



Эпизод \[78й]////

ОБУЧЕНИЕ ПОСАДКАМ.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ МАНИПУЛЯЦИИ ПОДЧИНЁННЫХ

- >> Лётный день
- >> Капитан Хотеев
- >> Вывозные полёты по кругу
- >> Как хорошо учиться летать!
- >> Витёк М., Тима Г., Саша Т.
- >> Показуха и подхалимы: насколько это опасно
- >> Лесть и подхалимаж в афоризмах и диалогах из кино

7 мая 1972 г. (вторник)

— *Кончай филонить, дядя Вова!*

□□□ — *Ну, полетели, родной! Из худ. к/ф-ма «Кин-дза-дза!» <<••>> — Я не узнаю своего босса!*

□□□ — *Может быть, его подменили? Из америк. худ. к/ф-ма «Русский сувенир», 1960 г.*

Неужели придётся оставить училище? А ведь к этому всё идёт! Вчера меня показали замкомэске Федорцеву, а сегодня я увидел в плановой свой позывной в строке с фамилией штурмана полка!..

«Да, Юрий, тебе объявляется шах! Прошу: делайте вашу игру! Ваш ход, дорогой!»

Что же делать! Выходит, Хотеев – не такой уж и шутник! Это человек просто прямой, как палка, и любит играть в открытую! Так сказать, с открытыми картами. И я теперь почти хожу по лезвию бритвы, по тонкому льду. Может, позвонить Филиппу Степановичу? Или домой написать?

••>> >> [Как я говорил раньше, в тот период у меня было два действительно очень сильных прикрытия. Здесь расскажу о них. Первое было в лице Филиппа Степановича Старовойтова (имя, отчество и фамилия подлинные), в годы войны – лётчик-штурмовик, полковник, заместитель командира штурмовой авиадивизии, который поддерживал

тесную связь со своим фронтовым другом дважды Героем Советского Союза, ныне генерал-полковником авиации, первым заместителем Главкома ВВС. Одного звонка из Москвы было бы достаточно, чтобы решить все вопросы по моей лётной подготовке, да и не только...

Второе не менее серьёзное прикрытие было от начальника Управления военных сообщений *** железной дороги генерала Забродина. Его моя мама выходила в госпитале, буквально вытащила с того света. Несколько лет назад до описываемых событий на операционном столе у него наступила клиническая смерть, и врачи махнули рукой – уже не поможешь. А моя матушка продолжала откачивать его. И откачала! Генералу об этом было известно. Поэтому, когда мы опять были у них в гостях на дне рождения генерала (я только-только поступил на 1й курс), супруга Забродина, Лидия Петровна, сказала матери с укоризной:

— Валентина Сергеевна, Юра поступал в лётное, а мы об этом и не знали! Надо было позвонить нам, и вопрос с поступлением был бы решён тут же! Вне конкурса!

— Всё уже позади! Пусть сам себе дорогу пробивает, нечего нахлёбничать! — улыбнулась моя матушка.

— Но если Юре будет нужна помощь (в комендатуру он попадёт, в училище по учёбе или что-то ещё), не стесняйтесь, звоните немедленно! Мы поможем!

— Да-да! Всё будет улажено без промедления! — подтвердил генерал. — Время сейчас такое, без этого, бывает, нельзя! А я ваш вечный должник! — И ко мне, обнимая за плечи: — Ну что, Юрий, в самоволки бегать будешь, а? Знаю: будешь! Смотри, какой парень симпатичный! Девочкам такие нравятся!

Как в воду глядел генерал!

— Что вы, товарищ генерал! Лётное училище для меня – слишком серьёзно! Это мечта! — тогда, слегка зардевшись, искренне ответил я.

— Вот и для меня была армия – слишком серьёзно! А в самоход, бывало, убегал! Правда, Лидия Петровна? — улыбнулся генерал.

Мы ещё встретимся на страницах моих записок за третий курс с этим удивительным человеком! И я расскажу о генерале Забродине, о его сыне и невестке. Изумительную историю любви у последних я, будучи ещё школьником, слышал однажды из уст самого генерала, который рассказывал об этом моей матери. В моём присутствии рассказал. А я её дома записал.

Если бы меня списывали по-нелётности, воспользовался бы я этими своими «прикрытиями»? Отвечу откровенно: безусловно! И плевать мне на то, кто и что обо мне подумает!] << << •• Нет-нет! Надо пробовать самому! Пока есть силы!

Я взглянул на часы. До вылета оставалось десять минут. Встал с колодок, что подсовывают под колёса самолёта, и, закинув кислородную маску на плечо, с отвратительнейшим настроением зашагал вдоль стоянки.

Осмотрел самолёт. Спрятал в карман комбинезона пилотку. Вместо неё надел подшлемник и шлемофон. Подцепил к горлу ларинги. С помощью техника Саши в кабине надел подвесную систему парашюта и пристегнулся к креслу.

Начал выруливание рядом стоящий самолёт. Чтобы пыль не попала в кабину, Саша прикрывает меня остеклением фонаря, а сам зарывается лицом в изгиб руки. А я слышу, как миллиард песчинок бьёт по плексигласу кабины.

«Нормально! Молодец, Саня! Спасибо тебе!» — отметил я.

Тут к самолёту подходит капитан Хотеев. Он взглянул на меня сквозь органику

фонаря, приподнимает его и спрашивает:

— Я с тобой лечу?

«Только этого мне и не хватает, товарищ капитан!» — подумалось мне, но ответил так:

— Нет. Со мной должен сейчас лететь майор Гливкий.

— Понятно. Ты летишь со мной!

«Ну вот, и всё! — опущено решил я. — Теперь остаётся только подготовить документы! Пора звонить в Харьков!»

Хотеев залезает в задний кабинет, начинает возиться с подвесной системой парашюта. Потом подключает СПУ, и я слышу его голос:

— Чего сидишь? Запрашивай запуск!

Техник Саша ставит мой фонарь на распорку. А я на вольтамперметре проверяю напряжение бортсети от подключенного АПА, включаю рацию и после прогрева запрашиваю:

— 18й, запуск по кругу?

— 18й, запускайте!

— Выполняю!

Отработанным движением выключаю радиостанцию. Включаю тумблер генератора и АЗС «Подкачивающий насос». Крикнул:

— От двигателя!

И нажимаю под колпачком тугую рельефную кнопку запуска.

По звуку определил, что стартёр вступил в работу. И тут же в камерах сгорания защёлкали свечи зажигания. Через пяток секунд, глядя на обороты, открываю стоп-кран. Двигатель начал выходить на режим малого газа.

После проверки работы двигателя, гидросистем и оборудования самолёта мы вырулили. Рулю, как учил Батя, стараясь собраться перед ответственным, как я думал, полётом.

— Что ты дёргаешь рычагом тормоза – пшик да пшик? Надо подправить, зажди, уже не надо – отпусти! Ты же своими «пшиками» тормоза греешь! Как потом с такими навыками будешь рулить на МиГ-17? Там перегреешь тормозные камеры – вообще останешься без тормозов!

«МиГ-17? Чёрт! Да ведь это – третий курс. Значит... Ух ты, дядя Равиль!»

Через пару минут мы занимаем ВПП и взлетаем.

— Первый полёт всё делаю сам. Ты – только смотришь, — услышал я в наушниках по СПУ среди хаоса радиообмена спокойный голос командира звена.

— Понято!

Хотеев из задней кабины на высоте 30 метров убирает шасси, на высоте 100 – закрылки. Сам переставляет триммер на ноль. Выполнил первый разворот. В наборе высоты идём ко второму. Заняв положенные 500 метров, инструктор прибирает обороты двигателя и переводит Эл в горизонтальный полёт. На высотометре – ровно 500 и не метра туда-сюда, стрелка прибора скорости замерла на делении «300», без ефрейторских зазоров!

— Так! Второй! Ну! Ах, да! Я же выполняю!

С креном 30° выполняем второй разворот на курс, обратный посадочному.

На траверзе уменьшаем скорость и выпускаем шасси. Кэзэ увеличивает обороты после выпуска. А я контролирую выпуск стоек ещё по механическим указателям и

давлению в гидросистеме.

Перед третьим разворотом в эфир летит мой доклад:

— 18й, на третьем шасси выпустил!

— 18му – заход!

