, им было всё ни о чём. Щёки бордовые, носы сошпивые, глаза сияют. Незамутнённая, беспричинная радость волнами расходилась от них, их ценящая возня смешила, настраивала на беспечный лад. И она с улыбкой подумала, что писательский зуд – это своего рода наследственная или заразная хворь. Возникает иногда спонтанно как чирей в самый неподходящий момент, и желание писать становится потребностью. Благо, если литературные способности есть. А если только желание?... Графоманы – это хроники. Но плохо писать – совсем не то, что плохо летать. Небо бездарность если не убьёт, то непременно сбросит. Бумага же стерпит всё. И разоблачит... Он понимал это и, не доверяя себе, искал в ней соавтора.

Пацаны, едва не сбив с ног, промчались мимо. Теперь они гнались за девчонкой, долговязой, вихрастой, в распахнутой куртке и с вязаной шапкой в руке. Девчонка была чем-то похожа на неё, она тоже водилась только с мальчишками и бегала быстрее их... Природа перемудрила, сотворив из неё женщину, а может, в этом был тайный смысл? Только она не всё поняла и не до конца исполнила ниспосланное Свыше задание... Может, рано сказала себе: «Отъездила, отлетала, отпереживалась, отписалась – хватит?»

Почему письма возникли из Небытия именно сейчас, в конце девяностых, когда всё кругом стало казаться не просто искажённым, чужим, но и невозвратно потерянным? В жизни ничто не бывает случайным, она в этом убеждалась не раз. И причина может отстоять от следствия на разный промежуток времени. Иногда на минуты, часы, дни. Бывает – на годы.

Судьба, словно наказывая за дерзкий взлёт в молодости и про-

должительно-благополучный полёт в зрелости, к старости отняла сам смысл творческой жизни. Рухнула страна, перенацелилась, выживая, пресса, и пенсионный возраст подоспел, внуки появились... Ум смирился, приводя веские доводы, что журналистов теперь, как рыбы в море. Молодых, грамотных, нахрапистых. Они жадно хватают новости, бездумно взрывают жизнь, не останавливаясь ради сенсации ни перед чем. А тех, кто исследует, в основном, одну стержневую тему, как и раньше – наперечёт. И она сама себя добровольно вывела из строя...

Кто пишет сейчас об авиации? Да и что писать? Военная авиация сидит на земле как в битуме, увязнув в земных проблемах. Гражданская – едва выживает, спортивная – на издыхании. Коммерция, бизнес, деньги... Авиапромышленность, создавая шедевры, продаёт их за рубеж. На вооружении собственной армии – старьё... Трагедия авиации как на ладони, но обожжённая, истерзанная кожа уже не в состоянии воспринимать отдельную боль. Всё вздулось сплошным нарывом, препарировать который может только хладнокровный, мужественный ум и любящая душа – за ассистента. Когда-то она бы рискнула...

Когда-то она шла бесстрашно, наслаждаясь исследуемым странством, ступая то легко, то трудно, иногда как по минному полю. Но тогда была под ногами почва и взлётная полоса на ней. Разве хватит сейчас сил мчаться к чёрту на кулички, лететь, куда и на чём угодно, забывать, что ночью полагается спать, а днём обедать? И встречи, разговоры – как упоение в бою... Внимания, памяти, любознательности, душевности на всё хватало. А теперь...

Как никогда остро она почувствовала усталость от не выписанных мыслей... Бессюжетные, неконкретные, они не слагались в законченную форму и зависали в сознании как пылинки в солнечном луче, которые хаотично кружатся в нескончаемом, бессмысленном танце и не могут никуда осесть.

...Она поймала себя на том, что идёт как в молодости быстро, торопя шаг, но сердце работает на удивление ровно, словно исправный хронометр. И всё-таки, поравнявшись с остановкой, свернула с аллеи на улицу, села в полупустой автобус. Хотелось скорее вернуться домой, взять в руки безымянные письма и убедиться, что строчки, написанные давным-давно, не исчезли.

*«Чрезвычайное происшествие (рассказ)»* – стояло сверху очередного листа. Текст написан от руки всё тем же размашисто-колючим почерком.

«Так значит всё же рассказ, а не обещанная информация», – подумала она с улыбкой. Таинственный корреспондент нравился ей всё больше.

*«Звонок будильника, как резко нажатый тормоз, прервал сладкое скольжение в забытьи сна. Организм буйствовал: «Неужели даже в субботу нельзя выспаться нормально?» Хотелось пова-*

ляться ещё, но сквозь оцепенение сонной лени проникли следы вчерашнего, радостного настроения, и вскоре мысль о том, что сегодня предстоит урвать у судьбы шесть инструкторских (цельных шесть!) полётов, стала главной.

Перевалившись через край кровати и чувствуя себя под сочувственным взглядом жены таким героем-тружеником, горбясь от этого, будто под грузом важного сегодняшнего дела, он поволокся к окну. Было облачно. Сглотнул комок предчувствия: «Отобьют!» Но, прикинув высоту облачности, решил пока не портить себе настроение и стал спешно одеваться. Времени на почёсывание нет».

Она надувала карандаш и, привычно отчеркнув на полях неточный оборот речи, продолжала читать, время от времени переставляя слова местами и убирая лишние. Малогабаритные очерковые размеры приучили к ёмкости образов и строгой значимости фраз – ни единого ненужного слова. Было в этом что-то от работы скульптора.

«...На улице сонно и тихо. Свежесть остывшего и отстоявшегося за ночь воздуха полезла под рубашку. Никого кругом. Он представил себе уютное тепло постели и поспешил к машине, ёжась и стараясь разогреть энергичными движениями мышцы.

Как всегда по-варварски, не дав поработать мотору на холодном ходу и минуты, стал сдавать задом со стоянки. Громада дома гладела сотами своих уютных квартирков, и было грешно тревожить законный субботний покой».

«Совсем неплохо... И настроение передано, и динамика есть. Фразы построены правильно, слова неизбитые. Может, лучше было писать от первого лица?» – подумала она, заметив, что волнуется. Наличие литературного дара определяется с первой фразы, абзаца. Она умела радоваться чужим удачам.

«В этот день летали всего две спарки УТИ МиГ-15, так называемых «летающих тренажёра». Через эти самолёты прошло не одно поколение истребителей. Их прислали в полк недавно для тренировок в приборных полётах. И хотя выглядели они кургузо, как странный анахронизм среди могучих стрелообразных ракетносцев, но отношение к этим коротышкам среди лётчиков было нежным и ласковым. А их уточняющая приставка «УТИ» (учебно-тренировочный истребитель) произносилась не иначе как «утяти».

Стараясь не мешать молодым пилотам в период их интенсивной подготовки на класс военного лётчика своими претензиями на боевой сверхзвуковой самолёт, ему удалось в прошлом месяце хорошо поработать на «утяти». Успел восстановиться, а затем полетать в качестве инструктора. Это была серьёзная подмога в выполнении плана полётов по приборам, и он этим гордился. Задействованные на другие цели, остальные лётчики не смогли провериться на «Ути», и сегодня предстояло расширить круг счастливицков.

Он давно болел этой идеей и ходил вокруг командира как кот, почувявший сливки. Раз прислали самолёты, значит нужно на них летать. Тем более что полёт на этих машинах стоил много дешевле, чем на трижды электронных ракетноносцах. А что говорить об удовольствии от пилотирования «ласточки», которая вслед за ручкой управления вписывается в каждый манёвр. Здесь через простейший гидроусилитель чувствуешь контакт непосредственно с воздухом. Автоматика же между лётчиком и рулевыми плоскостями, имеющая привычку иногда вмешиваться в управление и показывать свой характер, отсутствует. Подстраиваться сразу под самолёт и под автоматику – дело неблагодарное. А тут процесс пилотирования естественен, элементарен и соответствует полузабытому училищному принципу «газ від себе, ручку на себе».

Она заметила, что с удовольствием читает технические подробности, известные ей раньше, но переданные сейчас как бы из рук в руки – только лётчик может заострить на таких деталях внимание. Но интересно ли будет несведущему читателю?.. Думать о читателе – это у неё уже в крови.

«...В общем, летать на «утяти» всем нравилось и у всех получалось. Глядя на сияющие физиономии лётчиков, вылетающих из кабины и подходящих получить замечания, он мог сказать только одно: «Ну что, доволен?!»

Дальше текст был накручен, засорён объяснениями. Механически она редактировала, не теряя нить мысли и получая от этого двойное удовольствие.

«...Конечно, в этих полётах была своя польза и смысл. Наглядное сравнение вчерашнего и сегодняшнего дня авиации, подтверждение гигантского размаха научно-технической революции...»

«А замполит-то в нём сидит, пожалуй, глубже лётчика», – подумала она с добродушной иронией и перевернула лист.

«...Роль «утяти», как «летающего тренажёра» соответствовала на все сто процентов. Хотя эта видимая простота не исключала наличия подводных рифов, самым неприятным среди которых был процесс прогрессирующего «козла» на посадке. Не дай Бог ткнуть «Ути» носовым колесом. Он резво скидывал нос, увеличивая угол атаки, в результате чего подпрыгивал, затем, теряя скорость, падал на носовую стойку... Высота прыжков увеличивалась до тех пор, пока выдерживали прочность шасси. Иногда до их поломки самолёт успевал свалиться на крыло в штопорном положении. Исход был печален».

Однажды подобное произошло на её глазах. И было это в одну из первых поездок в строевые части. Лётчик, к счастью, почти не пострадал, но самолёт списали подчистую, а картина аварии снилась потом, к тому же с её прямым участием. Она просыпалась в холодном поту, ей казалось, что могла бы описать такие детали, тонкости в своих действиях и чувствах, которые никогда не знала.

Воспоминание отвлекло и, как ни странно, успокоило. Дальше она читала, уже не торопясь.

*«...Был ряд особенностей и в воздухе. Всё это требовало серьёзности, тем более от инструктора. В своё время я облазил «Ути» с инструкцией в руках вдоль и поперёк. Был доволен, что многое не забыл. Да и как забыть, ведь это моя лётная юность. Первая и единственная...»*

Она уловила смену местоимений и подумала, что ожидала этого: лётчику трудно представить себя вне действия – полёта. То, что шло потом лирическим отступлением, вписывалось в текст органично, не нарушая ткани рассказа.

*«...Если подумать, то всё, что бывает в жизни нормального человека, наслаивается вокруг любимой работы как вокруг стержня. Другой степени отдачи делу лётная работа не терпит и списывает неудачника на другую профессию, хуже, если из жизни вообще. Здесь нужно быть честным. Не получается – уходи. Здесь не спорт, здесь в каждом штатном полёте должен быть воздушный боец, максимально сосредоточенный на противнике. Сегодня вместо противника сложность полётных заданий, воздушной обстановки, но ведь бойцовские качества формируются именно сегодня, сейчас... Дополнительного времени не будет».*

Рука потянулась заменить какое-то слово, но карандаш не коснулся бумаги. Она отложила его в сторону, и продолжала читать.

*«На аэродроме техники уже опробовали двигатели. Рёв их, как обещание будущей радости, наполняет тело бодростью, а душу сладким предчувствием. Бетон дороги к стоянке самолётов был упруг, бел и авиационен.*

*Когда я подъехал, площадь стоянки с двумя коротышками «Ути» показалась огромной. Машины обслуживания занимали большие места. Возле них ходил недовольный дежурный по АТО и бурчал о том, что стоило ли из-за двух самолётов тревожить столько людей и его самого в первую очередь. Чудак-человек. Каждая кроха в обций налёт полка – это тоже хлеб. Не будет лётных минут – не будет боеготовности и воздушных бойцов-истребителей, которые в любых условиях... и т.д., что любят писать в газетах.*

*Приехали ребята. Комэкс второй сподхалимничал: «Ну, налетаем сегодня!» Чует кошка, чьё сало съела. Он мне в прошлой плановой таблице после того, как я отошёл от неё довольный, ухитрился один полёт стереть, а второй сдублировать с начальством. Можно себе представить, как я брызгал в ярости пеной, обнаружив эти постскриптумы...*

*Постояв над черновиком плановой таблицы и пережевывая положительные эмоции от вида синих линий – своих шести инструкторских полётов, я прихватил лётчика Д. и пошёл к самолёту. Эмоции эмоциями, а делу – время. Проверил знание им оборудования кабины, средств аварийного покидания самолёта, особеннос-*

ти закрытия фонаря. Разобрались, куда и как Д. смотрит на взлёт и на посадке. Какие параметры – на какие элементы полёта...»

