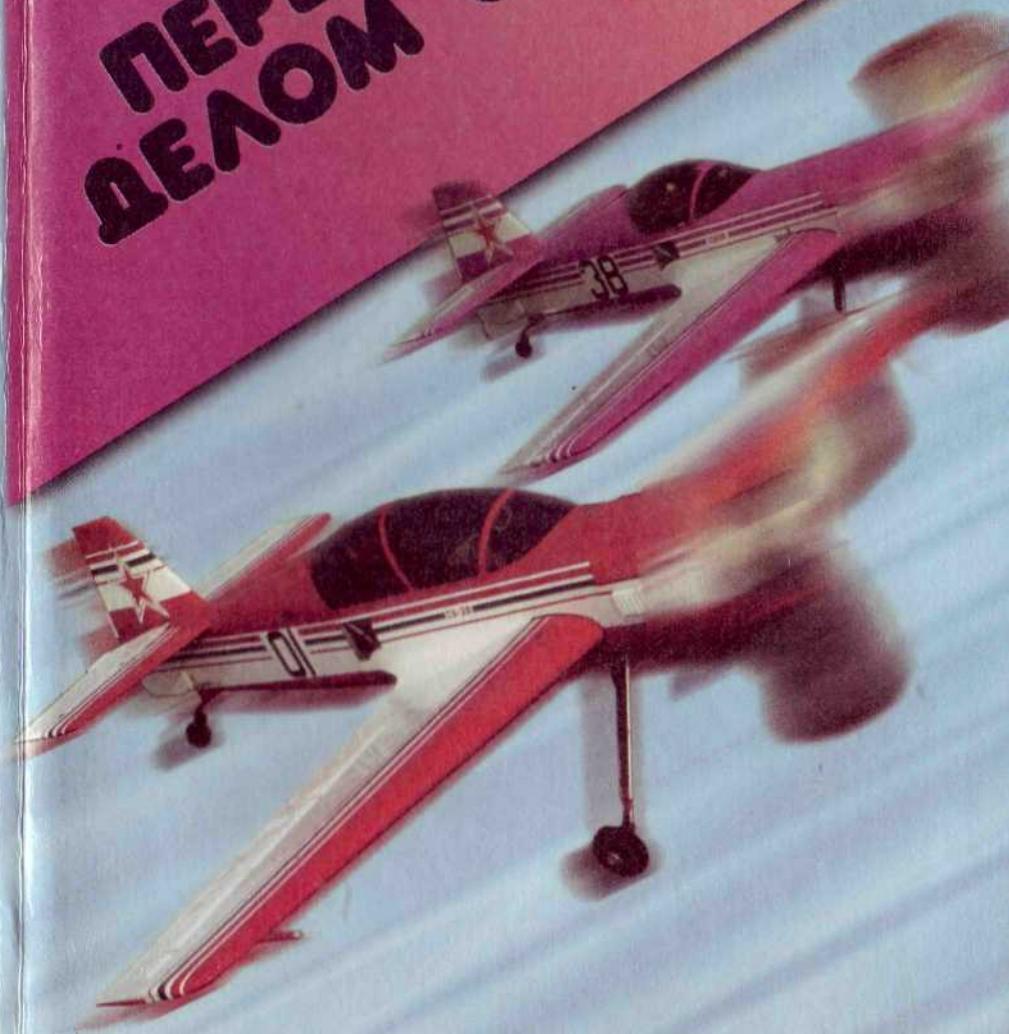


А. МАРКУША

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ.



А. МАРКУША

**ПЕРВЫМ
ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ...**

**СЕМЕЙНЫЙ
АЛЬБОМ**

Издательский Дом
ПИК



Общественный редакционный совет
книжной серии "Ваши крылья"

Валентина ТЕРЕШКОВА
генерал-майор, летчик-космонавт

Евгений ШАПОШНИКОВ
маршал авиации, помощник Президента РФ

Петр ДЕЙНЕКИН
генерал армии

Михаил СИМОНОВ
академик, генеральный директор АОТ "ОКБ Сухого"

Владимир РОМАНОВ
полковник

Владимир ОСАДЧИЙ
полковник, вице-президент фирмы "Стелс"

Марк ГАЛЛАЙ
писатель

Артем АНФИНОГЕНОВ
писатель

Анатолий МАРКУША
писатель

Александр РЕКЕМЧУК
президент Издательского дома ПИК

Георгий САДОВНИКОВ
главный редактор изданий прозы Издательского дома ПИК

ISBN 5-7358-0209-7



УДК 629.735-051(091)
ББК 39.53г
М27

Серия основана в 1996 году

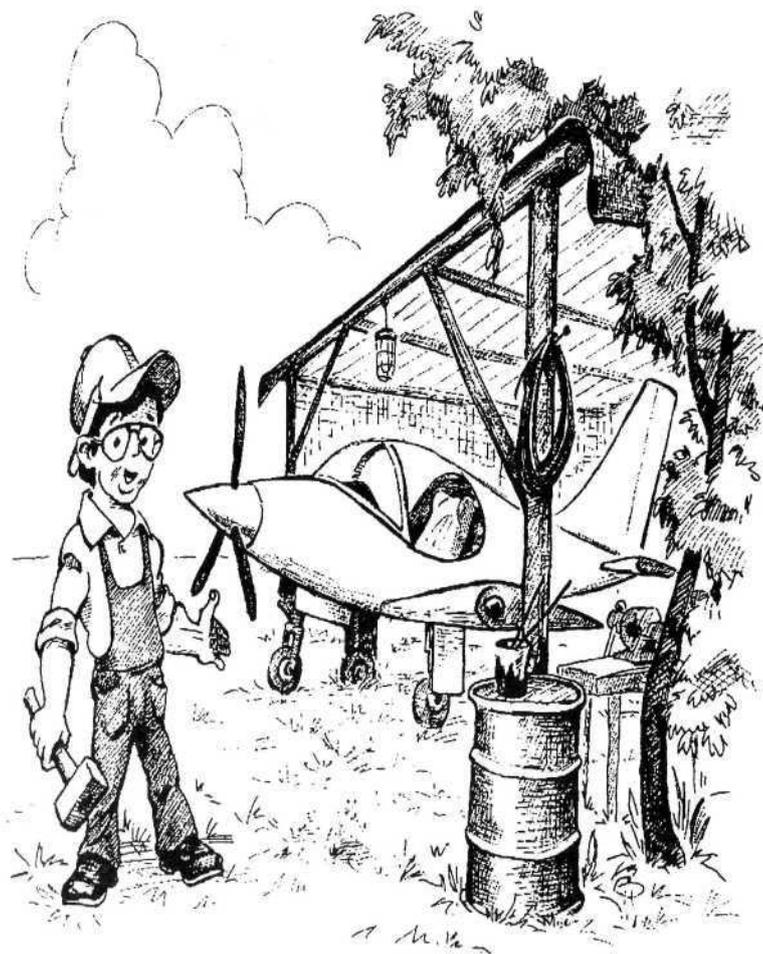
М27 Анатолий Маркуша. М.:
Издательский дом
ПИК, 1999 г. - 216 с.

Две популярных повести Анатолия Маркуши, известного военного летчика и писателя, на книгах которого воспитывалось несколько поколений авиаторов и космонавтов нашего Отечества.

ISBN 5-7358-0209-7

© Издательский дом ПИК, 1999 г.
© А. Маркуша, 1999 г.
© Рисунки В. Романов, 1999 г.
© Макет, обложка Б. Чупрыгин, 1999 г.





Человек сам построил летательный аппарат.

Понимать надо — сам!

Мучился, изворачивался и себе, и семье почти во всем отказывал... Страшно вспомнить, чего натерпелся, прежде чем оторвался от земли.

Смог!



Полетел!

Как Лилиенталь, как Райты...

И вдруг - на тебе - ИНСТРУКЦИЯ:
следует,
не следует,
рекомендуется,
не рекомендуется,
запрещается,
категорически недопустимо,
особое внимание обратить на ...

Нормальный самодельщик вполне может сказать: "А пошел ты со своими проповедями!.." Что ж, и будет прав. Ведь это он летательный аппарат построил. Сколько до этого, при этом и после этого перечитал всего, передумал! А я кто такой, чтобы запрещать, рекомендовать, указывать?

Но!..

Заслуживающие всяческого уважения, более того — преклонения и зависти небесные первопроходцы не только отважно летают, они еще, случается, ПАДАЮТ И УБИВАЮТСЯ. Чаше всего потому, что их бесстрашие основывалось на незнании. А нет ничего опаснее незнания или полужнания.

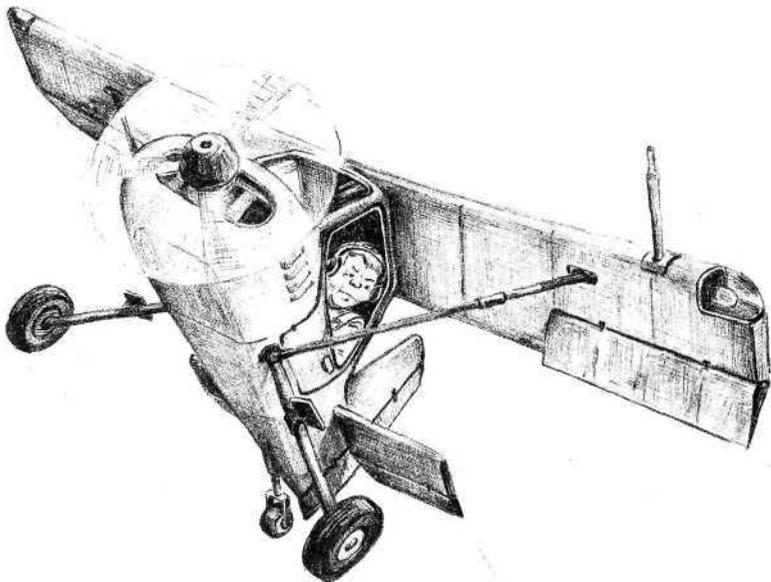
Не будем спешить с обвинениями, а попробуем поставить вопрос несколько иначе: не кто виноват, а все ли мы сделали, чтобы помочь ребятам жить и летать долго и счастливо, не повторяя чужих ошибок?

Наверное, стоит задуматься, а для чего, собственно, человеку летать самому? Зачем этот риск?

Летая, рискуя, человек узнаёт себя. Риск — благородное дело, я думаю, потому, что, рискуя, мы самоутверждаемся. Поверьте, когда "бреешь" зелено-пеструю шкуру Земли, когда метр за метром скрадываешь высоту, когда, весь сжатый, как пружина, шепчешь себе: "Ниже... еще чуть-чуть... еще..." — пока не наступает мгновение молча

крикнуть: "Всё! Берегись, парень!" — и, взяв ручку на себя, вскинуться к солнышку, — к летчику приходит "момент истины", и он ясно осознаёт: "Я так могу! Сегодня это мой предел!"

Летчика, как известно, делают небо и самолет, дару-



ющие уходящему в полет свободу, раскрепощенность. И не говорите: а радиосвязь, а диспетчерская опека, а руководство полетами...

Все правильно.

Но все равно те, кто летал, знают, а кто еще полетит узнают, что в небе ты один на один с машиной и только ты — хозяин и жизни своей, и смерти. Стоит многое отдать, чтобы хоть раз в жизни испытать полную власть над судьбой.

За летную работу, как и за всякую другую, платят. Но я как-то не встречал среди моих коллег лиц, летавших исключительно ради выгоды, в погоне за длинным рублем. Поймите правильно: и среди нашего брата встречались пилотяги, очень уж любившие денежку, живота не жалевшие, лишь бы оторвать лишний "кусоч", но даже при крайнем проявлении этой страсти всегда присутствовал еще и нематериальный стимул. Летать, чтобы летать!

Чтобы быть над Землей.

Чтобы покинуть общество пешеходов.

Чтобы властвовать над облаками, над собственными страхами, над ночью...

Никто лучше пилота, я уверен, не ощущает глубинного смысла понятия — свобода.

Самодельщики в моем представлении — замечательные люди. И не только потому, что смогли осуществить задуманное и обзавестись персональными, частными, собственными крыльями, а еще и потому...

Приглядитесь-ка к этому народу внимательнее. Вас не удивляет, как много среди самодельщиков очкариков? В чем дело? Все очень просто. Чтобы полететь, так сказать, законным путем, прежде всего необходимо пройти придирчивую медицинскую комиссию. А откуда может быть нынче у всех желающих летать все тип-топ, когда восемьдесят процентов ребятишек рождаются с дефектами? Что делать, если зрение — не единичка, а ноль шесть? Если шумок в сердце, если давление не вполне?

Все, не годен!

Большинство, понятно, покоряется, сдается на милость докторов. И упрекнуть этих людей в измене мечте нельзя: доктора зарубили! Однако лучшие, помянув недобрым словом медицину, обстоятельства, а случается, и родителей, отваживаются идти своим путем. Эти замечательные люди ставят себя на крыло сами. И лучшими помощниками считают тех, кто хотя бы не мешает, не сует палки в колеса.

Они не просят помощи. Так вправе ли я ее навязывать?

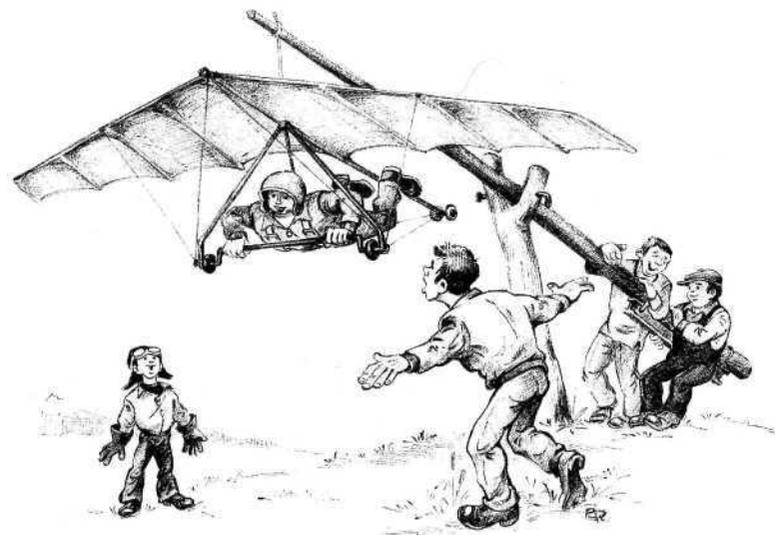
Думаю, что вправе. Эта помощь — не только моя, а многих поколений авиаторов: живых и умерших, пролетавших долгую счастливую жизнь и разбившихся при первом же вылете... Я просто пытаюсь осмыслить их опыт. Не отказывайтесь от него. Попробую без занудства, ибо занудство убило не одну мечту. Но этот яд в малых дозах, как и любой яд, — лекарство. Лекарство от самонадеянности, от шапкозакидательства, от верхоглядства...

Пусть вас не слишком удручают столько раз повторенные "должно быть и то, и то, и это". На безопасности нельзя экономить. Всякий компромисс в этой деликатной области если возможен, то только при очень тщательном и осмотрительном подходе. Знаю, мне трудно убедить вас в насущности перечисленных требований, но, я думаю, пятидесятилетняя моя причастность к авиации чего-нибудь да стоит! Она и не позволяет мне снисходительно относиться к поспешности, легкомыслию, к расчету на российское "авось"...

Чтобы делать все правильно, надо как минимум знать, **ЧТО ДЕЛАТЬ.**

Так что же?

Вы построили летательный аппарат. Благодаря вашему уму, терпению и настойчивости вы совершили почти невероятное и отныне владеете персональными крыльями. Вот в ангаре, сарае или уже на взлетной полосе стоит ваше детище! Тайно или явно, в зависимости от характера, вы,



естественно, гордитесь этим чудесным приспособлением для летания, поглядываете на него с любовью и надеждой. После таких невероятных трудов вам, конечно, кажется, что, слава богу, основные трудности уже позади.

Не заблуждайтесь.

Ваш летательный аппарат еще не отрывался от земли. А первый полет — чрезвычайно серьезное и очень ответственное дело. Недаром же авиация выпестовала особую профессию — летчика-испытателя. Обычно к этой работе подходят не вдруг. Сперва — курсантская страда, не один год службы в военной или гражданской авиации, час за часом, сотня за сотней часов налета, учеба в авиационном институте, школе летчиков-испытателей.

Годы, годы...

А вам предстоит стать испытателем своего летательного аппарата сразу. И этот первый полет определит и судьбу машины, и, возможно, вашу судьбу.

Главное — не спешите!

Хорошенько все взвесьте, проиграйте в уме все



предстоящие действия. И, пожалуйста, не забывайте: лучшая сторона мужества — осторожность.

Если вы не летчик-профессионал, постарайтесь получить хоть несколько ознакомительных полетов на любом самолете. Даже такое краткое знакомство с небом повысит надежность полетов на своей машине, сэкономит время, нервы и средства. Ваша уверенность — ваш капитал.

Заботы земные

Земные заботы не так увлекательны, как полет, они отнимают много времени и сил. И все же не пренебрегайте ими. А в свободное время, в перерывах, постарайтесь подумать о связи вашего характера, привычек, образа жизни с предстоящим — летанием. Один из пионеров летных испытаний Михаил Громов, личность в авиации широко известная, очень придирчиво наблюдал за начинающими пилотами. И был убежден: если человек не приучен приходить на свидание вовремя, минута в минуту, если он, чтобы записать номер телефона, долго роется в карманах, отыскивая сперва блокнот, а потом — карандаш, такой любитель авиации к летной работе не пригоден.

Педантизм самого Громова известен. Можно его приветствовать, можно воспринимать с некоторой долей иронии, но одно очевидно: собранность, самоконтроль, выдержка — первейшие качества летчика, намеренного летать долго. И будет совсем не лишним откорректировать свои привычки еще до начала полета.

Аккуратным, пунктуальным, невозмутимым нужно быть и на земле, в бытовых обстоятельствах.

И такая корректировка поведения не пропадает зря. У летательного аппарата есть одна особенность, о которой забывать рискованно: в полете на обочину не свернешь, в моторе не покопаешься. Вынужденная же посадка, поверьте мне, хлебнувшему этой "радости", кончается по-всякому.

Сборка

Сначала лучше всего составить технологическую схему работы, записав в строгой последовательности все предстоящие действия. Собирая летательный аппарат по такой схеме, перешагивая от пункта к пункту, полезно делать отметки: "Выполнил!" Все мы самонадеянны и с легкостью уверяем себя: "Это я и так не забуду! Зачем еще писать?.."

Сто раз не забудете, может быть, даже и тысячу, а вот однажды отвлечетесь и можете упустить самое-самое, как назло, важное.

Особенного внимания при сборке требует контровка болтовых соединений и соблюдение заданной величины зазоров! Каждый подвижный элемент должен быть на самом деле подвижным — не заедать, не затирать, не люфтовать. Соединяя отдельные элементы конструкции, опасайтесь их деформировать. Исключение допустимо для ткани, пленок и тех элементов, что лишены собственной жесткости.

Не забудьте при сборке удалить смазку хранения, заменив ее на трущихся деталях смазкой рабочей.

Самая добросовестная сборка не может быть признана завершенной, пока не выполнена тщательная нивелировка. Все части летательного аппарата, а также отклонение рулевых поверхностей должны быть точно согласованы с проектными данными. После окончания нивелировки будет





очень кстати нанести контрольные риски на состыкованные детали, тогда всякое нарушение их положения будет легко заметить и вовремя уберечься от возможных неприятностей.

Советую "выучить кабину наизусть", чтобы с закрытыми глазами находить в ней все — от ручки управления и рычага управления двигателем до кнопки включения радиации. И это не чья-то прихоть, а суровая необходимость. В полете все внимание летчика должно быть направлено на пилотирование и ориентировку, остальное — вторично и, чем меньше отвлекает, тем лучше.

Еще до первого взлета посидите в кабине и запомните, как выглядит земля в посадочном положении вашего самолета, как она смотрится из кресла летчика. Это надо делать каждый раз, когда находишься в кабине. Все самые опытные летчики, испытатели в том числе, непременно



"обживают" кабины новых, еще не летавших самолетов, просиживая в кресле немало времени. Зря, что ли, сказано: "Привычка — вторая натура"? Пригодятся эти твердые навыки, ох как пригодятся!

