



Эпизод \[115й]///

**ПРОВЕРКА В ВОЗДУХЕ.
ТРЕТИЙ РАУНД**

- >> Мои первые петли Нестерова, которые почему-то... возбуждают
- >> Сексуальное напряжение в полёте от перегрузок
- >> Вот она, главная проверка!
- >> Зачем надо было так убедительно врать?
- >> После полётов
- >> Правда, ложь и сволочизм – в афоризмах и диалогах из кино

11 августа 1972 г. (пятница).

— *Ложь – очень творческий процесс, правда гораздо примитивнее!* Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»

<<••>>

— *Люди лгут по тысяче причин, но причина всегда есть!*

Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»

<<••>>

— *Опять вы врёте, товарищ Новосельцев!*

Из худ. к/ф-ма «Служебный роман»

«Неопределённый срок», отпущенный Трошиным на моё наказание кончился неожиданно быстро. И сегодня я снова был в струе.

Первый полёт – контрольный в зону на сложный пилотаж. Как вы думаете с кем? Запланирован был с Трошиным, а полетел... С кем, с кем? Правильно, с Хотеевым! Должен же он для себя поставить точку в своём расследовании.

Боже мой, он всё ещё чувствует себя хитрее меня! Ха! А я, Мальчиш-плохиш, считаю, что сумею перехитрить его! Потому как, хочу летать, а не быть отстранённым от неба, пусть даже на несколько дней!..

Поэтому перед вырубиванием с командиром звена я с особой тщательностью контролирую герметизацию обеих кабин по нарастанию перепада давления воздуха по УВПД и потом, даже на рулении, посматриваю на прибор, пытаюсь вовремя определить момент разгерметизации второй кабины. Всё это, чтобы вести себя соответственно перед кэзэ. Я уже знаю, что буду делать в случае, если он решит проверять меня.

Но пока всё в порядке. Мы как обычно занимаем ВПП, взлетаем и уходим в первую зону.

В пилотажной зоне старательно осваивал технику выполнения глубоких виражей и бочек, крутых пикирований и горок (с углами 45°), переворотов, петель Нестерова и боевых разворотов.

Взять, например, бочку! Устанавливаешь скорость 350 км/ч по прибору. Задираешь капот Эла на $15-20^\circ$, а потом ручку по борту влево или вправо! И пошла земля-матушка вращаться на все 360 вокруг твоего самолёта! Красота!

Нет, лётчиком очень, очень интересно быть! Ну, скажите, какой разведчик может поднять в воздух и попилотировать самолёт?! Хотя история знает и такие совмещения! Например, как я уже упоминал, до войны резидент советской военной разведки ГРУ в фашистской Италии и франкистской Испании полковник Лев Ефимович Маневич (агентурный псевдоним – «Этьен») прекрасно летал на многих типах самолётов, включая и новейшие немецкие истребители. (Просто диву даёшься, сколько евреев было в обеих наших разведках перед войной! И ведь неплохо работали! Утирали носы и англичанам, и французам, и немцам!) А такая зловещая фигура в истории спецслужб как начальник гестапо группенфюрер СС Генрих Мюллер, как мне удалось прочесть в короткой заметке ещё на первом курсе, оказывается, в годы Первой мировой войны был военным лётчиком! И будучи учеником пилота (т.е. курсантом!) единственным из всей группы прорвался через заслон французских истребителей и сбросил бомбы на Париж. За что командование рейхсвера наградило его Железным крестом! Вот так! Потом он за свои подвиги получил ещё один Железный крест.

Но это я отвлёкся!

И, наконец, сегодня впервые выполнил свою первую петлю Нестерова, знаменитую «мёртвую петлю»! Боже, каааак интересно!

На нисходящей фигуре РУД – на максимальные обороты, с разгоном устанавливаешь скоростёнку 550 км в час. Затем, потянув ручку управления на себя... раз, два три – и на третьей секунде к углу тангажа $40-45-50^\circ$ вдавливаешь себя и инструктора в кресло максимальной перегрузкой 4,5-5 единиц. Противоперегрузочный костюм (ППК) раздувается, обжимая бёдра и икры ног, приятно прижимая пресс живота – будто на тебя ложится девушка, ты ощущаешь её вес, а потом перевернёшь и вдвнешь.