Её раздражало это безликое, бесфамильное «Д», но она понимала: писалось с оглядкой на цензуру... Опасения излишние для произведения вольного. Но для автора этот материал – документальный, и если «вирус» секретности введён в сознание, его трудно изжить.

«...Д. отвечал уверенно. Да и как иначе. Ещё в ДОСААФ он налетал на «Ути» полторы сотни часов. И в последний раз летал на спарке не так уж давно. Всё было «тип-топ».

Странный парень этот Д. уже на третьей фразе краснеет, глаза наполняются слезой, и смотрит он поэтому исподлобья, часто опуская глаза. Похоже, стесняется, стараясь скрыть это излишней порывистостью речи, извиняющимся смехом. И жена у него такая же. Как-то зимой после вечера отдыха в Доме офицеров я затаячил их вместе с компанией к себе домой. Так они за всё время глаз из-под стола так и не подняли.

Но, несмотря на эту особенность, Д. открыт в суждениях. Хороший парашютист, неплохой лётчик. Нужно его общественной работой загружать, а то так и останется хорошим, отличным, но обычным лётчиком. Недаром я дразнил своего друга, такого же воспитанника ДОСААФ, лётчиком-любителем. Как пришёл спортсменом в военную авиацию, так и... Профессионализм военного лётчика предполагает большую широту интересов и ответственность. Это всегда, как минимум, лётчик, офицер, начальник, партиец, и твёрдое понимание того, что боеготовность есть сумма многих слагаемых, ни одно из которых упускать нельзя».

«В нём снова вещает политработник», – она подумала о том, что подходит к тексту с позиций сугубо художественных и, пожалуй, слишком строго. Заметив, что карандаш оказался у неё в руке, засунула его под бумаги.

«...Разведка погоды была утешительной. Облачность не мешала, она была выше оптимальных высот полёта в зоне. Воздух спокоен, без болтанки.

Зоны взяли слева и справа от полосы. Такие полёты, конечно, отдых для руководства. Хотя в этом есть и опасность: лётная работа не терпит послаблений и несобранности на рабочем месте.

Шлёпаем с Д. к самолёту. Я ему ещё раз толкую о том, что он должен проявить максимум самостоятельности, но поскольку «Ути» существо нежное, то пусть не зажимает ручку, чтобы я потом, если приспичит, не вырывал её, раскачивая самолёт. До начала полётов ещё минут пятнадцать. Решили залезть в кабину: я надел только комбинезон, летний, белый. Зябко...

Наконец пришло время запуска. Я подсказал Д.: «Запрашивай!»

...Он вырулил, чуть поздноовато дал газ на развороте. Двигатель зарычал. Здесь более простая автоматика регулировки двигателя и поэтому приёмистость приходится контролировать за счёт РУД...»

Она выкатила карандаш из-под писем и вычеркнула последнюю фразу. Сразу же что-то изменилось, словно исчез запах кабины, который не передать, можно только запомнить. Поэтому дальше она уже ничего не правила.

«...Спарка весело бежала по прямой рулѐжки. Д. довольно-таки экономно расходовал воздух гидросистемы для сохранения направления. Я сидел в кабине, непривычно далеко высунувшись наружу (здесь очень просторный фонарь, в сравнении с МиГ-23, и разглядывал детали пробегающей местности. Это забавно. Когда рулишь сам, внимание лишь на перспективу, направление.

Осмотр перед взлѐтно-посадочной полосой. Техник похлопал по лочкам, обошёл вокруг самолѐта и дал «добро» на полосу. Бетонка после ремонта показалась огромной, как взрослая кровать для детѐныша.

Опять зарычал вслед за рычагом управления двигатель. Руководитель произнѐс длинную тираду о начале полѐтов для записи на магнитофон, и мы побегали по плитам бетонки взлѐтной полосы. На положенной скорости пошла ручка – Д. соображал. Правда, чуть-чуть перебрал ручку для нормального подъѐма колеса, и я её придержал, давая возможность спарке отделиться на углах атаки подалее от критического».

...Незаметно растаяли стены, комната распахнулась, превращаясь в небо. Она грудью ощутила ускорение, а всем телом – подъѐм, когда пустота безопорности взвешивает всё твое преобразившееся «Я», когда холодит чувство опасности и горячит безмерное счастье, а душа растворяется в облаках и сини.

«...Хлопнули, убираясь, шасси. Мягко провалилась вниз, вслед за уборкой закрылков, наша «утяти», но, ободрѐнная ручкой управления, с перевалочкой поскреблась в высоту. Я прибавил обороты. Не нужно без надобности перегревать лопатки турбины.

Подвернули вправо на курс. Я бы выходил в зону по шоссе, то есть к центру. Д. жался к левому краю, вдоль речки. Невольно подумалось: едут сейчас люди на отдых и гадают, что это за идиот жуужжит сверху? Облачность отгородила землю от солнца серым колпаком. Полосы дымки украсили горизонт этажеркой. Всё это придавало пейзажу камерный вид. Но уюта не было. От серости, которая сгущалась к горизонту, тянуло холодом.

Д., было, полез к облакам, даже зацепил их размытый, сырой край, но я остановил его: 2500 метров достаточно. Получив «добро» от руководителя полѐтами на отработку и следуя ученически нудному заданию, он потопал влево с креном 30. Я глазел по сторонам, изредка поглядывая в кабину.

Выраж с креном 45... Внизу по-прежнему царит неизведанная страна. Сверху всё кажется таинственным. Может быть, из-за маленьких размеров? Начинают действовать забытые инстинкты детства? Потом приезжаешь в эти места, и всё оказывается обычным, со своими прелестями, «...и грязь, да мухи...» А

отсюда – всё аккуратное. И без запаха. Лишь слегка пахнет горелым маслом, резиной. Обычные самолётные запахи.

Изрядно шумело от двигателя и вентиляции. Но мне кажется, что шум этот от входного устройства. Здесь оно спереди, и воздух, сдавленный стенками, обтекает кабину. Естественная турбулентность. На ракетноносцах всё это остаётся сзади, и звук передаётся только по фермам конструкции»...

Она уличила себя в том, что всё же правит текст, выпалывая лишние слова, как сорняки на грядке, пытаясь сделать фразы мускулистыми, выпуклыми, неуловимо созвучными с пилотажем.

Его нежелание или неумение передать палитру ощущений и видение происходящего в воздухе «изнутри» вызывало чувство досады. Журналистским чутьём она угадывала в новоявленном авторе натуру неординарную не в плане обычного понимания умственных способностей человека, и даже не в том, что составляет феномен лётного таланта. А в том нематериальном, на тонком уровне и грани сверхъестественного, в чём лётчики, обнаруживая это, боятся признаться авиационным врачам. Не совсем откровенны друг с другом, долго не верят сами себе. Обострённое восприятие пространства-времени, необычное слияние с воздушной стихией, одушевление конструкции и в чрезвычайных ситуациях управляемый не просто мозгом, но и чем-то иным автоматизм движений. И много ещё чего, не имеющего определёний, – всё в замкнутости, в зависимости целостной Сверхсистемы и безвременной крупицы Бытия.

«Не слишком ли много я требую, ещё не сумев разобраться до конца сама?..» – она сделала над собой усилие, обрывая спонтанный поток мыслей, чувствуя, что не способна упорядочить их, и досадуя уже на себя.

«...Во! Вирази с глубоким креном – это уже нечто другое. Зарывание носа, непостоянность перегрузок и крена. Я напоминаю по СПУ – самолётному переговорному устройству: «Сделай нормальный ввод в вираж, тогда и параметры будет проще выдерживать».

Сделал. Вообще-то быстро Д. ориентируется. Чувствуется хватка. Ручку управления цепко держит. Ишь, сопротивляется.

Так, пикирование... Не форсирую двигатель, ни к чему. Теперь плавно кверху по дуге, на горку... Ещё раз! Терпи... Скорость ввода в вертикальные фигуры 700 км/час, а не меньше. Забыл?.. Ох, и плохо же «Ути» гонится.. Нашу пику – ракетноносец только «воткни» в небо, ахнуть не успеешь, как звук проскочил.

...16-я минута всего-навсего. А задание исчерпано. Вот она – настоящая, порядочная манёвренность. На глубокий вираж не успеешь настроиться, как уже закончил. «Утяти» крутится как котёнок за своим хвостом.

Д. поволок самолёт в высоту, чтобы сделать ещё одно пикирование...



*Уф! Устал писать. Да и не убеждён, что всё это написано интересно. Нужно, наверное, другое: эмоции, отказы техники и стрессы при ЧП... Но в тот раз ничего этого не было».*

Письмо окончилось, как все остальные, без прощальных фраз, размашисто закружённой подписью. Она перевела дыхание, подумала с раздражением:

«Настоящий полёт, сударь, вы бы не оборвали так небрежно. А бумага, по вашему мнению, стерпит всё...» – хотела поискать продолжение рассказа, но тело настойчиво требовало покоя.

Пришлось сесть в кресло и вытянуть ноги. Это было необходимое, неразумное действие, потому что бессонная ночь тут же напомнила о себе, и стоило на секунду прикрыть уставшие глаза, как всё поплыло, преображаясь странным полувидением ночи и то ли плоских крыш, то ли широких самолётных крыльев, нагромождённых параллельно на разной высоте. Она шагает по этим плоскостям, людей нет, только бегают кошки – серые и пёстрые. Одна гладкошёрстная тёмно-серая кошка льнет к ней, но в руки не идёт.

Она подходит к большому, празднично освещённому зданию, поднимается по мраморной лестнице к входной двери и зовёт кошку, чтобы накормить, – там банкет. Кошка подходит, но её не пропускают, хотя она уже в образе приятной девушки с длинными локонами по плечам, в старомодной дорожной одежде.

«Подожди, я принесу тебе поесть», – говорит она кошке-девушке и идёт в залы, переходящие один в другой. В одних горит яркий свет, за накрытыми столами негромко пируют незнакомые люди. В других залах полутемно и пустынно. Она поискала себе место, но среди пирующих свободного не нашла. Пустые стулья лишь в полутёмном зале, но там не накрыты столы. Она всё же отыскала тарелку с желтоватым позреватым сыром на куске оплывшего масла и понесла всё это кошке. Но на пути её возникла красивая, в странных одеждах дама, похожая на волшебницу. У неё в руках – стопка конвертов и сложенных вчетверо листов бумаги. Стопка быстро растёт, её начинают обвивать огненные нити, скользкие, змеящиеся как тихие молнии... Где-то рядом ходят, оттаиваются и молча смотрят на них отдалённо знакомые молодые мужчины с мужественными лицами. Никто ничего не говорит.

Писем в руках дамы набирается большая пачка.

Пальцы дамы оглаживают, выравнивают их, и возникающие с лёгким треском нити-молнии завязывают, запечатывают всё.

«Они предназначены мне», – понимает она. Ей нестерпимо хочется письма взять, и дама протягивает к ней руки, но...

...Громко хлопает входная дверь – муж вернулся из института.

Она очнулась, так и не поняв, удалось ли коснуться писем пальцами, но в кончиках их ещё долго ощущалось лёгкое покалывание.

– Обедать сейчас будешь? У меня аппетита нет, – крикнула она, не вставая.

– Попозже, вместе с тобой, – муж заглянул в комнату. – Ты,

часом, не заболела? Утром ничего не ела, синяки под глазами...