И снова — проверка и осмотр. Лишними они не бывают. Работающему с летательным аппаратом не советовал бы возле него курить: от греха подальше! И еще заметьте: опасно подключать свечи двигателя к электросети. Обычно это делают на гоночной площадке, соблюдая повышенную осторожность.

Перед полетом

Даже тщательно собранный и точно снивелированный летательный аппарат к полету еще не готов.

Когда вы исполните все, что записано в технологической схеме, не поленитесь внимательно осмотреть машину.

Кстати, этот, первый после сборки, как и все последующие предполетные осмотры, лучше всего производить по однажды выбранной схеме, соблюдая строгую последо-



вательность: скажем, от носа машины против часовой стрелки, перемещая взыскательный взгляд сверху вниз.

На что обращать внимание при таком осмотре?

Исправность поверхности машины. Достаточность отклонения всех рулей; оно должно быть легким, без люфтов и затираний, соответствовать заданному направлению. Увы, перепутанные при сборке тросовые концы послужили причиной множества тяжелейших аварий.

Особое внимание — осмотру кабины! Здесь не должно быть никаких посторонних предметов, мусора, грязи. Забытый гаечный ключ на полу, даже маленькая отвертка, закатившаяся под сиденье, могут послужить причиной неотвратимой катастрофы.

Полет без привязных ремней, с ненадежными ремнями, с трудно застегивающимся или, напротив, трудно расстегивающимся замком — дело более чем опасное. Первая жертва нашей авиации — капитан Лев Мациевич — погиб потому, что на его самолете не было привязных ремней.

Выписка из казенной инструкции

Меры безопасности:

а) Заправку горючим, смазочными жидкостями, газом разрешается производить только в специально отведенном месте, под наблюдением дежурного.

б) На заправочной площадке обязательно иметь огнетушитель, шанцевый инструмент, запас песка.

в) Летательный аппарат во время заправки должен быть непременно заземлен.

г) Топливо следует заливать только через фильтр.

д) До начала заправки обязательно слить отстой из заправочной емкости и из бака в стеклянную посуду и убедиться — в горючем нет воды.

е) При необходимости произвести определение фактической центровки летательного аппарата. (В случае, ес-



ли масса пилота существенно влияет на этот важнейший параметр безопасности полетов.)

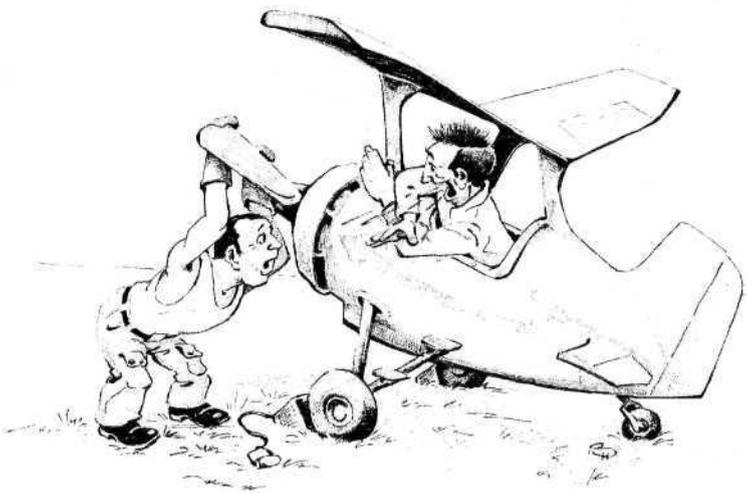
Спору нет, официальные документы читать скучновато, но не стоит сбрасывать со счетов, что писались они не вдруг и, как любил говаривать мой старый инструктор: "Летная документация вся кровью начертана". Может, это и звучит выпендренно, но ведь не так и далеко от истины.

Запуск

Перед запуском не забудьте подставить под колеса машины колодки.

Еще раз убедитесь: на месте ли огнетушитель и прочее противопожарное имущество. Береженого, конечно, бог бережет, но еще говорится: "Бог-то Бог, да сам не будь плох!"

Всех праздных посетителей летного поля удалите не меньше чем на 50 метров от самолета. При первом запуске не помешает поставить с каждого бока летательного аппарата по одному страхующему помощнику. Особо проследите, чтобы никто не располагался в плоскости вращения винта.



Проворачивание винта можно начинать только после команды, поданной из кабины: "ПРОВЕРНУТЬ ВИНТ!" — но предварительно стартер должен непременно спросить: "ВЫКЛЮЧЕНО?" — а запускающий, убедившись, что зажигание действительно выключено, громко

ответить: "ВЫКЛЮЧЕНО!"

Перед включением зажигания запускающий командует из кабины: "ОТ ВИНТА!" — и приступает к дальнейшим действиям не раньше, чем получит "квитанцию!" стартера: "ЕСТЬ ОТ ВИНТА!"

Никогда не пытайтесь проворачивать винт руками на горячем двигателе — можно остаться навек калекой.

Бывает, двигатель запускается и работает ненормально — топливо самовоспламеняется, — и тогда наступают сильная, неравномерная тряска, которая может даже частично разрушить мотор.

Что делать?

Во-первых, сразу же выключить зажигание. Во-вторых, не мешкая, перекрыть кран подачи топлива. В-третьих, покинуть кабину. И наконец, при необходимости приниматься за тушение пожара. ЕСЛИ ПЛАМЯ СБИТЬ НЕ УДАЕТСЯ, ВСЕХ ОТ МАШИНЫ - ПРОЧЬ! И ПОДАЛЬШЕ: ВОЗМОЖЕН ВЗРЫВ...

Даю честное слово, у меня нет намерения пугать вас. И если я старательно предупреждаю начинающего пилота о возможных опасностях, то делаю это с самыми добрыми намерениями. Согласитесь: непредвиденная, наступающая вдруг неприятность всегда хуже, чем та же самая незадача, но ожидаемая. Внутренняя готовность к каким-то отклонениям от нормы делает эти отклонения, если они случаются, вполнину менее тяжкими.

Кое-что об экипировке

Летчик должен быть удобно и тепло одет, чтобы все движения были свободными и естественными, чтобы он не отвлекался от своего главного дела — управления машиной в полете. Карманы желательно иметь с застегивками, чтобы из них ничего не выпадало.

А кроме того:



— одежда пилота не должна легко воспламеняться, а ткань, из которой она сшита, — плавиться. Лучше всего пользоваться хлопчатобумажной или из натуральной кожи экипировкой;

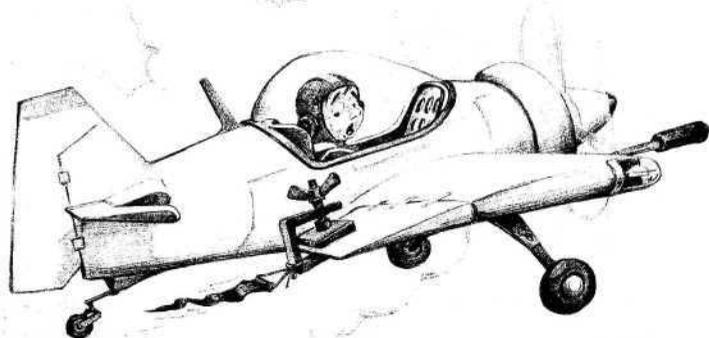
— обувь предпочтительна без каблуков — во избежание заклинивания педалей;

— обзаведитесь шлемом (каскай) со светофильтром;

— перчатки должны быть непременно кожаными, чтобы защищали в случае пожара.

Кроме того, на борту летательного аппарата полагается иметь индивидуальный пакет, а лучше — аптечку; в полет берут складной нож (желательно с пилой); при себе следует иметь удостоверение личности, некоторую сумму денег. Не забывайте брать карту или план местности, района ваших полетов.

**НЕ ПРЕНЕБРЕГАЙТЕ "МЕЛОЧАМИ".
МОЖЕТ БЫТЬ, ГЛАВНАЯ ОСОБЕННОСТЬ
АВИАЦИИ В ТОМ И СОСТОИТ,
ЧТО МЕЛОЧЕЙ ЗДЕСЬ НЕТ!**



Предполетная подготовка

Вы тщательно осмотрели свой аппарат, вполне удачно запустили двигатель, отрегулировали его. Можно отдохнуть и тихо порадоваться.

Пора готовиться к воздушному крещению.

Еще раз осмотрите аппарат, чтобы убедиться:

— внешних повреждений обшивки и покрытий нет;

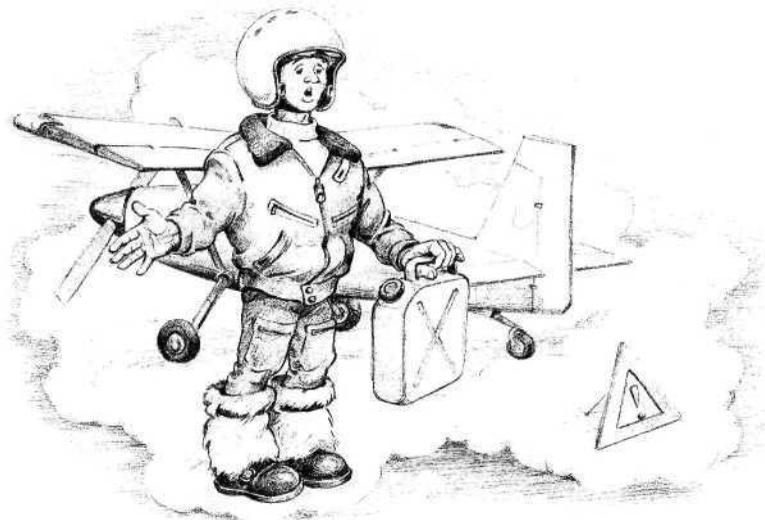
— все лючки, крышки, капоты надежно закрыты;

— амортизаторы и пневматики обжаты соответственно с нагрузкой;

— с приемника воздушного давления чехол снят;

— струбцины, швартовые приспособления, чехлы удалены.

Не могу не заметить: на протяжении последних десятилетия лет взлетов и попыток оторваться от земли с неснятыми струбцинками зарегистрировано много сотен! Едва ли кто-нибудь сможет научно объяснить, почему это происходило, но факт остается фактом — такое бывает, хотя все,



кто поспешно рвется в полет, надеются дожить до седых волос...

Еще раз загляните в кабину, чтобы не оставалось сомнений: **НИКАКИХ ЛИШНИХ ПРЕДМЕТОВ ТАМ НЕТ.** И похлопайте по своим карманам, убедитесь - из них ничего не может выпасть.

Все? Нет. "Фонарь" — чист? Привязные ремни исправны? Замок ремней в порядке? Заправка топливом заданию соответствует? В любом случае после окончания полета вы должны располагать 15-минутным запасом горючего. Это - резерв на случай непредвиденных обстоятельств.

ЕСЛИ ВЫ В ПОЛЕТЕ ОКАЖЕТЕСЬ БЕЗ ГОРЮЧЕГО, ИСКАТЬ ВИНОВАТОГО БУДЕТ ПОЗДНО!

Ну, всё? Увы, не всё. Со смазкой и другими жидкостями порядок? Давление газов в баллонах соответствует норме?

Обязательно и особо: **НАДЕЖНО ЛИ ЗАКРЫТЫ ГОРЛОВИНЫ БАКОВ?**

Вот теперь усаживайтесь в кабину и:

- первым делом отрегулируйте высоту кресла и длину педалей по своему росту. Ноги должно "хватать" на полное отклонение педали;
- пристегнитесь, затяните ремни;
- отклоняя рули в крайние положения, еще раз убедитесь: свободному ходу ручки и педалей ничто не препятствует, рули отклоняются в соответствии с направлением движения ручки и педалей;
- проверьте, легко ли ходит "фонарь" (дверь), надежны ли запоры.

Убедившись в полной готовности машины, вздохните глубоко и спросите себя: "А сам я готов?" Если готовы, если вас не беспокоят никакие сомнения, запускайте двигатель. **НО НЕ СПЕШИТЕ ОПРОБОВАТЬ МОТОР**, прежде



чем он основательно прогреется на малых оборотах. **ХОЛОДНЫЙ МОТОР - НЕНАДЕЖНЫЙ МОТОР.**

Мне очень хотелось бы, не рассуждая на эту тему особо, все же заметить: вы обратили внимание, как много терпения и выдержки требует от нас ремесло? Так что хорошо запастись этим "товаром" загодя...

**ВСЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ ЛЮБЯТ
ЛАСКОВЫЕ РУКИ, ЛЕГКИЕ - ОСОБЕННО!**

Рулежка

До начала первой рулежки очень полезно хорошенько еще раз примериться к кабине: удобно ли вам сидеть, отклонять рули, доставать до тумблеров и кранов, хорошо ли видно землю?

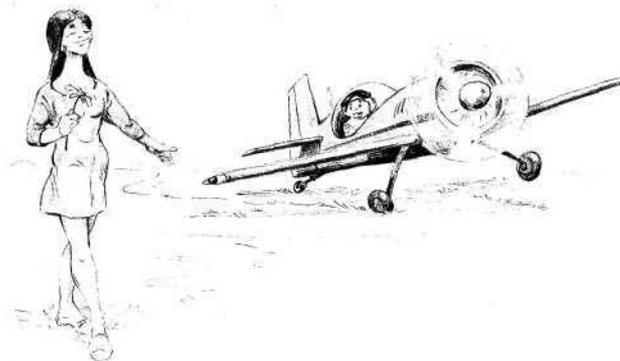
В плохих "авиационных" книгах и глупом кино волею их создателей летчик перед полетом, особенно ответственным, непременно вспоминает минувшее: "...в это мгновение перед ним промелькнула вся прожитая жизнь". Бывает, герой мысленно обращается к какой-то случившейся прежде неприятности... Это — полнейшая чепуха! Жеребятина, как говаривал мой старый приятель. Перед полетом у летчика много работы, думать о чем-то постороннем просто нет времени. И уж тем более перед первым полетом.

Итак, разрешение руководителя полетов получено. Время начинать рулежку.

Ставьте ручку управления — нейтрально, плавно увеличивайте число оборотов двигателя. Когда машина тронется, следите, чтобы скорость не превосходила 5 — 7 км/час. Это — скорость пешехода. Проверьте в движении тормоза.

С помощью хвостового (носового) колеса и отдельного торможения выдерживайте траекторию движения и убедитесь в надежной управляемости летательного аппарата на земле.

Скорость движения регулируйте, изменяя число



оборотов двигателя и действуя тормозами. Не надо допускать резких разворотов на рулении: внутреннее колесо непременно должно описывать некоторый радиус по грунту. Попытка развернуться "на месте" вполне может привести к поломке шасси.

Если на рулении летательный аппарат перестанет вам подчиняться, тут же выключайте зажигание, останавливайтесь и ищите причину ненормального поведения машины. "Переупрямить" движущийся самолет — затея совершенно бесполезная и небезопасная.

Резкое торможение всегда рискованно, а на повышенной скорости — вдвойне. Машина с хвостовым колесом может опрокинуться, "лечь на лопатки" — скапотировать.

Если на рулежке у вас возникают трудности — не удастся ясно разглядеть впереди лежащее пространство, рулите "змейкой", плавно отклоняя машину влево-вправо на 30 градусов.

Вырулив на взлетную полосу, увеличивайте скорость и начинайте пробежку. Этот маневр выполняют на скорости чуть меньшей, чем скорость отрыва. Для чего? Чтобы почувствовать эффективность рулей, омываемых

потоком воздуха. На пробежке важно сохранять прямолинейность движения. Это достигается работой руля поворота и тормозами в самом начале, а по мере увеличения скорости — только рулем поворота.

Доведя скорость движения до 80% от скорости отрыва, поставьте машину во взлетное положение. Ручку при этом отклоняйте исключительно плавно. Запомните это положение, после чего переводите двигатель на малые обороты и, сохраняя направление, заканчивайте пробежку.

ВНИМАНИЕ. Темп дачи и уборки газа часто более или менее существенно влияет на реакцию самолета — машина стремится завернуть в сторону. Это стремление надо парировать *упреждающим* действием руля направления в самом начале. И еще: если самолет разгоняется вяло, набирая скорость вроде бы через силу, пробежку лучше прекратить, чтобы установить, в чем дело.

Не случайно я так подробно толкую о действиях летчика перед его первым взлетом. Весь опыт испытательной работы свидетельствует: никакая мелочь в предварительной подготовке не должна быть упущена.

Вы вложили в свой летательный аппарат столько, что было бы непростительным легкомыслием повредить машину из-за нетерпения хозяина.

Подлет

На подлете ваши действия как бы повторяют действия на пробежке, но теперь обороты двигателя вы доводите до взлетных. Постарайтесь в момент отрыва самолета от земли как можно точнее оценить угол тангажа и зафиксировать его. Для этого ручку отдают чуть-чуть "от себя", не столько даже отдают, сколько думают: "Отдаю!" Таким образом вы не допустите потери скорости и повторного касания земли колесами, что, понятно, нежелательно.

ВНИМАНИЕ. Если самолет от земли не отрывает-



ся, не насилуйте машину, не подбирайте ручку "на себя". Самолет принуждения не терпит, и даже самый покладистый летательный аппарат не в состоянии "удержаться" в воздухе при закритическом угле атаки.

**ПОЛЕТ - ЭТО СКОРОСТЬ! НЕТ СКОРОСТИ,
И ПОЛЕТ, НЕ НАЧАВШИСЬ, ПЕРЕХОДИТ В
СВОБОДНОЕ, НЕУПРАВЛЯЕМОЕ ПАДЕНИЕ.**

После отрыва желательно выдержать высоту не более 3-х метров. Смотреть при этом рекомендуется на 20 градусов влево и на 15 — 20 метров вперед, скользя взглядом по земной поверхности. Скользящий взгляд обеспечивает правильное определение расстояния до земли, а это очень важно. Скользящий взгляд можно отрабатывать при езде в автомашине, в электричке — было бы за окнами свободное пространство. Такая тренировка не пропадет зря.

На подлете парируйте возможные крены и сохраните прямолинейность движения, плавно действуя рулями — дали, убрали чуть-чуть, снова дали и, если надо, опять убрали...

Двойные, осторожные отклонения очень облегчают дело, повышают точность управления.

**РУЧКУ УПРАВЛЕНИЯ ДЕРЖИТЕ, КАК
ЛОЖКУ: КРЕПКО, НО НЕ СИЛЬНО!**

Пролетев 100 — 200 метров, плавно уменьшите обороты двигателя и дайте летательному аппарату снизиться до высоты 0,5 — 1,0 метр. Это удаление от земли имеет особое значение и именуется высотой выравнивания. Ее надо хорошенько запомнить. По мере приближения к земле ручку управления выбирают "на себя" с таким расчетом, чтобы в 15 — 20 сантиметрах от полосы приземления летательный аппарат оказался в посадочном положении. Зафиксировав положение рулей, ожидайте касания земли колесами.

Все движения рулей на приземлении должны отли-



ваться особой плавностью. Размашистые "на себя" — "от себя" движения опасны!

Чтобы самолет приземлился красиво, а это всегда доставляет удовольствие пилоту и зрителям, **ТЕМП ПЕРЕМЕЩЕНИЯ РУЧКИ УПРАВЛЕНИЯ ДОЛЖЕН СТРОГО СООТВЕТСТВОВАТЬ ПРИБЛИЖЕНИЮ ЛЕТАТЕЛЬНОГО АППАРАТА К ЗЕМЛЕ.**

ВНИМАНИЕ. Когда вы впервые оторветесь от земли, отклоните ручку в сторону, на мгновение замрите, чтобы оценить, как летательный аппарат реагирует на ваше действие — сразу или с замедлением, резко или лениво. Это очень важно — ощутить реакцию самолета: у машин, как и у людей, весьма разные характеры. С одним самолетом ладить проще, с другим — заметно труднее...

Подлет, как ни парадоксально это звучит, — труднейший элемент овладения одноместным летательным аппаратом: сказывается острый дефицит времени, усугубленный новизной происходящего.

Если на первом приземлении летательный аппарат коснулся грунта и отскочил от земли, — это знаменитый "козел", если отошел, не коснувшись, — взмывание. Что делать?

ВНИМАНИЕ. Сам по себе "козел" особой угрозы не представляет, опасны растерянность и промедление, которые могут привести сначала к потере скорости, а потом — к "сваливанию" летательного аппарата на крыло.

