



Эпизод \[84й]////

## ОДИН В БЕСКРАЙНЕМ НЕБЕ

- >> Утро лётного дня
- >> Контрольные полёты с инструктором
- >> Батины проверки на внимательность
- >> Наш техник Саша Кириллов
- >> Контрольный полёт с комэской на допуск
- >> Уже не жёлторотик
- >> Упоенность первого самостоятельного полёта
- >> Рождённые ползать, расступитесь, я взлетаю!
- >> Полёт – в афоризмах и диалогах из кино

31 мая 1972 г. (среда)

— *Stat sua cuique dies.* VERGILIUS<sup>1</sup> <<••>> *Дать радость может только взлёт.* Э  
милль ВЕРХАРН

<<••>>

□□□□

— У тебя получится?

□□□□□ — Да, у меня получится.

□□□□□ — Скажи так, как будто ты в это веришь, кадет!

□□□□□ — Да, у меня получится! Из америк. худ. к/ф-ма «Пилоты Таскиги»

Снова знакомая дорога на аэродром, всё, как всегда. А я волнуюсь. И должен себе в этом признаться. Ведь сегодня решается моя судьба. Сперва лечу с Батей, потом контрольные полёты [по кругу] с командиром эскадрильи. Затем, если хорошо слетаю, и

самостоятельно!

Самостоятельные полёты! Это о них я мечтал с самого раннего детства! О них думал в школе! Их ждал весь первый курс!!

И этот день, возможно, настанет сегодня! Как знать, как это получится...

С этими мыслями машина доставила меня и моих товарищей курсантов к лётному домику. Ребята спрыгивали с бортов «Урала». Все казались весёлыми и немного усталыми. Ведь многие встали сегодня в три утра, отпрыгали с парашютом. И только самостоятельно летающие сегодня дрыхнули в казарме до полседьмого.

У стола в домике поставил [экипажный] чемодан [с документацией: нашими лётными книжками, тетрадями подготовки к полётам, методическими пособиями]. Сегодня в нём лежали и мои вылетные сигареты – десять пачек «Столичных».

Прошёл медосмотр. Вероятно, от волнения немного повысилось давление.

— Да... — качнул головой доктор, но больше ничего не сказал. Пропустил.

Направляюсь к самолёту. В кармане уже лежат три пачки «вылетных».

Поздоровавшись с Сашей-техником, всем экипажем принимаемся за укладку парашютов в обе кабины.

— Батя не идёт? — спрашивает Сашко.

Он давно перенял нашу экипажную лексику.

— Нет, — отвечаю. — А вообще для тебя он – не Батя, ты в другом экипаже. Твой «Батя» – Контарев!

— В гробу я видал таких «отцов»! — нахмурился Сашок. — Псих самый настоящий! Как-то у него перехватили АПА, так он психанул, сорвал злость на том, кто под руку попал.

— И это был ты... — не совсем удачно пошутил я.

— Нет. Твои товарищи курсанты.

Первые три полёта с лейтенантом Трошиным слетал хорошо. Даже самому понравилось. Ну, конечно, без огрешностей не обошлось, я их видел. Но Валерий Иванович похвалил.

Между прочим, во втором полёте при выпуске колёс Батя организовал мне проверку «на вшивость».

Я выпустил шасси. Солнце светило сзади, ярко заливая своим светом приборную доску.

«Ну, кажется, стойки вышли!» — решил я.

Проконтролировал выпуск механических указателей основных стоек – нормально. Впереди на капоте торчит «солдатик» передней стойки. Количество поясков на нём я не посчитал. (А должно быть четыре!). Но что это? Центральная зелёная лампочка передней ноги на табло шасси горит бледнее, чем остальные. Может, потому что солнце?

Жму кнопку выпуска шасси ещё раз. Кнопка не остаётся в утопленном положении, что говорит о том, что система выпуска стоек обесточена. Странно! Но что же с лампочкой? Нажимаю кнопку проверки лампочек на табло – все загораются одинаковым цветом. Тут-то высчитал и пояски на переднем указателе – только три, четвёртого не было.

И до меня дошло!

«Ну, Валерий Иванович! Зачем же провоцировать?! Это совсем никуда не годится!»

Уверенно утапливаю кнопку СПУ:

— Товарищ лейтенант! Не горит лампочка передней стойки! По механическому [указателю] стойка не на замке!