С креном в 30° и скорости 250 км/ч выполняем разворот, почти на приводную радиостанцию ДПРС.

— Вот в этом месте переводишь самолёт на снижение с вертикальной четыре метра в секунду. И что?

— Выпускаем закрылки на 15°!

— Выпускай!

На щитке управления закрылками жму среднюю кнопку. И рядом с ней загорается жёлтая лампочка выпущенных во взлётное положение закрылков. Эл, клюнув носом, продолжает снижение. Я лезу к рукоятке триммера, но Хотеев сам устанавливает его на цифру «2».

— Смотришь всё время на полосу! Разумеется, не ослабляя контроля за скоростью, вариометром и высотой, — наставляет меня командир звена из заднего кабинета. — Надо не упустить момент ввода в четвёртый разворот, чтобы не проскочить посадочный [курс]... Вот!.. Вот в этом месте вводим в четвёртый разворот. Запоминай!

В створе ВПП выводим из крена. Тут же в шлемофоне длинными посылками урчит маркер дальнего привода – до аэродрома четыре кмэ. Стрелка на высотомере облизывает деление «300». Так... Скорость... Рука тянется к кнопке закрылков...

— Закрылочки на 30!

Я жму кнопку выпуска закрылков в посадочное положение.

— И... Доклад, Кручинин! Доклад!

— 18й, полностью, конвейер! И, чтобы опередить инструктора, быстро перемещаю триммер в положение «4». Надо же показать, что я тоже что-то знаю и умею! Может, похвалит...

— Садитесь, 18й!

Да, жди! От него дождёшься! Только еб*ки раздаёт направо и налево!..

— Планируем в колпаки [ограничения ВПП]! Следим за скоростью, высотой и направлением, чтобы ветер не снёс с полосы... Запомни и никогда не забывай «три кита»: Угол [планирования] – Скорость – Снос!

Снова слышу в наушниках, но уже короткими урчаниями, сигналы маркера. Это в километре до ВПП стоит ближний привод. Высота? Ровно 100! Как классно у Хотеева получается! Неужели и я так когда-нибудь смогу?

— Идём в колпаки! В колпаки! Скорость падает – поддержи оборотами! Да не сильно! Вот!.. Вот! К точке выравнивания не менее 200 км/час! Вот!.. Высота 30 метров, взгляд переводим влево-вперёд!.. Вот высота выравнивания 6-8 метров! Видишь? Начинаем выравнивать! Правильно, пошли обороты на малый газ! Вот! Выровняли! Вот один метр! Один! Запоминай! За землёй [следим]! Снижаемся – подбираем... Подбираем! Ещё!.. Всё! Сидим!

Эл чиркает колёсами о землю, и мы уже бежим по полосе. Чёрт возьми! Здорово как у Хотеева... у нас вышло! Опускаем носовое колесо...

— Переключаем!

Я перевожу закрылки из посадочного во взлётное положение и докладываю в эфир:

— 18й, пятнадцать!

— Взлетайте, 18й, с конвейера!

Даю обороты на максимал! И самолёт помчался с ускорением...

А я, сохраняя направление взлёта, периодически беглым взглядом посматриваю на прибор скорости, и на 150 км/ч поднимаю носовое колесо... Мы немного ещё пробежались на основных стойках и, как только крылья обрели опору в воздухе, при скорости 210 км/ч отрываемся от полосы.

Теперь уже полёт выполняю сам. Под полным контролем инструктора, разумеется.

На высоте 35 убираю шасси...

На высоте 110 – закрылки. При перестановке стабилизатора самолёт слегка разбалансировался и Эл подзадирает нос. Для парирования кабрирующего момента даю ручку управления от себя. Элка послушно ложится на горизонт. Тут же спохватываюсь: ведь надо набирать высоту! Перевожу в набор. Одновременно устанавливаю триммер на ноль. Обороты затягиваю до номинального режима работы движка (97%).

Приборы спокойно отсчитывали параметры полёта.

Пора выполнять первый разворот, но высота ещё не позволяла. Вот, что значит площадка в горизонтальном полёте при уборке закрылков!

Так! Высота 200! Пора! Выполняем первый с креном 30...

Вывожу из крена... Летим к месту выполнения второго разворота... Почему-то мой Эл всё время кренит вправо и мне приходится с этим его норовом всю дорогу бороться! Чёрти что!

На высоте 500 метров перевожу в горизонт и чтобы не росла скорость, затягиваю обороты до 82%! Вот дьявол, по инерции перебрал высоту! Чтобы не получились «Амурские волны», так и иду на 550 м.

КУС¹ показывает, что это место второго разворота. Выполняю. За разворот потерял не только свой «перебор», но и нужные 30 метров! Стараюсь занять положенные 500! Снова перебрал! С горем пополам вышел в горполёт.

Вот тут, на участке от второго разворота к третьему в горизонтальном полёте есть возможность перевести дыхание, чуть расслабиться. До выпуска шасси можно уточнить, вспомнить, подумать. Как говорит Батя, «еб*льничком поторговать!» (Но когда параметры полёта не укладываются в нормативы, то тот же Батя набрасывается по СПУ: «Что ты еб*льничком торгуешь!? За скоростью только я, что ли, следить буду?!»)

В этом месте я с Батей уменьшал обороты двигателю, чтобы перед выпуском шасси скорость была не более 290 км/час – иначе воздушным потоком сорвёт тягу щитка передней стойки.

На приборной доске нажимаю кнопку выпуска шасси. По вздрагиванию корпуса Эла и погасанию красных лампочек убранного положения колёс определяю, что шасси пошли из ниш. Перевожу взгляд на горизонт, исправляю правое кренение (из-за несимметричного выхода стоек). Чёрт возьми, почему-то всю дорогу правый крен! Одновременно наблюдаю за выходом механического указателя выпуска носовой стойки. Я заметил: передняя нога убирается и выпускается всегда самой последней. По ней можно судить об окончании процесса уборки и выпуска шасси.

— Ты что, убить меня хочешь?! — гаркнуло я из задней кабины. — Скорость! Обороты!

О, матка боска! Что в переводе на русский означает: ё* твою мать! После выхода стоек я забыл поддержать скорость оборотами двигателя. Доторговался еб*льничком?

М-да, скорость надо набирать! Уже 220! А должно быть – 250!

Энергично сую РУД вперёд.

— Да не так же резко! С двигателем в воздухе надо быть на «вы»!

Чёрт! Пора уже делать третий разворот!

— 18й, на третьем, шасси выпустил!

— 18му – заход!

С креном 30 выполняем третий почти на приводную радиостанцию.

Перевожу масалёт на планирование с вертикальной четыре метра в секунду. И почти сразу жму кнопку выпуска закрылок во взлётное положение. Сам снимаю триммером усилия с ручки управления по тангажу.

— Следи за вертикальной! Закрылки вышли – самолёт выбирает из угла!

Слежу! Устанавливаю четыре метра. Смотрю за створом ВПП, пытаюсь определить момент ввода в четвёртый разворот. Но пока навыков нет, начало выхода на посадочный не хочет определяться!

— Разворот! — подсказывает Хотеев.

Взгляд на ВПП, пытаюсь запомнить угол визирования на полосу перед началом четвёртого...

Так! Высота 400 м. Отлично!.. Скорость 250 км/ч. Прекрасненько... Крен по АГД – чтобы не более 40...

Мы в створе посадочного. Замигала лампочка маркера ДПРМ, в наушниках слышались его сигналы. Высота 300... Скорость? 230! Так и надо! Выпускаю закрылки 30. Зелёная лампочка, Эл чуть привспухает, прижимаю его ручкой управления.

Триммер!..

— 18й, полностью!

— 18му – посадка! Штилевые условия...

Командир звена:

— Вот планируешь в колпаки! Нормальный угол! Как надо планируешь! Видишь?

Он отдаёт ручку управления от себя:

— Вот так будет низко, далеко будешь снижаться [от точки выравнивания]!..

КЗ берёт ручку на себя и нос слегка задирается:

— А это высоко будет, так сядешь с перелётом! Видишь, что высоко?..

Инструктор снова вмешивается в управление, создавая нормальный угол планирования:

— Вот так хорошо! Ухвати этот уголок! Ухвати! Понял?

Я киваю и подтверждаю по СПУ:

— Да.