– Всё нормально. Ещё немного поработаю... – она заметила его недоверчивый взгляд, брошенный на её отдыхающие, без бумаги и карандаша руки, и подчёркнуто бодро выпрямилась в кресле.

Муж ответил улыбкой и ни о чём не спросил. Вскоре в столовой неужто заворковал телевизор – бойкой скороговоркой диктор вешала в «Новостях» о чеченских событиях и вылазках террористов, о бомбёжке сербских городов, о палестино-израильской войне, ещё каких-то конфликтах. Мир словно взбесился, выполняя дьявольский заказ, торопясь стереть с лица земли человечество.

Позвонила дочка, предупредила, что зайдёт в детский сад сама. Последнее время она приходила из поликлиники, где работала участковым врачом, расстроенная, с ворохом мелких неприятностей, которыми не считала нужным делиться, потому что была убеждена: обсуждение лишь множит их.

Но они проникали в щёлочки материнского сознания, вызывая бесполезную, но болезненную смуту и затеявая чехарду чувств.

Потом позвонил сын. У него не ладилось с диссертацией: кто-то преднамеренно мешал, меняя сроки защиты. Сын надеялся, что в путанице его проблем поможет разобраться отец. Она вслупывалась в ответы мужа, ей не нравился его тихий, напряжённый голос. Он явно волновался, давление, конечно, подскочило, а у него недавно был инфаркт.

«Мы так и не сумели приспособиться к «перестройке», мало чему полезному для современной жизни научили детей. Всё было в нас на пике воли и наслаждения трудом, в бескорыстном порыве, на изломе чувств и подлинной страсти, приносящей счастье душе, а не плотские утехы телу», – подумала она.

Всё было как в сложном полёте: с ограничениями и запретами, но на любых высотах и скоростях. Со своей комбинацией «пилотажных фигур», с той отработанностью и чистотой исполнения, на какое было способно личное мастерство. Личное, а не кушленное за деньги!.. И не пилотаж сейчас нужен, а бой, если не хотим тащиться чартерным рейсом на грузовом «самолёте»... Казалось, укрощённая, смирившаяся душа её вздрогнула и заньла от чувства смутной вины, какое испытывала с тех пор, как перестала активно писать.

Разве только возрастные и семейные проблемы стали тому причиной? Не хотелось шлетать свой голос в хор прославляющих или хающих то, что происходит в стране за последние годы. На том «берегу» остался не райский сад, на этом – пока не ад. Чистилище... Всё смешалось графически чёрно-белым, контрастно бедно-богатым, категоричным и бессмысленным. Россия словно зависла в невесомости... Но если не можешь внятно выразить то, что творится в обескураженном, сбитом с толку уме и потрясённой на всех сознательно-бессознательных уровнях психики, то лучше молчать, чтобы не вводить доверчивых читателей в заблуждение. Это было её кредо. Сейчас она впервые осознанно усом-

нилась в справедливости своего инертного, на уровне обывательских вздохов молчаливого протеста.

«Как противоестественно изменилось время, словно вывернули наизнанку, и стали видны узелки, намётки и пшвы, стачавшие когда-то разрозненные куски действительности. Приоритетными темами стали сомнительные реформы, технические ноу-хау, бандитизм, терроризм, коррупция. И мерилом всему – деньги, деньги!.. А сам человек даже в уникальной профессии, со сложной палитрой его души, неадекватностью и логикой поступков, оказался никому не нужен, не интересен, и мастерство его приобрело искажённую рыночную цену», – она поймала себя на мысли, что второй раз за сегодняшний день возвращается к давно обсосанной, прожёванной, переваренной и запрещённой для себя теме.

...Сумерки зашторивали окна, комната наливалась предночной тоской и, пытаясь спастись от себя самой, она села к столу, включила настольную лампу и развернула очередную страницу.

Пальцы легонько кольнуло, всё было как продолжение сна.

*«...В лётном деле есть особого рода хвастовство. Я неоднократно слышал на служебных совещаниях, общественных мероприятиях, за праздничным столом как похвалу высшей степени: «У этого лётчика в полёте все стрелки по нулям». Имеется в виду точность пилотирования по заданному режиму.*

*Я не против культуры пилотирования и считаю такую точность одной из необходимых предпосылок профессионального мастерства военного лётчика. Рывки, дёрганье истребителя называются, прежде всего, на лобовом сопротивлении, поскольку эти неточности – изменение угла атаки. А увеличение лобового сопротивления – это всегда минус из располагаемой тяги двигателя, т.е. подарок противнику».*

Она была ещё во власти своих безрадостных мыслей и очевидно поэтому, словно за кулисами сознания, возникла ассоциация, замерцала мысль:

*«...Рывки, дёрганье... увеличение лобового сопротивления... минус из тяги двигателя – подарок противнику...»* Это можно отнести и к тому, что касается проблем земных... Мысль просилась развернуть её, продолжить. Но не хотелось застревать в плену сомнительных сравнений и что-то додумывать. Загнав размышления в подсознание, она продолжила читать.

*«...Но, низводя мастерство военного лётчика до умения держать режим, мы тем самым приравниваем мастерство к спорту, где пилотирование само по себе становится самоцелью, и тем самым дезориентируем лётную молодёжь.*

*Главное в профессии лётчика-истребителя – в нужный момент на заданном рубеже уничтожить противника. Очень хорошо, если это будет достигнуто с минимальной затратой боевых средств. Ну, а будет ли при этом показан блестящий каскад фигур высшего пилотажа – уже неважно. Внешнее оформление,*

*обёртка содержания – победы над противником. Чем экономнее, скоротечнее атака, тем больше шансов на выигрыш. И поэтому мне кажется, что главное в лётчике его пылливость, настойчивость, гибкий ум.*

*Именно в целеустремленности, в постоянном поиске, подчинении всех сторон своей личности умению летать – в этом главный секрет профессионального мастерства лётчика-истребителя. В воздушном бою ты встречаешься с таким же лётчиком, человеком как объектом преодоления. С такой же целеустремлённостью и мастерством. И победить этого противника нужно по сумме человеческих качеств.*

За этими словами, безусловно, стояли те месяцы, что он провёл в Египте, где каждый день были реальные боевые вылеты. Где в воздухе над африканской землёй приходилось крутиться в смертельной карусели, порой из двух десятков сверхзвуковых истребителей. Где спасало не просто мастерство, а какой-то пространственно-временной феномен психики и реакции, находящихся за гранью изведанного... Где запах «МиГов» было сбито больше, чем «Миражей» и «Скайхоков». Где погибло трое его однополчан и сам он, взлетая из положения боевого дежурства, не мог дать полную гарантию, что вернётся...

Ошеломляюще ясно, единой объёмно-временной картиной в её сознании возникло слепяще-обжигающее солнце, рыжеватая взвесь пыли в воздухе над аэродромом, всклокоченное мощными спутными струями от ракетносцев небо над лениво текущим болотного цвета Нилом. И в желтовато-сером камуфляже стрелы истребителей среди пламени пусков своих и реакции ракет... Ощущение реального присутствия её там было так пронзительно живописно, что вспотело лицо, а по спине пробежал озноб, запылю сердце. Время сместилось и замерло на каком-то пространственном уровне, за границей которого существовал уже иной, не поддающийся пониманию, ирреальный мир...

Она хотела встать, чтобы выбраться из ощущения перегрузки, непосильной для стареющего тела и мозга, заблокированного иллюзиями, но лишь рывком подтянула к себе лист бумаги, заполненный торопливой вязью слов.

*«...В академии мне довелось писать реферат по философии на тему «человек – машина – среда». Не знаю, было ли это достаточно научно, но сутью моих философских потуг стало следующее: человек (лётчик) действует на среду (противник, внешние обстоятельства полёта) опосредованно, с помощью машины (самолёт, наземные средства обеспечения). Именно человек действует! Вооружённый нечеловеческими возможностями воздействия. Человек со всем своим обширным спектром слабостей и сильных сторон.*

*Нужно летать, учиться, отдыхать, есть, жить ради работы схемы: человеческая воля реализуется через технику в изменении среды. Именно поэтому отсюда, с инструкторской каби-*

*ны, меня всегда раздражала бесцветность, вялая шаблонность чужого полёта. И наоборот, привлекал задор, восторг летания, осмысленность всего, что делается лётчиком, которого проверяешь. Эти же качества работают и на безопасность полёта: активный лётчик готов к стрессу опасной неожиданности. И если он ходит по краю возможного, заглядывая через него, то уж вряд ли растеряется при предъявлении свирепой рожки опасности. Он готов ко всему».*

Её слегка покорило не к месту вылезшее окончание предпоследней фразы. Карандаш нацелился перечеркнуть нарочито грубый образ и замер. Она поняла: это был рефрен, желание обострить смысл всего, что сказано, внутренний крик, который он сумел выразить именно так...

В нём самом чувствовалась конфликтность и что-то ещё более глубокое, принципиальное. Она не любила произносить даже мысленно громкие, затасканные в печати слова: графаретность убивает живую мысль. Но сейчас в голове крутилось когда-то модное, а теперь несправедливо опороченное и низвергнутое с прежних высот слово «патриотизм». И выражался он в обычной профессиональной потребности честного, думающего лётчика-идеалиста, мечтавшего состыковать стержневые, противоречивые понятия военной авиации, составляющие лётного мастерства.

Она перевернула страницу, испытывая чувство, отдалённо напоминающее удовлетворение, даже восхищение проверяющего, который оценивает первый самостоятельный полёт своего подопечного. И в унисон её мыслям:

*«...Я наблюдал за работой Д., и мне нравилась динамика восстановления навыков у этого, судя по всему, сильного лётчика. До этого я не летал с ним.*

*Меня не удивило, когда Д., после выполнения заданного набора фигур, уже сверх задания ввёл самолёт в вираж с глубоким креном, потом, переложив рули, выполнил горизонтальную «восьмёрку». Честно говоря, я ожидал этого. Время ещё оставалось, и он должен был попробовать этот серый край неба.*

*И он вцепился в него с неистовой жадностью, с неутолённой жаждой свободного полёта. Будто распахнулись в полную силу крылья, до этого подобострастно поджатые. Пьянящая радость захватывала. Чувствовалось это в особой собранности, точности и вместе с тем раскованности полёта.*

*Пикирование – «горка», разгон скорости – петля... Разгон – боевой разворот... разгон – косая петля...*

*Я любовался, стараясь корректировать лишние вольности, и поджимал живот, чтобы удержать кровь у головы в моменты больших перегрузок. Круто менялись положениями земля и небо, мы топтали их поочерёдно брюхом самолёта как своими ногами, скользя между этими плоскостями».*

«Как хорошо, как точно и образно сказано!» – обрадовалась

она, ощущая себя там, в «утяти», третьей. Захлёбываясь небом и отстраняясь от земли, уходя в те невозвратные мгновения настоящей жизни.

«...Жаль, что время истекало... Сделав виток спирали с набором высоты, мы с интересом и сожалением рассматривали место нашего праздника. Внизу всё было по-прежнему призрачно, ненатурально как в сказке. Мы развернулись на привод, и полёт снова стал прямолинейен и заучен. Д. хорошо помнил параметры полёта по системе на «Ути», а выдерживать их было просто.

Вот и дальний привод. Здесь пришлось немного помочь. Д. пытался зайти свысока и нерасчётливо орудовал скоростью. Но сажал «утятю» сам.

Из кабины Д. вылез возбуждённый, ещё не скованный в движениях на земле и живущий прежней, кабиной жизнью. Он был ещё в полёте и теперь никак не мог остановиться, готовый куда-то бежать, что-то делать. Естественные эмоции лётчика. Непрерываемость работы, диктуемая самим небом, по инерции всегда сохраняется некоторое время и на земле.

Обговорив в нескольких словах шероховатости, мы двинулись к домику. О его «петлях» я спросил только, получил ли он удовольствие. Д. засиял всей физиономией сразу. «Что спрашивать!?»

То, что потом было в домике, мне показалось розыгрышем. Но, оказывается, всё правда. Нас засекли, и назревали грозные события.