Через секунду в передней нише раздаётся характерный щелчок. «Солдатик» впереди высовывается полностью и лампочка ноги загорается.

— А сейчас? — слышу довольный голос сзади.

— Горит! — расплываюсь и я в улыбке. — Шасси выпущены, товарищ лейтенант!

Просто инструктор проверял, как я контролирую выпуск колёс: может, я только верчу головой на указатели, лишь бы отстали? Но я оказался на высоте! Ай да я!

Следует оговориться, Батя и раньше меня тренировал на внимательность.

Однажды мы заходили на посадку после зоны. В положенном месте выпускаю шасси. Поджидаю окончание процесса выпуска, вывожу обороты двигателю и продолжаю пилотировать самолёт. Жду громкие щелчки, которые говорят о том, что стойки стали на свои замки. Но вдруг услышал странно-знакомое, но не к месту шипение воздуха. Пока не придал этому значение. Хлоп, хлоп, хлоп! Это раздаются щелчки.

Нормально! И, не посмотрев на табло шасси, поворачиваю голову к левому механическому указателю на крыле. Mein Gott! Где же ты, родной? Резко оборачиваюсь в кабину. На табло горят все красные лампочки убранного положения колёс! Но я же шасси выпускал! Видел, как погасли красные сигналы – значит, стойки пошли на выпуск!

— Спокойнее! — шепчу я себе. — Просто их убрали из задней кабины!

Вновь нажимаю кнопку выпуска, вновь красные лампы на табло гаснут. Опять внимание перевожу на пилотирование Эла. Но теперь уже держу в поле зрения механический указатель передней стойки. Вот он стал высовываться и... снова прятаться! Послышались щелчки и шипение воздуха.

Вот оно что! Ведь при уборке, чтобы стойки не выворачивало под действием гироскопического момента, основные колёса автоматически тормозятся! (Раньше, когда стали появляться первые самолёты с убирающимися шасси, лётчики тормозили вручную.) Растормаживание происходит тоже автоматически после полной уборки шасси. Отсюда и шипение воздуха! Следовательно, Батя из задней кабины стойки вновь убрал!

В третий раз нажимаю кнопку выпуска стоек. Но на этот раз держу её, палец не отпускаю. Снова пошёл механический указатель. И Батя опять пытается убрать шасси (указатель стал прятаться). Однако, как только в заднем кабинете кнопку уборки отпустили, колёса пошли на выпуск от того, что я у себя держал кнопку выпуска утопленной. После этого шасси вышли.

Мы зашли на посадку и сели. А Валерий Иванович похвалил меня за внимательность! Это ведь так важно, когда твоё усердие при обучении лётному делу замечается!

...Поскольку комэск был ещё занят, – улетел с Передышко в зону, – я со своим «сводным братом» Сашей пошёл в беседку. В тенёчке оно получше. Хотелось поговорить на отвлечённую тему. Поэтому я начал:

— Вот, Санёк, отслужишь срочную, приедешь в своё Иваново, женишься. Девчонок у вас много, а, Александр Николаевич?

— Чего-чего, а этого добра хватает: город текстильщиков! — отзывается Александр Николаевич.

— Родит она тебе мальчугана. Вскоре он вырастет. И где-то в 15-16 лет скажет тебе: «Отец, пойду-ка я после школы в лётное училище. Хотя бы в Харьковское...» А ты бы ему сразу: «Да ты что! С ума сошёл? Я служил срочную в этом училище. Знаешь,

какая пылища! А работа какая!.. Ты бы его пустил?

— Та пускай идёт, куда хочет!

Я смотрю на него внимательно и уверенно говорю:

— Нет, Сашок, не пустил бы! Ты был бы против!!

И, видя, что возражений не следует, понимаю, что это будет именно так. Однако продолжил:

— Ты бы ему все доводы: «Вот, спроси хотя бы у дяди Юры или дяди Саши! Они тебе расскажут!»

Сашко смеётся от души. Он сидел довольный, как слон. То ли ему понравился диалог между ним и его будущим сыном, то ли то, что я хорошо отозвался о его родном Иваново, в котором он родился и жил до армии.

Неожиданно он спросил о Вовке Журавлине. Я ответил, что с ним всё по-старому. И что, наверное, будут отчислять. Добавил откровенно, что мне его не жалко, ибо в этих бедах он виновен сам. Это могло случиться не сегодня, так завтра, не на втором курсе, так на четвёртом или в строевой части, откуда в другой ВУЗ устроиться очень трудно: пройдена почти четверть жизни.