100 метров! Маркер ближнего! Скорость стремится уменьшиться, поддерживаю её оборотиками. И тут же получаю подкрепление:

— Правильно! Скорость падает – обороты растут! Молодец!

«Он меня похвалил! Я молодец!..»

Подходим к началу полосы.

«Не расслабляться, молодец!»

— Вот высота 30 метров! Переводим взгляд вперёд-влево! Вот шесть-восемь метров! Высота начала выравнивания! Осторожно берём ручку на себя! Осторожней! Так! Одновременно прибираем оборотики на малый газ! Вот так!.. Вот так!.. Снижаемся – подбираем [ручку]! Снижаемся – подбираем! Ещё снижаемся – ещё подбираем!..

Подбираем!

Наш Эл зачиркал колёсами о землю, и мы уже бежим по полосе.

— Опускаем носовое колесо! И притормаживаем! Притормаживаем!.. Так!

Тормозим!.. Вот и ворота [из флажков для сруливания]! Вот здесь разворачиваемся и освобождаем ВПП... Доклад!

— 18й, освободил!

Перевожу закрылки во взлётное положение.

— Так, Кручинин! Ещё один круг! Попробуешь всё сделать сам! — командует Хотеев. — Хотя... Ну, в общем, в случае чего, я всё равно буду помогать!

Я не верю своим ушам! Кто сзади сидит? Неужто тот самый наш Хотеев? Такой спокойный! Странно! И главное, как доходчиво показывает и подсказывает!

«Сделаю всё сам? Сам? А смогу? А интересно: смогу? Представим, что лечу самостоятельно!» — восхищаюсь я.

Подруливаем к линии осмотра самолётов. Но она занята. Там стоит другой Эл. В пятидесяти метров останавливаюсь и я. Есть время оценить свои действия за прошедший полёт. Двигатель урчит на малом газу, думать не мешает.

— Товарищ капитан, скажите! При уборке закрылков после взлёта я много отдаю ручку от себя?

— Да. Но не по ручке управления судить надо! Главное – выдерживать режим набора по горизонту! А триммер, обороты – это второстепенное, это потом. Понял?.. Подруливай!..

И опять мы взлетаем. На этот раз при уборке закрылков у меня так хорошо получилось, что сам себе не поверил. А сзади тут же похвалили:

— Ну вот, отлично! Справился!.. Первый разворот!

Я вздыхаю: неужели понравилось?

Выполняю разворот на курс 200, продолжая скрести высоту. Так! 500 метров. Горизонтальный полёт! Зараза! Опять по инерции набрал сорок метров! Надо раньше начинать подводить самолёт к горизонту. Нет, не буду исправлять! Чёрт с ним, так и пойду на 540! Это на оценку «хорошо». Да и пусть лучше будет «плюс», чем «минус»! За «плюс» не дерут так, как дерут за «минус»!.. Теперь на скорости 300 км/ч с креном 30 второй разворот в направлении элеватора, что на станции Гребёнка, вокруг которого будем крутить наш заход!.. На компасе подходит курс 290 градусов и я вывожу из крена наш Эл... Осмотрелся... Нет! Надо как у Хотеева – чтобы на высотомере было ровно 500! Станет меньше? Ну и что? Ручка управления для чего? Наберу! Будет высказывать недовольство, что иду по волнам? А до лампы! Я учусь летать, товарищ капитан!

Сказано – сделано. Перевожу на снижение с вертикальной 2 м/с. Может, не заметит? Заметит! Этот замечает всё! Но пока молчит... Так... Вот... Высота подходит к 500 метрам, уменьшаю вертикальную... Так... В горизонт! Чёрт! 490... 480! Эл по инерции снизился. Почему? Потому что в воздухе у самолёта большая инертность, потому что вариометр показывает чуть с запаздыванием. Это особенность анероидно-мембранных приборов! Точно момент в момент показывает только прибор скорости! В наборчик!.. О! Горизонт! Ровно 500! Посмотрел по сторонам... Как красиво в полёте из самолёта, которым сам управляешь... С инструктором, правда... Но всё равно! Высотомер? 500 метров! Вот так вот, дядя Равиль! Я теперь всегда буду так летать! И отрабатывать чистоту полёта! Для себя! Я хочу быть хорошим военным лётчиком! Бог ты мой! Как интересно учиться летать! Я же всю свою жизнь, и даже до своего рождения, только об

этом и мечтал!

Говорю вам: самое интересное в жизни – это летать! Какая у меня будет красивая профессия – лётчик-истребитель!

Снова перед выпуском шасси уменьшаю обороты. Скорость 290 и я выпускаю колёса.

«Так! Хорошо! Летать, летать. Только летать, пернатый!» — я, усмехнувшись, вспомнил Диму. я, усмехнувшись, вспомнил Диму. Это он называет меня «пернатым»! Одновременно тщательно контролирую выпуск шасси. Потом глянул на манометр воздуха – 110, отлично!.. Но почему-то чувство такое, что я что-то упустил!.. Керосин в баках? Баки полные, на табло Т-9 высвечивается зелёный сигнал, что подвесные выработаны полностью! Класс – когда техника работает как часы! А откуда тогда беспокойство?

С чувством, что всё же что-то не сделал, подхожу к третьему развороту. Ввожу в крен. Но что это? Скорость 230?! Mein Gott! Вот! Обороты! Опять забыл дать обороты!!! Ч-чёртова кукла! Сую РУД от себя!

— Ну, бездельник! погоди! — разрывается сзади инструктор. — Ты у меня вылезешь из кабины! Я тебе за скорость дам! Доклад: «после третьего, шасси выпустил!..»

Докладываю, как сказано. Разворачиваемся... Убираю крен... Чуть прошёл по прямой... И на снижение... Так... Закрылки, триммерок...

— Угол! Угол планирования! Спуск четыре метра, а не десять! Посмотри на вариометр!..

Послушно смотрю. Исправляю. Снижаемся... Вариометр... Высота... ВПП... Скорость... Полоса... Пора? Не пора... Пора!

Выполняем четвёртый разворот.

Маркер дальнего... Закрылки! Триммер! Доклад!.. Получаю разрешение на посадку... Буркнул в эфир: «Понял!»

Высота... Контроль скорости!.. Чуть прибираем обороты!.. Уточняю расчёт... Угол – скорость – снос!.. Сноса нет, ветер – штиль... Уголок, вроде, нормальный...

Маркер ближнего... На высотомере – ровно 100! Ух ты! Скорость!..

Как же увидеть эти 30 метров?

Планирую в колпаки.

Скорость... Скорость к точке выравнивания должна быть 200... Поддерживаю её РУДом!..

— Тридцать метров! Взгляд влево-вперёд!.. Шесть метров! Начинаем выравнивать! Это много! Ниже! Вот метр! Запоминай! Подбираем! Ещё! Ещё! Хватит брать, сидит!

Посадку выполняем вместе.

После пробега заруливаем. На этот раз уже на стоянку.

Пока я выключал двигатель и отвязывался из подвесной системы, Хотеев куда-то убежал. Наверное, чтобы перекусить перед следующим полётом. А я, не смотря на неудачи в полёте, просто ликую! Никаких полётов на списание! А я ещё намёками у Бати спрашивал. Вот дурак! Вот тебе и командир звена, вот тебе и Хотеев!

Но где он? В лётной столовой? Буду ждать!

Иду к лётному домику.

На отбойной плите с моделью Л-29 сидит неподвижно и, подперев щеку рукой, о чём-то мечтает Слон из нашего звена. Я заметил, он всегда старается с самолётиком в

руках попасть на глаза Хотееву, чтобы тот видел, как Витька старается, «полёт продумывает». Может, у него те же проблемы, что и у меня? Тоже планируют летать не с инструктором, а с кем-то? И он думает, что его готовят к отчислению? Тогда я его понимаю, хотя Мамотовскую показуху и не приемлю. Не для меня сие!

Стою перед лётным домиком, наблюдая за вырливающими и заруливающими самолётами. А душа поёт!

Господи, как хорошо быть лётчиком! Как это интересно!

И когда КЗ выходит, подхожу к нему с положенным докладом:

— Товарищ капитан! Разрешите получить замечания за полёт?

А сам думаю: сказать потом откровенно или нет?

— Пойдём! Ты понял свои ошибки?