Не впадая в панику, задержите ручку, парируя набор высоты. Дав машине снизиться, "досаживайте" ее, работая рулем высоты в соответствии с темпом приближения к земле, то есть чуть энергичнее, чем при нормальном приземлении. В этом случае нельзя резко отжимать ручку "от себя", прекращая отход от земли в начале "козла" или "взмывания", — чтобы не случился повторный "козел" и, что куда хуже, — опасная потеря скорости.



ОШИБКИ ЖЕЛАТЕЛЬНО ПРЕДВИДЕТЬ И ТОЧНО ЗНАТЬ, КАК КАКУЮ ИСПРАВЛЯТЬ. ДЕЙСТВУЯ СПОКОЙНО И УВЕРЕННО, ВЫ ОБЕСПЕЧИТЕ СЕБЕ ДОЛГУЮ И БЛАГОПОЛУЧНУЮ ЛЕТНУЮ ЖИЗНЬ.

ПОЛЕТЕЛИ!

Полет по кругу

Высоту и удаление от посадочной полосы при полете по кругу выбирайте так, чтобы в случае отказа двигателя имелась гарантированная возможность спланировать и сесть на летном поле.

Учтем это и — вперед.

После отрыва от земли, на высоте 0,5 — 1,0 метра, разогнав самолет до скорости, на 25 процентов превышающей скорость отрыва, плавно переходите в набор высоты. Старайтесь не отвлекаться. Достигнув 100 метров, спокойно переводите летательный аппарат в горизонтальный полет и, увеличив скорость на 15 — 20 километров в час, выполняйте первый разворот на 90 градусов.

ВНИМАНИЕ. Все последующие развороты по кругу выполняйте без набора высоты, координированно, не допуская скольжения ("шарик" указателя скольжения в центре!) и с постоянным креном.

Не забывайте: "ШАРИК" СЛЕДУЕТ ЗА РУЧКОЙ И БЕЖИТ ОТ НОГИ.

Во время разворота следите:

- за координацией движения рулями, соразмерно отклоняя элероны и руль поворота;
- за сохранением постоянной скорости;
- за величиной крена, парируя его произвольное увеличение легким отклонением ручки.

Обычно при удлинении крыла меньше 5 ввод и вывод из разворота выполняется только элеронами. Если же удлинение превышает 5, вводить самолет в разворот надо, "помогая" ему также отклонением руля поворота. Соответственно и вывод из разворота осуществляется руч-



кой и педалями.

Земля с высоты птичьего полета выглядит совсем не такой, какой мы привыкли видеть ее глазами пешехода. Это надо учитывать и внимательно наблюдать за местностью, сличая видимый ландшафт с изученным предварительно по карте. А еще лучше до первых самостоятельных полетов, если есть хоть малейшая возможность, облететь местность с инструктором.

Случалось, и вовсе не редко, что новичок, залюбовавшийся видом земли, открывшейся ему во всей красе, буквально через каких-нибудь пять минут терял всякое представление о том, где он находится. Поэтому полезно иметь предварительно подготовленное решение: что и в какой последовательности делать при потере ориентировки. Например: следовать вдоль реки, шоссе, железной дороги до характерного, хорошо заметного ориентира, расположенного близ вашей посадочной площадки.

В полете по кругу приходится учитывать скорость и направление ветра, брать упреждение по курсу, чтобы фактическая траектория движения самолета соответствовала маршруту в штилевых условиях.

3-й разворот рассчитывают так, чтобы обеспечить высоту вывода из 4-го разворота не ниже 100 метров. Скорость снижения должна на 25% превышать посадочную скорость.

Снижаясь на посадку, летчик планирует в "точку выравнивания". Обычно для СЛА эта условная точка расположена, если смотреть из кабины, на 100 — 150 метров ближе места приземления.

Впрочем, эта величина может значительно меняться в зависимости от посадочной скорости, аэродинамического качества вашего летательного аппарата, скорости и направления ветра.

Расчет на посадку при исправном двигателе лучше выполнять так, чтобы при снижении незначительно "подтягивать", идти на оборотах. А при неработающем моторе це-



лесообразно строить расчет с небольшим "перелетом", избыток высоты можно потерять отворотами, скольжением или используя воздушные тормоза.

Выравнивание начинают на высоте 5 — 7 метров, плавно уменьшая угол планирования и обороты двигателя, чтобы подвести летательный аппарат к высоте 0,5 — 1,0 метр в линии горизонтального полета. А далее действуют точно так же, как на подлете.

Разговор об ошибках

Этот разговор представляется мне особенно важным. Никому еще не удавалось овладеть летным делом, не совершив ни одной ошибки. Значит, к ошибкам нужно готовиться.

Не зря говорят: на ошибках учимся.

Но!..

Приятнее и, думаю, легче учиться на ошибках чужих, во всяком случае безопаснее.

Поэтому не пренебрегайте этой главкой!

Характерные ошибки

На рулежке

а) Потеря направления. Причина: отвлечено внимание от ориентира, который выбирают на достаточном удалении, лучше всего — на горизонте.

б) Разгон скорости. Причина: недостаточный контроль за скоростью. Но возможна и переоценка своих возможностей: "Справлюсь! Чего уж там..." Ошибка из вредных: сто раз может сойти с рук, а потом — хлоп... и машина бита!

в) Резкая работа тормозами. Причина: отсутствие навыка или пренебрежение опасностью.

Увы, и это может привести к совершенно неоправданной поломке летательного аппарата еще до начала полета.



На пробежках

а) Потеря направления. Причины: чаще всего запоздавшая реакция на отклонение летательного аппарата от заданного направления при изменении угла тангажа. Резкая работа тормозами и рулем поворота. "Потеря" ориентира, в направлении которого было начато движение.

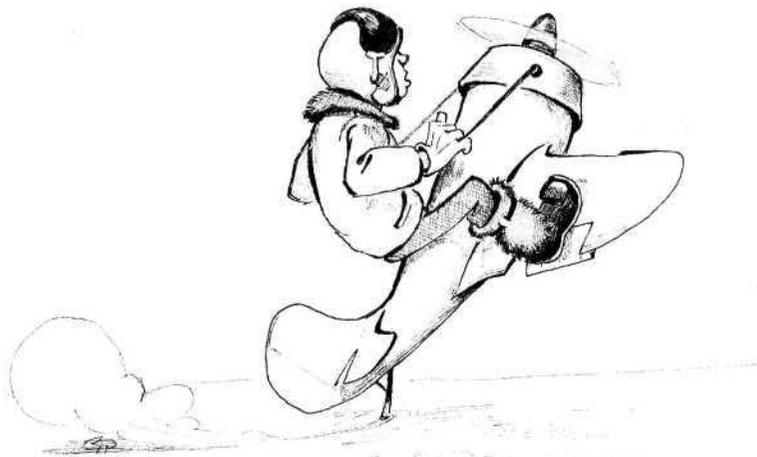
б) Угол тангажа не соответствует заданному.

Причина: летчик не запомнил угол во время тренировки. Эта также весьма неприятная ошибка может привести к потере скорости и сваливанию на крыло.

На подлетах

а) Неправильное определение высоты подлета.

Причина: не выработан скользкий взгляд на зем-



лю. Во избежание этого греха полезно тренировать скольжение взглядом по земле при езде в поезде, на автомобиле. Смотрите на землю под углом 15 — 20 градусов и на 15 —

20 метров вперед, не "цепляясь" взглядом за отдельные подробности поверхности, а свободно перемещая луч зрения по "набегающей" на вас земле.

б) Отрыв машины на малой скорости.

Причина: поспешность.

в) Резкий отрыв, взмывание.

Причина: та же. На первых подлетах имеет смысл ставить на рычаг управления двигателем ограничитель хода, чтобы двигатель не мог развить полной мощности.

г) Приземление с высокого выравнивания, взмывание, "козел", грубое касание земли на повышенной скорости.

Причины: чаще всего неправильное направление взгляда и, как следствие, ошибка в определении расстояния до земли. Возможно, наблюдать землю мешает неправильное положение пилотского кресла или резкие движения рулями

**НА ПОСАДКЕ ВСЕ ВНИМАНИЕ — ЗЕМЛЕ.
СПРАШИВАЙТЕ СЕБЯ: "НЕ ВЫСОКО ЛИ? НЕ
ВЫСОКО?" И ТАК ДО ТЕХ ПОР, ПОКА
КОЛЕСА НЕ ЗАШЕЛЕСТЯТ ПО ТРАВЕ.**

При полетах по кругу

а) Потеря скорости в наборе высоты, скольжение.

Причины: ослабление внимания к приборам, грубые действия рулями.

б) Увеличение крена в развороте.

Причины: те же.

в) Непостоянные скорость и высота, отклонение от курса: скольжение.

Причины: неправильное переключение внимания, нарушение последовательности действий — проконтролировал положение в пространстве, поглядел на приборы: скорость, высота, "шарик"? — снова визуальная оценка пространственного положения и внесение необходимых поправок...

г) Раннее или позднее выполнение 3-го разворота.



Причины: отсутствие навыка. Не учтено влияние ветра.

д) Ранний или поздний перевод машины в планирование.

Причины: отсутствие навыка, отвлечение внимания от земли при расчете на посадку, плохая видимость посадочных знаков.

е) Раннее или позднее выполнение 4-го разворота.

Причины: те же.

ж) Разгон или потеря скорости на планировании.

Причины: рано прекращен контроль скорости по прибору. Не учтено влияние ветра.

з) Расчет на посадку с перелетом или недолетом.

Причины: позднее или слишком раннее уменьшение оборотов двигателя. Ошибка при оценке ветра. Ошибка в определении точки выравнивания.

и) Высокое выравнивание, взмывание, "козел".

Причины: изложены в разделе "На подлетах".

Мне не хотелось, чтобы густо сконцентрированные в одном перечне ошибки привели вас в уныние. Конечно, в одном полете все беды не догонят вас. А знакомиться с возможными "блоками", случающимися в полете, удобнее, когда они собраны в тесное "каре" — когда стоят плечом к плечу.

Особые случаи в полете

Исключить из летной практики все неприятности, к сожалению, невозможно. Летчик должен заранее усвоить, что делать в особых случаях.

Если у вас возникли малейшие сомнения в надежности двигателя и есть возможность садиться на аэродром — садитесь.

Нет возможности попасть на летное поле — выберите площадку и готовьтесь к вынужденной посадке.

Отказ двигателя

Если двигатель отказал на разбеге, прекращая разбег, интенсивно тормозите и выключайте зажигание. Следом — перекройте подачу топлива. Уклоняйтесь от лобового удара в препятствия. Если столкновение неизбежно, примите меры к тому, чтобы удар пришелся по крылу. В ожи-



дании столкновения сгруппируйтесь, ноги подтяните к животу, голову наклоните, локти прижмите к коленям. Как только машина остановится, быстро покиньте кабину.

Если двигатель отказал после отрыва, первым делом отдайте ручку "ОТ СЕБЯ"!

Переведите самолет в планирование, ИЗБЕГАЯ ПОТЕРИ СКОРОСТИ.

Вынужденную посадку производите прямо перед собой, уклоняйтесь от лобовых ударов. Отвороты — не более 15 градусов от курса, с креном 5 — 10 градусов.

Зажигание выключить, подачу топлива перекрыть! Сразу по приземлении — покинуть кабину.

НЕ ТАК СТРАШЕН ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ, КАК ПОТЕРЯ СКОРОСТИ, С НИМ СВЯЗАННАЯ.

Если двигатель отказал после 1-го разворота, то, обеспечив себя скоростью на 10 — 15 километров в час выше наивыгоднейшей, оцените возможность посадки на аэродром.

Если нет полной уверенности в достижении аэродрома, идите на вынужденную, выбирая наиболее подходящую для этого площадку. Такие площадки поблизости от аэродрома вы обязаны наметить заранее, еще во время предварительной подготовки.

Особо важное предупреждение:
ПРИНЯВ ОДНАЖДЫ РЕШЕНИЕ, ДАЖЕ
НАИХУДШЕЕ ИЗ ВОЗМОЖНЫХ, НЕ
ИЗМЕНЯЙТЕ ЕГО!
НЕТ НИЧЕГО ОПАСНЕЕ ПРИ
ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ, ЧЕМ
НЕРЕШИТЕЛЬНОСТЬ И МЕТАНИЯ!

Эта рекомендация, между прочим, имеет куда более широкое применение, чем может показаться на первый взгляд. И не только в авиации!

Заходя на вынужденную посадку, нужно:

— развороты выполнять плавно, с креном не более 30 градусов, на скорости, увеличенной на 10 километров в час по сравнению со скоростью прямолинейного планирования;

- посадку производить по возможности против ветра;
- расчет выполнять с незначительным перелетом;
- перед приземлением выключить зажигание и перекрыть подачу топлива;
- сразу после остановки машины покинуть кабину.



Посадку на вспаханное поле безопаснее выполнять вдоль борозд и против ветра.

Выход на режим сваливания

При перетягивании ручки и появлении первых признаков сваливания, а это — тряска, раскачка с крыла на крыло, рыскание, произвольное опускание носа, **НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО ОТДАЙТЕ РУЧКУ "ОТ СЕБЯ"**. Элероны — нейтрально! **КРЕН И РЫСКАНИЕ ПАРИРУЙТЕ РУЛЕМ НАПРАВЛЕНИЯ**. После набора скорости и исчезновения признаков сваливания плавно выводите самолет в горизонтальный полет.

Надо иметь в виду: встречаются летательные аппараты, которые сваливаются на крыло без предупреждения. Это еще неприятнее, но тоже преодолимо. Действия летчика остаются как в случае с самолетом, предупреждающим о сваливании, но все движения надо выполнять быстрее, исключительно четко.

Непреднамеренная глубокая спираль

Для непреднамеренной глубокой спирали характерны большие крен, скорость и перегрузка. СНАЧАЛА УБЕРИТЕ КРЕН ЭЛЕРОНАМИ, А ЗАТЕМ УЖЕ ВЫВОДИТЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ В ПЛАНИРОВАНИЕ И ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ. И не забудьте: одновременные действия элеронами и рулем высоты лишь усугубят положение!

Пожар



Огонь на борту — штука, конечно, весьма неприятная. Первое, что надо попытаться сделать, — возможно быстрее прекратить полет и сесть.

Сохраняя максимальную собранность и строго контролируя свои действия:

— выключите зажигание. Перекройте подачу топлива в двигатель;

— попробуйте сбить пламя увеличением скорости и скольжением — "от пламени". Не забывайте, что при скольжении высота теряется быстрее обычного, так что, спасаясь от огня, не прозевайте другую беду — остаться без запаса высоты;

— борясь с огнем, не теряйте скорость;

— если есть возможность сесть на воду недалеко от берега, не упускайте счастливый шанс.

Вынужденная посадка на воду

Перед приводнением надо затянуть привязные ремни, нащупать замок и приготовиться к быстрому освобождению от привязки.

Дальше:

— откройте (сбросьте) "фонарь" (дверь);

— приводняться старайтесь возможно ближе к берегу;

— помните, что расстояние до воды, особенно если она гладкая, определить трудно. Помочь тут могут какие-либо заметные на поверхности предметы или сам берег, если он близок;

— перед касанием воды сгруппируйтесь;

— как только прекратится движение и начнется погружение машины, покидайте кабину.

**ДЕЙСТВУЙТЕ НЕТОРОПЛИВО, НО
ЭНЕРГИЧНО И НЕ ЗАБЫВАЙТЕ: ВОДА
МЯГКАЯ, ПОКА ОБ НЕЕ НЕ УДАРИШЬСЯ!**

Вынужденная посадка на лес

Вполне понимая: все особые случаи мне не перечислить и не предусмотреть, я все же множу примеры. И это не случайно.

При внимательном чтении нетрудно обнаружить: в преодолении неожиданных препятствий есть известная общность действий летчиков, складывается определенная методика. Иметь об этом представление не помешает.

Если приходится садиться на лес, надо:

- плотно затянуть привязные ремни;
- заходить по возможности на низкорослые деревья, а лучше - на кустарник;
- перед касанием верхушек выключить зажигание, перекрыть подачу топлива;
- выравнивание и саму посадку производить, принимая макушки деревьев как бы за поверхность земли;
- перед самым их касанием сгруппироваться.

Раскрутка винта

Обнаружив, что обороты растут сверх допустимых, не раздумывайте долго:

- уберите газ до малого, правда, если раскрутка началась на взлете и сесть прямо перед собой нет возможности, газ не трогайте;
- уменьшите скорость до нормальной скорости полета по кругу — это можно сделать набором высоты;
- попытайтесь установить обороты, потребные в горизонтальном полете или при пологом планировании;
- если обороты уменьшить не удастся, выключайте двигатель на безопасной высоте и производите вынужденную посадку.

**ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ ПОСАДКИ
С НЕНАДЕЖНО РАБОТАЮЩИМ МОТОРОМ
ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ — РАСЧЕТУ!**



**НЕ ЗАБЫВАЙТЕ: УХОДИТЬ НА ВТОРОЙ КРУГ
НЕ НА ЧЕМ.**

Тряска двигателя

Бывает, двигатель на каких-то определенных оборотах потрясывает — это его особенность, вроде бы проявление характера. В таком случае режим тряски можно рассматривать как проходной и просто не задерживаться на нем в полете.

Ну а в случае появления неожиданной тряски надо уменьшить обороты и поторопиться на посадку. Если остановка не позволит снизить обороты, преодолевайте опасный участок на трящем режиме работы двигателя и сразу уберите газ до минимально возможного. Принимайте решение на посадку.

СНОВА ЗЕМЛЯ

Аэродром и организация полетов

Лучше летать с аэродрома аэроклуба или с площадки, принадлежащей гражданской авиации.

Разумеется, для этого необходимо предварительно договориться с хозяевами.

Подходящая площадка должна быть ровной, покрытой невысокой травой, хорошо, чтобы она находилась подальше от ведомственных аэродромов, запретных зон, населенных пунктов, участков с оживленным движением в воздухе.

Размеры вашей посадочной площадки должны допускать приземление с неработающим мотором при полете по кругу **В ЛЮБОМ НАПРАВЛЕНИИ**. Допустимые в этом случае отвороты по курсу: плюс — минус 15 градусов.

Желательно, чтобы местность, окружающая посадочную площадку, была пригодна для вынужденного приземления.

Размеров площадки обязательно должно хватить для исполнения подлетов на высоту 1 — 2 метра с последующей посадкой по прямой. Более того: если двигатель откажет до первого разворота, необходимо располагать простором для приземления перед собой, в крайнем случае с отворотом не более чем на 15 градусов.

Высота круга меньше 100 метров недопустима. Решающим же соображением в назначении этой высоты считайте гарантию попадания на площадку в случае отказа двигателя при полете по кругу.

**ЗЕМЛЯ С ПОЛНЫМ РАВНОДУШИЕМ
ПРИНИМАЕТ МОЛОДЫХ И СТАРЫХ,
БЕЗВЕСТНЫХ И ИМЕНИТЫХ - ВСЕХ,
КТО ОШИБАЕТСЯ И НЕ УСПЕВАЕТ
ИСПРАВИТЬ СВОЮ ОШИБКУ...**



Наибольшая высота полета тоже ограничивается: высотой облачности и, безусловно, интенсивностью воздушного движения в вашем районе. Однако, как правило, для полетов на СЛА высота в 300 метров вполне достаточна.

При любой высоте полета не надо подходить к нижней кромке облаков ближе, чем на 50 метров. Опасайтесь случайно попасть в их объятия. **НИ ВАШ АППАРАТ, НИ ВЫ К СЛЕПОМУ ПОЛЕТУ НЕ ГОТОВЫ!** Полет вне видимости естественного горизонта требует специального оборудования машины и серьезной подготовки пилота.

Схема разметки летной площадки и "разбивки" старта

На вашей площадке первым делом нужно отметить хорошо видимыми знаками — например, покрасить известью — крайние точки рабочего пространства. Желательно ограничить левый обрез взлетно-посадочной полосы несколькими флажками.

Во время полетов принято выкладывать посадочное "Т" — два белых полотнища летом и черных — зимой, и еще двумя полотнищами обозначать пределы точного приземления.