Замечаю, что Саня моих взглядов не разделяет, и что он считает несправедливыми меры, предпринятые в отношении Журавлина после серии самоволок и пьянок. Говорю ему об этом. Мне хотелось узнать, насколько серьёзно он оценивает журавлёвские поступки. Но Сашко промолчал. Давить же, добиваться своего, заставлять перейти на мой образ мысли не стал. Ибо в таких случаях ответы менее всего бывают откровенными. А неоткровенное мне бы слышать не хотелось.

Наш разговор прервался докладом по репродуктору:

— 17й, полностью!

— Садитесь, 17й! — разрешает РП замкомэска капитан Федорцев.

Это означало, что Шурик Передышко на предпосадочном планировании и через несколько минут зарулит на стоянку.

...Весь второй экипаж собрался у левой плоскости Элки. Батя даёт мне последние ЦУ на [контрольный] полёт. Я стою перед ним с застёгнутым шлемофоном, одетыми ларингами, с кислородной маской в руке.

Мимо следует Хотеев и грозит мне пальцем:

— Смотри, не подведи казачество!

Подошёл комэск капитан Мельников. Трошин представляет меня.

— Готов? — сурово спрашивает меня капитан.

— Готов! — уверенно отвечаю ему.

— Ну, сейчас посмотрим! Но прежде доведу общие ошибки. Сегодня я летал и заметил, что после третьего разворота, когда закрылки выпускают на 15°, курсанты долго возятся с триммером<sup>2</sup>. В результате чего, с запаздыванием переводят машину на снижение. Поэтому после четвёртого разворота приходится пикировать в точку начала выравнивания.

Мы с Батей переглянулись. Он шевельнул бровью, как бы говоря: «За тобой, вроде, такого не замечалось». Я на мгновение прикрыл глаза: «Как будто, нет».

— Ну, давай, готовься. Садись в кабину!

Не спеша, залез, одел парашют. Никакого волнения. Подсоединил колодку шлемофона к бортовой радиации. Пристегнулся привязными ремнями к самолётному креслу. Опять всё спокойно.

«И правильно! Чего волноваться?!» — подумалось мне, наблюдая, как проседает самолёт под тяжестью тела капитана Мельникова.

Я быстро включаю «Батарею» и тумблер «УКВ». В шлемофоне послышалось шипение. А когда стал слышен радиообмен, запросил на стартовом канале:

— 18му, запуск по кругу?

— 18й, запускайте!

Выключаю радиостанцию и подаю команду:

— Приготовиться к запуску! АПА, обороты! От двигателя!

— Есть, от двигателя! — живо откликается техник Саша.

Включаю на щитке генератор и подкачивающий топливный насос. На табло через полсекунды гаснет красный транспарант «НЕ ЗАПУСКАЙ!».левой рукой нащупываю под [предохранительным] колпачком шершавую кнопку запуска и нажимаю её. Слышу, как загудел, заработал стартёр и начинают щёлкать свечи зажигания. Когда обороты [двигателя] возросли до 8-10%, открываю «Стоп-кран», тем самым, подавая топливо к форсункам камеры сгорания.

Двигатель легко, без натуги выходит на режим малого газа. Его работу контролирую по приборам. Вроде бы, всё в норме. На электрощитке включаю АЗС «День», «Оружие»<sup>3</sup>, «УКВ», радиолокационный ответчик [системы опознавания «свой-чужой»] и преобразователи тока. Сразу перед глазами вспыхивает лампа «ФОНАРЬ НЕ ЗАКРЫТ!». Даю знак Сашко на закрытие фонаря кабины. Щёлкнув меня по носу, он прикрывает меня остеклением и прослеживает, чтобы замки были действительно закрыты, а кабина загерметизирована. Он такой: не уйдёт, пока всё не будет доведено до конца и проверено. Потом на миг пропадает из поля зрения. Я знаю: пока проверяю настройку АРК, согласовываю [магнитный гироиндукционный] компас, на канале пеленгации запрашиваю «Прибой», он внимательно заглядывает в лючки, ищет течь масла или подтекание топлива. И, только убедившись в отсутствии недостатков, тщательно закроет лючки и вновь появится перед капотом. Вот теперь можно выводить движок на повышенные режимы работы и опробовать гидросистему.