Идём на ЦЗ в сторону Мамотова. Тот, издали заметив Хотеева, тут же подсказывает с места и, делая вид, что не видит кэээ, начинает с самолётиком в руке, «летать», шевеля губами и показывая, что мысленно выполняет полёт.

А Хотеев, проходя мимо, к огорчению Слона на него ноль внимания, разбирает мои оплошности:

— Главное – по капоту смотреть, определять и контролировать режим полёта!

Привязывать горизонт к видимым частям фонаря кабины. Понял? И скорость! Скорость! И ещё раз скорость! Пошли шасси [на выпуск] и, пока это у тебя в кровь не вошло, сразу добавь обороты двигателю! Сразу! Чтобы потом не забыть! Понял?

— Понял.

— После третьего выдерживай режим по вертикальной скорости! Чтобы к четвёртому развороту подойти на 400 метров, а не пикировать потом в колпаки! Определяешь момент выхода на посадочный... Ну, и опять-таки скорость! К полосе скорость должна быть не меньше 200! Простая цифра, запомнить легко. У тебя в руках 740 килограмм тяги. Скорость падает – увеличиваешь обороты! Это ты уже ухватил! Хорошо! И за землёй следишь...

«Говорить или не говорить?»

— Понял! Эх! Я дурак, товарищ капитан!.. Думал... В общем, дурак я! А вот в полёте...

— Погоди, погоди! То, что дурак, это ты сказал правильно! А теперь скажи, что ты думал! — и Хотеев взглянул на меня своим искрящимся взглядом. Даже остановился.

И я сбивчиво рассказал о том, что меня беспокоило в последние дни:

— Планируют сперва с замкомэской, потом со штурманом полка. И я подумал...

— Понятно! — расплылся в улыбке командир звена. — В общем, забздел?

И мы снова пошли на стоянку.

— Наверное, — пожимаю плечами я и опускаю глаза.

— Чудак! Ведь инструктору тяжело – возить вас по четыре человека! Ведь тяжело, понимаешь! От этого он и матом гнёт, и устаёт больше! А потом у него по ночам с женой не стоит! А замкомэска, командир звена, штурманы всех степеней – они свеженькие!.. Чудак! И запомни на будущее: если инструктор предъявляет к тебе повышенные требования в полёте, которые не предъявляет к другим твоим товарищам, значит, он считает, что из тебя получится лётчик лучший, чем из других!.. Иди! Обдумай свои ошибки! Но не так, как Мамотов! Он, конечно, старательный курсант... Деревенские – они все старательные. Но сейчас – видел? – откровенно занимается показухой! А я этого не люблю!

Я широко раскрываю глаза: ай да Хотеев! Значит, он тоже заметил! М-да, а он действительно далеко не глуп, ей-богу, не глуп! Правильно мы его раскусили! Психолог!

Моё удивление КЗ расценил по-своему, и решил пояснить:

— Мамотов думает, что я ничего этого не вижу. Иду в лётный домик, он [методом] «пеший по-лётному» «летает» по кругу. Я зашёл, он бросил «летать», уселся на отбойную плиту. Я видел из окна столовой, как он просто сидел, о п*зде, наверное, думал. Потому что меня не было рядом! А я появился, он снова тут же начинает «летать»! «Старательность» свою демонстрирует. А ЭТО [продумывать свой полёт] надо делать для себя, а не для командира звена! Ты понял?

Я понимающе кивнул.

— Не слышу, курсант!

— Понял, товарищ капитан!

— И никогда не забывай о скорости! Никогда – на взлёте, в пилотажной зоне, воздушном бою, при заходе на посадку! Будешь терять скорость – никто тебя самостоятельно в полёт не выпустит! Скорость! Это очень важно! Очень!

— Да я знаю, товарищ капитан! Забыл про неё после выпуска, другим отвлёкся! Ведь скорость – это полёт! Там, где кончается скорость, прекращается полёт. И начинается свободное падение.

— А свободное падение на самолёте выражается чем?

— Штопором!

— Вот! А штопер – это опасно! Так как он почти неуправляем! С него нужно только выводить! На Эле ещё можно вывести, если высоты хватит. А на МиГарях – нет! Попал – прыгай! И теряем самолёт! Поэтому скорость, скорость, скорость! И выучи полёт по кругу! Параметры полёта, распределение внимания, действия! Всё это расписано в «Методическом пособии по технике пилотирования». Мысленно отработай все свои действия в кабине тренажного самолёта! Куда смотришь на том или ином этапе, что делаешь, почему!..

Мы, молча, прошли несколько шагов по стоянке.

— Почему – тоже важно! Когда знаешь, почему да отчего, не забудешь само действие! Например, особый случай – отказ в полёте генератора! На Эле этого нет, а вот на МиГ-21 при отказе генератора один из пунктов предписывает не увеличивать обороты двигателю более 94%. А почему, как ты думаешь? Какая связь между генератором постоянного тока и работой реактивного двигателя истребителя? Да обесточь полностью самолёт – движок будет работать, как часы, ему электроэнергия не нужна! Так почему обороты нельзя увеличивать более 94%, догадаешься?

Я задумался. Действительно, почему? Что зависит от напряжения бортовой сети, да так, что могло бы повлиять на работу движка? Принцип работы реактивного двигателя на Эле и МиГе ведь одинаков. А там ограничиваются обороты! Меньше можно, а больше – нет! Обороты напрямую связаны с подачей топлива! Значит, дело не в устройстве двигателя, а в топливной системе! А что в ней питается от бортсети?

И тут до меня дошло!

— Топливный подкачивающий насос! Он электрический. Меньше напряжение от аккумуляторов, меньше крутящий момент и он...

— ...меньше подаёт топлива! — договаривает за меня Хотеев. — Вижу, что догадался! Всё правильно! На оборотах менее 94%, у Мигаря топлива к двигателю ещё хватает. А на больших оборотах, может и не хватить! И двигатель захлебнётся! А на Эле

хватает, потому как двигатель маломощный. Ну вот! Всегда задавай себе вопрос: «почему»! Будешь это знать, никогда при отказе генератора ограничить работу движка не забудешь. А если не знаешь, то можешь и забыть! Понял?

— Так точно!

— Ладно, тебе до Мигов ещё далеко! Это так, к слову! И учи полёт по кругу! Выучил – мысленно повтори перед сном! Каждый день повторяй! Тогда будешь знать! Не будешь знать параметры полёта по кругу – не подпущу к самолёту! Всё! Иди!

— Есть!

И тут Хотеев меня окликает:

— Кручинин, стой! Ты это... Мамотову о моих наблюдениях ничего не говори! И вообще никому не болтай! Пусть «стареется», пусть думает, что нае*ал меня! А то он тебя возненавидит! Ведь никакая дружба и никакие хорошие отношения не выдержат разоблачённой тайны, тем более, откровенно-демонстративного поведения! Уж не говорю про враньё и показуху!

Я кивнул, мало вслушиваясь в эти слова. Я просто ликовал! Я был счастлив другим! Командир звена считает, что из меня получится хороший лётчик! Усмотрел же он во мне что-то такое! Хорошо, когда думаешь о человеке плохо, а он, в конце концов, оказывается не таким! Как в этом случае приятно ошибаться!

Я снова в игре, господа!



Sub alia forma

2

ПОРТРЕТ ЯВЛЕНИЯ В ИНТЕРЬЕРЕ

••>> Психологические манипуляции: показуха и подхалимаж <<•• □□□□ Тот, кто оказывает услугу негодяю, ошибается вдвойне: во-первых, помогает тому, кто помощи не

заслуживает; а, во-вторых, подвергает опасности себя самого.

ФЕДР, древнеримск. баснописец

<<••>>

— *Поприветствуем новую разновидность мерзавцев!*

Из худ. америк. сериала «Андромеда»

Когда я уже летал в строевой части, были у меня в звене два лейтенанта, прибывших недавно после окончания Борисоглебского ВВАУЛ.

Один – Тимофей Гончар, Тима. Приятный во всех отношениях малый, смешливый такой. Хотя юмор у него был своеобразный: скажет что-либо и сам первый же смеётся своей шутке. Эта его привычка порой приводила к тому, что он своей шутке иногда смеялся один из всех, стоящих рядом. Но не об этом речь.