Известно, что на полевых грунтовых аэродромах

время от времени появляются опасные препятствия: кротовые норы, тракторные борозды. Разумеется, их надо тщательно заравнивать и желательно отмечать либо флажками, либо заметными легкими вешками.

Только четкая организация полетов гарантирует их безопасность.

**ОЧЕНЬ ВАЖНО, ЧТОБЫ ПОЛЕТЫ
ОРГАНИЗОВЫВАЛИСЬ ПО ХОРОШО
ПРОДУМАННОЙ И НЕИЗМЕННОЙ СХЕМЕ.**

1. Все, находящиеся на старте, занятые и причастные к полетам, беспрекословно подчиняются **ОДНОМУ** человеку - руководителю полетов (РП).

**С РП НА ПОЛЕТАХ, КАК С СУДЬЕЙ
НА ФУТБОЛЬНОМ ПОЛЕ,
НЕ СПОРЯТ!
РП ВСЕГДА ПРАВ!!!**

Возникающие претензии, сомнения, неудовольствия, деловые и эмоциональные возражения могут быть высказаны РП только по окончании летного дня, на разборе полетов.

Знающий и умный руководитель полетов всегда сумеет выслушать, понять, а если найдет нужным, возразить вам, не переступая границ приличий, с хорошей долей специфического авиационного юмора.

2. До начала полетов составляют **ПЛАН** их проведения и доводят его до всех участников летного дня. Четкий план — подспорье руководителю полетов, кроме того, план избавляет от неразберихи и тех, кто готовит материальную часть, и тех, кто летает.

В плане указывают: кто летит, время вылета и продолжительность полета, задание и, наконец, аппарат, на котором это задание выполняется.

По окончании полетов РП проводит послеполетный



разбор, во время которого дает оценку и анализирует причины допущенных ошибок всеми участниками полетов. Обсуждение должно быть доброжелательным и корректным.

Его главная цель: ошибка, совершенная однажды, не должна быть повторена в последующих полетах (во всяком случае, теми же летчиками!). И еще: **НЕ ТАК ВАЖНО ПЕРЕЧИСЛИТЬ ПРОМАХИ, КАК ОБЪЯСНИТЬ ИХ ПРИЧИНЫ!**

3. До начала полетов оценивают метеорологические условия:

— видимость должна быть такой, чтобы из любой точки нормально построенного маршрута по кругу четко просматривался старт и все посадочные знаки;

— высота облачности не допускается ниже 300 метров (круг в этом случае выполняют на высоте 250 метров);

— ограничения по силе ветра для различных летательных аппаратов могут быть, естественно, разные, но во



всех условиях встречная составляющая ветра не должна превышать 10, а боковая — 3 метров в секунду.

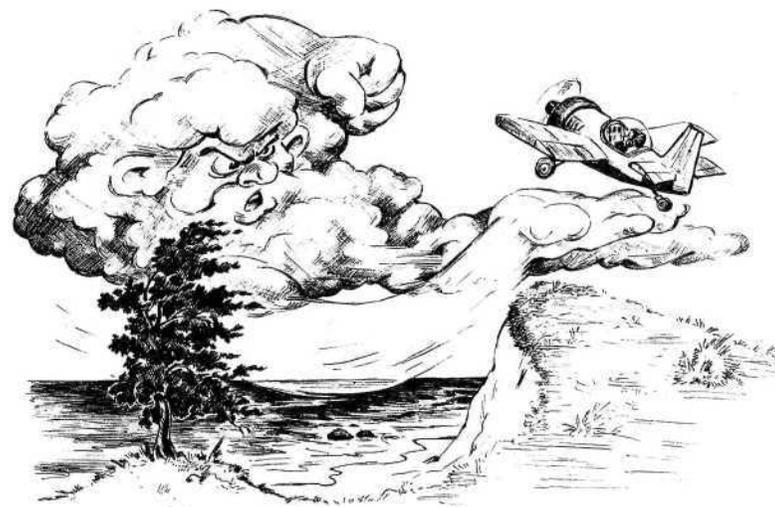
ВНИМАНИЕ! Начинающие пилоты допускаются к полетам только при встречном ветре, не превышающем 5 метров в секунду.

ЕСЛИ ВЕТЕР ПОРЫВИСТЫЙ, ЛУЧШЕ ПОЛЕТЫ ОТЛОЖИТЬ!

4. При полетах в "болтанке", обычно возникающей, когда ветер сильнее 10 метров в секунду (и при меньшей скорости ветра, но в солнечный летний день; над мощными источниками тепла, близ кучевых облаков), надо по возможности увеличивать высоту полета и подбирать скорость, не опасную с точки зрения "сваливания" и не грозящую увести вас за границу допустимых перегрузок. Все эволюции при "болтанке" выполняйте особенно плавно, строго следя за координацией движений. Неожиданные значительные отклонения аппарата от сбалансированного положения парируйте энергично и без промедления.

Одновременно с оценкой метеорологических условий перед началом полетов оценивают и орнитологическую обстановку. Проще говоря: если в районе вашего аэродрома наблюдается большое скопление птиц, летать надо с повышенной осторожностью, а может быть, даже временно от полетов воздержаться, ведь с 1918 года, когда был впервые зарегистрирован ущерб, нанесенный авиации птицами, не прошло ни единого года без столкновений летательных аппаратов с пернатыми в воздухе. Последствия при этом были и бывают самые разные, от "легкого испуга" до тяжелейших катастроф.

5. На полетах по общепринятым нормам должен дежурить представитель медицины, готовый при необходимости оказать первую помощь. В плане подготовки предусматривают и порядок доставки пострадавших в ближайшую больницу.



ХОТИТЕ ИЗБЕЖАТЬ ПЕЧАЛЬНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ — ГОТОВЬТЕСЬ К НИМ ЗАРАНЕЕ...

6. Каждый летный день начинайте **РУЛЕЖКОЙ, ПРОБЕЖКОЙ, ПОДЛЕТОМ**. Это — самый верный способ избежать чрезвычайных происшествий.

7. Запомните сигналы, очень помогающие понимать друг друга на земле:

"**РАЗРЕШИТЕ ВЗЛЕТ**" — летчик поднимает правую руку.

"**ВЗЛЕТ РАЗРЕШАЮ**" — РП поднимает над головой белый флажок и вытягивает его в направлении взлета.

"**ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ**" — РП поднимает два флажка (1 красный).

"**ВЫКЛЮЧИТЬ ДВИГАТЕЛЬ!**" — РП скрещивает руки над головой.



8. Во всех полетах желательно иметь радиосвязь. Очевидно, клубы радиолюбителей могут помочь вам в этом. Но если радиосредств у вас нет, с этим приходится мириться.

Воспользуйтесь сигнальными полотнищами, которые пришли к нам из старой авиации, выдержав суровое испытание временем.

9. Все участники полетов — летающие и нелетающие — должны обязательно наблюдать за воздухом и обстановкой, складывающейся на земле, и о каждой ненормальности в поведении летательного аппарата, изменении обстановки на площадке, угрожающей безопасности полетов, немедленно сообщать РП.

В ВОЗДУХЕ СМОТРИТЕ ВПЕРЕД—ВЛЕВО, ВНИЗ—ВЛЕВО, НАЗАД, ВВЕРХ—ВПЕРЕД—ВПРАВО, ВНИЗ—ВПРАВО, НАЗАД—ВПРАВО И СНОВА - ВПЕРЕД—ВЛЕВО...

Перед разворотом надо особо внимательно осмотреть пространство, лежащее в стороне разворота.

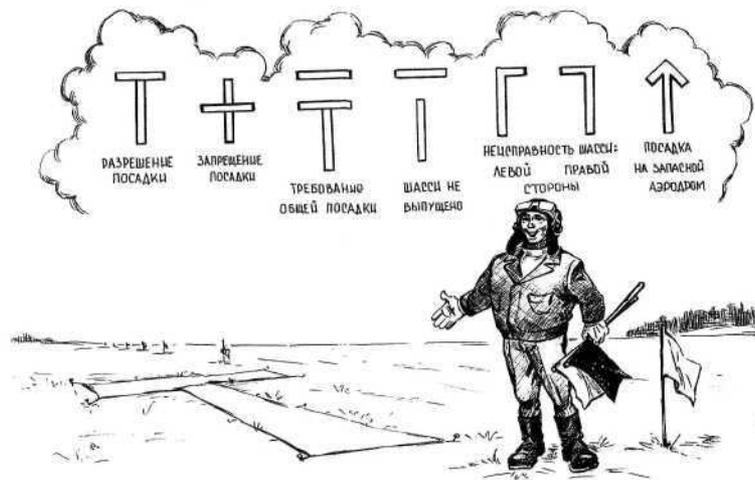
10. Если в полете встречаются два летательных аппарата:

— летчик, наблюдающий другой самолет на своей высоте слева, снижается, а тот, что видит самолет справа, набирает высоту;

— обгон допустим только с внешней стороны круга, а вне круга — справа, при интервале 500 м;

— дистанция между летательными аппаратами при полете по кругу должна быть не менее 2 километров. Нагоняющий впереди летящего отворачивает во внешнюю сторону и таким образом отстает.

11. Во время проведения полетов заполняют "Журнал полетов", фиксируя дату, задание, продолжительность



полета, фамилию летчика, замеченные ошибки в технике пилотирования, а также неисправности материальной части. "Журнал" заводится на каждый летательный аппарат и сопровождает машину на протяжении всей ее жизни. Это не бюрократический выкрутас, а очень полезное подспорье в работе конструктора машины. Изучая записи, он получа-

ет руководство к действию — что и в какой последовательности усовершенствовать. "Журнал" еще и источник важной статистической информации.

**ЧТОБЫ ЛЕТАТЬ УСПЕШНО, НАДО
ЛЕТАТЬ И ДУМАТЬ,
ДУМАТЬ И... ЛЕТАТЬ!**

Все, что вы прочитали, все, адресованное для, так сказать, самодеятельного пилота, имеет единственную и самую благожелательную цель — предостеречь молодого собрата от возможных неприятностей, промахов, оплошностей — словом, подстраховать на первых шагах.

Надеюсь, мои рекомендации, во всяком случае, никому не повредят. Старался не занудствовать, а что получилось — судить вам. Мне же остается пожелать: миллион километров видимости и миллион — высоты. Это очень старое авиационное напутствие.

И — будьте живы!

ДОКУМЕНТЫ, С КОТОРЫМИ НЕ ПОМЕШАЕТ ПОЗНАКОМИТЬСЯ

1. Воздушный кодекс.
2. Основы аэродинамики малых скоростей.
3. Основы конструирования и расчет прочности летательных аппаратов.

4. Основы теории поршневых двигателей.
5. Основы метеорологии.

6. Оказание первой помощи при травмах.

**ЭТА ЛИТЕРАТУРА ЕСТЬ В АЭРОКЛУБАХ.
ПОСТРОИВ САМОЛЕТ, ПОСТАРАЙТЕСЬ
НАПИСАТЬ КРАТКУЮ И, ЖЕЛАТЕЛЬНО,
ТОЛКОВУЮ ИНСТРУКЦИЮ, В КОТОРОЙ
СООБЩИТЕ:**

1. летно-технические данные вашей машины;



2. особенности конструкции, их влияние на эксплуатацию и технику пилотирования;

3. с полной самокритичностью перечислите **СЛАБЫЕ МЕСТА**;

4. порядок подготовки к полету;

5. особенности запуска, опробования, выруливания;

6. поведение на подлетах;

7. полет по кругу (описание). Подробно — заход на посадку и посадка (описание);

8. порядок устранения наиболее вероятных ошибок в технике пилотирования;

9. особые случаи в полете применительно к вашей машине: конкретно назовите скорости всех режимов полета и эволюции (в км/час). Признаки потери скорости. Скорость сваливания.

Краткость — сестра таланта. Это всегда справедливо, а при составлении инструкции — вдвойне! Будьте кратки и точны.

Принцип летного обучения, гарантирующий успех:
ОТ ПРОСТОГО - К СЛОЖНОМУ.

Девиз желающего достичь успеха кратчайшим путем: **"ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ И ПОСТЕПЕННОСТЬ!"**

Исходя из этого,
желательные этапы летного обучения:

- тренировка в кабине;
- руление по прямой и с разворотами;
- пробежки;
- подлеты на высоту 1—2 метра;
- если позволяют размеры поля, подлеты на 10 — 15 метров без разворотов;
- полет по кругу с четырьмя разворотами на 90 градусов.



Профессиональные летчики-испытатели при первом полете на новом самолете обычно выполняют:

- полет по кругу без снижения;
- полет по кругу с уходом на второй круг с высоты 50 -30 метров;
- полет по кругу с посадкой.

После этого следуют полеты в зону для отработки горизонтального полета, разгонов-торможений, виражей с креном 30 градусов, восходящих спиралей с креном 15 — 20 градусов и нисходящих спиралей с креном 30 градусов.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ! Пилотаж, полеты строем, полеты в сложных метеоусловиях требуют, во-первых, спе-



циальной подготовки под руководством и контролем опытных инструкторов-летчиков и, во-вторых, — установки дополнительного оборудования.

В сложных метеоусловиях нельзя летать без указателя скорости и "Пионера". Желательно иметь и авиагоризонт.

Всякая попытка залезть в облака без соответствующей подготовки и оборудования самоубийственна.

Полеты без указателя скорости на сверхлегких летательных аппаратах возможны, но затруднительны, особенно для летчиков из "большой" авиации. У профессионалов выработана стойкая привычка доверять приборам и постоянно контролировать себя по индикаторам.

Лучше при всех условиях иметь указатель скорости на борту, но, коль скоро его нет, необходимо соблюдать повышенную осторожность и помнить:

ИЗО ВСЕХ МЫСЛИМЫХ ОШИБОК В ТЕХНИКЕ ПИЛОТИРОВАНИЯ САМАЯ ОПАСНАЯ - ПОТЕРЯ СКОРОСТИ.

СПЕРВА ДУМАЙТЕ, А ПОТОМ ДЕЙСТВУЙТЕ, А НЕ НАОБОРОТ. ТОЛЬКО ТОГДА ВАМ ГАРАНТИРОВАНЫ СПОКОЙНАЯ СТАРОСТЬ И ПРИЯТНЫЕ ВОСПОМИНАНИЯ О ПОЛЕТАХ.

ОДОЛЕТЬ СТРАХ МОЖНО ПРЕНЕБРЕЖЕНИЕМ ИЛИ С ПОМОЩЬЮ ЗНАНИЙ. ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ - ЛУЧШЕ.

ЗНАНИЕ ПРИНЦИПА ПОМОГАЕТ ОВЛАДЕТЬ ПОДРОБНОСТЯМИ.

ЗНАНИЯ МОЖНО ПЕРЕДАВАТЬ, НО НЕЛЬЗЯ НАКАЧИВАТЬ.



РИСК, ВОЗМОЖНО, И БЛАГОРОДНОЕ ДЕЛО,
НО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТА НЕ СПОСОБСТВУЕТ.
МАСТЕРСТВО - НАДЕЖНЕЕ!

ТРЕНИРОВАННЫЙ, ОПЫТНЫЙ ЛЕТЧИК ДУМАЕТ О
САМОЛЕТНЫХ РУЛЯХ НЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ
ПЕШЕХОД - О СВОИХ ПЯТКАХ.

ПОЛЕТ ПРИ ПОРЫВИСТОМ ВЕТРЕ - НЕ САМЫЙ
ПРИЯТНЫЙ ПОДАРОК ПЯТОГО ОКЕАНА.

СЛЕТАТЬ БЫВАЕТ ЧАЩЕ ПРОЩЕ, НЕЖЕЛИ ОТКА-
ЗАТЬСЯ ОТ ПОЛЕТА. НО НЕ ЗАБЫВАЙТЕ: ЦЕНА БЛА-
ГОПОЛУЧНЫХ ПОСАДОК МНОГО ВЫШЕ ЦЕНЫ НЕ-
ЗАВЕРШЕННЫХ ВЗЛЕТОВ...

СОМНЕНИЯ В РАЗУМНОЙ ДОЗЕ ПОЛЕЗНЫ, ПРИ
ПЕРЕДОЗИРОВКЕ - СМЕРТЕЛЬНЫЙ ЯД.

ОЖИДАЯ В ВОЗДУХЕ НЕОЖИДАННОЕ, ВЫ ПОВЫ-
ШАЕТЕ ВЕРОЯТНОСТЬ БЛАГОПОЛУЧНОГО ИСХОДА
ПОЛЕТА.

РАДИОСТАНЦИЯ (ХОТЯ БЫ ПРИЕМНИК) НА БОРТУ -
НЕ РОСКОШЬ, А НАДЕЖНАЯ ПОДРУГА.

ЛИХАЧЕСТВО НА НЕБОЛЬШОЙ ВЫСОТЕ МОЖЕТ
ПРИВЕСТИ К ТОМУ, ЧТО ВАШИМ ДРУЗЬЯМ ПРИ-
ДЕТСЯ ПОТРАТИТЬСЯ НА ЦВЕТЫ.

ЧТОБЫ ДОЛЕТЕТЬ ДО ЦЕЛИ, НУЖНА ХОРОШАЯ ГО-
ЛОВА, НО ЕЩЕ ЛУЧШАЯ, ЧТОБЫ ОТЫСКАТЬ ЦЕЛЬ
ПОСЛЕ ТОГО, КАК ВЫ СБИЛИСЬ С ПУТИ.

КАЧЕСТВО И КРАСОТА ПОСАДКИ НА 90% ЗАВИСЯТ
ОТ ТОГО, ПРАВИЛЬНО ЛИ ЛЕТЧИК СМОТРИТ
НА ЗЕМЛЮ.

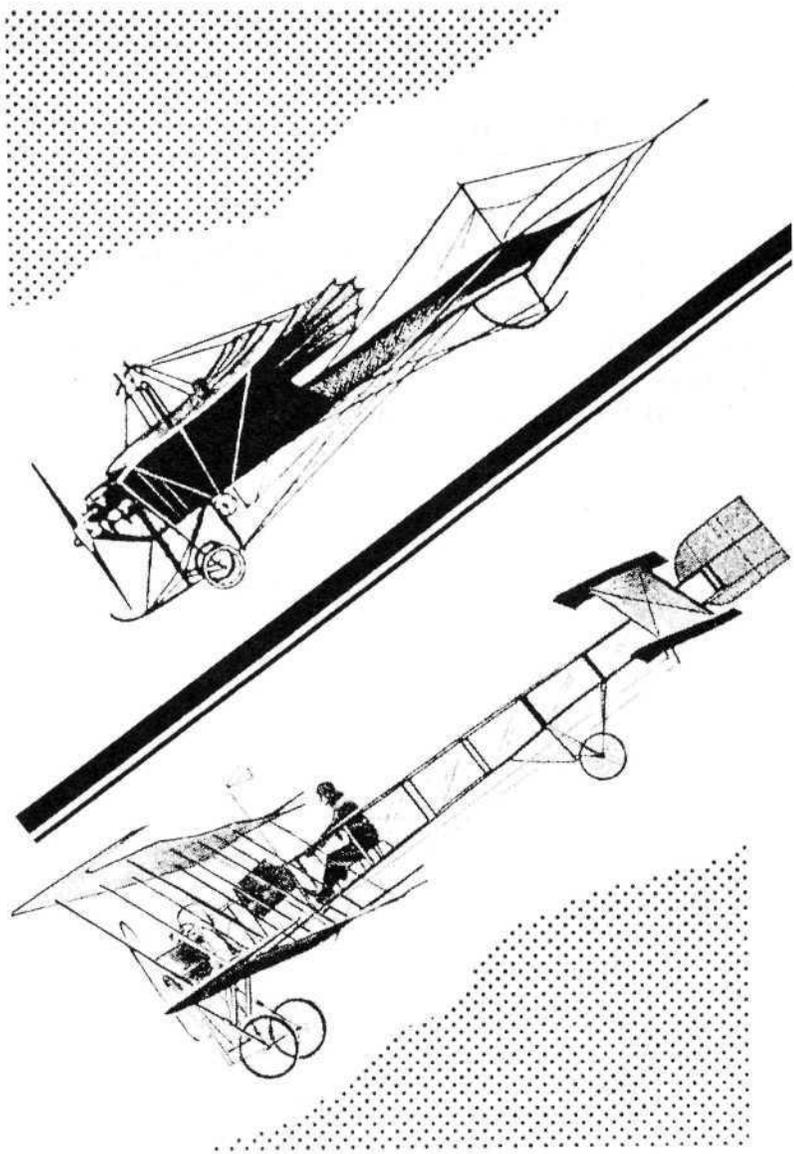


ПРИЗЕМЛЯЯСЬ, ДУМАЙТЕ О ПОСАДКЕ, А НЕ
О ПОПЫТКЕ СЕСТЬ.