Когда в этот момент смотришь на Элку со стороны, то невольно сравниваешь её с живым существом. Раскинув руки-крылья, она двигает закрылками-пальцами. И особо подчёркивается это сравнение, когда самолёт стальными мускулами гидросистемы шевелит тормозными щитками. Поразительное зрелище! Мне кажется, только ради сего, чтобы это увидеть, стоит жить! [Явное преувеличение! Ну, да ладно!]

Проверив гидросистему и снова прибрав обороты [двигателя] на малый газ, знаком (развожу кистями рук на уровне лица) даю команду убрать [из-под колёс] колодки. После этого запрашиваю у Сани разрешение (тоже знаком: поднятая левая рука) вырлиться со стоянки.

Сашко кивает, отдаёт воинскую честь и вытягивает левую руку в сторону руления.

Одновременно слышу голос комэска по СПУ:

— Меня нет! Делай всё так, будто летишь один!

— Понято!

И вот мы в воздухе. Знаю: стараться особо не следует: всё равно лучше, чем научен, не получится. Убираю взлётно-посадочную механизацию. По всем правилам на скорости 300 км/ч и высоте 200 м выполняю первый разворот с набором высоты. Подлетаю ко второму развороту, перевожу самолёт в горизонтальный полёт. Но по инерции наш Эл набирает ещё несколько десятков метров. Начинаю «бороться» за «чистоту» высоты:

прибираю обороты, перевожу самолёт слегка на снижение. И, достигнув заданных 500 м, плавно занимаю положение, соответствующее горизонтальному полёту. Добавляю обороты двигателю.

Сижу, «курю». Перевёл дыхание. Комэск молчит. А я пилотирую.

На траверзе<sup>4</sup> ВПП уменьшаю скорость до 290 км/ч и выпускаю шасси. Хотеевские уроки не прошли даром – тут же увеличиваю тягу двигателя. Так, на скорости 250 км/ч подхожу к третьему развороту.

— 18й, на третьем, шасси выпустил!

— 18му – заход!

— Понял.

Третий разрешён. И я ввожу свой Эл в разворот с креном 40°.

Вывел. Вот тут начинается то, о чём предупреждал комэск. После третьего необходимо сразу перевести самолёт на снижение. Добавляю чуть обороты и в один прием жму кнопку выпуска закрылков на 15°. Эл, мягко «клюнув» от выпуска закрылков, сам переходит на снижение. И, если ручку управления не подтянуть, оно (снижение) будет велико. Отмечаю про себя, что вертикальная скорость 4 м/с – как раз то, что нужно. Смотрю на полосу: ведь необходимо уловить момент начала четвёртого разворота.

Так. Ещё немного...

И тут в шлемофоне у меня забулькало:

— Ну! Кому я говорил! Стенке?

Взгляд на вариометр – стрелка замерла у деления «2 м/с».

«Перетянул ручку!» — чертыхнулся про себя.

Исправляю ошибку и тут же ввожу в 4й разворот, в конце которого затягиваю обороты двигателя, чтобы не росла скорость.

Выпускаю закрылки на 30°. Снова «клевок». Вариометр фиксирует спуск 6-8 м/с. Чтобы на посадке снять усилия с ручки управления, перевожу триммер на кабрирование, и, убедившись по загоранию зелёной лампочки в выпуске закрылков полностью, в посадочное положение, докладываю на СКП:

— 18й, полностью, конвейер!

— 18й, садитесь!

Планирую в точку выравнивания. Замечаю, что боковой ветерок сносит с полосы. Прикрываюсь от ветра креном. Но, увлечшись направлением, упускаю контроль за скоростью, которая стремительно падала. А без скорости ни один самолёт не летает, а парашютирует – начинает «сыпаться», снижаться плашмя, падать вниз. Как и сейчас мой Эл. А высота всего ничего – 30 метров!

— Скорость! — рявкнуло СПУ.

Бегло бросаю взгляд на скорость и процентов пять добавляю двигателю обороты.

— Направление!

Жму на педаль. РУД, влекомый рукой капитана, пошёл резко вперёд, выводя двигатель на максимал. Доведа скорость до положенных 200 км/ч, командир эскадрильи убирает обороты. Дальше посадку выполняю сам.

Чиркнув колёсами [о ВПП], плавно опускаю переднее колесо и тут же, не тормозя, перевожу закрылки с посадочного во взлётное положение. Докладываю:

— 18й, пятнадцать!