Вдруг я стал обращать внимание, что, когда он подходит после контрольного полёта для разбора ошибок за вылет, то вёл он себя... подчёркнуто-показательно, что ли. Разбираю его ошибки за полёт, а Тимофей, глядя прямо в глаза, передо мной кистями рук шевелит, будто всем своим существом воспринимает мои слова и продолжает здесь, на земле, пилотировать самолёт, будто и сейчас, после полёта истребителем управляет. Если я в разговоре поворачивал голову в сторону, глядя на стоянку или ещё куда-нибудь, Тима тут же «подлазил» под мой взгляд: мол, смотри, смотри, как я стараюсь! Видишь, как я воспринимаю твои слова, даже сам не замечаю, как руки у меня продолжают «летать»! Видимо, какому-то лётчику-инструктору в училище это понравилось, Тимофей сие заметил и взял на вооружение.

Когда это один-два раза – на это, вероятно, можно было бы и закрыть глаза, но когда каждый раз, после каждого полёта – это стало раздражать! И однажды я не выдержал:

— Тим, слышишь! Ты эту показуху, — я глазами показал на его руки, — брось! Или ты хочешь сказать, что собой не владеешь?

Покраснел этот Тима. И он со мной эти свои приёмчики проводить бросил – как рукой сняло. Но если меня не было рядом и с ним разбирал полёт другой командир (эскадрильи, например, или заместитель командира полка), то свои манипуляции, показ своей старательности Гончар демонстрировал по полной программе. И ведь взгляда не опускал, смотрел глаза в глаза! Замкомэска майор Фетцов (за это или нет – не знаю) в Тимке просто души не чаял. А начальник политотдела после полёта с Гончаром мне как-то даже заметил про него:

— Хороший у тебя подчинённый Тимофей! Так старается, так старается! Когда разбираю его ошибки за полёт, каждое моё слово сердцем воспринимает!

Я поморщился:

«Мгм! В основном руками и хитростью!» — подумалось мне.

Второй подчинённый – Саша Тлинеев, мой ведомый. Этот лётчик откровенно боялся групповых полётов. Панически. В контрольных полётах на групповую слётанность я вылезал из задней кабины с уставшей правой рукой: в полёте он со всей силы давит

ручку в сторону от строя – так он боялся столкнуться в воздухе с самолётом ведущего, а я даю ручку управления в сторону ведущего – чтобы он занял своё место! Кто его так напугал в училище – не знаю! И на групповую слётанность я дал ему в три раза больше контрольных полётов, чем было положено по программе (хотя комэска и предлагал его перевести в транспортную авиацию), пока я на практике не убедил лейтенанта, что ничего страшного в полёте строем нет, ведущий летит спокойно и сталкиваться со своим ведомым не собирается.

Но опять, не об этом мы. Этот парень был умнее. Он не занимался откровенной показухой своей старательности. Но однажды его сущность всё же дала о себе знать. Когда мне командиром полка было предложено повышение, я обещал подумать (всё же командиром звена было летать интересно). Идём с Сашей Тлинеевым от штаба, он мне и говорит:

— Юрий Игоревич, разрешите обратиться по личному вопросу?

«Интересно, что это он так официально!» — мелькнуло у меня.

— Что там у вас случилось?

— А вы дали согласие командиру полка на новую должность?

Я удивлённо посмотрел на лейтенанта.

Чтобы поставить всё на свои места, аккуратно и мягко говорю Александру:

— Саша, разве это ваш... «личный» вопрос? Что вы хотите этим показать? Что моё повышение воспринимаете как нечто личное? Но зачем?!

Тлинеев изменился в лице. А я перевёл разговор на другую тему, считая вопрос исчерпанным.

Потом до меня дошло: моя должность командира звена освобождается. Возможно, у меня поинтересуются, кого бы я поставил бы вместо себя? И я, вспомнив лейтенанта Тлинеева, который моё повышение воспринимает как глубоко личный вопрос, уверенно отвечаю: «Конечно, Тлинеева!»

Но не прошло. К этому больше не возвращались.

Я дал согласие на новую должность. Мы остались со всеми моими бывшими подчинёнными в хороших отношениях. И я ни с кем о своих наблюдениях не делился. Но, видимо, у обоих «разоблачение» сидело глубоко внутри.

Другой типаж. Однажды собиралась партийная организация управления полка на собрание. Было ещё время, Ленкомната постепенно наполнялась коммунистами. Я, сильно потянувшись, хорошо зевнул. Это заметил Фашист-Угрюмый, только-только ставший командиром полка. (О том, почему его называли «Фашистом» и методах его работы можно посмотреть в [эпизоде 7м «Наша жизнь часто зависит от скотов»](#);

.) И с намёком процитировал детский стишок, смысл которого был в том, что даже мишка, зевая, прикрывает рот лапой. Ну, сказал и сказал. Так бы это и прошло мимоходом, я получил замечание от командира, всё понял и на этом можно было бы поставить точку. Однако на это тут же отреагировал штатный полковой подхалим майор Доманович:

— Товарищ командир, какой хороший стишок! — расплывается он в подобострастной улыбке.

Не постеснялся. Я не выдержал:

— Ой-ой-ой! Ну, такой хороший! Такой хороший стишок! Ну, прямо не знаю!

Доманович аж потемнел лицом.

За лизоблюда вступился Фашист:

— Кручинин, надо быть вежливее со своими товарищами!

Почему Фашист заступился? По-видимому, он прекрасно сознавал, что его самого любить и уважать не за что. А тут хоть кто-то проявляет видимое уважение!

Вспоминаю один из летних дней за несколько лет до этого, когда лётный состав праздновал в лётной столовой День авиации. С нами был и подполковник... назовём его Виктор Васильевич. В нашем полку он проходил лётную стажировку, через пару месяцев заканчивал ВВА им. Гагарина и должен был прибыть в наш полк на должность заместителя командира полка. Об этом уже все знали.

— Я в вашем полку порядок наведу! — обещал будущий заместитель командира полка то ли в шутку, то ли в серьёз.

А пока Виктор Васильевич должен был завтра убыть в Москву. Я же был командиром звена в эскадрилье, которой командовал Угрюмый.

И вот в конце вечера все, хорошо нагрузившись, высыпали на улицу. Курили, говорили, как водится в такой ситуации, все, слушающих почти не было. Виктор Васильевич рассказывал какую-то очередную авиабайку. Рядом стоял, пошатываясь, пьяненький Угрюмый. Тупо слушал-слушал, а потом он поворачивается ко мне и, еле шевеля губами, спрашивает:

— Как этого х*я зовут?

Я говорю:

— Виктор Васильевич!

Угрюмый вцепился в руку будущего заместителя командира полка, как опоздавший пассажир глазами за уходящую электричку:

— Виктор Васильевич! Мы вас очень уважаем! Вы такой хороший лётчик!

На Угрюмого никто не обращает внимания. И он толкает меня локтём в бок:

— Слышь! Как этого х*я зовут?

— Виктор Васильевич.

— Виктор Васильевич! Мы вас все очень уважаем! Вы такой умный, такой опытный!.. Слушай, да скажи же ты мне: как этого х*я зовут?

— Виктор Васильевич, — говорю я, отходя.

— Виктор Васильевич!.. Если б вы только знали, как мы вас...

Скажите, это что – тоже уважение? И оно, такое «уважение», вам нужно?

...Заметим, что показуха и подхалимаж тут же с лёгкостью прекращаются, как только субъекта уличают в подбострастии или военнотрудовой начинает понимать, что своего потолка он достиг и возжеленную должность он всё равно не получит. После этого подхалим начинает люто ненавидеть того, перед кем недавно стелился грязным ковриком! Дерзит (вплоть до хамства), пытается принизить авторитет своего командира, а то и отомстить за свои вынужденные, как он думает, и, как оказалось, бесполезные унижения. По-видимому, это ему нужно, чтобы доказать себе и другим, что он на самом деле не такой!

Так вышло и с моими лейтенантами. И Гончар, и Тлинеев не преминули воспользоваться случаем, чтобы мне (каждый по-своему) отомстить. И если у Тимофея это по большому счёту не отразилось на мне, то Александр через пару лет меня откровенно предал, считая, что такой сволочной его поступок поможет ему продвинуться по службе. Ну, и, по-видимому, чтобы свести счёты за мою «понятливость» в его стремлении подстроится под меня, в то время ещё его непосредственного начальника, и за то, что я его всё же не выдвинул тогда. Было лишь досадно – я ведь

столько в него вложил! Но порадовался, что это произошло в мирное время. В годы войны подлость, мстительность и предательство ведомого могли обернуться куда большими для меня потерями...