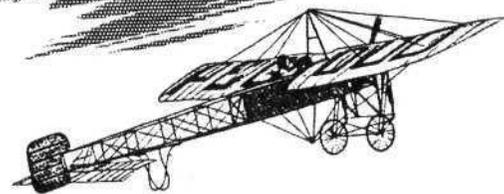
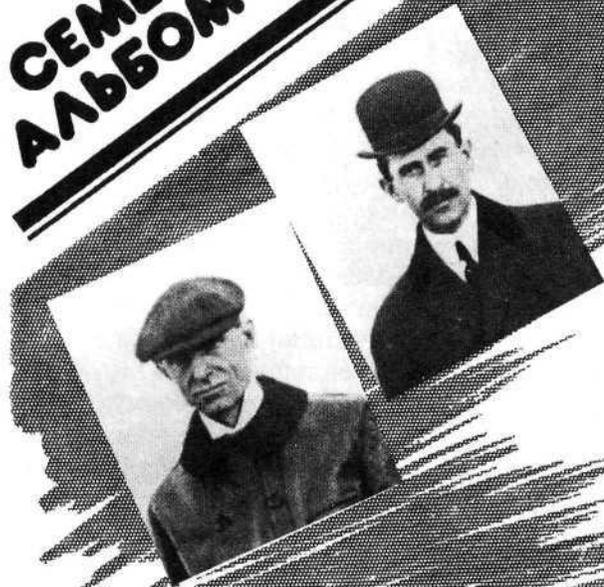
ЕСЛИ РАСЧЕТ НА ПОСАДКУ НЕ УДАЛСЯ, ЛУЧШЕ
УЙТИ НА ВТОРОЙ КРУГ И УЧЕСТЬ ОШИБКУ В
НОВОМ ЗАХОДЕ.

НЕ СЧИТАЙТЕ СЕБЯ ЛЕТЧИКОМ ПРЕЖДЕ, ЧЕМ
НАЛЕТАЕТЕ ХОТЯ БЫ 500 ЧАСОВ.

САМЫЙ РИСКОВАННЫЙ ПОЛЕТ - НЕ ПЕРВЫЙ, А
ОБЫЧНО 5-7-й, КОГДА НА СМЕНУ НАСТОРОЖЕН-
НОСТИ ПРИХОДИТ НАХАЛЬСТВО: "ВСЕ УМЕЮ,
ВСЕ МОГУ!.."



СЕМЕЙНЫЙ АЛЬБОМ



Вступление



В доме, из которого я улетел в семнадцать мальчишеских лет, никогда не водилось семейного альбома, такого тяжелого фолианта в плюшевом переплете с блестящей медной застежкой. Вообще в нашем доме не очень-то жаловали родственников. Моя лишенная предрассудков мама имела обыкновение говаривать: "Был бы человек хороший, а дядя это или двоюродная тетка значения не имеет". Кровное родство мама игнорировала, друзей же всячески привечала. С такой вот "установкой" я и переселился в мир авиационный.

Альбом, что перед вами, сплошь летческий. И пожалуйста, я очень прошу, не спрашивайте: а почему в нем нет портрета такого-то — имярек — пилота? Не надо при этом ссылаться на его заслуги, известность, безаварийный налет, награды... О каждой фотографии, что помещена в альбом, я непременно скажу хотя бы несколько слов, и тогда каждому станет, надеюсь, ясно, почему или каким образом этот снимок очутился на своем месте.

Десятилетиями нашу страну постоянно сотрясали разного рода кампании, движения, начинания. Очень мне запомнилось великое сражение за провозглашение России, как остроили тогда отчаянные головы, родиной белых слонов. В пятидесятые годы это было. Вдруг в одночасье во всех авиационных учреждениях, учебных заведениях, служебных кабинетах появился портрет сурового бородача.

Табличка, прикрепленная к рамке, гласила: "Адмирал



Можайский Александр Федорович". И в это же время по всей прессе пошли гулять статьи об авиационном первородстве России, о великих заслугах адмирала Можайского, создателя первого в мире самолета. Ретивейшие из писак — в таких никогда недостатка не бывает — разыскали живых свидетелей первого полета, и бойкие дедки, оказалось, помнили(!) даже имя летчика, якобы пилотировавшего аэроплан Можайского, — Голубев... В этой трескучей кампании, превознося создателя самолета Александра Федоровича Можайского, одновременно предавали анафеме самодержавие, поносили его тупое правительство, не оказавшее должной поддержки изобретателю, скончавшемуся в нищете и полной безвестности. И тут же походя лягали братьев Райт, подлых-де американцев, двадцатью годами позже совершивших свой полет на летательном аппарате, в котором использовали идею нашего великого соотечественника. Как видите, концы с концами не сходились, но когда я попытался выяснить у авиационного моего начальства, как же могли похитить идею Можайского американцы, если дома о ней ничего толком не знали, меня изругали и мгновенно обвинили в антипатриотических настроениях.

Тем временем портреты сурового бородача исчезли так же внезапно, как перед тем появились. Правда, пустые рамки и таблички на них: "Адмирал Можайский Александр Федорович" — в угаре очередной кампании за национальный приоритет не того Можайского умудрились размножить. Вместо адмирала тиснули массовым тиражом купца первой гильдии, полного тезку. Что касается адмиральских погон, долго не размышляя, пририсовали погоны на сугобо штатском купеческом сюртуке.

Вот ведь какие чудеса случались на нашей земле.

Но нет худа без добра, как говорится: вся эта история пробудила во мне живейший интерес к истории авиации, очень захотелось узнать о наших предшественниках, заглянуть, насколько это возможно, в лица людей, что стояли у истоков летания, хотелось догадаться, что они чувствовали, о чем думали, когда, рискуя жизнью, начинали вос-

хождение в небо.

Возможно, не все со мной согласятся, но я так думаю: потребность человека в крыльях — производная от нашего неосознанного стремления к свободе. Отрываясь от тверди, возносясь над миром, перенасыщенным правилами, установлениями, условностями, человек вдруг ощущает: вот теперь я — это я! На высоте в одиннадцать тысяч метров, на пороге стратосферы, насколько я замечал, когда за остеклением кабины лютует смертельный мороз, когда в разреженном ледяном воздухе без кислородной маски не продержаться и трех минут, никому в голову не приходит склочничать, интриговать, сочинять анонимки... Полет делает человека лучше.

Клянусь, человек на крыльях приближается к Богу!

Собирая этот альбом, я думал: взгляните на эти лица, и вы обязательно убедитесь — это правда!

БРАТЯ РАЙТ

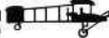


Из четверых сыновей преподобного Мильтона Райта два брата — Вильбур и Орвил живут в сознании людей как одно лицо — Братья Райт. Почему так получилось? Ведь братья даже не близнецы. Вильбур был на четыре года старше Орвила, и характеры разные, и внешне совершенно не похожи были... Братьев связали крылья, те, что однажды, в мальчишескую еще пору, захватили воображение и толкнули их на рискованные эксперименты, терпеливые совместные поиски, на годы упрямой работы, пока 17 декабря 1903 года в 10 часов 35 минут не был совершен первый свободный двенадцатисекундный полет над дюнами Кити Хаука, близ рыбацкого поселка в штате Огайо...

Предлагаемый вашему вниманию снимок сделан в то самое утро, когда Орвил оторвался от земли, и Вильбур берегом сопровождал брата, (следующий снимок)

Так это начиналось — секунды, метры, запечатленные мгновения.

Райты не отличались разговорчивостью. Все их биографы единодушно отмечают сдержанность братьев, стремление к уединению, но мне почему-то представляется — их осторожная молчаливость не от сути, а больше камуфляж. Этот имидж — затворников и молчунов — выбран обдуманно, он помогал делу, сосредоточенности на главном. Ну может ли настоящий молчун выдать такое: "Единственная говорящая птица — попугай, и принадлежит она к птицам, летающим невысоко". Это подлинные слова Вильбура Рай-



та. А вот еще: "Молодые птицы часто перекувыркиваются через голову, пытаясь неудачно спуститься на землю по ветру. Старые птицы никогда этого не делают. Было бы хорошо для нас, насколько возможно, следовать их примеру". Согласитесь, и эти слова, заимствованные из частного письма Райта, не пахнут угрюмостью!

Известно, оба Райта оставались всю жизнь холостяками, и это обстоятельство биографы пытаются связать с нелюдимостью Райтов, но мне кажется, и тут есть некото-



Вильбур и Орвил Райты

рая натяжка. Скорее, им, одержимым полетами, прежде всего не хватало времени на устройство матримониальных дел. Во всяком случае, кто-то из братьев острит: я не женюсь, потому что содержать жену — дорогое удовольствие, на полеты и на супругу — не хватит...

Увлечение полетами началось со знакомства с идея-

ми Отто Лилиенталя - человека-птицы, летавшего на крыльях, очень напоминавших нынешний дельтаплан. Правда, пробиться к этим, казалось бы, таким простым крылышкам было ох как не просто. Годы проб и ошибок, долгие тренировки на планере, напоминавшем коробчатый воздушный змей, мучительные попытки овладеть методом расчета крыльев, постройка аэродинамической трубы, продувка в ней моделей... Сколько же ушло труда на то, чтобы приблизиться к самолету!

И вот случилось — полетели. Задокументировали полет свидетельскими показаниями, фотографиями и... все равно напоролись на глухую стену недоверия: этого не может быть, потому что не может быть никогда.

Любопытно, когда лед недоверия был все-таки взломан, и весь мир вынужден был признать — Райты летают! - их немедленно обвинили в том, что честолюбивые авиаторы скрывали свои секреты, намеренно прятались от людей в глуши, и если не сразу получили признание, то исключительно по собственной вине.

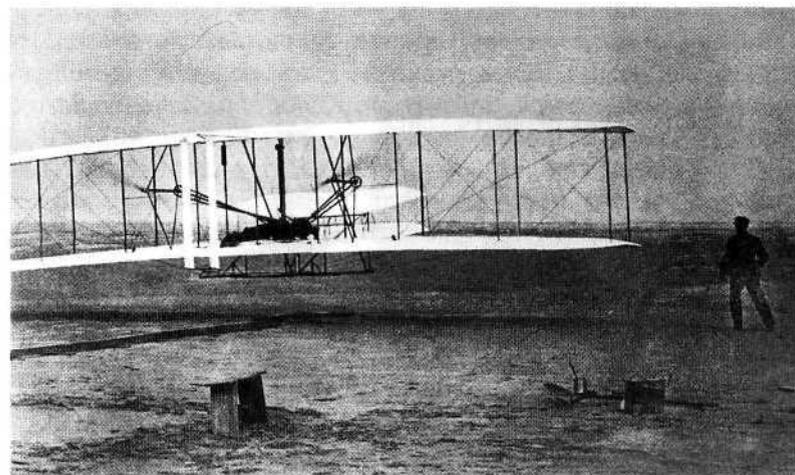
В чем только их еще не обвиняли! Когда начались бесконечные тяжбы из-за патентных привилегий, судейские крючкотворы доказывали: Райты и их друг-покровитель профессор Октав Шанют разгласили принцип управления летательным аппаратом в публичных лекциях и статьях и тем лишили себя права на патентную защиту!

А они?

Они очень неохотно выступали в свою защиту, заботясь не столько о материальных интересах, сколько о признании их первенства. Стоит еще отметить: Райты постоянно отстаивали достоинство каждого, причастного к ранней поре развития авиации. А покушений на честь авиаторов, шельмования, издевательства, наконец, скоропалительного забвения вчерашних кумиров, увы, хватало! Когда Вильбур приехал в Германию, он разыскал всеми забытую вдову Отто Лилиенталя, чтобы высказать ей слова уважения, отдать должное памяти ее покойного мужа, определившего, как считали братья, всю их судьбу. Ведь именно тру-

ды Лилиенталя привлекли их внимание к искусству летания.

Член французского Аэроклуба Фрэнк Лам узнал о полетах Райтов от члена Воздухоплавательного общества Великобритании Патрика Александра. Тот же в свою очередь получил информацию из письма Орвила, как теперь говорят — то была информация из первых рук, но... она не показалась адресату слишком достоверной. Решили прове-



рить. Лам посылает телеграмму своему родственнику Генри Виверу, живущему в Штатах, и просит его съездить в Дайтон, чтобы проверить сообщение на месте. И вот 29 октября 1905 года на заседании авиационного комитета Аэроклуба Франции ответное письмо Вивера зачитывается публично. Мне кажется, оно заслуживает того, чтобы привести его здесь:

"Мой дорогой Лам, первого декабря я находился в Чикаго, остановился в Большом Тихоокеанском отеле и после утомительного дня рано лег спать. Только я начал засы-

пать, как в моей комнате зазвонил телефон, и мне сообщили, что на мое имя получена телеграмма. Мне ее скоро доставили. Это была загадка: "Проверь, что сделали братья Райт, необходимо съездить в Дайтон, скорее отвечай каблогаммой". Я долго думал над ней, и так как дело показалось мне очень важным, то я решил попросить разъяснения у братьев Райт, которые должны были понять ее. Я телеграфировал им и, ожидая ответа не раньше утра, лег спать, но и полученный ответ ничего мне не разъяснил. В отчаянии я телеграфировал снова: "Знаете ли вы Фрэнка Лама из Парижа?" Ответ был: "Да, Лам — французский аэронавт..." Увидев слово "аэронавт", я сразу же догадался, что это те самые братья, которые несколько лет назад производили опыты с летательной машиной в Каролине. Я известил их, что буду завтра утром в Дайтоне и хочу их встретить".

Умышленно не опускаю даже второстепенные подробности этого письма, мне импонирует доброжелательность автора, меня покораляет его деловитость и приводит в полнейшее изумление американская оперативность. Ведь событиям почти девяносто лет! Нам бы да сегодня бы такой стиль! Но вернемся к письму:

"В 7 часов на следующее утро я был уже там. Вскоре по приезде я стал наводить справки, есть ли такая фирма в городе, но никто не мог дать мне точного адреса. В адрес-календаре их тоже не было, никто ничего не знал о "летательной машине". Тогда я отправился на телеграф, так как знал, что мои телеграммы доставлены по назначению. И наконец разыскал мальчика, который их доставлял, и через него узнал их адрес. Возвратясь в отель, я нашел там мистера Орвила Райта, младшего из братьев, который ожидал меня и, казалось, находился в таком же недоумении, как я сам, относительно каблогаммы и моих телеграмм. Через несколько минут мы разобрались в том, что требовалось, и мистер Райт сказал, что он охотно сделает все, чтобы удовлетворить вас и меня...

Уже самый его вид рассеивал все подозрения. Это молодой человек лет тридцати, стройный, тонкий, с лицом

скорее поэта, чем изобретателя или прожектора. По очертаниям голова и лицо его напоминают Эдгара Аллана По. Очень скромно рассказавший о достигнутых ими чудесах, более заботящийся об известности и славе, которые, несомненно, придут к ним, как разрешившим проблему механического полета, чем о возможных денежных наградах".

Дальше письмо подробно рисует встречи со многими свидетелями полетов Райтов, подтверждающих — летали, еще как здорово! Увы, и это послание не до конца рассеяло недоверие европейцев к заокеанским летунам. И только приезд Вильбура Райта во Францию, только его публичные полеты сломали наконец лед недоверия.

Где только возможно, я стараюсь приводить свидетельства событий тех напряженных, по-своему замечательных лет. Мне кажется, именно эти свидетельства только и могут погрузить нас в атмосферу той поры, дать возможность ощутить стиль времени, прикоснуться к минувшему. В газете "Дейли Мейл" от 17 августа 1908 года Джозеф Брендрет так описывает старшего Райта: "Человек, вышедший мне навстречу из простого деревянного сарая, был в кепке и без пиджака. Я заметил, что рубашка его была какого-то особенного зеленого цвета, какого мне не приходилось видеть никогда раньше. Чувствовалось что-то странное в высокой худощавой фигуре. Лицо было замечательно, голова напоминала птичью, и черты с выдающимся длинным носом еще более усиливали это сходство с птицей, были вытянутые, костлявые. Загадочная полуулыбка скользила на губах над хорошо выбритым подбородком, а кожа была покрыта густым загаром от ветра и солнца. Из глубины его серо-голубых глаз излучалось что-то солнечное. С первого же момента моего разговора с ним я убедился, что Вильбур Райт — фанатик, фанатик летания, и я уже больше не сомневался, что он достиг всего, о чем сообщил. Он казался рожденным для полета".

Дальше в этой статье дается небезынтересное описание райтовского, так сказать, быта: "Его "комната" состояла из невысокого багажного ящика без крышки, на край ко-

торого опиралась узкая складная кровать. На гвозде висело небольшое зеркало, и рядом стоял умывальник. Из этого, вместе с чемоданом, керосинкой — он сам готовил себе завтрак — и складного стула, состояла вся мебелировка. Он принимает душ из шланга, подвешенного на стене. Спит он в буквальном смысле под крыльями своего самолета..."

Мне очень симпатичны Райты. И я не перестаю удивляться их поразительной удачливости — у Вильбура не было ни одной серьезной аварии, с Орвиллом, правда, одно несчастье случилось — в полете разлетелся винт, машина рухнула, лейтенант Сельридж, летевший пассажиром, погиб, открыв собой скорбный список жертв американской авиации. Орвилл сломал тогда ногу и несколько ребер. Однако стоило ему поправиться, и он без колебаний залетал снова.

Хочу обратить ваше внимание на необычайность послужного списка братьев Райт: сперва, построив свой летательный аппарат, они из конструкторов сделались летчиками-испытателями. Заметим — предприимчивыми, осторожными и отважными. Позже, изобретя двойное управление, они превратились в летчиков-инструкторов. Поль Тиссандье, капитан Жирардвиль, граф Шарль Ламбер прошли школу Райтов. При этом Вильбур, не владевший французским, учил их прямым показом, и, надо сказать, получалось у него это великолепно: делай со мной вместе, делай, как я, при мне, под моим наблюдением и контролем, а теперь — с Богом! Делай все так же, как делали мы, но самостоятельно. Орвилл выпустил в самостоятельный полет первых немецких пилотов — капитана Энгельгарда и Клейделя...

Ну, а кроме того, оба Райта были рекордсменами — они много раз били самые высокие достижения и по дальности, и по высоте, и по скорости полета. И, пожалуйста, не улыбайтесь снисходительно — что-де за рекорды были в их время: какие-то секунды пребывания в небе, несколько десятков покрытых метров, ну километров пути... Ведь это естественно, и ребенок начинает с первого нетвердого шажочка. Самолеты точно так же — шаг, еще и еще, снова шаг...

Райты выросли в Америке и с детства были деловыми ребятами, рано научились зарабатывать свой цент. А чуть повзрослев, стали издавать местную газету, размножая тираж на самодельном печатном станке. Потом научились чинить велосипеды. Словом, всю жизнь они зарабатывали свои доллары честным трудом. Это было у них в крови — трудолюбие, упрямство, сообразительность. Предпринимательство ни в юные годы, ни позже особенно не привлекало Райтов, они занимались им в силу необходимости, чтобы иметь возможность конструировать, строить, летать.

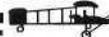
Вильбур рано умер, его скошил тиф в сорок пять лет. Орвиллу повезло — он прожил семьдесят семь, на его глазах авиация сделалась силой: он ведь оказался свидетелем второй мировой войны, он еще работал, когда над Хиросимой полыхнул первый атомный взрыв. Орвилл до последнего своего дня вел исследования, связанные с автоматическим управлением летательными аппаратами. Правда, смерть брата сильно повлияла на него, он ушел в себя, редко появлялся на людях. И вот заключительный штрих к портрету Орвила: еще в 1910 году он прокатил на самолете своего восьмидесятидвухлетнего отца. По этому поводу Райт-папа написал на фотографии, сделанной во время полета: "Полет Мильтона Райта 25 мая 1910 года. Я поднимался на 360 футов. На снимке высота 280 футов". Вроде я не из завистливых, а Орвилу черной завистью завидую: не довелось мне поднять маму на 360 футов, а ведь так мечтал, да не пришлось.