— Взлетайте с конвейера, 18й!

РУД уже дожат мною вперёд до максимала и скорость снова нарастает. Поднимаю носовое колесо и плавно, без последующих касаний отхожу от земли.

Пока набираю высоту, выслушиваю капитана.

— Ты что это за скоростью не следишь!? Ногу на малой скорости ему суёшь! Жить надоело?

— Учту! — оправдываюсь я, злясь на самого себя.

— Посмотрим! — обещает Мельников.

И снова набор высоты, уборка шасси, закрытков. Триммер — на ноль.

Первый, затем второй развороты, горизонтальный полёт.

Вдругорядь выпуск шасси, третий разворот. Теперь на снижении ровно 4 м/с!

После 4го разворота внимательно слежу за скоростью, учитывая снос [ветра] справа по заходу. Вспоминаю «три кита» капитана Хотеева на посадке: скорость — угол [планирования] — снос!

— Садитесь, 18й!

И я сажусь! Сажусь так, как учили Батя и Хотеев, как ждёт от меня комэск. И уже на пробеге слышу сзади довольное покашливание.

Сруливаю с ВПП. Как положено, убираю закрылки и докладываю:

— 18й освободил!

На стоянке заруливаю [носowym колесом] строго по белой полосе так, что приятно самому. Саша-техник даже показывает мне большой палец. Просто-таки любо — дорого смотреть.

Выключаю все потребители электроэнергии на щитке и затем двигатель.

Сдвижная часть фонаря открылась и из задней кабины выскакивает Мельников. А я, не спеша, отстёгиваю привязные ремни, кислородную маску, парашют и украдкой наблюдаю за комэской и Батей. Первый перед самолётом что-то, как мне показалось, гневно объяснял моему инструктору, усиленно жестикулируя. Что именно, я не слышал, ибо фонарь кабины был ещё закрыт — Саня долго возился, распутывая [предохранительные] чеки [катапультного сидения] и одновременно вслушивался в то, что говорил Мельников. Наконец, меня открыли. Прохлада пахнула мне в лицо. До меня донеслись обрывки фраз, из которых общую картину составить было трудно. Ясно было одно: командир эскадрильи чем-то оч-чень недоволен!

«Ну, всё! Плакали твои самостоятельные, Юрик!», — подумал я, выскакивая из кабины.

Подошёл к офицерам.

— Товарищ капитан!.. — и запнулся. Как доложить? По-старому: «Разрешите получить замечания?» Или по-новому, введённому недавно для тех курсантов, кто летает и вылетает самостоятельно? [Я же, вроде, вылетать должен?!]

Комэск смотрит на меня своими спокойными, серыми с льдинкой глазами, и чего-то ждёт.

«А! По-новому!»

— Товарищ капитан! Учебная цель достигнута, меры безопасности соблюдены. Разрешите проанализировать полёт?

Но Мельникову не до моего анализа! Глядя на меня в упор, он жёстко чеканит каждое слово:

— Ну! Для кого я говорил [перед полётом] о четырёх метрах в секунду? Для инструктора? Для самолёта? А обороты на посадке! Какая была скорость в первом

заходе – видел?

«Какие там самостоятельные! — мелькнуло у меня в голове. — Всё! Подвёл казачество!»

А комэск не успокаивается:

— Скорость! Скорость! И ещё раз скорость! К точке выравнивания ниже 200 – и думать забудь! Чуть стрелка качнулась в сторону уменьшения от этого деления, тут же поддержал скорость оборотиками! И, чем меньше она от заданной, тем энергичнее должен идти вперёд РУД! Притом, направление надо выдерживать! Видишь, боковичок усиливается. Соображать в полёте надо! Чтобы ты управлял самолётом, а не самолёт тобой!.. Уже не жёлторотик! Вот! Сейчас полетишь самостоятельно, чтобы всё это учёл!

О! Я полечу са-мос-то-я-тель-но! Господи! Ну, что мне, расцеловать его, что ли? К чёрту субординацию! Сейчас мои руки обнимут этого человека, потом Батю...

Но тут же спохватываюсь. Но-но! Потише, руки! Не время!..

— Всё! Готовься!

— Есть! — холодно козыряю я.

И комэск уходит. От его недовольства не осталось и следа. Значит, не подвёл казачество!