Вот и Витя Мамонов после того случая, когда он, желая разрушить нашу коллективку на первом курсе, вырвался из строя, чтобы «отбиться» в постель первым и показать старшине свою старательность ([Эпизоде 7м «Наша жизнь часто зависит от скотов!..»](#)), люто возненавидел Ёсипова, старался за глаза его побольнее укусить, конечно, в нашем присутствии. И даже там, где Ёсипов был по большому счёту прав, и делал то, что с него требовал командир эскадрильи, Витька встречал в штыки. Разумеется, за спиной Ёсипова.

Однажды на третьем курсе (а мы в то время летали с Мамоновым в одном экипаже) я не выдержал и, выслушав один на один очередную гневную тираду в адрес «Ёськи», заметил:

— Ну, чего ты сейчас на Ёсипова взъелся! Ты же знаешь, что это приказ комэски. И ты на его месте так бы действовал!

— Нечего! Стараются, сволочь!

И тут я допустил серьёзную психологическую ошибку, о которой жалею до сих пор. Попытался всё перевести в шутку (неудачную, следует подчеркнуть):

— Может, тебе не даёт покоя тот случай на первом курсе, когда ты единственный выскочил из строя и кинулся «отбиваться», тогда, как весь взвод стоял?

Слон насупился и промолчал. Он встал и, ничего мне не ответив, вышел из экипажного класса. И хотя я никогда к этому больше не возвращался, Витька этого напоминания мне так никогда и не простил!

Психологически я его понимаю! Это был случай, который он сам усиленно старался забыть. По-видимому, его коробило, когда в своих воспоминаниях он касался этого. А тут, оказывается, в одной с ним эскадрилье и в одном экипаже (повторюсь: на третьем курсе мы летали у одного инструктора) есть человек, который **это** помнит! Наши отношения стали прохладными, постепенно превращаясь в айсберг непонимания. А к концу четвёртого курса это можно было просто назвать агрессивностью! Заслуживал ли я этого? В его глазах, наверное, да!

Или вот второй курс. В начале лётной учёбы Виктор о Хотееве отзывался весьма уважительно, называя его за глаза «командиром звена», «кэзэ», в крайнем случае, «Хотеевым», «Равилем». К концу же лётной подготовки на Л-29 что-то случилось. И Слон за спиной Хотеева стал кликать его «Хадеем», «Халдеем», а однажды даже обозвал его... Нет, не хочу **это** повторять, даже изменив фамилию нашего «героя». Даже не из-за него, а из уважения к нашему командиру звена капитану (тогда) Хотееву, столько сделавшему, чтобы мы стали военными лётчиками и, если хотите, из любви к нему! Что произошло – я не знаю! То ли Равиль не удержался и намекнул Мамонову, что его показуха ему известна, то ли Витька решил, что от Хотеева он больше не зависит, летать его выучили и кэзэ на его лётную судьбу никак не повлияет, но перемена была разительной!

Сейчас думаю, что капитан Хотеев тогда, в 1972 году был мудрее меня, когда говорил, что тайны разоблачения своего низкого поведения манипуляторы никогда не прощают! И поэтому потребовал от меня, чтобы я Мамонову ничего об этом не говорил. (Что я выполнил!) Но, возвращаясь в своё офицерское прошлое, я делал вежливое замечание своим лейтенантам – Гончару и Тлинееву – не для того, чтобы унижить и

даже не потому, что это мне лично было противно, а чтобы скорректировать такое поведение, мягко дать понять, что среди офицеров и военных лётчиков такое недопустимо. Однако, как оказалось, тем самым, я наживал себе внутренних врагов. Серьёзных врагов!

Как-то на одну нашу юбилейную встречу случайно попал и наш командир звена на Элках Равиль Хотеев, приехавший в Чугуев навестить дочь. Все курсанты первого звена окружили своего наставника. Улыбались, пожимали ему руки, сыпали тёплыми пожеланиями. Не было рядом только Вити Мамонова.

Хотеев спросил:

— Все тут? А где Мамонов?

Очевидно, наш кзээ видел знакомую физиономию в зале. И мне пришлось его звать:

— Мамонов! К командиру звена! Мамонов!

Но Виктор делал вид, что в этом небольшом зале Хотеева не замечает, а моих криков не слышит!

И только после повторных громких моих призывных вскриков, когда делать вид, что не слышно, было уже нельзя, он подошёл. И вроде бы улыбается, руку КЗ жмёт, а глаза настоженные и злые... Видимо, и спустя многие десятилетия Мамонов помнит что-то такое, что не даёт ему покоя до сих пор!..

Был ли Витя Мамонов подхалимом? Будем объективны: наверное, нет! Я не помню ни одного случая откровенного подхалимажа с его стороны по отношению к своим командирам. А вот откровенной показухой он занимался всегда, полагая, что другие курсанты со стороны это не заметят.

Кроме указанных случаев приведу ещё парочку, попавших в мои дневники.

...Наш новый командир взвода лейтенант Губенко, выпускник Бакинского общевойскового пехотного училища, загорелся из нас, только что поступивших в ХВВАУЛ первокурсников, сделать настоящих пехотинцев. И начал устраивать нам марш-броски на три километра по придворному училищному аэродрому с противогазами и карабинами. В первый же такой лошадиный бег я доходил уже через полтора километра, поотстал от всего взвода. Впрочем, я был не один такой, но замыкал всю группу именно я. Губенко даже подталкивал меня в спину и от каждого такого толчка я несея метров пять с ускорением! (Где худенький и поджарый лейтенант, бежавший с нами три кэмэ, правда, без карабина и противогаза, брал силы, я не знаю!)

— Вперёд, Кручинин! Вперёд! — кричал мне Губенко.

И новый толчок с ускорением!

Через несколько минут, обернувшись и увидав меня, отставшего, и рядом командира взвода, мой сосед по койкам в казарме Витька Мамонов, лучше, чем я, развитый физически, отстаёт от строя и уже бежит рядом со мной. Он мне предложил:

— Давай, я твой карабин понесу!

— Нет! Не дам! Это личное оружие! — из последних сил крикнул я, продолжая что-то похожее на бег.

Витька бежал рядом и вроде как поддерживает меня. Морально. Бежит и бежит. И я подумал: «Гляди, какой у меня сосед!»

Расстояние между мной и подразделением, вытянувшимся в колбасу, сокращалось. Но не за счёт того, что я быстрее бежал, а потому как наши уменьшили скорость бега. Лейтенанту Губенко, опекать замыкающего курсанта, видно, надоело, и он понёсся на

своих длинных ногах семимильными шагами вперёд к взводу! А Витёк... Как только командир взвода убежал, тут же потерял ко мне всякий интерес. И он тоже помчался к взводу! Не то, чтобы он был мне нужен. (Чем он мне мог помочь? Мне могла помочь только команда «Шагом... марш!») Но сам факт! Мне стало понятно одно: если бы рядом со мной не было лейтенанта, то и Витя бы не предлагал «понести мой карабин» и не «поддерживал» бы меня! Ему нужен был зритель, свидетель в лице нашего прямого начальника, от которого он тогда зависел! Чтобы заслужить очередную благодарность и выглядеть отличным товарищем!

(В скобках замечу, что командование училища, прознав про нововведения лейтенанта-пехотинца, очень удивилось сему, и категорически запретило такие марш-броски: «Товарищ лейтенант! У нас здесь не пехотное училище! Вы нам тут курсантов выведите из строя! Есть учебный план – извольте его придерживаться! Никакой отсебятины! Мы здесь готовим лётчиков, а не командиров взводов мотострелковых и танковых частей!» И к нашей пушке радости марш-броски с полной выкладкой и тренировки, типа «Вспышка справа!», «Вспышка слева!» прекратились!)

...В самом начале первого курса занимались уборкой территории. Наш командир отделения Сидодченко нарезал мне и Слону участок, который надо было вскопать. Почва попалась засушливой и кряжистой, и Витька предложил забросать участок свежей землёй с другого места, чтобы считалось, что работа сделана. Смеясь, мы так и поступили. А потом просто сидели на траве и балдели, бездельничая.