Шкала авиагоризонта отсчитывает углы тангажа. Скорость стремительно падает, высота растёт. Когда уже летишь свечой вертикально вверх, силуэтик самолётика АГД

на голубом фоне переворачивается вверх колёсами, перегрузочку ослабеваешь (тянуть сильно на малых скоростях нельзя – в штопор сорвёшься!). Но продолжаешь подкручивать траекторию полёта, кладя Эл на спину. Потом задираю голову вверх, чтобы пораньше увидеть такой родной, такой естественный горизонт. А вот и он, долгожданный! Но я нахожусь по отношению к нему на ушах. Однако этого физически не ощущаешь, только визуально. Потому как самолёт «подкручивается» и перегрузкой в две единицы меня, лётчика, вдавливают в чашку сидения.

— Так, — подсказывает мне по СПУ Хотеев. — Контролируем отсутствие крена, скорость не менее 200, кладём капот на горизонт и только после этого прибираем обороты... После этого... Та-ак! И сразу перегрузочку создаём, перегрузочку!.. Закручивай, закручивай!.. Тяни, тяни!.. Вот, хорошо! Сильнее не надо! Сильней!..

Вскоре мы уже камнем падаем вертикально вниз, скорость, естественно, нарастает. На коричневом фоне шкалы авиагоризонта силуэтик самолёта занимает нормальное положение колёсами вниз.

— Даём максимал! Следим за скоростью! Видишь, к пятистам подходит! К горизонту, сколько должно быть?

— 550! — отвечаю по СПУ.

— А высота?

— Не менее 2000!

— Вот эту скорость 550 и высоту 2000 и обеспечиваем к горизонту!.. Лучше на 100 метров больше, чем на метр меньше! Понял?.. Так!.. Контролируем скорость! 550! И потянули снова!.. Потянул, потянул, потянул на полупетлю-ю!..

Полупетля, т.е. первая часть петли Нестерова. Нас снова к углу набора 40-45° вжимает в сидение перегрузкой в пять единиц! Руки на РУДе и ручке тяжёлые, пытаются соскользнуть вниз, а моё тело опять обжато костюмом. Но когда мы оказались в верхней точке вверх колёсами, проверив скоростёнку, тут делаем полубочку вокруг продольной оси и выводим Элку в нормальный горизонтальный полёт.

Перевели дыхание.

— Ну, давай, попробуй сам! Устанавливаем скорость 250 км в час... Переворот влево! Пошли!

И я, задрвав нос самолёта на 15°, выполняю полубочку. Оказавшись вверх тормашками, тяну ручку управления на себя и, с перегрузкой три-четыре единицы закручиваю наш самолёт с таким расчётом, чтобы вывести Эл в горизонтальный полёт опять-таки на высоте не менее 2000 м и скорости не более 550 км/час... Скорость нарастает слабо – отпускаем перегрузочку, стремительно растёт – увеличиваем!.. А потом снова тяну ручку управления на себя и, как в первый раз, выполняю свою первую петлю сам, пусть и под контролем опытного лётчика.

Есть!.. Блеск!..

Теперь полупетлю!..

Где нужно, командир звена мне подсказывает и, наверное, помогает. Но я на ручке управления этого не ощущаю.

Вышли в горполёт.

— Ну что, выходит неплохо! — похвалил Хотеев.

Я улыбаюсь в кислородную маску. Похвала такого опытного лётчика, Международного мастера спорта по пилотажу приятна! Эх, дядя Равиль!

— Как? Не устал?

— Не-ет! Интересно! И... — чуть не проговорился: «И возбуждающе!»

— Выполняем ещё один комплекс! Давай вправо!

И я кручу ещё один комплекс фигур сложного пилотажа: переворот вправо – петля Нестерова – полупетля влево.

— Ладно, получается совсем даже неплохо для первого контрольного полёта на сложный пилотаж! — Командир звена кратковременно взял на себя показания топливомера и затем снова переключил его на мою кабину: — Баки полупустые. Пошли домой!