Командир сказал единственное: «Ну что, доигрались?..»

Она перевернула лист, но текста больше не было. Досадую, перебрала оставшиеся письма, нашла страницу с лаконичной надписью сверху:

*«Продолжение. (Часть вторая).»*

...Инспектор по безопасности подполковник К. и старший штурман полковник С. отдыхали вместе с жёнами на речке. Жена К., полная, раздобревшая в домохозяйках блондинка с телом, отдалённо напоминающим женское, дремала в гамаке, и неожиданно достаточно низко пролетевший самолёт заставил её вздрогнуть, чертыхнуться и эмоционально высказать своё мнение по поводу этого. Смысл был такой: когда же ты, дорогуша, прекратишь это безобразие? Отдохнуть порядочным людям не дадут.

Её поддержала жена С., возвышаясь около костра. Мужчины обсудили, кто бы мог летать? Вот как, мол, приборные полёты на «Ути» выполняют...

Решили позвонить на КП дивизии, чтобы припугнуть, благо ехать до профилактория недалеко. Что и сделали. Командир соединения попросил не докладывать о случившемся выше, пообещав примерно наказать «пацанов»...

В общем, в лётном домике мне сказали, чтобы я готовился на парткомиссию, и что я отстранён от полётов по распоряжению командира соединения.

С неприятным чувством кислой тяжести внутри я приплёлся домой. Сказал жене, что, мол, буду ждать взыскания, что мы нарушили задание и отпилотировали над местом рыбалки начальства. Жена не восприняла всё всерьёз, для неё это не звучало, и начала рассказывать, какое у нас горе. Оказывается, издох любимый попугайчик Кузька. Кузьку, конечно, было жалко.

Кстати, в этот день у меня произошла ещё одна неприятность. Какой-то боевик отломал антенну автомобиля.

На этом, как она поняла, рассказ заканчивался. Дальше стоял пробел и прочерк. Он словно отсекал предыдущую часть жизни, с которой автор рассказа попрощался так лирично, от той, что ему предстояло ещё прожить.

*«...В общем, события разворачиваются так, будто я отмечен в этом году печатью проклятия. Надо мной гонят образцово-показательную расправу. Как сказал один генерал: «Раскрутили, а теперь не знают, как остановить». Трудно видеть в этом разумный смысл. Скорее всего, его нет. На следующей неделе поеду в Москву, в Главный штаб... Аттестация на снятие с должности уже там. Видимо, ходатайство удовлетворят. Так всегда бывает...*

Убеждён, что этот прекрасный материал достаточно глубоко мной пережит. Кроме того, что я сейчас совершенно растерян, я мучительно ясно сознаю, как у меня не получается писать. Орехов и просчётов уйма. Но материал в целом для литературной обработки прекрасный. И главное, он сейчас лежит на поверхности. Почти ничего не нужно придумывать. Нужно только брать и класть на бумагу. Я достаточно хорошо понимаю, что сам с этим не справлюсь. Поэтому мне чрезвычайно хочется заинтересовать Вас. Материал не Вашего стиля, он острый и сомнительный по последствиям, но лежит около нервных центров главных проблем истребительной авиации. Клянусь Вам в этом. И если Вы хотите серьёзно писать об этой авиации, то более благодатной темы трудно представить».

В отношении его литературных возможностей, как помнится, она ответила, что у него самого получится всё, без нянек-соавторов и даже учителей. Но если понадобится помощь в целом, — здесь он может спокойно рассчитывать на неё.

Слова же: *«не Вашего стиля... если хотите серьёзно писать»* — хлестнули. Отдалённо, зарубкой задетого самолобия, она припомнила, что тогда, читая эти строки впервые, восприняла их без той боли, какую испытала сейчас.

Для раннего периода романтической восторженности, когда все лётчики казались ей героями, а командиры — семи пядей во лбу, когда думала, что главные ЧП происходят в воздухе, а проблемы земные для авиации должны решаться на государственном уровне, когда своим долгом считала — воспеть, возвысить, зажечь... Тогда его упрёк был бы справедливым. Однако позже, поняв многое, она сумела набить себе шипек, пытаясь коснуться запретных

в авиации нестандартных тем. Уже не раз отстаивала проблемный материал, искромсанный редактором, и доказывала свою правоту в острых спорах...

Но ко времени их переписки ещё не состоялся разговор с генералом, отличившим её от военного неба, и тем самым толкнувшим к завоеванию тех высот и глубин, о которых она раньше и мечтать не смела.

А сейчас... Сейчас она сидела раздавленная сознанием того, что сама ничего по-настоящему глубокого об авиации так и не написала. Лишь под сотню, хотя объёмных, но всего лишь очерков. Размышляющих, спорных, но только статей. Своеобразных репортажей-однодневок, наверное, давно забытых даже теми, о ком шла речь. И все её знания лётной жизни, тонкое понимание человека в небе, сотни судеб, чрезвычайных происшествий, невероятных событий, роковых и счастливых стечений обстоятельств – всё это многогранное богатство ума и души так и осталось в ней...

Она казалась себе сейчас чем-то похожей на старый камин, в котором долго, жарко и почти без дыма горел когда-то согревающий общий дом огонь. Теперь камин лишь теплится и скоро погаснет. И надо ли подкладывать дрова, если теплом его уже некому греться...

Семья – не в счёт. Семье нужна жена-мать-бабушка, наконец-то занявшая отведённое ей природой место. А всем остальным, её потенциальным героям и читателям – зачем им человек не просто из других десятилетий, а из другого, погибшего, закиданного камнями и грязью мира? Старательно замалёванного несмываемой краской, чтобы новое поколение, не дай Бог, не увидело того прекрасного, целесообразного, мудрого, что было, было! Несмотря на прокрустово ложе, к которому власть пыталась подогнать всех ...

– Обед на сегодня отменяется? – муж ткнулся губами в её затылок, потом сильно дунул, лохматя волосы.

Она вздрогнула, не услышав, как он подошёл. Рассердилась, рассмеялась, прижалась щекой к его животу – «трудовой мозоли», нажитой ради науки и диссертаций за письменными столами институтских кабинетов.

– Опять что-то не так, и снова недовольна собой! Перестань заниматься самоедством... – у него было поразительное чутьё на её настроение.

Она хотела отшутиться, но зазвонил телефон. Муж поспешил в коридор, снял трубку. Крикнул: «Это тебя!» – и пошёл на кухню.

Звонили из редакции, но не «пустрый, из всезнаек», а давно знакомый ей сотрудник журнала. Сначала он справился о здоровье, потом посетовал, что ушёл «душа-человек старый главный», шуточно ругнул новое начальство и, наконец, попросил ему лично дать статью, которую он так долго ждал, но она приносила её утром, когда его в редакции ещё не было.

Всё ясно: «пустрый» брал на испуг, измором, но не учёл, ка-



кую школу стойкости она прошла. Ему подсказали. Но просто извиниться – мешало самолюбие, не хватило такта. Теперь мудрит... Раньше она и разговаривать бы не стала, отнесла статью в другой журнал, материал того стоит. Но снова куда-то идти, с кем-то разговаривать...

– Пришлите курьера. И ни слова правки – под вашу ответственность, – она не дослушала клятвенные заверения и, повесив трубку, поспешила на кухню, где уже разогревался на плите обед.

### 3

*«...Материал мне кажется действительно крайне интересным. Я столько почерпнул за это время из области человеческих взаимоотношений... Честь, оказывается, это такая штука, которая позволительна только в молодости. Чем «круче» возраст, тем она обременительнее. Наш командир соединения жаждет генерала, замполит полка – полковника и перевода на вышестоящую. Командир части тоже не хочет связываться. В глаза сочувствует, а за глаза, под дирижёрскую палочку начальника политотдела, разыгрывает инсценировку моего морального грехопадения как замполита эскадрильи. Насчёт морального права руководить, не знаю, со стороны виднее. Но моральных сил и желания быть среди этого болота у меня уже нет. С каким великолепным счастьем я сбежал бы «на Волгу», на любую должность...»*

Остальные письма можно было не читать. Она вспомнила их все. И как развивались события, и кульминацию их, и финал... А потому с чувством отстранённой доброжелательности и безразличия пробегала глазами строки:

*«...Крайне тронут Вашим участием. Жалею теперь, что не посвятил Вас в наметившиеся было прояснения в моей судьбе. Я в беде привык оставаться один, а просто сочувствие и жалость... это непереносимо, когда больно.»*

*«...Вы, наверное, знаете, что нашего брата – политработника особо не жалуют за приспособленчество на этом опасном деле – лётном. Фактически лётчики, ослабившие связь с конкретным лётным делом, определяют политику лётной работы, как на каждый день, так и в перспективе. Вред от этого немыслимый – физический, моральный... И это стена, которую не обойти.»*

*«... Но всё же я надеюсь... Дело в том, что...»*

Для неё не было новостью, что замполитовская должность считалась в лётных частях ущербной возможно потому, что время настоящих комиссаров, от которых можно было ждать вразумительных советов и решительных действий уже прошло, а священнослужителей, коим стоит исповедоваться, ища душевное очищение, ещё не наступило. И лучшее, что мог сделать замполит сверх своих каждодневных агитационных обязанностей, – стараться быть примерным во всём и в нужный момент не побояться стать буфером между рядовым лётчиком и командиром.

Он был другим – мыслящим и дерзким. Знал больше и чувствовал тоньше остальных. Он пытался вырваться из замкнутой сферы привычных понятий не ради разрушения писанных и неписанных законов, устоявших в авиации, а во имя совершенствования их. Безобидное ЧП, раздутое до криминальных размеров, ломало не просто судьбу лётчика, а то существонное, радикальное, что он мог бы вложить со временем, по мере служебного роста своего, в решение острых и болезненных вопросов становления боевой авиации.

Понимали ли это вышестоящие командиры, делая из него «мальчика для битья?» Понимал ли сам, что только такие же незаурядные как он, не затянутые в униформу авиационных стандартов и личностной обыденности, могут осушить это самое ненавистное ему «болото»?.. В таких случаях борьба за место в иерархии должностей, карьера – не предосудительный эгоизм, а благо во имя высшей цели. Это как в полёте: чем больше высота, тем дальше, объёмнее видишь и можешь разумно влиять на всё, что становится тебе подвластно.

Он мог, мог! заменить тех, кого так обоснованно осуждал: позже для этого появилась возможность. И она, в глубине сознания загоревшись идеей создать произведение о боевой авиации, видела свой главный персонаж в борьбе и хотя бы с частичной победой. Но... его прототип не хотел этого. Жизнь жёстче, сложнее, в ней невозможно прожить без компромиссов, и понимая это, она не осуждала его. Как лётчик, он был прав. А как сын Отечества?.. В том далёком прошлом ещё существовало это, растоптанное теперь, понятие.

Она просматривала текст письма, выхватывая отдельные абзацы...

*«...Я вёл себя неграмотно только в начале этой моей одиссеи. Но там, собственно, осуществлялись формальности, при которых я мог говорить что угодно, а результат был бы тот же...»*

*«...Сейчас моя задача: остаться в кресле и провести «рокировку». Первое может получиться, и я для этого предпринимаю кое-что...»*

*«...Предложенное Вами доброе участие мне крайне важно. Если удастся остаться при своём звании и должности, то может, и он обязательно встанет, – вопрос о моём переводе «на Волгу». Там есть организация, подобная моей теперешней, занятая подыгрываем для работы испытателей. Это не мёд. Но быть там для меня крайне важно...»*

Всё решилось само собой. Он не полез по крутой и шаткой служебной «лестнице» боевой авиации, где на одной из ступенек с ним так несправедливо обошлись. Как только представился случай, он просто шагнул в «лифт», не скоростной и не комфортный, рискованный, но возносивший его на тот престижный рабочий «этаж», к которому стремился, мечтая стать испытателем. И она сама слегка придержала «дверь лифта», помогая ему войти.