Лезу ко второй кабине вытаскивать парашют [инструктора]. Сзади подходит Батя:

— В полёте не суетись. Делай всё, как со мной. Комэск говорит: у тебя получается хорошо. После третьего [разворота] ветер будет попутный, значит, пораньше выпусти закрылки на пятнадцать и переводи [Эл] на снижение.

Наклонившись к чашке сидения и отвязывая фалы [парашюта], я слушаю и киваю. А инструктор продолжает:

— Заход начинай пораньше, чтобы быть правее полосы – ветерок поднесёт! Слышишь, нет? — он слегка шлёпает меня по заднице.

— Ой! — вскрикиваю я от неожиданности, так как чуть не потеряв равновесие на подножках, не кувыркнулся в кабину. И оборачиваюсь к нему.

Трошин стоит довольный и продолжает, как ни в чём ни бывало:

— Чтобы хорошо слетал! Понял?

Батя на минуту отходит. Я снова наклоняюсь через борт в заднюю кабину к парашютным фалам. А техник Саша, который стоял на крыле у заправочной горловины [топливного] бака, слышал все ЦУ и всё видел, наклонившись, погладил то место, где шлёпнула рука лейтенанта. Я обернулся, мол, кто там ещё? Встретился с ним взглядом, и мы оба рассмеялись.

— Чертёнок!

— Что ты там возишься! — раздаётся Батин голос. — Давай в кабину, запрашивай [запуск]. Давай-давай! За тебя всё сделают!

И точно. Шурик Передышко дозаправил Эл керосином. Володя Журавлин – воздухом. Техник Саша тщательно завязал [привязные] ремни задней кабины [чтобы свободные концы с металлическими наконечниками не попали под тяги управления самолётом], закрыл и загерметизировал её.

К этому времени и я закончил возню в передней кабине: надел парашют, пристегнулся к креслу, включил питание и стал ждать, когда прогреется радиостанция.

Батя забрался на подножку самолёта и склонился надо мной. И я заглянул ему в глаза, пытаюсь уловить признаки волнения.

Мимо важной походкой шествует лейтенант Контарев, инструктор соседнего



экипажа. Его взгляд ненадолго останавливается на мне.

— Трошин, он что у тебя летит самостоятельно? Ты набил ему морду? Так набей, а то плохо слетает!

Батя, с какой-то несвойственной ему злостью, махнул советчику рукой:

— Иди ты!..

А Контарев, коротко реготнув, довольный собой, проследовал дальше.

— Давай, запрашивай!

— 18му – запуск по кругу, сам<sup>5</sup>?

И, пока РП разбирался в плановой таблице, что за 18й и чего он хочет, я заметил то, что искал. Напрягшись, лейтенант ждал разрешения так же, как и я. И, хотя лицо инструктора было спокойным, глаза и руки его всё же выдавали. Последними он с силой сдавливал губки замков фонаря. Сдавливал и отпускал, отпускал и сдавливал.

— 18му – запуск! — разрешил руководитель полётами, и мне показалось, что капитан Федорцев при этом улыбнулся!

— Выполняю! — ответил я, как ни в чём не бывало. Слово это не перед первым самостоятельным вылетом; будто до этого я только тем и занимался, что каждый день летал сам!

— Ты понял всё, что я тебе сказал?

— Да, товарищ лейтенант!

— Смотри, чтобы хорошо слетал! Я в тебя верю! Понял? — и инструктор зашагал прочь со стоянки.

«Батя! Милый, хороший и добрый человек, требовательный командир. Ты у меня первый инструктор. Ты научил меня летать, дал крылья, выпустил в небо. Спасибо, родной!» — думал я, запуская движок.

Проверив работоспособность оборудования и систем, показал – убрать колодки, запросил выруливание. И ещё раз нашёл глазами Батю. Он шёл к лётному домику своей неторопливой походкой, всем видом показывая, что за меня спокоен.

«Всё равно обернёшься, — загадал я. Но он шёл и не оборачивался. — Обернёшься! Ведь ты волнуешься не меньше, а больше меня!..»

И инструктор обернулся. Да! За себя люди ещё не научились по-настоящему переживать, за другого волнуемся всегда больше.

«Спасибо тебе!» — прошептал я, отпуская тормоза. Мой Эл плавно тронулся с места.

Перед разворотом, чтобы не обдать пылью другие самолёты, убираю РУД на малый газ – так учил Валерий Иванович Трошин, которого мы за глаза в экипаже называли просто Батей...

— 18й, взлёт!

— Взлетайте, 18й!