Ну, пошли! А сам думаю о том, что за похвалой кэээ, скорее всего, стоит желание психологически расслабить меня. И что та самая проверка вот-вот начнётся. Поэтому всё время начеку.

По пути из зоны с разрешения РП снижаемся до 800 метров. Слегка потерял высоту. На высотомере 750. Борюсь «за чистоту» параметров полёта. Стараюсь, чтобы на высотомере было не 790, не 810, а ровно 800. И на этой высоте возвращаемся на точку.

В районе аэродрома вошли в большой круг полётов.

С креном 30 выполняю второй, потом третий развороты. Идём к четвёртому...

И вдруг слышу позади себя слабенькое, очень слабенькое шипение выходящего воздуха из шлангов герметизации. И тут же начался характерный шум скоростного напора за бортом, и стало прохладненько. Уши слегка заложило и мне пришлось сделать произвольный глоток, чтобы ослабить давление бортового воздуха на барабанные перепонки.

Бросаю взгляд на УВПД – перепад давления на нуле! Ну и всё ясно! Вот она, проверка! Нет! Чутьё меня не подвело! Что ж, сейчас я сыграю вам на подмостках!

И я устраиваю спектакль: кручу головой, вроде как, пытаюсь понять, откуда что взялось. Мол, ещё не дошло...

«Смотри, смотри, капитан! Именно так я вёл себя в том полёте. Ибо так оно и было!»

— Что такое? — интересуется Равиль по СПУ.

Я молчу, продолжая видимо со стороны «искать» причину.

— Что у тебя там стряслось?

— Да шум какой-то появился! Вы не слышите?

— Нет! Всё нормально!

Тут я оборачиваюсь назад, «внимательно» смотрю на рычаг герметизации задней кабины. На пару секунд больше по времени, чем требуется для этого – сие всё мизансцена, которую я сейчас играю для Хотеева. Можно сказать, театр одного актёра для одного зрителя. Затем испытующе смотрю в насмешливые глаза кэээ. И, поворачиваясь к себе в кабину, говорю по СПУ:

— А! Ну понятно!

— Что там тебе понятно?

— У вас кабина разгерметизирована, товарищ капитан!

— Да? Разве? А! Точно! Наверное, от перегрузки сама разгерметизировалась! Я тут не могу её загерметизировать – руки у меня заняты!

Я коротко хохотнул.

— Любопытно, чем? — интересуюсь. — Не испачкать бы вам кабину своей страстью, товарищ капитан!

А Хотеев, хихикнув по СПУ, продолжает:

— Поэтому давай сам! Загерметизируй-ка мой фонарь! — и с ехидцей добавляет: — Ты, я слышал, это запросто делаешь! Можно сказать, мастер на все руки: и самолётом управляешь, и задний «кабинет» герметизируешь!

Однако мы уже на четвёртом развороте, и нам пора снижаться, чтобы войти в малый круг полётов.

Я нажимаю кнопку передатчика, и эфир заполняет мой доклад:

— 18й, на четвёртом 800 – 110!

— К первому 500, 18й!

— Понял, 500!

Перевожу самолёт на снижение с вертикальной скоростью 5-7 м/с. Затем, продолжая пилотировать, упираясь обеими ногами в педали, отрываю ягодички от сидения, приподнимаюсь и тянусь рукой назад к окошку в перегородке. Вот кисть руки узкой рыбкой проскальзывает за плексиглас, отделяющий переднюю кабину от задней. Это нетрудно. Но дальше... Я тянусь, всем своим существом тянусь... А сам слежу за высотой. И пилотирую Эл.

Вот уже 600 метров. На вариометре спуск 10 м/с. Пора, пожалуй, переводить самолёт в горполёт. Правой рукой я подтягиваю ручку управления на себя и убираю появившийся небольшой в 15 градусов левый крен. Самолёт начинает выходить в горизонт. Но снижение продолжается. А я всё ещё никак не могу достать рукоятку крана герметизации заднего «кабинета»! В том полёте это мне было почему-то легче сделать!