*«...Как я смогу вернуть Вам добром за добро, не знаю, но оно не забывается... Сейчас читаю Бунина, впитываю его простоту*

*и греческий мрамор, думаю, что как высоко это и недостижимо».*

Она пробегала глазами страницы, не замечая строчек. Многоликая, непредсказуемая память возвращала в ту обстановку и настроение, с каким читала тогда, давно это письмо.

Она ехала в поезде, лежа на верхней полке, и тусклый свет лампочки над головой едва высвечивал мелкие буквы на дрожащем от тряски вагона листе. Было душно, жарко и беспокойно на душе: материал, который нужно было собрать в ответственной командировке, заранее виделся заземлённым, скучным. Надо было придумать, чем его оживить. Хорошо, что успела загодя порыться в библиотеке и найти то, что уже было напечатано про знаменитого человека, о котором предстояло писать. И она молила Бога о том, чтобы заслуженный деятель районного масштаба оказался ещё и яркой личностью.

*«...Не сердитесь на меня, что так долго молчал. Я так молчал, что у меня всерьёз заболело сердце, так что невозможно было спать. Открыл с помощью докторов изумительное лекарство – «элениум» (от страха, бешенства и запора). Слава богу, на кардиограмме ничего нет. А то ведь совсем завал. Ну, теперь уже всё пойдёт в гору. Должно пойти. Приняли меня настороженно, но по-доброму. В общем, я тут третий день и ещё не во всём разобрался. Но интересного здесь – до щенячьего визга...»*

*«...Итак, я на месте и, по-моему, созрело время для практических дел во славу авиации и литературы. Хотя Вы, конечно, можете заметить, что оно, это время давно созрело, что совершенно справедливо. Чувствую настоятельную потребность поговорить с Вами. Обстоятельно, не торопясь, без помех... Как я понял на свой счёт, Вами задумана большая работа на примере моей кривобокой судьбы. Моя задача – охватить не только событийный материал, но главным образом чувственный, эмоциональный. Честно говоря, последнее пока не выходит. А раньше, в отрочестве, вроде бы получалось. Потерялась способность реагировать на событие образно. Конечно, надеюсь, что не совсем. Хотя вся эта моя история чуть не закончилась шизофренией. Во всяком случае, невроз я себе схлопотал. Слаб оказался на расправу...»*

Следующее письмо, судя по штемпелю на конверте, было выслано недели через две. Она читала его дома, была больна, но, разумеется, не лежала. Дети тоже болели, у мужа предстояла защита диссертации, он нервничал, так что настроение было не из тех, когда хочется думать о других. Но его письмо показалось глотком воздуха из совсем другого, недоступного для неё мира.

*«...Как я устроен теперь? Сказать, что есть в моём положении стабильность, не могу. Завтра определят официальной бумагой замполитом эскадрильи в часть, которая прямо к здешней работе отношения не имеет. Одновременно я буду учиться в Школе (испытателей), где мой статус также пока неясен. Самостоятельно веду переговоры в местном филиале МАИ. Надо*

сдать в этом семестре математику и сопромат за третий курс. Прикинул – справлюсь. Придётся работать на перспективу: многое даётся авансом, поэтому вниманием к моим возможным промахам я обойдён не буду...»

«...Можно здорово поработать на бомбардировщиках. Честно говоря, хочется. Тем более что там, куда я причислен, большая «лафа» в этом плане. Народу мало, а машин наоборот. Ну ладно. Всё это пока мираж. Аппетит, говорят, приходит во время еды. А я ещё к этой еде даже не приступал...

Устроюсь, обязательно зазову Вас в гости. Материал здесь богатейший, уникальнейший... И, ради Бога, не сердитесь, что письмо короткое. Я хороший. Поверьте... Вам бы на моё место. Знаете, каково между небом и землёй?..»

«А каково быть припшпиленной к земле самыми прозаическими заботами?.. Тогда я отдала бы всё, что мной было и будет написано, ради единственного самостоятельного вылета на сверхзвуковом...» – она печально усмехнулась.

Следующее письмо было длинное, почерк – размеренный, петорошливый. Его писала отдыхающая рука и душа умиротворённая.

«...Чрезвычайно рад Вашему письму. Честно говоря, я уже решил, что потерял Вас, и это была весьма грустная мысль. Моё положение приобрело за этот период устойчивость... Главное, что я опять летаю. Восстановился днём при минимуме. К сожалению, я не могу описать всех деталей моего устройства и особенностей местной жизни из опасения «редакции» письма. Я думаю, что смогу увидеть Вас здесь, вот и расскажу всё в подробностях».

И тогда, и сейчас она только улыбнулась: после тихой и вежливой «ссоры» в Главном штабе ВВС путь «на Волгу» был ей закрыт. И особого желания встретиться не было: боялась, что развется образ, сложившийся по письмам.

«...Если Вы будете писать об испытателях, не возвышайте их. Они как раз интересны и велики в своих человеческих слабостях и мелочах... Я заметил две тенденции в этом плане. Или вообще это отсекается, или разговор идёт как бы мимоходом... Как же научиться писать сдержанно красиво и величаво о любой мелочи? Понимаете, в этом весь гвоздь... Вы не правы, если думаете, что я ничего не делаю. С тех пор, как Вы дали мне толчок, я многому научился, во многом перестроился... Веду дневник. Уверен, он когда-нибудь пригодится».

«...Насколько я понимаю, у Вас сейчас не идёт дело... Точнее, не так, как Вам бы хотелось. Ничего, оно когда-нибудь должно обязательно пойти. И я ещё не растерял веры в то, что смогу Вам помочь...»

Теперь он утешал её ... Слегка снисходительно, но искренне. Кажется, они поменялись ролями. Что ж, это закономерно: он взлетает, набирая головокружительную высоту, она тащится всё на той же высоте приземной, в «болтанке» восходяще-нисходящих потоков.

*«...Многое в Вас мне кажется лишним, если идти от идеала, но всё становится побоку, когда останавливаюсь перед пока необъяснимым и странным для меня Вашим качеством оставаться на страже истины при всех разбросах, понимать суть, ухватывать интуитивно главное. Ваша сила в творческом импульсе. По-моему, редкий дар».*

*«О сюжете думаю, ничего путного в голову не приходит».*

Тогда она видела их совместное произведение целиком: абзацами, страницами, главами. Но только до того момента, когда Он шагнул в «лифт». Здесь пути реального и вымышленного литературного героя расходились.

Она упрямо вела своего многострадального, но стойкого, работающего и талантливого замполита по будничной, паткой служебной лестнице боевой авиации в командные верха, застревая вместе с ним почти на каждой должностной ступеньке. Его умом и волей отвоёвывая марш за маршем в бою с перестраховщиками от авиации и фразёрами от партии, окопавшимися на земле и забывшими основные заповеди неба. Он должен был побеждать рутину и осушать «болото», о котором писал – блестящий лётчик, настоящий гражданин, командир, человек. И всё это с большой буквы. С боеготовностью негибаемого духа, с безопасностью нужных решений и верой в душе.

Святая наивность... Она была искренна в своем желании создать жизненно-проблемное произведение, где в художественной, свободной форме можно было бы развернуть те туго сжатые служебно-личностные пружины, тайные мотивы, причинно-беспричинные связи, необъяснимые психологические эксцессы, которых невозможно коснуться в материале документальном, в узких рамках газетных и журнальных статей. Мечта о многоплановом романе была не просто тоской по простору и вольности, по возможности разгуляться прилагательными, пощеголять образами, понаслаждаться красками душевной палитры. Даже посорить словами, играя диалогами, и не натягивать вожжи, обуздывая фантазию. Хотелось вывести своих героев, а вместе с ними и себя на другой, более высокий уровень мироощущения, миропонимания, а значит и мировоззрения, формирующего убеждения, идеологию, основанную на суровых, но справедливых законах, которые диктует человеку Небо.

Но проза не поэзия... Стихи можно слагать в парке, в метро, на занятиях, торопливо записывая осенившие тебя строки на клочке бумаги, если затерялся блокнот, чтобы потом в уединении довести до совершенства, на какое поэт способен. А рассказы, повести, неповоротливые романы изначально требуют бездну времени, пишущей машинки и хотя бы относительного покоя, которого у действующего журналиста, конечно, нет и не предвидится.

Литературному труду нужно одиночество, отречение от суеты мирской. Нужна келья с запирающейся дверью и распахнутым в небо окном... Но уйти в добровольное заточение, не на месяц –

на год, выпасть из сферы основной работы... Всё равно из творческого запоя будут выдёргивать события радостные или печальные. Они непременно пойдут косяком – это уже проверено. И будет что-то нервно трястись внутри, и медленно рваться сердце.

А потому она писала роман... в уме, урывками. То в дороге, то в ожидании деловой встречи, то в магазинных очередях, то бессонными ночами дома, когда приходилось что-то пить, готовить, убираться. Она отвела заветным мыслям крохотную зону в самых дальних, словно на краю Вселенной, закутках мозга. И всё же сокровенные мысли как блошки проскакивали, как вода просачивались в очередной, обьеденный материал, придавая ему то гражданскую остроту, то художественную свежесть. Но, как ни странно, мыслей и чувств, словно в сказочном самоварящем горшочке, не убывало. Ей казалось, что мозг подключился к какому-то неиссякаемому источнику думающей Вселенной.

Она не писала ему об этом, уже тогда понимая, что соавторами им не быть. Он творчески одарён и непременно придёт к своей, только ему доступной, теме. Не сразу – сначала утвердится, влетается в ещё чужое для него, непривычное, а потому сюрпризное испытательское небо. Небо, которого гораздо позже, с другого аэродрома и лишь очерково-поверхностно коснётся и она.

Вскоре от него стали приходиться лишь поздравительные открытки. Она не обижалась, не расстраивалась. Творческий материал не кусок хлеба, им не обязательно делиться, тем более, если появилось желание и уверенность, что осилишь в одиночку. Всё было логично и неизбежно. Провидение, сведя ненадолго вместе непонятно зачем и ради кого из них траектории двух судеб, вновь развело каждого по предписанным им эшелонам высот, так и не дав возможности сделать то, что могло стать чрезвычайным событием не только их, но, быть может, и лётной, и общественной духовной жизни страны.

*«...Поздравляю Вас и Ваших близких с праздником Нового года! Желаю всяческих благ и, прежде всего, жажды пространства, потому как дорогу осилит идущий, и главное – жажда, которую ничем не утолить, которая мучает, будит ночами, отнимает мысли и проходные удовольствия. Да здравствует дорога и долгой зеркала, которые заставляют останавливаться и вызывают довольно-таки глупый интерес к собственной персоне. Всё мимо, крме бесконечно интересной дороги...»*

Дорога была только его и «зеркала» тоже. От высоты, на которую он так трудно и заслуженно взлетел, голова шла кругом...

«Лишь бы в порыве самоутверждения не перекрыл сам себе кислород», – думала она, подавляя в себе тревожные чувства. Поздравив с Днем Советской Армии, намекнула, но мысль развивать не стала: нельзя на человека давить.

*«...От всей души поздравляю Вас с праздником 8-го марта! Даже не знаю, что пожелать? Прежде всего, здоровья и возможности ещё не однажды хорошо полетать. А женственность, оба-*

*яние, писательская интуиция и талант – они у Вас есть. Нужен только случай, чтобы вновь расцвели новым цветом, ещё более пышным и неповторимым. Пусть повезёт Вам на такие случаи, чтобы через всю жизнь отозвались гулким, весенним, задорным эхом».*

Это напоминало панегирик на похоронах. Комплименты раздражали её всегда: словно мужчине нечего сказать деловой женщине, и он прячется за них.