Вывожу обороты и начинаю разбег. По достижении скорости 150 км/ч плавно беру ручку управления на себя, поднимая носовое колесо. И, набрав скорость, Эл сам отходит от земли. Пора убирать шасси... Теперь закрылки. Руки сами работали ручками, кнопками, триммером, и... никаких тебе волнений. Можно подумать, что это не первый самостоятельный, а, чёрт побери, обычный, рядовой полёт, каких было много!

Только после второго разворота, когда появилось «свободное» время, я оглянулся назад. И там, где столько раз видел доброе, порой усталое лицо инструктора, увидел чёрный заголовник пустого кресла.

Перевёл взгляд на приборы. Ай-яй-яй! Высота – 570 м, скорость – 285 км/час! Не хорошо, товарищ лётчик! Движением ручки управления от себя перевожу самолёт на снижение и, тем самым, исправляю обе ошибки одновременно.

Осмотрелся. Вон аэродром, пыльные хвосты за самолётами делают его видимым издали.

Так! Где там впереди летящий самолёт? Нет. Всматриваюсь лучше. Нет, точно нет!

И вдруг мысль, острая, как клинок: «А если не справлюсь на посадке и поломаю самолёт?..»

До этого раза я был спокоен: сзади сидел инструктор, который в любой момент мог помочь и словом и делом. А теперь-то я один!

«Один? — я обернулся к задней кабине. — Да, один! А вдруг... К чёрту! Почему это я не справлюсь? С такими мыслями нечего было лезть в самолёт и вообще идти в авиацию! Я справлюсь! Обязательно справлюсь!»

И тут я понял, что сейчас, как никогда, жизнь этой машины и моя собственная жизнь находятся в моих руках. Это чувство – восторга и ответственности одновременно – неопишимо! Охватывает ощущение полёта и свободы. Это вкуствование трудно объяснить тем, кто никогда не летал. Полная свобода. Без огляда. Без страха. Без лжи.

Я даже восхитился собой:

«Лечу сам! Я умею летать! Ведь это не каждому дано! — Я позволил себе подурачиться: — Как там, у Горького насчёт рождённых ползать?!»

На этом месте Батя и Хотеев учили выпускать шасси.

Уменьшаю скорость и затем нажимаю кнопку на приборной доске и на табло одна за другой стали загораться зелёные лампочки выпущенного положения стоек. Тщательно контролирую выпуск.

Воздух?.. Давление в гидросистеме?.. Топливо?.. Всё отлично!

Вот и место третьего разворота.

Всё! Теперь нельзя ни о чём другом думать, как только о заходе, расчёте и посадке.

— 18й, на третьем, шасси выпустил, сам!

— 18му – заход!

— Понял!

После третьего разворота выпускаю закрылки на 15° и на вариометре фиксирую вертикальную скорость ровно 4 м/с. Боковым зрением отмечаю загорание мягким оранжевым светом лампочки выпущенного положения закрылков. Триммер – на деление «2». Планирую.

Подхожу к четвёртому развороту. Скорость? Высота? Крен 30° и пошли обороты на уменьшение. Выпуск закрылков полностью, контроль выпуска, триммер в положение «4» и в эфир летит мой доклад:

— 18й, полностью, сам!

— 18му – посадка! Справа под 60, пять метров <в секунду>!

— Понял!

Уточняю расчёт. Снижаюсь чуть правее от центра ВПП в точку начала выравнивания, ветерок поднесёт и я должен приземлиться по оси полосы.

«Угол – скорость – снос»!

Угол? Заданный...

Скорость? Очччень хорошо!

Снос? Идём, как учили!..

Маркер ближнего... Высота? 100 метров! Скорость? Поддержим оборотиками, чтоб не ниже 200! В точку выравнивания!

Так-так-так!..

30 метров высоты – переносим скользящий взгляд влево на землю...

Вот и заветные 6-8 метров. Лёгким движением ручки управления подвожу Эл к полосе чуть выше, чем один метр. Слегка отпускаю ручку, подводя самолёт к земле.

«Сейчас я тебя усажу как ребёночка!.. Ниже!.. Ещё! Подбери! Вот и всё... Всё!»

Элочка мягко садится, будто без моего участия. Фух!

Спокойно сруливаю с ВПП.

— 18й освободил!

Занимаю магистральную рулѐжную дорожку. Перевёл дыхание. У меня получилось! Я вылетел самостоятельно!