Сидодченко пришёл, увидел, что «всё вскопано», проверять не стал и работу нашу принял. А на ближайшем комсомольском собрании похвалил Витьку за исполнительность и трудолюбие, приведя пример с этой нашей работой. Меня Сидор на том собрании не хвалил, так как я к тому времени был уже «неудобным» подчинённым.

Тогда мы сачканули, и я не вправе корить Витьку, ибо я в этом тоже участвовал. Не знаю ни одного случая, когда бы курсант, имея такую возможность, не схитрил бы и не увильнул от тяжёлой физической работы! Не об этом разговор! Речь идёт о показухе. О том, что старательность Вити Мамонова проявлялась только тогда, когда она была видна его командирам! Если что-то было необходимо сделать, лишь потому что «надо» или «так положено», но об этом никто никогда не узнал, он это делать не стал бы никогда! Как и все остальные (за редким исключением) курсанты.

...Как-то на первом курсе в воскресенье вечером мы вернулись из караула. С одной стороны надо было после караула почистить оружие, а с другой – на завтра ожидалась какая-то комиссия из Киева и надо было в нашей половине казармы навести порядок. Быстренько распределили по участкам. Мне, Витьке Мамонову, Валере Воюеву, Юре Гонтаренко и Генке Новошилову было поручено чистить карабины всего взвода, а остальных кинули на мытьё полов. Нас, первых попавшихся взору, выделил в оружейку командир взвода лейтенант Губенко. Если бы отбирали сержанты, я бы обязательно попал на полы! Уж будьте уверены! А тут повезло! Ибо возиться с оружием я любил, а вот мыть полы – откровенно говоря, нет!

И вот сидим мы в оружейной комнате, разбираем и чистим карабины за взвод. Витя Мамонов старается, аж язычок вылез и всё время водит им по верхней губе. Но... странное дело: этот самый язычок появляется лишь в том случае, если в комнате возникали лейтенант Губенко, младший сержант Ёсипов или старший сержант Сидодченко. (Как здесь не вспомнить руки, которыми «летал» перед носом своих командиров Тимофей! Очень, очень похоже!) Даже первый карабин Слон вычистил

самым первым из нас, предъявив его командиру взвода! Хорошо вычистил! Однако наши командиры, увидав, что у нас дело спорится, перестали заходить. И старательность Витька тут же куда-то испарилась. Его движения стали медленными, язык больше губу не облизывал. Он частенько откидывался на руки, опирающиеся на сидение табурета, на котором сидел, и, перед тем, как приняться за следующий карабин, о чём-то на несколько минут задумывался, глядя в темноту улицы за окном. И за весь вечер я вычистил семь СКС, а он лишь четыре... Думаю, если бы рядом был, допустим, командир взвода, счёт был бы в его пользу. Впрочем, как я сказал, возиться с оружием мне было не в тягость, любил я это дело, и любой карабин (тем более, свой за № КИ-1656) мог разобрать и собрать с закрытыми глазами. Если бы мне поручили, я бы с удовольствием вычистил бы одно всё оружие всему взводу! Может, не так быстро, но вычистил бы обязательно!

...Ещё случай. На третьем курсе, как я уже упомянул, мы со Слоном летали в одном экипаже. Однажды на предварительной подготовке, когда мы уже дошли до групповых полётов, Виктор вдруг начал фантазировать в присутствии инструктора: мол, если у ведущего в полёте на самолёте остановится двигатель, то он, ведомый, смог бы подлететь, подойти снизу и своим МиГ-17 «поддержать» машину лётчика-инструктора до аэродрома. А там «скинуть» её с себя!..

Эта была та самая фантазия, которая пришла мне на ум в начале второго курса, когда сам мечтал о «подвигах» и славе ([Эпизод 6й «Мечты»](#)). А тогда, на третьем курсе, я пожал плечами и доказал с моделями самолётов в руках, что это невозможно. Что таким образом будет потерян не один, а два самолёта, а сам Мамонов, скорее всего, погибнет. С этим согласились все в экипаже, кроме Мамонова.

— Всё получится! — стоял на своём Витёк, хотя уже не так уверенно.

Но нашему лётчику-инструктору лейтенанту Нюнчикову стремление Вити спасти его жизнь командиру экипажа откровенно понравилось!

Однако тут важно другое. Ну, есть у тебя желание помочь другому лётчику (в данном случае командиру экипажа) в сложной воздушной ситуации, есть мечта стать героем, но зачем же об этом говорить в присутствии инструктора, своего начальника? (Типа того: «Если вы, товарищ инструктор, попадёте в беду, то я буду вас спасать! Вот видите, какой я надёжный!»)

Став офицером, спас бы Виктор своего товарища в боевой обстановке? Обязательно! Но... только если сие видело бы большое начальство, которое, восхитившись таким поступком, могло бы наградить Мамонова орденом или повысить его в звании, в должности! Ежели об этом поступке мало кто узнает, и такое награждение либо повышение не предвидится, на кой чёрт вы таким, как Мамонов, нужны? Спасайся сам! Перечисленные мной случаи, связанные с Витьком, говорят о том, что в групповом воздушном бою, даже в бою с превосходящими силами противника, когда всё на виду у всех, ему, как воздушному бойцу, цены нет – он и поможет, и выручит, и поддержит огнём. А вот в воздушном бою парой, да над территорией супостата, когда противник берёт верх и никто усилий лётчика Мамонова не оценит... Всё очень спорно и под большим вопросом!.. М-да! Как, оказывается, это важно надеяться на своего товарища в бою в любой обстановке! И что он, в свою очередь, может во всех сложившихся условиях боя положиться на тебя!

Я хочу довести до моих молодых читателей одну важную мысль. Наблюдайте за вашими сослуживцами, присматривайтесь к ним, умейте делать выводы в, казалось бы,

незначительных ситуациях и простых поступках, ищите надёжных ребят! И вы никогда не проиграете! Ни в бою, ни в жизни!

...После выпуска из училища с Виктором Мамоновым мы не встречались. И я не знаю, как он служил, какими способами продвигался по службе. Не имея других данных, хочется думать, что его методы выдвижения были вполне достойными. И вот на служебном пути сблизился с одним лётчиком, капитаном Токарчуком. Мы подружились семьями. Сергей, рассказывая о службе, упомянул, что одно время был у него командиром эскадрильи подполковник Мамонов Виктор Григорьевич.

— У него ещё треснувшая нижняя губа? — переспросил я.

— Точно!

«Витька, мой сосед по койкам в казарме и общей тумбочке на первом-втором курсах в Рогани! Кто ж ещё?» — мелькнуло у меня.

Так вот! Сергей тепло и очень уважительно отзывался мне о своём бывшем комэске, ещё не зная, что мы учились на одном курсе в лётном училище!

Ну, дай бог, дай бог! Может, показная старательность ушла со временем...

Однако подробно о Вите Мамонове мы поговорим в дневниках за третий курс, когда мы летали в одном с ним экипаже. И за четвёртый курс, на котором мы уже вместе не летали...

Но я о подхалимах! Я перелопатил гору литературы по военной психологии, но нигде не нашёл ни одного случая, в котором бы описывалось, что во время боевых действий при стечении сложных обстоятельств подхалим спас своего командира. Ни одного! А вот случаев, когда «колючий», «неудобный» подчинённый выручал своего командира (начальника), спасал его от смерти, вытаскивал раненного с поля боя, было хоть отбавляй. Да и зачем подхалиму тащить истекающего кровью тяжело раненного командира под обстрелом? Ему свою шкуру спасти надо, а командир... Всё равно уже не жилец! Теперь у него будет другой командир – вот где надо стараться! Для этого и надо выжить!

Интересно, это сколько же командиров и начальников поняли, что ошибались в своём услужливом подчинённом слишком поздно? И не остались в числе живых только потому, что рядом с ними в их трудную минуту оказались их подчинённые-подхалимы! Именно такие примеры дают основание вспомнить один из законов сопромата: *«Опирается можно лишь на то, что сопротивляется!»*

Итак, я хочу подвести моих молодых военных читателей к мысли о том, что указывать манипуляторам на их приёмы ради вашей собственной безопасности и спокойствия ни в коем случае не следует, даже из лучших побуждений. Даже если вам это очень противно и начинает раздражать!