ФЕРДИНАНД ФЕРБЕР



Перед вами капитан артиллерии Фердинанд Фербер. Прежде чем связать свою судьбу с французской армией, он успел окончить политехнический институт и зарекомендовать себя подающим большие надежды математиком, склонным к исследовательской работе. Молодого Фербера отличала неугомонная любознательность. Обращает на себя внимание такой факт: в то время как в Германии опыты Отто Лилиенталья, создателя первых практических крыльев для человека, вызывали больше иронии, чем сочувствия и интереса — кому нужны эти фокусы, недоумевал немецкий обыватель, ну спустился он, Лилиенталь, с холма на тряпочных крыльях, и что? — Фербер сразу же оценил гениальность изобретателя. Он писал: "День, когда Лилиенталь в 1891 году отмерил свои первые пятнадцать метров в воздухе, я считаю днем, с которого люди начали летать!" Тут, наверное, стоит отметить особо, так писал исконный француз об исконном немце. Увы, не всякий сын своего народа и сегодня способен с такой же мерой объективности отозваться о сыне чужого народа. Впрочем, это уже не авиационный аспект темы.

Первое, что попытался сделать Фербер, приближаясь к практическому участию в развитии авиации, скопировать планер Лилиенталья и овладеть азами управления летательным аппаратом. Увы, эти попытки оказались не слишком удачными. Фербер вступает в переписку с профессором Октавом Шанютом, путевским инженером по образованию, страстным поклонником нарождающейся авиации. Шанют,



обосновавшийся в Америке, первым и сообщает Ферберу об успехах братьев Райт, в которых он поверил и которым старается всячески помочь. Фербер одним из первых в Европе сразу же с доверием воспринимает эту информацию о летающих американцах. И, надо думать, именно под их влиянием пытается поставить на свой шестой по счету планер двадцатичетырехсильный мотор "Антуаннет".

Фербер был вдумчивым и осторожным исследователем, для испытания первых своих планеров и самолета он



Фердинанд Фербер

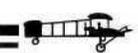
создал специальные приспособления. Одно из них — наклонно натянутый трос, который позволял скатываться подвешенному к нему летательному аппарату, как с горки, набирая довольно значительную скорость; другое — напоминало подъемный кран, и летательный аппарат мог покачиваться на стреле, вступая, так сказать, во взаимодействие с воздушным потоком.

Технические опыты Фербера его непосредственных начальников не увлекали. Артиллерист? Преподаватель? Вот и учи молодых метко стрелять. А при чем тут какие-то сомнительные аппараты для летания?..

А когда Фербер начал выступать публично, когда его голос зазвучал под сводами Аэроклуба Франции, когда капитан позволил себе — экая дерзость! — обратиться непосредственно к военному министру, настаивая на необходимости приобретения райтовского патента на их самолет, тут уж чаша терпения непосредственного начальства, как говорится, переполнилась. Как ведет себя обиженный начальник, известно.

Первый самолет Фербера стоял в ангаре. Туда предполагалось поместить аэростат "Патриа". Правда, это должно было произойти через четыре недели. Но... В отсутствие Фербера начальство распорядилось немедленно вывести самолет в поле! Можно предположить, этот грозный приказ сопровождался не самыми лестными словами в адрес ученого капитана: "А то больно умный!" — или что-нибудь в таком роде. Где начальство, там всегда находятся исполнители, готовые сей момент на что угодно. И самолет вывели из ангара. А тут, как на грех, налетела буря и разбила машину в щепки.

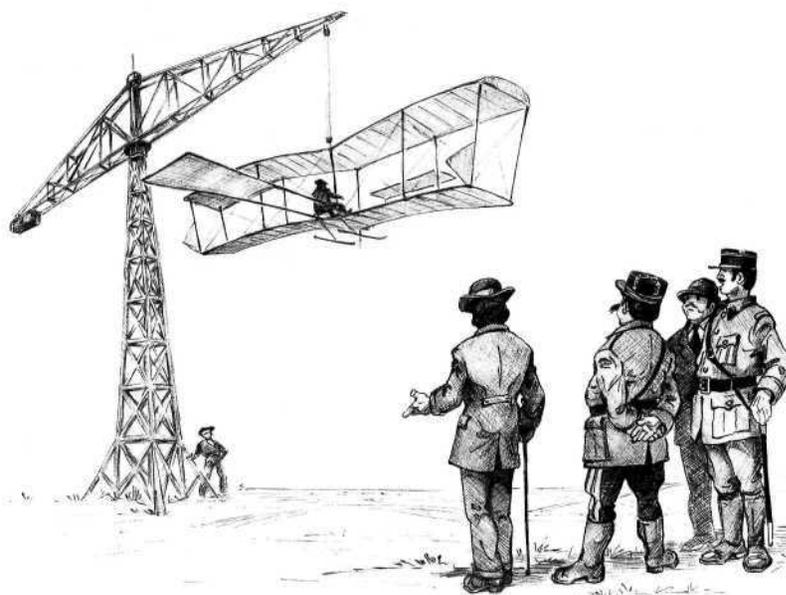
Оскорбленный таким отношением, Фербер уволился из армии и поступил в моторостроительную фирму Левассер, где много и успешно занимался усовершенствованием двигателей внутреннего сгорания. В ту пору, как ни странно это может нам показаться, авиационных моторов, хотя люди уже летали, вообще не существовало, каждый конструктор приспособлял к своей машине автомобильный



или мотоциклетный мотор, исхитрясь уменьшить его вес и добиться надежности.

Новый самолет Фербера был готов только к лету 1908 года, и 25 июля он выполнил первый полет.

Пожалуйста, внимательно взгляните в портрет этого человека — волевое лицо, умные глаза, уравновешенный характер... Верно? Он, конечно, отчетливо понимал — его обошли и Блерио, и Фарман, и Вуазены, не говоря уже, понятно, о Райтах. Славы не будет, большого богатства



авиация тоже, скорее всего, ему не принесет, но это его не останавливало. Фербер увлеченно работал: есть в жизни, оказывается, стимулы и более существенные, чем чисто внешние достижения. Преданный идее летания, артиллерист, отдавший душу молодой авиации, он сделался первым

в мире ее историком. В его книге "Искусство полета" по крупинкам были собраны сведения о новой науке — самолетостроении, было увлекательно рассказано о пионерах летного дела, даны смелые прогнозы на будущее.

Фербер азартно защищал аппараты тяжелее воздуха, он выступал доказательно, умно, с великолепным шармом. Это было очень важно тогда: в начале века полемика, какой аппарат окажется предпочтительнее — управляемый аэростат (дирижабль) или самолет, — не стихала.

За год с небольшим Фербер успел построить еще несколько крылатых машин. Он успешно облетывал их и старательно совершенствовал.

Казалось бы, жить этому человеку — сорок шесть лет, здоров, умен, красив, наконец успех нашел его, но... судьба распорядилась иначе...

22 сентября 1909 года Фердинанд Фербер выполнил нормальную, очередную посадку на своем летном поле. Теряя скорость машина уже бежала по земле, когда колеса попали в вырытую на поле яму, самолет опрокинулся и убил пилота.

Фербер мало успел налетать, но многое успел обдумать.

"От шага к прыжку, от прыжка к полету", — мудрая заповедь Фербера, оставленная им в наследство всем, кто начинает путь авиатора, и тем, кто испытывает новые самолеты с еще неведомым норовом, со скрытыми особенностями характера.

Вдумаемся — а что рекомендуют нам сегодняшние официальные документы, призванные охранять нашу жизнь, гарантировать безопасность любого полета? Последовательность, последовательность и еще раз последовательность!

"Изобрести летательный аппарат мало что значит, построить его — тоже немного, испытать — все!" Эту заповедь ошибочно приписывают Отто Лилиенталу, хотя подлинный ее автор — Фербер.

Вглядываясь в черты лица этого замечательного пио-



нера авиации, листая страницы старых книг, упоминающие о нем, стараюсь понять, что же самое поучительное, самое главное для нас в его судьбе? "Летать — значит, приземляться", — гласит старая мудрость.

Однако в этих словах еще не все: летать — значит думать! И хотя старым авиаторам случалось слышать: "Больно умный! Хватит рассуждать!" — не на этой дури росли и мужали наши крылья. Думать! Понимать! Знать! Так велит опыт капитана Фербера, — невзирая ни на что, летчика счастливой судьбы...

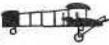
АЛЬБЕРТО САНТОС-ДЮМОН



Как ни странно, едва не каждое упоминание о Сантос-Дюмоне, опубликованное в литературе бывшего социалистического лагеря, непременно начинается упоминанием — он был сыном очень богатых кофейных плантаторов из Бразилии, будто дальше речь должна идти о том, как замечательно развернул дело своих родителей молодой и удачливый наследник. Странно...

Мне кажется, справедливее начинать с другого. Всюду в мире есть такие неудобные для взрослых мальчики, что обожают задавать "невозможные" вопросы. Например: почему один человек может плавать, а другой... как топор? Так вот маленький Альберто был именно из такой породы мальчиков — ему непременно нужно было узнать, почему люди не летают? А когда несколько позже он узнал, что люди летают — есть такие авиаторы, это открытие лишило его покоя.

Очутившись в конце прошлого века во Франции, он, восемнадцатилетний, чуть ли не прежде всего завел знакомство с одним из аэронавтов. Он мечтал подняться на воздушном шаре, чтобы испытать ощущение полета. Первая попытка оказалась неудачной: аэронавт оказался жмотом и заломил такую цену за полет, что Сантос-Дюмон, хоть и сын очень богатых плантаторов, отступился. И... тут, пожалуй, не трудно будет заметить первое проявление характера — годом позже он слетал. Другой авиатор свозил его в небо за пятьсот франков. Тоже, между прочим, не дешево, но эта сумма Альберто не остановила.



Оставшись на долгое время во Франции, Сантос-Дюмон задал сам себе несколько неожиданный вопрос: "А почему аэростаты строят непременно больших размеров?"

Он решает испытать судьбу и построить, так сказать, свой персональный аэростат-малютку, всего в 100 кубических метров объемом.

Чтобы такой шарик мог поднять его в небо, надо соорудить оболочку из самой-самой тонкой, тончайшей ткани. Сантос-Дюмон останавливает свой выбор на китайском



Альберто Сантос-Дюмон

натуральном шелке. Это дорого, но, кто заказывает музыку, рассудил начинающий авиатор, тот должен платить.

Оболочка получается, к удивлению опытных аэронавтов, немислимо легкой! Он заказывает корзину. Ему приходится до хрипоты спорить, торговаться не из-за стоимости заказа — из-за веса!

В результате первый аэростат Сантос-Дюмона вместе со всем оборудованием весит не более двадцати килограммов. Он способен принять тридцать килограммов балласта в корзину и самого Альберто.

Злые языки острят: аэростат для куклы!

Но Сантос-Дюмон поднимается над Парижем, он парит над городом, и... злые языки умолкают, на смену им приходят мастера пера и кисти, мастера сатиры — Сантос-Дюмон делается их любимым персонажем. Но это его не сильно огорчает: реклама способствует популярности дерзкого авиатора. Ведь уже в то время было известно: реклама — двигатель торговли. Всякое новое начинание развивается быстрее и легче, если о нем узнают и заинтересуются возможно больше людей.

Он летает много, смело, он строит новые баллоны, он не однажды падает, терпя множество поражений, но остается верен баллономании, поразившей его, словно болезнь. Впрочем, жизнь не только наказывает упрямого бразильца, но и учит. И вскоре, сделавшись одним из самых популярных аэронавтов французской столицы, он объявляет: воздушный шар — игрушка ветра, надо соединить баллон и мотор, поставить на машину гребной воздушный винт, оборудовать новый снаряд рулями!.. Весь Париж потешается: этот безумец хочет разжечь свечу под пороховой бочкой, на которой он будет сидеть! В баллоне взрывоопасный водород... а рядом будет мотор... Образумь его, Господи. Такой молодой еще. И чего ему не хватает?

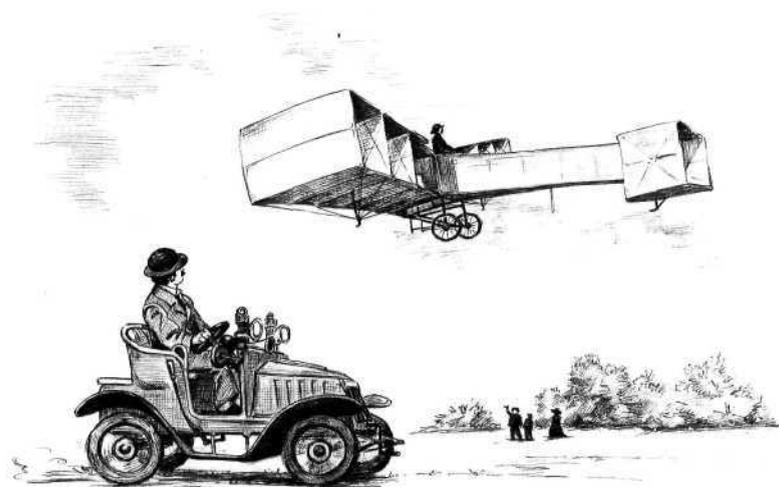
А Сантос-Дюмон строит один за другим одиннадцать управляемых аэростатов. Он летает, осваивая искусство маневрирования на аппаратах легче воздуха. На аэростате №6 19 октября 1901 года он облетает вокруг Эйфелевой башни. Едва ли кто-нибудь может описать это событие лучше самого аэронавта.

"Утром метеорологическая обсерватория оповестила меня, что на высоте Эйфелевой башни ветер дует со скоростью около 6 метров в секунду. Я вспомнил с улыбкой, как всего три года назад я был горд и счастлив, убедившись, что

мои аэростаты движутся в штиль со скоростью... целых семь метров в секунду... На один метр быстрее ветра, с которым мне придется бороться сегодня.

Ветер дул сбоку и относил мой корабль, что, понятно, мешало маневрированию. Я решил подняться не менее чем на десять метров выше верхушки башни. Этот маневр отнимал лишнее время, но зато я избегал опасности быть прижатым ветром к самой башне.

Я поднялся в Сен-Клу в 2 часа 42 минуты пополудни.



Достигнув Эйфелевой башни, я круто переложил руль и стал огигать ее громоотвод, описывая круг диаметром приблизительно пятьдесят метров. Было 2 часа 51 минута. Значит, в девять минут я прошел пять с половиной километров".

Чутьочку терпения, читатель, и вы поймете, почему так пристально следил за минутной стрелкой наш герой.

"Едва я отошел от башни Эйфеля на полкилометра, как мотор, который раньше работал отлично, вдруг запризничал. Несколько минут я был в мучительной неиз-

вестности, что делать дальше. Наконец я бросил руль и стал осматривать мотор, пытаясь устранить неполадку. Тем временем аэростат очутился над лесом и стал снижаться...

А минуты бегут, и так близок срок возвращения! Стоит прозевать мгновение, и я потеряю право на получение приза...

В 3 часа 11 минут 30 секунд я пронесся над головами зрителей, когда до срока оставалось еще тридцать секунд..."

Не стану вдаваться в подробности: чтобы получить приз Дейча за этот полет, Сантос-Дюмону пришлось здорово повоевать с крючокотворами. В конце концов деньги он выколотил и... тут же принялся за сооружение нового аэростата.

И вот теперь самое, на мой взгляд, неожиданное и самое интересное!

Совершив множество полетов на аэростатах, проложив, без преувеличения, путь всему дирижаблестроению, сделавшись конструктором и пилотом мировой известности, Сантос-Дюмон, этот недавний юноша-романтик, совершает измену! Да-да, он публично отрекается от своей веры в летательные аппараты легкой воздушности.

Спокойный расчет, накопленный опыт — свой и чужой — заставляют человека признать: будущее за новорожденным самолетом! И со свойственным ему темпераментом Сантос-Дюмон принимается за строительство своего самолета. В основу конструкции он закладывает принципиальную схему машины Райтов — "утку", но вносит в самолет свое понимание задачи.

Он отрывается от земли Европы в числе самых первых самолетчиков, а многие историки авиации даже отдают ему безусловное первенство.

Первый полет — 25 метров. Приз Аршдакона — 25 000 франков.

12 ноября 1906 года Сантос-Дюмон пролетает уже 220 метров на высоте 6 метров. А несколько позже он устанавливает первый зарегистрированный рекорд скорости — 41,29 километра в час.

Альберто Сантос-Дюмон немного не дожил до шестидесяти лет, он скончался на своей родине в 1932 году.

Еще раз поглядите на этот забавный шарж, открывающий эту главку, сколько в нем задора, экспрессии, какая бойцовская страсть угадывается в оригинале! Авиацию начинали фанатики. И, ей-богу, совершенно не так существенно, были они сыновьями богатых родителей или выходцами из среды неимущих. Пожалуй, с точки зрения авиации, богатые фанатики были даже предпочтительнее: они могли больше тратить на свое увлечение, они устанавливали головокружительные призы, если только не страдали жадностью и не родились трусоватыми.

Познакомившись с судьбой Сантос-Дюмона, я подумал: хороший был человек — и с легким сердцем отвел ему место в семейном альбоме.

Очень советую всем авиаторам — ищите своих персональных героев в истоках летания, это увлекательно и очень помогает жить, особенно, когда вас нагоняет полоса неудач, огорчений, когда на пятки наступают сомнения.

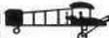
АНРИ ФАРМАН



Восемьдесят четыре неугомонных года прожил этот на редкость талантливый и разносторонний человек. Он был художником по профессии, что не мешало ему увлекаться велосипедом, стать вело- а позже и автогонщиком. Азарт и любопытство привели его в начале века в мастерскую к Габриелю и Шарлю Вуазенам. Он пришел к этим ставшими известными инженерам заказать... самолет! До Фармана такой заказ братья Вуазены успели принять от скульптора Делагранжа. Мода на авиацию росла и ширилась. Во Франции был уже создан Аэроклуб, шла острейшая борьба между сторонниками летательных аппаратов легче воздуха и теми, кто делал ставку на самолет.

В ту пору Фарман мало что понимал в летном деле, но с первого же шага показал себя человеком сообразительным и хватким. Подписывая контракт с Вуазенами, он включил в документ такой неожиданный пункт: деньги за самолет будут уплачены двумя долями — первая половина при заключении сделки, вторая — после того как самолет, оторвавшись от земли, пролетит по прямой один километр. И это в ту пору, когда за преодоление двадцати пяти метров летчиком предлагали сумасшедший приз! Не сделав ни одного подлета, Фарман не сомневался — будет машина надежна, он не подкачает! Вуазены пошли на риск и подписали контракт.

Получив машину, Фарман прежде всего спрятал самолет в заранее построенный ангар и приступил к самому



детальному знакомству с аэропланом. Кое-что он переделывал, как ему казалось, усовершенствовал. И не спешил! В этом человеке странно сочетались азарт, явная склонность к авантюре и основательная предусмотрительность.

Пока самолет готовился к первому старту, Габриель Вуазен добросовестно помогал своему заказчику и невольно приглядывался к клиенту. Фарман определенно нравился Вуазену, чем дальше, тем больше он располагался к нему.



Анри Фарман

Наконец летательный аппарат выкатили на летное поле, поставили против ветра, и Фарман начал обучаться полетам. Он действовал подобно малышу, пробуящему сделать первые шаги, — переступил, остановился, подумал... сделал еще шаг и опять подумал. Злые репортерские перья не оставили без внимания первых попыток Фармана, в газетах появились высказывания, смысл которых сводился к следующему: этот летун попрыгает, попрыгает, но, чтобы полететь всерьез, пардон, — никогда! Но он полетел и первым в Европе замкнул километровый круг, выиграв приз Аршдакона и Дейча де ля Метра. В какой уже раз была доказана польза расчетливой осмотрительности, контролируемой смелости.