*«...С Первوماем Вас! Удачи большой, увесистой, чтобы перо само кинулось бежать по бумаге, неудержимо. О себе? – вышло письмо. Я его пишу почти месяц. Всё не могу ухватить мысль. Блёлкло получается и глупо.... А сейчас – с праздником Вас! И меня, мне стукнуло 33 года».*

«Он на десять лет моложе меня. Значит теперь ему под шестьдесят, для мужчины это – не возраст, – подумала она, ловя себя на мысли, что не знает о нём больше того, что он писал: не было случая и причины интересоваться. – Где он сейчас? Возможно, там же, «на Волге», на какой-нибудь уже нелётной должности. Если повезло – генерал... А может уехал – страна большая. Странно, что я о нём никогда ничего больше не слышала. Не стремилась к этому – забыла. Каприз психики, своего рода амнезия затырканного в собственных творческих заботах журналиста... Интересно, написал ли он книгу, которую мечтал держать в руках? Если и написал, то конечно об испытательной работе. Стресс нептатных ситуаций, нацеленная напряженность полётов должны были обострить писательский дар, углубить желание познать самого себя, что бесконечно любопытно страждущему читателю. Беспроигрышная тема... А боевая авиация так и останется сиротой».

Первомайская открытка была его последним посланием. Она ответила что-то вежливо и коротко. Обещанное длинное письмо от него так и не пришло. Возможно, вмешалась цензура, небрежно сработала почта или письмо залежалось на его письменном столе, она выяснять не стала. А чтобы несостоявшаяся тема не мешала всем остальным, насущным и не менее важным, собрала его письма, запечатала. И память обо всём вместе взятом – тоже.

Она редко бросала начатое, но если случилось, то навсегда.

Вот уже третий день, проведив внучку в детсад, она торопилась в читальный зал библиотеки, сама не зная, зачем идёт и что будет искать.

В утренние часы огромная комната с лепными потолками и тесно уставленными тяжёлыми столами была переполнена, но находилось свободное место где-нибудь в углу, откуда хорошо видны низко склоненные головы девчат и упрямые затылки парней, которых было много меньше. Молодёжь, несмотря на государственные катаклизмы, а возможно, благодаря им, упорно грызла гранит науки. В большие окна лились солнечные потоки вес-

ны, и её охватывало сосредоточенно-праздничное настроение, какого она не испытывала уже давно.

Набрав стопку авиационных журналов за последний десяток лет, она листала их, не надеясь найти что-нибудь полезное для предстоящей, ещё туманной и сомнительной работы, – писать по чужим материалам никогда не любила и не могла. Но ей до боли остро хотелось вернуться в заветную тему, хотя бы мысленно почувствовать её крылато-кабинный дух, войти в состояние, предшествующее полёту, и вновь оказаться в области, не обозначенной на картах земных и когда-то ею же названной «Страна Авиация».

На страницах журналов зияли аккуратные дыры: страстные любители вырезали истребители, вертолёты – всё крылатое, составляя собственную коллекцию. Возникало двойственное чувство: досады и приятного удивления. Значит, есть ещё поклонники и будущие служители или завоеватели Неба.

Афганская тема, которая волновала её всегда, была раскрыта широко. Несколько очерков о мужестве вертолётчиков и лётчиков птурмовой авиации. А сколько героев этой странной, ненужной войны, героев не надуманных, настоящих, так и осталось в зыбкой безвестности... Как отчаянно, приводя разные доводы, добивалась она командировки в Афган и слышала в ответ: «Вот если бы у вас было воинское звание...» Звания не было. Было стойкое, по-женски чуткое, осознание особенности мужской работы, сопряжённой со свехумением, свехриском, свех всех качеств личности человека, проявленных исключительными обстоятельствами и проникновенно, как никем другим, понятых ею. Так казалось...

Но к чему сейчас забивать себе голову тем, чему не суждено было сбыться?

Журналы поразительно отражали все перемены девяностых годов. Сначала они становились тоньше, замухрыстее внешне и острее, откровеннее в затронутых темах о потере престижности авиации. Нашла и свою статью, последнюю авиационную. Прочла её отстранённо, как чужую. Подумала:

«Не блеск, но всё разобрано обстоятельно, с фактами и примерами, которые раньше цензура препарировала бы как злокачественную опухоль, а здесь даже редактор свои коррективы почти не внёс. Да и слепому видно, глушцу ясно, что разделить заводы, лётные части, училища по новоиспечённому, суверенным государством – всё равно, что разогнать летящую стаю птиц, да ещё перья у птиц выщипать. А потом удивляться, почему гнёзд не выют, птенцов не выводят и вообще померли...»

На его статью наткнулась случайно. Не обратив внимания на фамилию автора, она отметила не совсем обычное название, заглянула на подзаголовке «Заметки лётчика-испытателя» и застряла на фразе в первом абзаце: «... Беда наших политорганов в том, что идеология была оторвана от познания роли человека в системе «человек – машина – среда» и «коллектив – техника – среда...»



Всё, что дальше, три страницы убористого текста, читала, заранее зная, чья фамилия венчает статью. Это был его стиль, но отточенный, ёмкий. Язык профессиональный, лётно-психологический, свойственный подготовленному автору и понятный лишь осведомлённому читателю, но с той неожиданной простотой предельно ясных оборотов и образов, которые проскальзывали, намечались в его рассказе и письмах. Текст был насыщен информацией общей и той, что из области собственных открытий.

Он писал об особенностях восприятия лётчиком показаний приборов, своего места в небе и по отношению к земле; о мыслительных процессах мозга в момент стрессовой ситуации и необходимости приспособить эргономику кабины к возможностям человека. Сравнивал с постановкой дел в Америке.

Вопросы, давно изучаемые авиационными психологами, сейчас не взволновали её. Но в череде полужнакомых тем ярко, так, что в висках застучала кровь, высветилась та, что когда-то давно привела в Главный штаб и поставила крест на её служении военной авиации. Только теперь о явных и скрытых просчётах в боеготовности и безопасности полётов заявляла не дотошная журналистка, а утверждал лётный специалист. Потребовалась «перестройка», зачатки гласности, чтобы дозволено было заявить правду печатным словом:

*«Оперативное пространство информационного и боевого взаимодействия в полёте за последние пятнадцать лет увеличилось на порядок. Тенденция роста продолжается. Но после «застойных» запретов на пилотаж мы ещё толком не научились владеть пространством ближнего боя, особенно на вертикалях. Динамика и интенсивность смены информации при взаимном боевом манёвре большими группами самолётов вообще остаётся вне изучения. Лётчики, выполняя трафаретные полёты на перехват, когда цель подыгрывает перехватчику, убеждают себя в том, что умеют воевать. А на деле пропущен качественный скачок в развитии боевой авиации, который предстоит ещё осознать, а уж потом навёрстывать...»*

Жаром вспыхнули щёки, озноб волнения пробежал по спине: умственно и духовно они снова были на одной волне, на одной траектории полёта.

Она посмотрела на обложку журнала и горько усмехнулась – тысяча девятьсот девяностый год... Осознавать что-либо и навёрстывать было уже поздно. Худшее назревало, оно начиналось уже тогда. И весь заряд его нацеленных мыслей оказался не боевой, а всего лишь сигнальной ракетой, которую вряд ли кто заметил.

Под гнётом невесёлых размышлений она дочитала статью. Отметила, что написано умно, дальновидно, с позиции авиационного психолога-лётчика и политработника, ещё до конца не понявшего, что загнан государственной неразберихой и сменой идеологий в тупик... Он давал мудрые советы, делал прогнозы, которым не суждено было сбыться. Уповал на службу человеческого фактора,

ещё не зная, какая горестная судьба ждёт самого человека и всю страну. Статья смахивала на реферат диссертации, написанный нестандартно, с вольным полётом мысли и раскованной рукой. Можно было предположить и заявку на объёмный психологически-философский трактат на лётную тему.

Но будет ли в этом трактате настоящее время? Анализ причин взлётов и падений боевой авиации за ушедший век не в масштабе мира, а в собственной стране. Не в общих чертах, а конкретно, по времени и фактам. Клич двадцатых годов: «Все – на планёры! Даёшь самолёты!» Великие перелёты тридцатых, просчёты и подвиги сороковых, надежды пятидесятых и трагедия начала шестидесятых годов, когда небо завоевали стратегические ракеты, а истребители за ненадобностью резали автогенном... Когда неприкажные лётчики, не находя себе места ни в воздухе, ни на земле, наставляли детей не связывать свою судьбу с авиацией... А она возродилась, как птица Феникс, и набрала достойную высоту, чтобы через три десятка лет... трагедия повторилась. Но уже в ухудшенном, почти безнадёжном варианте.

...Она ушла из библиотеки раньше обычного. Долго бродила в сквере, размышляя о том, о чём в последние годы, понимая бессмысленность протеста, запрещала себе думать. Потом забрала внучку из садика, но ни сказка о говорящем скворце и белых лебедях, сочинённая на ходу по требованию девочки, ни пирог, едва не сгоревший в духовке, ни эмоциональные, разнотемные разговоры с дочерью и мужем, не могли утихомирить грызущие душу мысли. Плутина самозапретов дала трещину и готова была прорваться.

Её бодрила смутная радость освобождения, как будто давящий на сознание пласт раздумий и чувств вот-вот хлынет, сметая все сомнения животворящим потоком. Только в какое русло его направить? Или дать волю, пусть проложит новое, уже наметившееся в ней пока нестойко, ещё пунктиром?

Весь следующий день она листала страницы журналов уже механически, почти ничего не читая. Отметила, что, выживая, они стали сливаться. Для личностных и проблемных тем места уже не находилось. Сборники вводили читателя в историю создания техники, рождения и жизни знаменитых КБ, своих и зарубежных, как сериал – из номера в номер. Глянцем заблестели обложки с фотографиями сверхновых отечественных истребителей, бомбардировщиков, вертолётов. С подробным и красочным описанием авиашоу в небе Франции и Москвы. С указанием стран зарубежья, охотно покупающих нашу сверхсовременную технику, которой в российских строевых частях, наверное, нет. Особое место, как всегда, занимал космос, выходящий на коммерческую орбиту, что сулило ему дальнейшее процветание. Но космос её не волновал.

На пятый день она поняла, что больше страдать над журналами не может, и окопалась возле телефона. Многие номера из старой записной книжки оказались давно изменёнными, на спра-

вочной 09 что-то мудрили, не находя нужных ей абонентов. А может, давние знакомые уехали или отправились в мир иной...

О нём она тоже думала. У всех, кому дозвонилась, пыталась узнать, где он теперь. Но полоса загадочного забвения, видимо, ещё не закончилась: о лётчике-испытателе с фамилией от старославянского имени слышали, но адреса никто не знал. Она ловила себя на мысли, что не адрес ей нужен и не встреча. А книга. Статья в журнале теперь казалась заявкой на объёмный, ни на чей другой не похожий труд. Она жаждала его прочесть и... боялась разочароваться.

«Далась мне его книга!..» – сердилась она на себя, понимая, что не его эфемерное творение волновало её, а собственное. Не из прошлого, написанное в уме и развеянное временем. Что-то необычное скреблось в душе, словно ещё не вылупившийся птенец готовился пробить скорлупу ставшего ему тесным дома.

К вечеру, выдохшись окончательно, так и не поняв, что искала и что нашла, она твёрдо решила завтра же отправиться в редакцию, где когда-то работала. Название некогда популярной газеты слегка изменилось, но, судя по умеренным публикациям, без оттенка «желтизны». Помолодевший коллектив остался верен прежним традициям. А там... там видно будет, как действовать.

«Под лежащий камень вода не течёт, – мудрый афоризм с собственным дополнением: – ...если камень не сдвинуть», – давно стал её девизом.

Не давала покоя дерзкая мысль: напроситься в командировку, в любую боевую часть. Но она тут же представляла себя глазами незнакомых лётчиков: морщинки на увядшем лице, седые волосы в строгой причёске и непонятно от чего сияющие глаза. Нет, на такой отчаянный поступок она была ещё не готова.

Можно наведаться в городок к лётчикам-испытателям, где её помнят и на аэродром проведут. Или в подмосковную часть, где тренируются именитые пилотажные группы для показательных выступлений на отечественных и зарубежных авиашоу. Но там сейчас всё другое – по-прежнему элитное, но раскуроченное «шестройкой» и заново сшитое по рыночной мерке.