Высота уже 500! Пытаюсь перевести Эл в горизонт. Но дотянуться до крана герметизации ещё не могу!

450! И самолёт всё ещё снижается! А Хотеев даже не делает попытки своими, видите ли, «занятыми руками» вмешаться в управление и вывести наш аэроплан в горизонтальный полёт. Его будто нет в кабине! Он просто наблюдает за моими действиями, и я, коротко бросив взгляд назад, вижу по глазам, как он улыбается, сволочь!

На высотометре уже 400! Подтягиваю ручку управления на себя... Тянусь, тянусь... Ещё немного! Наконец, изловчившись, цепляю кончиками пальцев белый рельефный шарик рукоятки герметизации заднего «кабинета» и резко тяну его на себя. Шум и ветер в кабинах стихает, уши характерно закладывает, что устраняю простым глотком. Да и УВПД показывает перепад давления в кабинах.

А на высотометре высота уже 330 метров! Я плюхаюсь нормально в своё сидение и облегчённо вздыхаю. Вывожу обороты 94% и подтягиваю ручку управления самолётом на себя. Эл начинает набирать высоту.

Занимаю положенные 500 метров.

«Как вам мой спектакль, товарищ капитан?»

Ч-ч-чёрт! Аплодисментов из задней кабины что-то не слышно!

— 18й на первом 500!

— 18му – первый! — разрешает РП.

— Понял!

С креном 30 ввожу в разворот. А Хотеев равнодушным тоном говорит:

— Ладно. Справился. Забудь. Сейчас занимайся заходом, расчётом и посадкой.

Покажи мне, что умеешь!

И я показываю! Сажусь просто великолепно! Как меня учил великий инструктор дядя Равиль!

Заруливаю Эл на стоянку.

Командир звена первым вылезает из кабины. Саша открывает мой фонарь и ставит его на распорку. Уступает место Хотееву. И пока я выпутываюсь из подвесной системы, Равиль, стоя рядом, говорит мне:

— Слетал неплохо! Для первого раза даже очень хорошо! Особых замечаний у меня нет!

В другое время я был бы рад и такой скупой похвале. Ведь это же хвалит пилотажника Хотеева! Но я не радуюсь! И для этого есть основания!

— По выполнению сложного пилотажа тебе всё ясно?

Киваю:

— Яснить, товарищ капитан!

— Да, между прочим!.. Больше не исправляй в воздухе ошибки техника самолёта, если он не загерметизировал вторую кабину! И ещё одно! — добавляет командир звена. — Если на что-то отвлекаешься... Ну, как сейчас, при герметизации второй кабины, то это всегда надо делать в наборе высоты, а не на планировании и, тем более, не на снижении! Вот это запомни хорошо! На всю лётную жизнь запомни! Понял?

— Понял, товарищ капитан! Понял! — тихо говорю я, старательно работая с ремнями кресла только для того, чтобы избежать встретиться с Равилем взглядом.

Кэзэ берёт курс в направлении лётной столовой. А я, освободившись от привязных ремней сидения и парашютной системы, откинувшись на спинку кресла, некоторое время сижу без движения с закрытыми глазами.

— Юр, всё в порядке? — слышу я взволнованный голос Сани-техника, склонившегося надо мной.

Он стоял на крыле и всё слышал.

Открываю глаза, гляжу в лицо другу. Наверное, именно такими боевыми соратниками лётчикам в годы войны были их верные техники самолётов. Которые и выслушают, и подбодрят, и поддержат. А если надо, трепетно и аккуратно извлекут раненного командира-друга из кабины повреждённого истребителя, штурмовика, бомбардировщика! Какой же он!.. Саша Кириллов!.. Иметь техником самолёта и другом такого парня — это удача всей жизни!

Отвечаю полушепотом:

— Всё в порядке, Сашок! Верить? Всё в полном порядке!

И для пушей убедительности растягиваю губы в улыбке.