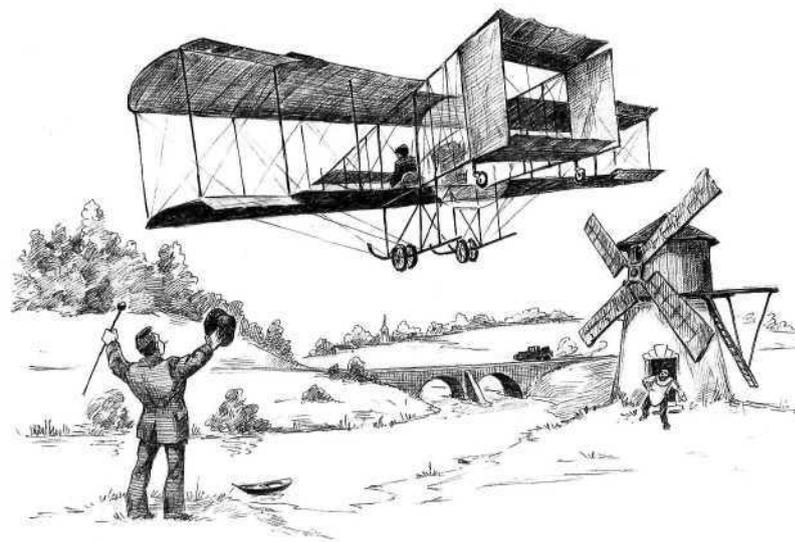
Завязывается негласное пока соперничество с Делагранжем, с Блерио, с самим Вильбуром Райтом, гастролировавшим во Франции. Противники зорко следят друг за другом, всякий успех одного вызывает немедленную ответную реакцию остальных. 30 октября 1908 года этот "энергичный стройный брюнет с карими глазами и аккуратной бородкой, — как рисует Фармана историк авиации, — авиаконструктор, спортсмен и предприниматель в одном лице", отваживается на перелет из Мурмелона в Реймс.

"Признаюсь, вначале я был смущен и даже волновался — что-то ожидает меня впереди, там, где столько препятствий? Могу ли я быть спокойным, рассчитывая только на устойчивость своего аппарата и на исправность мотора? — так не без легкого кокетства начинает свой отчет о перелете Фарман. — Эти сомнения не совсем оставили меня в первые минуты, когда я был уже в воздухе. В начале пути я летел над полем. При спокойной атмосфере все шло хорошо. Но вот около селения Мурмелон показалась группа высоких тополей. Как быть? Тополя угрожающе вырастают. Испуганные вороны крикливой стаей снимаются с деревьев и улетают в сторону.

Тополя уже в тридцати метрах от меня. Как обойти их? Справа? Или лучше слева? А рошица так мала, пожалуй, метров пятьдесят... Надо решаться! (Чувствуете, как

старательно подает себя, как направленно сгущает краски пилот? Нет, вовсе не в осуждение человека говорю об этом, надо же учитывать время, так сказать, эпоху, пионерность происходящего события.) Небольшое движение рулем высоты, и мой аппарат послушно поднимается над препятствием. Озираясь вниз, не без волнения, с удовольствием убеждаюсь, что верхушки деревьев не были задеты. Прекрасно! Летим дальше!

Однако спокойствие не было продолжительным.



Впереди вырастают жилые строения и — что еще хуже — высокая мельница. Ну, думаю, была не была! (Работает на публику Фарман, это же ему на самом деле совершенно не свойственно — действовать, очертя голову.) Умирают в жизни только раз! Я опять взмываю вверх и пронесусь над селением, над железной дорогой и даже над нахальной мельницей... Это был критический момент в моем путешествии. Теперь я могу оглядеться вокруг себя. Ветер налета-

ет с разных сторон. Когда я лечу над деревьями, меня тянет вниз. А когда под ногами гладкая поверхность, аэроплан стремится вверх. Согласитесь, это тоже неприятно — все время осматриваться и парировать капризы атмосферы. Хорошо еще, что в воздухе спокойно и аппарат успешно справляется с воздушными потоками...

Заботит меня мотор. Я неослабно прислушиваюсь к его реву, к свисту пропеллера. Моментами мне кажется, что есть какие-то заминки, но потом все опять налаживается и идет по-хорошему. Да, без мотора от моей птицы, да, пожалуй, и от меня, остались бы одни щепки!

Внизу группа любопытных. Они перебегают, собираются в толпы. Все оживленно жестикулируют и приветствуют меня. Пыхтя и дымя, пробегает подо мной паровоз, привязанный к своей однообразной колее. Автомобиль, чертя путь по скучному шоссе, пропадает в облаке пыли... (Как, однако, непринужденно-инфантильно вяжет он, победитель небесного простора, слова!) А я парю в воздухе, ласкаемый встречным ветром и заливаемый солнцем. Парю надо всеми и испытываю высшую для меня радость жизни — радость летания".

Нет слов передать, как мне симпатичен такой, каким он был, Фарман — чуть хвастливый, склонный к саморекламе и вместе с тем хваткий, осторожный, предусмотрительный. Искренности этого человека можно только завидовать. И его открытости. И его прекрасной воле к победе.

На Реймской авиационной неделе 1909 года Фарман выигрывает очередной приз, на этот раз за продолжительность полета — 3 часа 04 минуты, и еще приз за дальность полета — 180 километров.

Фарман расширяет свою авиационную деятельность. Он основывает самолетостроительную фирму. Здесь будет создано множество самолетов — военных, а вскоре после окончания первой мировой войны и пассажирских. В том числе знаменитый "Голиаф", вмещавший двух пилотов и двенадцать пассажиров! С 1919 года "Голиаф" начал эксплуатироваться на линии Париж — Лондон.



Фарман открывает авиационную школу. К нему съезжаются ученики со всего света, он неугомонно учит эту публику искусству пилотирования. Едва ли не самым знаменитым выпускником его школы становится Михаил Ефимов. Он еще в стенах Мурмелона, будучи учлетом, умудряется побить несколько рекордов. Но об этом позже, в своем месте.

У Анри Фармана был младший брат — Морис. Он тоже связал свою жизнь с авиацией, был конструктором, работал в фирме "Фарман". Увы, он рано умер, в тридцать семь лет. Обратите внимание, молодой авиации почему-то необыкновенно везло на братьев: Лилиентали, Райты, Вуазены, Фарманы, Ефимовы... можно бы и продолжить!

Официальная история летания все больше знакомит нас с летательными аппаратами, с особенностями их конструкций, с техническими достижениями и просчетами, много страниц уделяет перечислению рекордов, скрупулезно фиксируя метры набранной высоты, покрытые километры дальности, часы, проведенные в полете.

Все это, разумеется, и интересно, и поучительно, но меня всегда тянуло заглянуть в лицо тем, кто ставил и бил рекорды, мне очень хотелось верить — они улыбались, как мы, они, случалось, мухлевали, как, извините за откровенность, мы, им случалось и прихвастнуть, и порисоваться! Ведь живые люди, копнуть, приглядеться, ну точь-в-точь, как вы, как я, как мы.

Для чего мне хотелось увериться в обыкновенности великих, прославленных, внесенных в реестры ФАИ? Чтобы сказать тем, кто еще только тянется к нашему ремеслу: не робейте, братцы, и не теряйте попусту время. Крылья отрастают медленно, не безболезненно, но стоит сильно захотеть — вырастут.

Заглядывая в чужие, уже прожитые судьбы, в том числе и в судьбу Анри Фармана, я прихожу к выводу — начинать никогда не бывает рано, особенно если хочешь не опоздать.

ГАБРИЕЛЬ ВУАЗЕН



Когда фотография Габриеля Вуазена впервые попала мне на глаза, я сразу стал, показывая снимок знакомым и приятелям, спрашивать: кто, по-вашему, этот человек? Чем он занимается? Ответы были, понятно, разные, но процентов шестьдесят не сомневались, что перед ними работяга, мастер. Не очень-то я верю в научную ценность физиономистики, и все-таки...

Габриель Вуазен был инженером-механиком, и к авиации он приобщился, можно считать, случайно. Президент Аэроклуба Франции, которому Вуазен, случалось, помогал, предложил ему опробовать планер. Попытка полетать оказалась не слишком удачной, буксируемый катером планерист свалился в реку, едва выплыл. И может быть, именно поражение раззадорило Вуазена — как так, почему не удержался в воздухе?

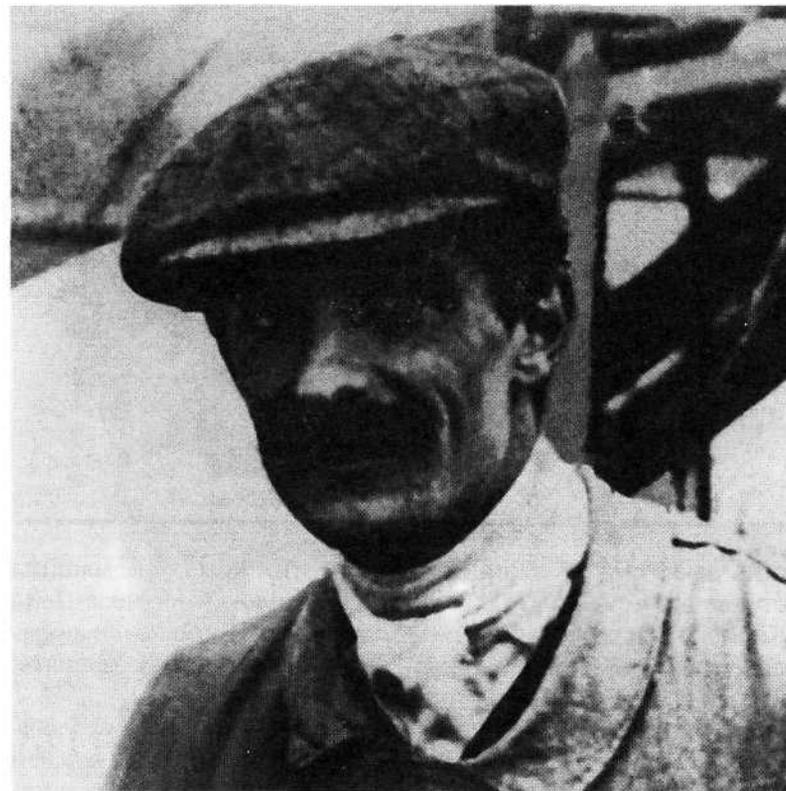
И Вуазен начинает заниматься авиацией всерьез, насколько это было возможно в ту пору, ведь еще так недавно "Берлинер локальбанцейтунг", солидная газета, писала: "Если вы хотите видеть двух сумасшедших, поезжайте в Лихтерфельде. Там кое-кому захотелось летать..." Речь шла о братьях Лилиенталях.

Судьба сводит Вуазена с Луи Блерио, тоже инженером и ярким поклонником нового вида спорта. Они кооперируются и какое-то время работают совместно.

Позже, расставшись с Блерио, Габриель выписывает из Лиона своего брата Шарля, они основывают совместное дело. Поначалу это дело выглядело несколько странно: к



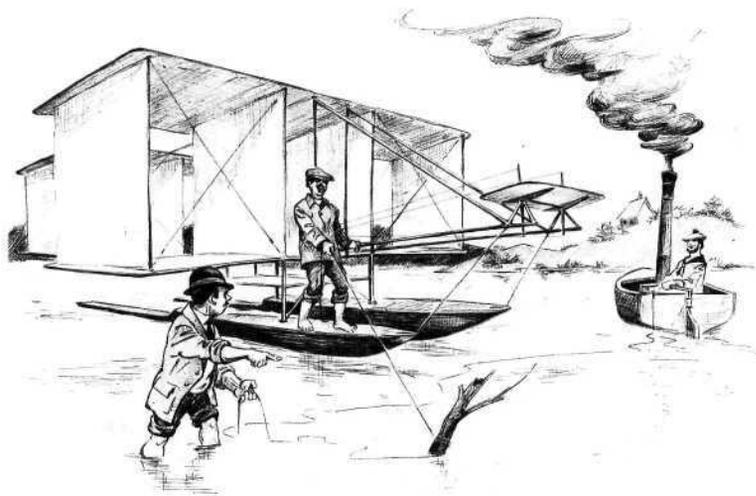
ним мог прийти любой желающий стать покорителем Пятого океана и заказать себе летательный аппарат. Как правило, братья придерживались принципа: ваши денежки, наша работа. Понятно, они не брались строить что попало, самые безумные проекты отклоняли, но там, где им удавалось разглядеть какую-то изюминку, брались за работу. И не просто исполняли любое требование заказчика, а добросовестно вносили в каждый проект свои поправки, уточнения, продиктованные как собственным опытом, так и опы-



Габриэль Вуазен

том других наиболее удачливых авиаторов.

И еще одна особенность в работе Вуазенов: все построенные по заказам машины они называли именами заказчиков. Будь то Делагранж или Блерио, получив готовый самолет, он становился обладателем "Делагранжа" или "Блерио-111", например. Не думаю, будто братья-самолетостроители были начисто лишены честолюбия. Скорее, мне кажется, ими руководил деловой расчет — такое привлечет внимание к их фирме: люди равнодушны к популярно-



сти, заказчику должно нравиться, что крылатая машина станет его тезкой. Не зря знаток психологии бизнеса Дейл Карнеги настоятельно рекомендует: возможно чаще обращайтесь к собеседнику по имени, людям приятно слышать, читать свое имя, знать, что их имя известно...

В 1907 году Вуазены построили один из самых удачных своих самолетов "Фарман", на котором его владелец установил ряд рекордов и вписал свое имя в историю авиации.



Мне нравится смотреть на портрет Габриеля Вуазена. И почему-то всегда, когда я смотрю на это лицо, в памяти всплывают лица безымянных труженников авиации — механиков, мотористов, оружейников, тех, чьим усердием, смекалкой, добросовестностью поддерживалась и поддерживается постоянная боеготовность военных самолетов, обеспечивается исправность всех аэропланов мирной службы. Так уж случилось, о них, о механиках наземной службы, мало что известно, не больно они прославлены и обласканы, не сильно награждены, хотя без них не вершится ни один полет!

Однажды я публично высказался в таком духе, что нам летчикам, так сказать, аристократам неба, следовало бы по справедливости руки механикам целовать: ведь их трудом живы мы, кто жив!

Тут мой старый друг, известный летчик-испытатель Галлай, подал реплику: "Ну, что касается целования ручек — это, пожалуй, слишком, не дамы все-таки, а по существу мысль верная: половина всякого успеха в полете подготавливается землей..."

Стоит полистать любую справочную книгу об авиации, и непременно обнаружится: почти нет источников, в которых бы не доказывался если не приоритет своей авиации, то ее особое, исключительное место в мире. Что тут можно сказать?

Охота людям и нациям первенствовать, пожинать сладкие плоды славы, ощущать признательность всего человечества... Тем дороже мне застенчивая улыбка Габриеля Вуазена. Жил, работал человек, делал свое дело, надо было летать — летал, случалось, падал, ничего не попишешь, коль выбрал себе такое хлопотное ремесло. Подумайте, сколько на одного известного, именитого летчика приходится неведомых?

И вот о чем еще думаю, вспоминая Вуазена. Сегодня мы смотрим на себя, на старушку нашу Землю из Космоса и неволью понимаем, как малы земные просторы, как тесно связаны все, кто живет на этой планете, разумно ли



"делиться славой", упорствовать в схватках приоритетов?

Ведь именно на Вуазенах держались наши крылья на заре летания. Поглядите еще раз в его лицо, может быть, едва заметная улыбка усатого француза поможет вам преодолеть какие-то личные трудности, избавит от приступа "звездной болезни", как знать...

Я — за общее небо! И у меня было много, смею уверить, предшественников, на авторитет и заслуги которых я ссылаюсь сегодня.

МИХАИЛ ЕФИМОВ

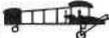


Скаким, однако, пристальным любопытством наблюдают за мной глаза первого летчика России с этой фотографии. Снимок Михаила Никифоровича Ефимова подарила мне его племянница — Евгения Владимировна Королева. Кажется, как давно все было — Райты, Фербер, шумное щебетание зарождавшегося Парижского птичника — так обозначилось в истории авиации содружество пилотов-пионеров, возникшее под покровительством Аэроклуба Франции. И поди ж ты, меня, военного летчика образца сорок первого года, связывает с тем временем всего **о д н о** звено общей цепи!

Сколько же неожиданностей хранит в себе время. Свой первый самостоятельный полет Михаил Ефимов выполнил в летной школе Фармана 25 декабря 1909 года. Это произошло в знаменитом теперь Мурмелоне, колыбели многих выдающихся авиаторов начала века. А 21 января 1910 года, то есть *двадцать семь* дней спустя, Аэроклуб Франции торжественно вручает свой сертификат №31; по-нашему — пилотское свидетельство, представителю России, ее летчику № 1!

Тут стоит особо отметить: выполняя свой самостоятельный полет в декабре 1909 года, Ефимов продержался в воздухе 45 минут. По тем временам для новичка, перворазника это было колоссально много. И не зря он получил в этот день прозвище Мсье Карашо. Так сам Фарман оценил своего ученика.

"Аэроплан был сначала осмотрен и опробован самим



Фарманом, — повествует Ефимов, — сделавшим на нем путь в три версты. Я не верил, что совершу в этот день самостоятельный полет. Но мой учитель верил и вдруг после пробы сказал мне: "Садитесь!" Я сел на аэроплан, поджидая, что вместе со мной по-прежнему сядет Фарман. Но он отскочил от аппарата в сторону, дал знак окружающим посторониться... Я заволновался, но в тот же момент сосредоточился, схватился за рукоятку руля и поднял левую руку, давая этим сигнал освободить аэроплан.



Михаил Ефимов

Сделав разбег в 30 метров, я взмыл вверх на высоту десяти метров. В первые минуты меня смущали быстрые движения аэроплана, летевшего со скоростью 70 верст в час. На первом кругу я еще не успел освоиться с аппаратом и старался, главным образом, сохранять равновесие. Но через несколько минут я уже вполне ориентировался и продолжал затем лететь с уверенностью. И так я пробыл в воздухе сорок пять минут. Мотор прекрасно работал, но было

очень холодно”.

Странное впечатление производит этот текст: он, несомненно, искренний, а вместе с тем звучит как-то не по-авиационному, будто написан человеком, к летной среде причастным лишь косвенно... И только постепенно доходит — время! Время изменило лексику летающего народа, сегодняшние пилотяги говорят хоть и похоже, но совсем иначе. Время, время...

5 февраля 1910 года, спустя две недели после официального признания летчиком, Ефимов вместе с Фарманом и Ван-ден-Бором приглашается провести приемные испытания новых аэропланов, заказанных военным министерством Франции. Чувствуете, как стремительно разворачиваются события, как наполняется его жизнь — испытатель! Уже. Это же фантастика!

Не стану пересказывать биографию Ефимова. Тех, кого заинтересует судьба Михаила Ефимова и его братьев — летчиков Владимира и Тимофея — снова братья! — отсылаю к обстоятельной книге "Соперники орлов" Е.В.Королевой и В.А.Рудника, переизданной, если не ошибаюсь, раза четыре. Но один документ я должен привести непременно.

В свое время одесский Аэроклуб получил такую телеграмму из Франции:

"Нужда с детства мучила меня. Приехал во Францию. Мне было тяжело и больно: у меня не было ни единого франка. Я терпел, думал: полечу — оценят. Прошу Ксидиаса дать больному отцу 50 рублей, дает 25. Оборвался, прошу аванс 200 рублей, дает 200 франков. Без денег умер отец, и без денег я поставил мировой рекорд с пассажиром. Эм-брос говорит: ждите награды! Кто оценит у нас искусство? Здесь за меня милые ученики заплатили 1000 франков, спасибо им. Фарман дал 500 франков. Больно и стыдно мне, первому русскому авиатору. Получил предложение в Аргентину. Собираюсь ехать. Заработаю — все уплачу Ксидиасу... Если контракт не будет уничтожен, не скоро увижу Россию. Прошу извинить меня.— Ефимов"

Поясняю: Ксидиас — банкир, богатый человек, он



послал во Францию Ефимова, полагая, что сумеет распоряжаться им, словно крепостным. Он требовал Ефимова в Россию, требовал немедленно, чтобы зарабатывать на ефимовских полетах деньги. Публичные полеты с ипподромов должны были принести солидные барыши предпринимателю. Авиация входила в моду, на авиацию был огромный спрос.