Она была на первом Московском авиационно-космическом салоне. Грушовой и одиночный пилотаж новейших истребителей поражал виртуозностью исполнения необычных фигур. Оформление разноцветными дымами красиво гармонировало с синевой и удивляло своей эффектностью. Небо казалось тесным и слишком опасно приближенным к земле, что заставляло толпы зрителей то замирать, то кричать от восторга... Но всё это чем-то напоминало цирк и работу воздушных гимнастов без страховки.

Шоу освещали фото-, телекорреспонденты, журналисты с диктофонами и блокнотами. Слышалась иностранная речь. Внешне всё казалось благополучно и празднично. Но она понимала, какая безысходность, какой риск прячется за желанием показать товар лицом, и уезжала с тяжёлым, горьким чувством.

...Размышления прервал телефонный звонок.

– Бабуля, я по тебе соскучился. Приеду завтра, жди, – внук был, как всегда, категоричен. Весь в отца, хотя в восемь лет тот не был таким самостоятельным. Значит, завтрашний день сложится не так, как запланировала. А впрочем...

– Обязательно приезжай. Пораньше и на целый день, у меня есть идея... – она постаралась придать голосу безразличную интонацию, но напрасно.

– Ура! – завопил внук так, что зазвенело в трубке. Он обожал бабушкины идеи, которые всегда превращались в самые неожиданные события.

Сначала они ехали на метро, потом на электричке и недолго на автобусе. Внук изнывал от любопытства, но, изучив бабушкин характер, знал, что расспрашивать бесполезно, всё равно раньше времени не скажет. А потому глазел по сторонам и рассказывал о бедах школьных, которые сам же и творил.

За разговорами не сразу обратил внимание, куда они пришли. А когда увидел, замер, словно разверзлась у ног земля. Но перед ними было ровное поле, расчерченное полосками ещё не растаявшего снега. Поле, на которое с давних пор на вечную стоянку приземлялись некогда уникальные и самые обычные, серийные летательные аппараты.

Небо было подёрнуто дымкой, отчего везде разливался приглушённый, необычный свет. Но вот из-за облака выплыло солнце, и крылья – прямые и скошенные назад, фюзеляжи – пузатые и поджарые, остекление больших и маленьких кабин – всё вспыхнуло серебристыми или слепящими бликами.

– Что это? – шёпотом спросил внук.

– Музей... – заметила недоумение внука, – под открытым небом.

«Почему раньше я не приводила его сюда? Всё считала маленьким...» – легонько царапнула её совесть, и она подумала, что именно в этом возрасте непременно должна загораться в детях прекрасная, пусть даже несбыточная мечта. Иначе жизнь будет приземлённой, ограниченной, ради плотских утех и желудка, насытить который невозможно. И появляется неудовлетворённость, зависть, озлобление, а в заключении – «Жизнь не удалась...»

Подумала о том, что сама бедила небом, сколько помнит себя. Хотя время тогда было другое: спасение челюскинцев, перелёты Чкалова, Гризодубовой, сотни авиаклубов. Небо звенело песней моторов, земля дышала атмосферой полётов, души подростков жаждали подвига, и почти все мальчишки мечтали стать военными лётчиками. Особенно во время и после Отечественной войны.

«А сейчас... Но, разве не мы – взрослые виноваты в этом? Что я сама написала для пацанов?..» – мысль обожгла, словно по размячённой воспоминаниями душе стеганули крапивой.

В последний раз на этом уснувшем лётном поле она была дав-

но. В то время самолётов стояло много меньше, а народа – не протолкнуться. И на душе – восторг. Ветер лохматил волосы, к едва уловимому запаху горячего прилепился аромат луговых цветов, каким-то немислимым образом умудрявшихся выживать под ногами посетителей. Казалось, вот-вот прозвучит команда, зарокочут двигатели, самолёты один за другим порулят к бетонке и начнут взлетать в небо, где им положено жить.

Сейчас крылатых экспонатов значительно прибавилось, но около них было лишь двое: пожилая женщина и мальчик. Она чувствовала одиночество, сиротство в себе самой и окружающем их пространстве. Внук волновался.

– Почему молчишь? – выдернув руку из её ладони, он помчался к ближайшему самолёту. – Это бомбардировщик? А там истребители? Ты мне недавно такой подарила?.. Пассажирские – это те, что с окошками? Ты на каких летала? Я тоже хочу!

Они ходили между самолётами, вертолётами, внук слушал её, перебивал вопросами. Он кое-что знал, выходит, одолел-таки книгу о знаменитых авиаторах и самолётах, которой она зачитывалась подростком. Возможно, отец помог. Он тоже в юности заболел небом. Но муж был неумолим, его трезвый ум физика оказался сильнее, доводы – убедительнее романтических планов. И она сдалась: сын поступил не в лётное училище, а в университет.

Внук бегал между самолётами, трогал крылья, подпрыгивал, пытаясь разглядеть что-нибудь за остеклением кабин. Она любовалась долговым, по-детски угловатым, но ловким мальчиком. Забегая на десятилетие вперед, невольно прикидывала, как он справится с тестированием при поступлении в лётное училище, хотя к тому времени требования и методики отбора станут другими. И техника будет другая. Всё изменится, кроме Неба. Суждено ли внуку коснуться его, познать, завоевать? А может, потом и написать об этом... Душа тревожно наслаждалась, словно в предчувствии обещанного полёта.

Эллинг, в котором раньше размещались малогабаритные экспонаты, сотни фотографий и документов, бережно развешенных по стенам, был закрыт на большой амбарный замок. Она знала, что есть другой вход, запасной, и пошла вокруг здания, скользя по талому снегу и раскисшей земле.

Внук побегал вперёд. Вскоре она услышала его звонкий голос и что-то бубнящий мужской. Она прибавила шаг и, выйдя из-за угла, увидела парня, одетого не в пятнистую десантную форму, модную среди молодёжи, а зимнюю лётную куртку, выгоревшую на плечах и спине. Парень был хмур, небрит и слегка под хмельком. На её короткое «Здравствуйте» ответил небрежным кивком. И не давая ему возможности заявить, что музей закрыт, а потому делать ей и мальчишке здесь нечего, она спросила первое, что пришло в голову:

– Камовский вертолёт, небось, своим ходом доставлен? «Миги»

хороши, только надо их сгруппировать с учётом модификаций, нагляднее получится. А «сушка», похоже, в Афгане побывала – на плоскостях отметины...

У парня удивлённо приподнялись брови, он посмотрел на неё недоверчиво и посторонился, пропуская в дверь. Внук проскользнул первым и замер, растерянно-алчным взглядом обозревая обширное помещение, завешенное и заставленное чем-то крылатым, картонно-пластмассово-металлическим, летящим и приземлившимся на стеллажах и стендах.

Ближе к двери, за небольшим столом сидело трое. Двое парней в матерчатых лётных куртках «ДС-ках» были не старше охранника музея. Мужчина лет тридцати в кожанке показался ей знакомым. Он тоже пристально присмотрелся к ней, потом встал, неуверенно назвал по фамилии.

– Вы здесь?.. Почему? – ахнула она, узнав одного из героев своего очерка о курсах – лучших выпускниках училища. – Вы же мне писали, что...

– Вы тоже писали... – в голосе осуждения нет, лишь горечь.

– Может, присядете с нами, – неуверенно предложил охранник и придвинул к столу ещё один стул.

Она кивнула, но вспомнила о внуке, в растерянности застывшем у двери.

– Сними шапку, расстегнись, здесь не холодно. Посмотри экспонаты, только руки – за спину. Что не поймёшь, потом объясню, – она уловила взгляд мальчика, улыбнулась ему, решительно сбросила на спинку стула пальто и уселась плотно, впервые за последние десять лет чувствуя себя в родной стихии.

Охранник молча разлил по стаканам остатки водки, придвинул к нежданной гостье кружочки колбасы на одноразовой тарелке, крупно нарезанные ломти хлеба и миску с огурцами. Она открыла сумку и выложила на стол захваченные из дома бутерброды. Вооружившись огурцом, решительно подняла наполненный на треть стакан.

– За то, чтобы вы снова летали, – уловив настроение, догадываясь о теме прерванного разговора и заранее зная, о чём пойдет речь дальше, она сделала небольшой глоток. Пристально глянула на всех сразу и в то же время каждому – глаза в глаза. Тут же забыла про свой возраст, стало неважно, как выглядит, и что подумают о ней. Она вернулась на родину, домой, и каждый встречный – её родственник или давний знакомый, о котором теперь она должна знать всё.

... – Наш выпуск ещё успел в строевых частях полетать, даже на третий класс, кому повезло, наскребли. Мне подфартило – майора присвоили, прежде чем в запас списать. А вот эти... – старый знакомый кивнул на парней. – Расскажите-ка журналисту, ребята.

Ни обиды, ни осуждения в его голосе не было, но она опустила глаза, словно несла тяжесть ответственности за тот оптимизм,

каким был наполнен её десятилетней давности очерк, и слова-пожелания, сулившие новоиспечённым лейтенантам высокого Неба. Но небо предала земля...

– Теорию, инструкции, самолёт знаем – аж зубы ломит, по ночам снятся...

– Тошлива не было... Два-три провозных полёта, чтобы небо понюхали, как инструктор сказал. Лучше бы не травили...

– Выпустили из училища нас в срок, но ... без права летать.

– Теперь каждый устраивается на гражданке как может...

Где именно, парни не уточняли, она не решилась спросить. Но, по всему судя, в коммерсанты не выбились, в бандиты не пошли. Говорили безразлично, скупо. Так говорит смертельно больной, уже смирившийся со своей участью.

– С нами всё понятно – не состоялись лётчики... А вот как с этими быть? – охранник кивнул в сторону внука, прилишшего к модели ракетносопса-перехватчика, величественно и грозно вознёсшегося на дюралевом стержне. – Кто будет молодых учить, когда для обороны государства найдутся, наконец, и топливо, и современные самолёты? Эти новые бестии с электронной начинкой, беспеной манёвренностью и перегрузками за девятку, их же оседлать надо!

– Посмотрели шоу на авиакосмическом салоне... Здорово, ничего не скажешь, а что рядовому лётчику даёт? Завидно становится до неприязни. Всё равно, что безногого велосипедом дразнить...

– Половина училищ закрылась, опытных инструкторов – на покой. В боевых полках – недоучки. Это же... – майор зашнулся, придерживая едва не сорвавшееся с языка крепкое слово, – ... предательство. Разорвать преемственность поколений всё равно, что... ствол живого дерева распилить.

Её поразила точность образа: авиация – живое дерево, корни которого уходят в вековую глубину лётного мастерства. И от того, в какой почве они укрепились, чем питаются, как дышат или замурованы в бездуховности, зависит мощь и плодоносность кроны. А если ствол кромсают пилы и топоры...

На электрошлитке, стоящей на табурете, уже давно исходил паром чайник. Внук, устав бродить в одиночестве, притулился рядом с бабушкой и слушал непривычно тихо, не спуская внимательных глаз с говоривших, словно пытаясь вобрать в себя даже то, что ещё пока не может понять.

– О какой боевой готовности можно говорить, когда строевая авиация на ладан дышит? ПВО боевые дежурства едва тянет.

– Объединение с ВВС ничего, как мне кажется, не сулит. Это всё равно, что два инвалида будут подпирать друг друга...

– Да нет... – резко возразил майор. – При существующем состоянии экономики, в масштабе государства этот шаг оправдан. Только много ли даст?..

– А безопасность полётов обеспечена, ...когда на земле сидят.

– Знаете, что чувствуешь, когда не в спарку, а в боевой садишься, имея за душой десять часов налёта... в год!? Счастье и... мандраж, аж коленки трясутся, – в прищуренных глазах майора застывшие злые слёзы. – Нам, «старикам» навыки помогали, а лейтенанты-пацаны... Да на «МиГ'ах» двадцать седьмых, двадцать третьих или «сушках», у которых ресурс почти вылетан, а значит, жди сюрпризов. И всё-таки это была жизнь... Пока полк не сформировали.