Саня был в курсе моих проблем. С ним я поделился, что кэзэ мне не верит и что, скорее всего, в одном из полётов с ним будет меня проверять. Рассказал только это, не больше. Только это! Сил на большее пока не хватает! Саша меня понял и сказал тогда так: «Юр, ни о чём не спрашиваю! Думаю, что ты сделал то, что считал нужным! Потом всё поправишь!..»

А сейчас интересуется:

— Тебя Хотеев проверял в полёте?

— Да.

— Ну и как?

А в интонации вопроса и глазах тревога. Тревога за меня. И я понимаю, что это с чистым сердцем: ему незачем мне врать!

— Я его перехитрил, Саша... — и, как всегда, когда всё хорошо, накрываю его руку, которой он держится за борт, своей ладошкой в тонкой лётной перчатке.

— Нормалёк! — довольно отвечает сержант и щёлкает меня по носу.

И я вижу, как он широко улыбается мне своей великолепной улыбкой.

Надо сказать, Саня представлял собой редкий тип людей, участливо переживающих за другого человека, с которым подружился, и искренне радующихся успехам того, кому доверяет. Искренне!

— Сейчас быстренько подготовим аппарат к полёту! Ты же у меня летишь следующую заправку?

— Я, Саша, я! Только я! — и медленно, разделяя каждое слово, добавляю: — Самостоятельный... полёт... в зону... на простой... пилотаж.

— Вот и ладненько! — перебирает словами он.

Я оживаю:

— Сашок! Ты, я смотрю, сцепил ремни на педалях!

— Да поторчал кверху ж*пой на стоянке...

— Умничка! — улыбаюсь я. — Снова возвращаю тебе звание Лучшего техника полка!

— Приятно, чёрт побери! — слегка покраснел лучший техник. — Давай, иди завтракать! Я пока подготовкой займусь! Мне вон механика дали! Олег, вызывай воздухозаправщик!

— Сами справитесь?

— А то! Иди, ешь, боюсь, столовая уедет! Зачем ты мне голодный в самолёте нужен?

Вылезаю из кабины. Расписываюсь в бортовом журнале подготовки к повторному вылету, что замечаний к авиатехнике за выполненный полёт нет. И иду на завтрак в лётную столовую.

Да! Всё же третий раунд с Хотеевым тоже остался за мной!

Но на душе препаршиво.

И я определённо знаю, почему!..



Вдогонку:

••>> — *И что мне надо было ему сказать? Правду?*

□□□□□ — *Нет! Но зачем надо было так убедительно врать?*

Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»

••>> — *Сознайся!*

□□□□□ — *Мне не в чем сознаваться!*

□□□□□ — *Ты лжёшь!*

Из америк. худ. сериала «Безумцы»

••>> — *А как же ваш лозунг «Все лгут!»*

□□□□□ — *Я солгал!*

Из америк. худ. сериала «Доктор Хаус»

••>> — Гурвиль передал мне ваши слова. Никто из моих друзей не понимает меня так, как это удаётся вам! Надеюсь, вы найдёте свой идеал. Я знаю, что здесь мне его не найти. Но, окунаясь в отчаяние, я вспомню человека, который заглянул в мою душу!

Из худ. к/ф-ма «Ватель»
Indexe <<•>> Одно утешение – может быть, я не выглядел таким дураком, каким себя чувствовал. Сомерсет МОЭМ <<><•><>> <<•>> Наши добродетели – это чаще всего искусно перенапряженные пороки.

Франсуа ЛАРОШФУКО

<<><•><>>

<<•>>
Человек не то, чем он хочет быть, но то, чем он не может не быть.

Сомерсет МОЭМ

<<><•><>>

<<•>>
— Вот флейта! Сыграйте на ней что-нибудь!
□□□□ — Принц, я не умею!
□□□□ — Ну, я прошу вас!
□□□□ — Но я не знаю, как за это взяться!
□□□□ — Это так же просто, как лгать! Перебирайте отверстия пальцами, надувайте ртом воздух и из неё польётся нежнейшая музыка! Из худ. к/ф-ма «Гамлет» <<><•><>>



Per fas nefas³

История... (The text is heavily obscured by a black redaction box.)



История... (The text is heavily obscured by a black redaction box.)