Если вы замечание сделаете один на один, ваш подчинённый-подхалим станет вам дерзить **публично**, доказывая вам, себе, а заодно и окружающим, что он не такой, что вы ошиблись. А все вокруг, не зная истинной причины (ваш разговор), станут думать, что, по-видимому, в вас есть именно те черты характера, о которых за вашей спиной говорит сей подчинённый, просто они не разглядели в вас это, а он успел разглядеть!

Если на манипуляции вы укажете в присутствии других военнослужащих, в лице подхалима вы наживёте ещё большего врага, снова те же действия, только на более высоком уровне, ибо подхалиму придётся откровенно вам хамить уже в открытую, чтобы все вокруг убедились, что вы в нём ошиблись, и он подобострастием не отличается.

Но! Сделаете вы замечание манипулятору-подхалиму или не сделаете, знайте: в

вашу трудную минуту вы будете этим человеком всё равно преданы! Своего «унижения», даже если это делалось им добровольно и вы к этому его не принуждали, подхалим вам этого **не простит никогда!** И при случае обязательно сведёт с вами свои счёты и счётики и отомстит. Просто им (подхалимам и манипуляторам) не всегда подворачивается такая возможность. Но уж если представится, то уж будьте уверены, они своего не упустят! Вы расплатитесь с ними своей судьбой, а иногда и жизнью сполна!

Выходит, замкнутый круг? И так плохо и так! Нет! Делать замечание, обрывать манипулятора и подробно разбирать его приёмчики я не советую. Можно осадить только коротко: «Кончай!» или: «Прекрати!» Но потом обязательно указать на такое свойство подчинённого в очередной аттестации или характеристике в той или иной форме, пусть даже штрихами, завуалировано! Только это заставляет корректировать своё поведение подхалима с другими и, в какой-то мере, защитит вас от сведения счётов с ним.



Вдогонку:

—
— *Я в жизни ненавижу лицемерие.
И рамки нравов не могу понять.
Плевать хотел на твоё призрение.
Мне кроме жизни нечего терять!*

*Меня вам не поставить на колени,
Хоть на коленях буду я стоять!
Любой из вас готов на преступление.
Но неспособен этого признать.*

*В глаза вы улыбаетесь срамливо.
Порока сладостный вкус желаете узнать.
Но нож вонзаете лишь в спину,
Чтобы ответа избежать!*

*Я преимущество имею перед вами!
И за поступки готов отвечать!
Играя – не бросаюсь я словами!
Я знаю то, что вы хотели бы познать! NN*

Se non e vero, e ben trovato!³

<<•>> *Я не создан для этого мира, где стоит только выйти из дому, как попадаешь в сплошное дерьмо.* Иоганн ГЁТЕ <<><•><>> <<•>> *Люди не могли бы жить в обществе, если бы не водили друг друга за нос.*

Франсуа де ЛАРОШФУКО

<<><•><>>

<<•>>

Если вы не знаете, как польстить человеку, скажите ему, что он не из тех, кого можно обмануть лестью.

Совет профи

<<><•><>>

<<•>>

За нежной улыбкой часто скрываются острые клыки вампира.

МЕЙДЗИН (Алексей ГУСАРОВ)

<<><•><>>

<<•>>

Найти причину зла – почти тоже, что найти против него лекарство.

Виссарион БЕЛИНСКИЙ

<<><•><>>

<<•>>

Человек, кусающий руку, которая его кормит, обычно лижет сапог, который его пинает.

Эрик ХОФФЕР

<<><•><>>

<<•>>

Очень трудно всю жизнь ползать с высоко поднятой головой.

NN

<<><•><>>

<<•>>

— Мне завещал отец:

□□□□ Во-первых, угождать всем людям без изъятья –

□□□□ Хозяину, где доведётся жить,

□□□□ Начальнику, с кем буду я служить,

□□□□ Слуге его, который чистит платья,

□□□□ Швейцару, дворнику, для избежания зла,

□□□□ Собаке дворника, чтоб ласкова была. Александр Сергеевич ГРИБОЕДОВ,

«Горе от ума»

<<><•><>>

<<•>> —

Молчалины блаженствуют на свете!

Александр Сергеевич ГРИБОЕДОВ, «Горе от ума»

<<><•><>>

<<•>>

— Учись, не дури и не повесничай, а больше всего угождай учителям и начальникам. Коли будешь угождать начальнику, то, хоть и в науке не успеешь и таланту бог не дал, всё пойдёшь в ход и всех опередишь. С товарищами не водись, они тебя добру не научат; а если уж пошло на то, так водись с теми, которые побогаче, чтобы при случае могли быть тебе полезными. Не угощай и не потчевай никого, а веди себя лучше так, чтобы тебя угощали, а больше всего береги и копи копейку: эта вещь надёжнее всего на свете. Товарищ или приятель тебя надует и в беде первый тебя выдаст, а копейка не выдаст, в какой бы беде ты ни был. Всё сделаешь и всё прошибёшь на свете копейкой.

Николай Васильевич ГОГОЛЬ, «Мёртвые души»

<<><•><>>

<<•>>

— Лъстец есть тварь, которая не только о других, ниже о себе хорошего мнения не имеет. Всё его стремление к тому, чтоб сперва ослепить ум у человека, а потом делать из него, что ему надобно. Он ночной вор, который сперва свечу погасит, а потом красть станет.

Денис Иванович ФОНВИЗИН, «Недоросль»

<<><•><>>

<<•>>

— Кому не скучно лицемерить,
□□□□□ Различно повторять одно,
□□□□□ Стараться важно в том уверить,
□□□□□ В чём все уверены давно,
□□□□□ Всё те же слышать возраженья,
□□□□□ Уничтожать предрассужденья,
□□□□□ Которых не было и нет
□□□□□ У девочки в тринадцать лет! Александр Сергеевич ПУШКИН, «Евгений Онегин»

<<><•><>>

<<•>>

— Нельзя победить зло одной любовью!
□□□□□ — Мы считаем, что можно. В мире нет зла.
□□□□□ — Есть! Вам оно пока не встречалось! Из америк. худ. сериала «Андромеда» <

<><•><>>

<<•>>

— Негодяй? Пусть я негодяй! Но не лицемер!

Из худ. к/ф-ма «Чёрная вуаль»

<<><•><>>

<<•>>

— Сейчас я вас буду критиковать – никакой вы не выдающийся король. Это всё неправда и выдумки. Вы – гениальный король!

Из худ. ф-ма «Обыкновенное чудо»

<<><•><>>

<<•>>

— Добро пожаловать на борт хорошего корабля под названием «Жополиз»! Хорошие деньги с выходом в море! Собирайтесь, морячки!

Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»

<<><•><>>

<<•>>

— Вы... такие люди, как вы, мерзкие и безжалостные!

Из америк. худ. сериала «Безумцы»

<<><•><>>

<<•>>

— Ты на эти роли тоже подходишь.

□□□□□ — Да? По каким это статьям?

□□□□□ — По управляемости.

□□□□□ — Что за наука такая?

□□□□□ — Помалкивать.

□□□□□ — А! Ты вон, о чём! Нам большой шум ни к чему! Мы люди маленькие, с нас не спрашивают – мы не сплясываем!

□□□□□ — А попросят сплясать – сплясешь?

□□□□□ — Ой, Витя, Витя! Не пойму я тебя – чудака ты или просто дурак.

□□□□□ — Ну а ты-то?

□□□□□ — Я? Я – симметричный. Во мне всего понемногу! Из худ. к/ф-ма «Сталевары»

<<><•><>>

<<•>>

— Значит, задавили в себе зло! Что ж, это здорово!

Из америк. худ. сериала «Калифорния»

<<<•>>>

<<•>>

— Я не злой! Я совсем не злой! Я – за добрый интернационал! Так мало на свете добрых людей!

Из худ. к/ф-ма «Комиссар»

Напоминаем, что оценить представленный материал вы можете не только в комментариях, но и с помощью выставления оценки (по пятибалльной шкале) и нажав клавишу РЕЙТИНГ вверху страницы. Для авторов и администрации сайта ваши оценки чрезвычайно важны!

¹ КУС – курсовой угол самолёта. Отсчитывается по шкале радиокомпаса.

² Sub alia forma (лат.) – В иной форме.

³ Se non e vero, e ben trovato (итал.) – если это и не верно, то всё же хорошо придумано.