Ничего нового для себя она не узнавала. Но чем глубже уходил в детали и скорбные подробности разговор, тем больше почти материнской нежности, уважения и боли испытывало её сердце. Тем острее чувствовала вину, к ней конкретно не относящуюся и в то же время собственную.

Раньше она считала себя в долгу перед теми, о ком обещала, но не успела написать или забыла в обилии сюжетов, сутолоке событий и дел. Оправдывала себя тем, что невозможно объять необъятное, и с этим смирялась душа. Теперь душа страдала, вобрав тоску парней, их состояние обречённости и бессилия.

Она корила себя за несколько лет молчания, за измену всем обиженным, униженным правительством, государством и судьбой лётчикам, у которых украли мечту, убили надежду и растоптали веру в то, что они Отечеству нужны. Защитники, лишённые права защищать собственную страну!..

Сердце билось рывками. Тело, казалось, испытывало знакопеременные перегрузки, отчего горело лицо, туманом застилало глаза. Но, как в прежние годы, ум был активен, ясен. Потребовался толчок, чтобы разбудить его, как заснувший в режиме ожидания компьютер. И экран души вспыхнул, неожиданно ясновидяще, прозорливо, высветив чужие судьбы и строчки-мысли, замерцавшие в памяти тёплым светом, как в проталине возрождённой жизни.

Договорившись с новыми друзьями о встрече в ближайшее воскресенье на заброшенном аэродроме, где лётчики-отставники и пилоты-любители уже год создавали свой клуб, где вполне возможно встретить старых знакомых и уж точно окунуться в атмосферу полётов и откровенных разговоров обо всём, она попрощалась торопливее, чем хотела, чем требовало того приличия. Записала на газете, расстеленной на столе, номер своего телефона и забыла узнать адреса парней, изменив своей давней профессиональной привычке.

Всю дорогу невпопад отвечала на вопросы внука, а когда заметила, что тот обиделся, пообещала взять с собой на аэродром и рассеянно слушала восторженные фантазии мальчика. Ненаписанные строчки созревали и бились в ней, как нерождённые дети. Она понимала, что теперь будет трудно, а может, напротив, легко выпивать плод своих знаний, страданий, испытывая необъяснимое чувство, очень схожее с тревожным материнским счастьем.

Уже дома, насоро приготовив ужин и дождавшись деда с внуч-



кой, ушла в комнату, но за компьютер не села. Настроение уводило в молодость, в то время, когда больше доверяла сердцу, чем уму, когда писалось стихийно, вопреки всем литературным канонам, и надежд было больше, чем уверенности в себе. Достала пишущую машинку, верно прослужившую своей хозяйке много лет. Открыла футляр, сдула пыль, прикоснулась с забытым трепетом словно к клавиатуре рояля. Но отщёлкать мелодию первой, уже звучащей в уме фразы, не смогла – лента высохла, каретку заедало, ослабший рычаг не передвигал лист.

Усталость навалилась мгновенно, словно того и ждала. Она дотачилась до кресла, моля Бога, чтобы подольше не заходил в комнату муж, – отвечать на вопросы сил уже не было. Но в голове складывались, рассыпались, метались самые необычные мысли. Почему-то подумала о том, что никогда не стремилась к славе, наградам, довольствуясь открывающей нужные двери известностью. Но где-то глубоко, в подсознании всё же теплилось, а сейчас жгло желание оставить после себя на земле не просто след, а долговую благодарную память.

Жизнь как самолёт может двигаться только вперёд, и ушедшего времени не вернуть, как ни бейся. И никакой, даже самый яркий роман, убедительный трактат, мудрейший фолиант не решат проблем страны. Историки, философы – все бессильны. Политика, экономика, бизнес как кони, закусившие удила, несутся непонятно куда, сметая на своём пути всё, топчя сорняки и благородные посевы, дробя долларовыми подковами черепа и судьбы. И правят ими «денежные мешки»... Что можно противопоставить этому? Силу праведной воли, бескорыстную самоотдачу?.. Не утопические грёзы о справедливости, а бойцовский дух правозащиты, истинности и чести.

Есть ли способ и средства, не ввергая государство в новые катаклизмы, наставить его на путь истинный?.. Ну, пусть для начала как для разведки не всю страну, а хотя бы её заповедную область, что зовется «Авиация». Где глубже, а значит, более стойки нужные для жизни традиции, где ответственность за действия и слова определяется ценой жизни. Где ещё не стёрты понятия чести, достоинства, где всегда была выше духовность, острее выражен патриотизм. Где доверительнее содружество людей земли и неба, потому что иначе человеку в полёте не выжить... Хотя бы ради обороны страны, пока не поздно надо поднимать, выхаживать военную авиацию как обессилевшую в борьбе со штормами истощённую птицу, которая умеет и хочет летать! И возродится Феникс... Только дайте нужную пищу, дайте испить Неба, не запирайте в клетку бессмысленных ограничений.

Лишь проникательному журналисту, владеющему информацией прошлых лет, вобравшему в себя атмосферу и события настоящего времени, с надеждой и верой глядящему в перспективу ближнего и далекого будущего, эта тема по плечу. Только писате-

лю, в совершенстве управляющему словом, только человеку, беззаветно преданному небу и лётчикам... Находясь в непрерывном диалоге с Всевышним, владея методологией получения новых знаний – декодирования потока жизненных событий...

«Заносит!.. – корила она себя. – Как в юности, как неразумную, невесть что возмнившую о себе девчонку, которая впервые увидела свою фамилию под небольшой зарисовкой, напечатанной в газете. Словно трудно прожитая журналистская жизнь не умудряла, не наказывала, не ставила порой в тупик...» – страх и радость тормозили, мешая сосредоточиться, и Кто-то шептал одобряющие слова из дали прожитых лет.

Сомнения окружали как рой шершней, пытаясь ужалить в самые уязвимые и незащищённые места. Но с поразительной, пугающей прозорливостью она уже ощущала условно-предметные контуры ещё не написанного произведения. Оно объёмно уходило в перспективу неизвестного как одушевлённое, подвижное строение – живой организм, фантазией рождённый Образ с разновременными уровнями общественных и авиационных проблем. С конкретными и ещё невнятно проявившимися людскими судьбами, с полётами как полный вдох и беспцельным ожиданием на земле, словно затянувшийся выдох. С необычайными происшествiями – лётными и личными, с ненавязчивой мужской дружбой и многоликой женской любовью.

...А потом была кухня, ночь, в которой все спали, бодрствовала только она с карандашом и стопкой бумаги, в колдовской атмосфере полётов, в силовом поле чужих энергий загадочным, необъяснимым образом преобразующихся в ней. Она видела давно знакомые мужественные и обыкновенные лица, и этих парней в безлюдном музее, и то, засушенное, с колючим взглядом, из писем, надолго забытое и неожиданно всплывшее на свет.

Всё двигалось, изменялось, проявляясь ярко или уходя в тень. Мысленно сплеталось как объёмное кружево из суровых цветных и металлических нитей. Путь каждой нити был затейлив, непредсказуем, но понятен в своей логической неизбежности. Зримый образ произведения, казалось, был наполнен атмосферой чувств, энергиями жизни. Он был чётко ограничен по ширине и глубине времени, но бесконечен по протяжённости осознания божественного полотна, созерцая, читая которое можно будет уяснить суть прошлого, современного, будущего, тонкий мир человеческий и себя – хрупкую частичку Вселенной, вплетённой в целостное Мироздание.

Документально-художественный роман жил в ней крылатым существом, которое уже выходило на взлётную полосу. С какой-то неестественной, пронзительной ясностью она знала, что и как будет писать. Соединив прошлое и настоящее, ради будущего, которое нельзя, созерцая, ждать. Надо делать его сегодня, если опоздали вчера.

Она встала и подошла к окну, открыла форточку. Жадно вдохнула поток свежего, холодного воздуха. Он напоминал аэродромный ветер, и на противоположной стороне проспекта низкими редкими звёздами светились окна домов. Ей казалось, что она начинает жизнь заново.

...Светало. Муж безмятежно спал, забыв погасить свет. Она подняла с пола газету, выключила его бра.

Постельное бельё обняло приятной прохладой. Голова плавно опустилась на подушку... Нет, куда-то дальше, глубже. За ней поплы вниз плечи, всё тело плапмя словно проваливалось, его затягивало глубже, глубже, как пылесосом.

По обе стороны тела возникли широкие, скользящие полосы. Бесшумный поток уносил, в его чёрно-серых струях штрихами проскальзывали красные блики. Боли не было, лишь лёгкий испуг и неприятное чувство нескончаемого падения, которое надо было немедленно прекратить.

Она попыталась сесть, но тела не ощутила. Руки, ноги, голова – всё было неподвижно, неподвластно ей. Она не могла даже закрыть глаза и видела противоположную стену с овальной фотографией мамы.

Надо разбудить мужа, пока поток не утянул куда-то вниз, где было то, чего надо бояться... Она собрала силы и крикнула, но голоса не услышала, даже губы не шевельнулись. Кричало что-то внутри неё и почему-то «ма-ма!»

Неосознанным, интуитивным чутьём она понимала, что если хоть на мгновение ослабит сопротивление, произойдёт непоправимое... Не с ней, а со всем окружающим миром, в который уже никогда не вернуться.

«Только не сейчас... Я ещё должна...» – обрывки мыслей удерживали сознание, не давая потоку захлестнуть с головой и чернотой залить глаза.

Надо заставить себя сделать движение, хотя бы пальцем руки шевельнуть. В долгой, сложной жизни было достаточно риска, острых моментов, и воля никогда не подводила. Надо сконцентрировать все чувства, подчинить все мускулы одному-единственному движению...

Тело медленно обретало плоть, но было ещё чужим, вялым и размытым. Серые скользящие полосы истощились постепенно, потом разом сникли.

Облегчённо закрыв глаза, она лежала, приходя в себя, ослабев от усилия и испуга, понимая, что на этот раз «пронесло». Ничего не болело, только сердце билось напряжённо и торопливо, пытаясь наверстать замороженное время.

Голова была пустой, словно поток выдул из неё все мысли.

«Первый звоночек прозвенел... – подумала она легко и спокойно. – Грешно терять время. Его и так утекло слишком много».

У каждого в жизни была или будет ночь, а может день, кото-

рый меняет ход времени. Когда обычные мысли, понятия неведомо чьими усилиями сдвинутся со своих насиженных мест, и Душа осознает всё по-новому, созерцая явления, свою и чужие судьбы взглядом со стороны. И отрезок жизни, уже пройденной, обретёт истинный вес своих достоинств, ошибок, вины. Человек перед собой предстанет нагим, просвеченным памятью, которая живёт даже тогда, когда стараешься запечатать её семью печатями и держать узницей за семью замками.

Эта ночь меняла её судьбу решительно и незаметно. В душе что-то окончательно отмирало и смело нарождалось вновь. Одни сбрасывают «кожу» сразу, как змея, выползая из своей оболочки. А в ней всё отшелушилось, отболело постепенно, как корочка запекшейся крови на ссадине. И, оставаясь по эту сторону бытия, в старом теле, она рождалась обновлённой, с умноженными силами для борьбы, с дерзкими мыслями и творческими желаниями, на новом уровне осознания Бытия. Рождалась, возможно, лишь на часы, дни, а может на грядущие годы – всё зависело от разных причин, которые суетно и неотвратимо встретят её на рассвете, и будут множиться по мере наступления дня. Дня крещения или отпевания ещё младенческой и такой ранимой сейчас души...

«Надо встать, надо спешить. Писать, писать... Я всё смогу, всё успею... Иначе уже никогда не будет неба высокого? Никогда...»

...Она не знала, что на дальней полке книжного магазина, мимо которого проходила каждый день, а иногда и заглядывала, что-то покупая, лежит книга. Обычного формата, средней толщины.

На серовато-голубой как рассветное небо обложке – пара сверхзвуковых истребителей. Чуть выше – фамилия автора. Простая, от старославянского, ставшего теперь редким, имени.

2005 – 2006