Обруливаю. Пост осмотра самолёта перед полосой.

Занимаю ВПП.

— 18й, взлетайте!

«Вперёд! Так! Рождѐнные ползать, расступитесь, я взлетаю!»

Обороты на максимал, тормоза отпущены и начинается разбег. Слежу за скоростью, выдерживаю направление взлёта. Отрыв от земли, уборка взлѐтно-посадочной сигнализации, работа с триммером, набор высоты, выдерживание параметров полѐта.

Те же действия, та же радость и упоѐнность полѐтом, то же восхищение делом рук своих.

Первый разворот. Добор высоты.

Второй разворот. И тут вспомнил, как Хотеев перед выпуском в самостоятельный полѐт говорил:

— Выполнишь второй, оглянись – не сидит ли кто сзади? Да не забудь покачать крыльями! Чтобы я видел, что это ты идѐшь после второго разворота!.. — смеѐтся, конечно!

Я улыбнулся. На заднюю кабину я уже оглядывался! А вот крыльями ещё не качал!

«Люди! Какие вы все славные! Я умею летать! Посмотрите на мой Эл! Это я лечу после второго разворота! В мире на одного лѐтчика стало больше!» — и я слегка покачиваю Хотееву, Бате и всему миру крыльями.

«Отставить! — пресекаю свои несколько преждевременные ликования. — Тебе ещё предстоит посадка. Собраться! Сжать в кулак свою волю! Посадка должна быть безукоризненной! Как учили. Как сел перед этим...»

На установленном месте выпускаю шасси. И огляделся. Господи, куда же я лечу? Где элеватор, на который я должен держать направление? Огромное здание элеватора на станции Гребѐнка оказалось где-то слева. Вот так покачал крыльями! Качал и вывел на неположенный курс, оказался внутри круга полѐтов!

Ввожу Эл в разворот. И когда достиг заданной линии пути, подворачиваюсь к элеватору.

Ну, теперь порядок! Как же я сплеховал! Птенчик! За курсом надо следить, пернатый! А так мог бы от второго разворота сразу на четвёртый выскочить. И подрезать кому-нибудь путь! Уже ведь не желторотик!

— 18й, полностью, сам!

— Садитесь, 18й!

И на этот раз к выравниванию подошёл ровно на один метр! И посадочку выполнил безупречно! Как учили, как по КУЛПу!

После заруливания на стоянку в радостном возбуждении чёртом вылетаю из кабины своего Эла. Первую пачку «вылетных» вручил Сане-технику, искренне поблагодарив его за хорошо подготовленную машину. Вторую – руководителю полётами:

— Ну что, лапша? — улыбнулся РП капитан Федорцев. — Как оно? Не страшно было?

— Не-ет! — улыбаюсь я. — Интересно!

С третьей подошёл к командиру эскадрильи:

— Товарищ капитан, разрешите доложить? Курсант Кручинин первый самостоятельный полёт на самолёте Л-29 совершил!

— Поздравляю! Вот только... — капитан улыбнулся, — «совершают» подвиги и героические поступки, а самостоятельные полёты, да ещё первые, — «выполняют»!..

В лётном домике разыскал Батю.

••>> [Валерий Иванович Трошин... Имя этого человека, в тот год давшего мне крылья, я – да разве только я?! – не забуду никогда!] <<••

— Товарищ лейтенант! Курсант...

— Поздравляю! — он опустил мою руку от головного убора и крепко пожал её. — Комэске сигареты подарил?

В этом был весь Батя: он всегда думал только о других!

— Да!

— Что он сказал?

Я, смутившись, передал «замечание» командира аэ.

Сперва Батя ничего не понял, а потом расплылся в улыбке:

— Эх, ты!..



Вдогонку:

—

••>> *И какой-то пацан, в траве загорая,*

□□□□ *Сквозь прищур, рассматривая облака, вдруг скажет:*

□□□□ *— Как красиво на небе в последний день мая!* Павел ГОЛУШКО, «В облаках»

□□□□ ••>> *— Мы летим! Мы летим!*

□□□□ *— Я лечу!*

□□□□ *— Летим!*

□□□□ *— Ура!* Из худ. к/ф-ма «Любовь-морковь-3»



Experimentum crucis<sup>6</sup>  
...и не оставит тебе своих, возмо...  
...в один...  
...в даль...  
...спокойно,

...ры можете не только в...  
...для авторов