Но я уже говорил: полет учит нас ценить свободу, ощущать ее полной мерой. Ефимов, оказавшийся наделен-



ным редкими способностями к летанию, установив множество рекордов, приумножил свою славу вело- и мотогогонщика, отказался горбатить на Ксидиаса. Он приехал в Одессу, бросил на стол двадцать шесть тысяч франков неустойки и вольным казаком поднялся в небо России — это было 8 марта по старому стилю 1910 года. Он хотел жить свободным и независимым, как птица.

Была ранняя весна. Пригревало солнышко. К привычным звукам портового города прибавился новый — не-

сколько раз выстрелив, затарахтел самолетный мотор. И Ефимов отправился в очередной полет. Тот год был исключительно урожайным для Михаила Никифоровича. Только в одних международных соревнованиях в первый же день он получает *четыре* приза! Он заваевывает по сумме очков за все дни состязания первое место. Сегодня те старинные рекорды, понятно, "не звучат": ну, что нам скорость в сто с чем-то километров в час. А вот отзыв русского летчика № 2 Николая Евграфовича Попова о Ефимове дорогого стоит: "Этот человек прямо создан для полетов. После третьего урока у Фармана Ефимов стал летать лучше своего учителя". Попов постоянно подчеркивал, что успехи Ефимова — это успехи России!

Совсем недавно в мире насчитывалось не более ста летчиков. Авиация была спортом состоятельных людей, потехой для обывателя. Но минуло два — три года — и самолет находит применение в армии. В России открывается первая школа военных летчиков.

И *первым* инструктором первой школы пилотов назначают Михаила Никифоровича Ефимова. По царским порядкам ему, сыну крестьянина, рабочему человеку, почти невозможно было получить офицерское звание, но использовать его необыкновенный талант авиатора для подготовки офицеров-дворян — пожалуйста, тем более, что Ефимов успел поработать летчиком-инструктором во Франции и зарекомендовал себя с самой лучшей стороны.

Все, кто учился у Ефимова, вспоминают его добрыми словами, все говорят, что инструктор он был терпеливый, бесконечно доброжелательный к своим ученикам. И вот что еще запомнили все ефимовские ученики: он постоянно возился с машинами. Сам! Механики механиками, но Михаилу Никифоровичу доставляло огромное удовольствие копаться в моторах, регулировать управление, что-то улучшать, что-то переделывать на свой лад в самолетах.

Незадолго до начала войны провели несколько необычное соревнование — летчики состязались в точности бомбометания по наземным целям. С малой высоты атаковали

вали обозначенный на земле круг... апельсинами. И Ефимов вновь — первый! Конечно, попадание в цель оранжевым шариком апельсина было больше забавой, чем серьезным соперничеством, но это развлечение четко указывает, к чему готовилась авиация.

Началась первая мировая война и Ефимов воевал, был награжден...

Ефимов пытался строить самолет собственной конструкции.

Ефимов учил летать молодых.

Ефимов успел испытать от славы и хлебнуть горькой жизни тоже.

Когда в России случилась революция, Ефимов избрал красное небо, служил ему верой и правдой, увы, очень недолго. В августе 1919 года белогвардейцы убили первого летчика России, застрелив его в одесской бухте. Застрелили мстительно и подло. Долгие годы в истории нашей авиации о Ефимове упоминали как-то скороговоркой, вроде бы даже между строк. Уж не знаю, кто и какую политику тут пытался делать, но из песни слова не выбросить!

Для меня очевидно — Михаилу Ефимову положен по чину памятник. Хочется верить — будет! Памятные доски, появившиеся в Одессе, не заменят гордого изваяния крылатого сына России.

ГУБЕР ЛАТАМ



Должен сказать сразу, с полной откровенностью — о Латаме, летчике, гремевшем в начале века, я знаю, к сожалению, мало, во всяком случае меньше, чем о многих его современниках из Парижского птичника. Известность принес ему спорт. Он подвизался в амплу удачливого автогонщика, блистал на многих гонках. И никто из его болельщиков не удивился, узнав, что Латам начал летать. Такому вроде на роду написано покорять скорость! Он прекрасно разбирался в технике, легко освоил азы авиации и залетал сразу же уверенно и артистично. Он был одержим мыслью — не отстать! И весьма скоро газеты, ревниво следившие за авиационными делами, соединили его имя с такими лестными определениями, как бесстрашный, отважный, элегантный, удачливый, даже — храбрейший Латам! Ему нравились почитание, шумные восторги поклонниц, он старался выделяться не только стилем полета, но и манерой держаться, подавать себя.

Латам жил азартно. Он считался любимцем парижской публики. Ему охотно подражали.

Когда в 1909 году популярная английская газета "Дейли Мейл" назначила приз в десять тысяч фунтов тому, кто первым перелетит через Ла-Манш, Латам оказался едва не первым соискателем. И многие не сомневались в его победе. Он стартовал 19 июля на "Антуаннет" — моноплане, оснащенный мощным (по тем временам) мотором, незадолго до того облетанным Латамом. И увы... не повезло человеку! В самый неподходящий момент, над серединой кана-



ла, мотор отказал, пришлось срочно идти на вынужденную, садиться на воду. Сухопутная машина не была на это рассчитана, хотя оказалось, на воде держится. Латам даже успел закурить сигарету, пока не подоспел торпедный катер; моряки выручили — вытащили из воды, обсушили, почувствовали и доставили на берег.

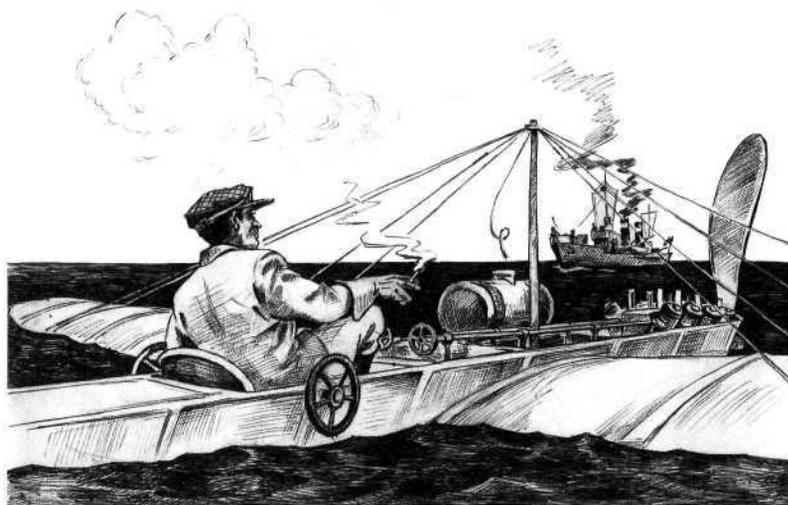
В авиации той поры, когда каждый полет был событием повышенного риска, было очень важно, как говорят цирковые, не терять кураж. Неудачная попытка одолеть Ла-



Губер Латам

Манш не отвратила бесстрашного, отважного, элегантного ... и прочая, и прочая Латама от полетов. В следующие два года его имя много раз появлялось в сообщениях о рекордных достижениях. Особенно шумный успех был у него в 1910 году, когда он первым преодолел высоту 1000 метров.

Надо заметить, что рекорды в ту пору, случалось, держались всего несколько часов, каждая авиационная неделя — в Реймсе ли, в Петербурге — отмечалась каскадом достижений, перелеты следовали за перелетами, сегодня



трудно даже представить, что вскоре после Латама, вышедшего на 1000-метровый рубеж высоты, потолок авиации был поднят до самых границ стратосферы.

Авиационный ажиотаж, охвативший все развитые страны, объясняется не в последнюю очередь и тем, что военные ведомства, так недавно отмахивавшиеся от Райтов, не желавшие ничего слышать о самолете как о перспективной боевой машине, вдруг в одночасье поняли — самолет предпочтительней очень дорогих, очень громоздких, очень

уязвимых дирижаблей. Самолетный бум нарастал, захватывал всю Европу.

И тут Губеру Латаму — о загадочная человеческая душа! — стало скучно в авиации, он утратил интерес к состязаниям, рекордным полетам, к этому калейдоскопу лиц и событий. Не то!

Необыкновенный этот человек нашел новое применение своим талантам, своему азарту — он увлекается охотой на крупных животных. Он мотается по самым экзотическим краям Африки, охотясь на слонов, на буйволов. И снова о его похождениях сообщают газеты. Ему рукоплещут парижане и особенно парижанки.

Он погиб на буйволиной охоте.

Смотрю на портрет Латама, и всякий раз мне делается тревожно и горько — реализовал ли себя человек, при его-то задатках? Но вместе с тем не покидает и такая мысль — Латам жил как хотел, по велению своего беспокойного сердца. В конце концов, он сам распорядился своей судьбой. Кто знает, не высшее ли это и есть счастье для всякого — прожить жизнь без узды, без шор, не зная касания чужой шпору? Латам дружил с ветром, Латам спорил с судьбой — поди плохо?!

АДОЛЬФ ПЕГУ



Все на снимке правильно,

именно так был расположен в пространстве летчик-испытатель фирмы Блерио, когда он выполнял "мертвую петлю". В те времена это было событие — петля! Но сперва об исполнителе. Пилотское свидетельство Пегу получил 7 марта 1913 года и сразу зарекомендовал себя летчиком из ряда вон выходящим. Он стал первым штатным испытателем. 19 августа Пегу опробует парашют — то был первый прыжок с самолета. 1 сентября он пролетает в перевернутом положении — на спине... 21-го — преднамеренно выполняет "мертвую петлю".

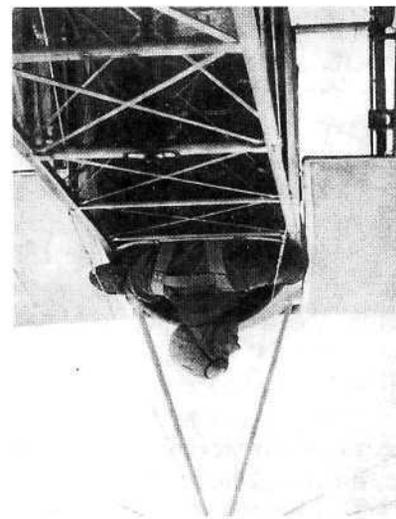
Когда Пегу испытывал возможность покидания самолета с парашютом и висел уже на стропах плавно опускавшегося его шелкового зонтика, он имел возможность наблюдать за оставленным им самолетом. Машина опрокинулась на спину, опустила нос, покачиваясь с крыла на крыло, написала гигантскую вертикальную букву "S" и... почти благополучно опустилась на землю. Повреждения были самые незначительные. Столь неожиданное поведение неуправляемого аппарата утвердило Пегу в мысли о возможности замкнуть вертикальный круг в небе, сделать фигуру, подобную той, что показывают в цирке отважные велосипедисты. Кстати, и название "мертвая петля" было заимствовано из циркового лексикона.

Пегу поделился своими соображениями с Блерио. Шеф в осуществимости фигуры не усомнился, однако и в восторг не пришел: затея показалась рискованной, а глав-

ное, не слишком-то необходимой.

Однако, когда специальная комиссия военного ведомства дала восторженную оценку мастерству Пегу, Блерио пересмотрел свою позицию: похвала главного заказчика стоила дорого. А заказчик не поскупился, вот какое свидетельство нам досталось:

"Пегу отрывается от земли, набирает высоту и исчезает из виду. Но не надолго, офицеры даже не заметили, когда и как он развернулся, а Пегу уже летит обратно. Он по-



Адолф Пегу

нял, что у самолета, лежащего в крен больше 45 градусов, руль высоты и руль направления меняются своими функциями. И он свободно исполняет теперь глубокие виражи. Заложив крен, Пегу поддерживает машину на постоянной высоте с помощью руля поворота и, беря ручку на себя, принуждает самолет вращаться с минимальным радиусом разворота.

"Эпатант!" — восклицает генерал Люантей, поражен-

ный мастерством летчика.

А полет продолжается. С высоты 50 метров Пегу снижается до 10 метров, он как бы намеревается влететь в распахнутые ворота ангара и лишь в последний момент энергично уходит вверх, перекладывая самолет из крена в крен. Создается впечатление, будто его машина виляет хвостом.

Представители военного министерства в полном восторге: "Неслыханно! Невероятно!"

Пегу ввинчивается на высоту 800 метров, глушит мотор и медленно опрокидывает самолет через левое крыло на спину. Отпустив ручку управления, он летит на спине, размахивая приветственно обеими руками. В кабине его удерживает только пояс безопасности.

"Это уже не человек, — говорит полковник Буа, — это национальный герой".

На высоте метров в 500 от самолета отделяется темное тело. Все присутствующие на аэродроме затаив дыхание наблюдают, как падает человек. Вот над ним появляется нечто белое, оно увеличивается, превращается в купол парашюта. Пегу снижается, раскачиваясь на стропах, и благополучно приземляется. В это же время оставшийся без летчика самолет приближается к земле..."

С легкой руки репортеров по газетам пошло гулять с того дня: "Пегу — человек без нервов".

Популярность этого летчика растет с невероятной быстротой. Когда он приезжает в Германию, его приветствуют толпы. За автограф знаменитого француза любители авиации готовы отдать что угодно. Есть такая легенда: предприимчивые механики Пегу, расписываясь за самого Пегу, продают памятные открытки. Сколько бы вы думали они продали? 180 000 липовых автографов по марке за штуку.

Здесь следует отвлечься и перенестись в родные наши пенаты.

В октябре 1910 года Петр Николаевич Нестеров, поручик артиллерии, впервые наблюдает за публичными полетами Сергея Исаевича Уточкина.

Летом следующего года Нестеров строит планер и ле-

тает на нем.

В октябре ему с большим трудом удается поступить в школу воздухоплавания.

12 сентября он совершает первый самостоятельный полет на самолете, а 28-го, *шестнадцатую* днями позже, сдает экзамен на звание пилота-авиатора. Проходят еще *семь* дней, и 5 октября Нестеров получает звание военного летчика. Для этого полагалось, кроме всего прочего, сдать *двенадцать* серьезнейших экзаменов по самым различным



дисциплинам.

31 августа 1913 года Петр Николаевич произведен в штабс-капитаны. Он много летает, он общается с профессором Жуковским, первейшим аэродинамиком России, он обдумывает новые идеи пилотирования. И 27 августа 1913 года завязывает в киевском небе свою петлю, которой суждено будет навек остаться петлей Нестерова.

Почему вдруг здесь о петле Нестерова и отчасти о самом Петре Николаевиче? А вот почему. Петлю Нестеров выполнил, как сказано, 27 августа, а Пегу — 21 сентября.

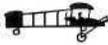
Но в России не очень-то жаловали своих и весьма охотно раскланивались перед иностранцами, так уж повелось, к сожалению. В пору, когда всем газетам следовало бы славить подвиг российского штабс-капитана, и не простого воздушного трюкача, а серьезного исследователя, основателя высшего пилотажа, открывшего все преимущества свободного перемещения в воздухе, о Нестерове стали говорить как о последователе Пегу, охотно распространяли сплетни об аресте, якобы наложенном на Нестерова за самовольство, трубили о взыскании за утрату казенного имущества (альтиметр, мол, вывалился!) — словом, как могли поливали...

И конечно, Петру Николаевичу была обидна такая несправедливость, тем более что в жизни он существовал неизбалованным, начальство не жаловало его ни вниманием, ни тем более любовью.

30 мая 1914 года Адольф Целестин Пегу оказался в Москве. В этот день в большой аудитории Политехнического музея состоялась публичная лекция, устроенная Московским обществом воздухоплавания. По этому поводу газеты писали так: на лекции встретились известный теоретик воздухоплавания профессор Н.Е.Жуковский, король "мертвых петель" Пегу и Колумб "мертвых петель" штабс-капитан Нестеров. Что же крылось за этим странным титулованием? Если отбросить эмоции, все выглядело более чем просто — "Король" получил от Блерио специально оборудованный самолет, снабженный безоплачковым карбюратором, и крутил по десятку петель подряд, не выключая мотора, а "Колумбу" высочайшее начальство запретило "баловаться"...

Далее следую дословно за историком:

"Появление на трибуне летчика в вязаном авиаторском костюме и шлеме на голове вызвало гром аплодисментов. Пегу познакомил слушателей с краткой своей биографией и рассказал, как у него зародилась идея "мертвой петли". Французский летчик отметил, что он долго не решался описать "мертвую петлю" и только после того, как узнал, что Нестеров осуществил ее, последовал его примеру. С га-



лантностью истинного француза Пегу закончил свое сообщение благодарностью Московскому обществу воздухоплавания за предоставление ему возможности совершить полеты в столь милой и дорогой ему Москве.

Появление на трибуне П.Н.Нестерова было встречено бурной овацией. От души аплодировал и Пегу... Нестеров и Пегу расцеловались..."

Тот памятный вечер, как свидетельствует сам Нестеров в письме к жене, они с Пегу закончили в шикарном ресторане — у Яра, где были приняты по всем правилам отечественного гостеприимства.

Все хорошо, что хорошо кончается?

Так, очевидно, особенно если не придавать слишком большого значения приоритетам и авторитетам. Мне же просто по-человечески приятно сознавать — авиацию ставили на крыло, поднимали до уровня высокого искусства в своем подавляющем большинстве исключительно порядочные люди.

Много лет тому назад я посетил в Нижнем Новгороде Маргариту Петровну Нестерову, дочку Петра Николаевича. Она была в ту пору уже на пенсии. Милая старушка с удовольствием рассказывала о театральной сцене, которой она отдала жизнь, старалась поделиться своими детскими воспоминаниями об отце. И вот ведь какая неожиданность — в крохотной однокомнатной квартирке тесно, что называется, плечом к плечу, висели прекрасные пейзажи тончайшей работы. И Маргарита Петровна невзначай заметила:

— Папа любил рисовать...

— Господи, — подумал я в тот момент, — кому дано, тому дано".

Адольф Целестин Пегу погиб в двадцать шесть лет.

Петр Николаевич Нестеров пожертвовал собой — в двадцать семь.

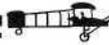
— Мальчики, — говорю я сегодняшней, — наши вечные юные, благородные, отважные мальчики. Что делать, что делать? Небо наше оплачено дорогой ценой.

ЛУИ БЛЕРИО



Сначала я расскажу о симпатичном седом месье, что так славно улыбается долговязому парню. Месье — Луи Блерио, тот самый, что начинал европейскую авиацию в первый год нового века, что в 1907-ом пролетел 186 метров, а годом позже покрыл расстояние в 14 километров за 11 минут. Это тот самый Блерио, что 25 июля 1909 года перелетел Ла-Манш на своем аппарате № 11 с трехцилиндровым мотором в 25 лошадиных сил и выиграл приз газеты "Дейли Мейл". Он стал первым авиатором на свете, отмеченным орденом Почетного легиона и обладателем пилотского свидетельства Франции № 1.

О своем знаменитом перелете в Англию сам Блерио рассказывал так: "Прошло десять минут. Пролетел над миноносцем (английским кораблем, стоявшим на якоре в проливе). Повернул голову, чтобы посмотреть, правильно ли держу направление, и оторопел. Не увидел ни миноносца, ни Англии, ни Франции. Я был один. Я вообще ничего не мог рассмотреть. Странное состояние — висеть в полном одиночестве над самой серединой пролива без направления, без компаса. Я боялся шелохнуться. Мои руки и ноги свободно лежали на рычагах управления. Я пустил машину наугад — будь что будет, пусть летит куда хочет. Так продолжалось десять минут: машина не падала, не подпрыгивала, не меняла направления. Спустя двадцать минут, как я покинул французский берег, вдруг показались Дуврские скалы, из тумана выплыла крепость, и дальше к западу я увидел место, где намеревался приземлиться. Было ясно, что



ветер сбил меня с курса. Значит, надо снова браться за рули".

Торжества этот перелет вызвал невиданные. Подумать только — авиация порушила гордую стратегическую неуязвимость островной Англии! Метрополия делалась достигаемой.

Слава не выбила Блерио из седла. В 1910 году он показал скорость 100 километров в час. Это было рекордное достижение. Хотя оно и не могло сравниться с пересечени-



Луи Блерио

ем Ла-Манша, однако не прошло незамеченным.

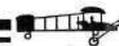
Позже Блерио основал самолетостроительную фирму. На фронтах первой мировой войны истребители "Блерио" провели не одну сотню отчаянных воздушных схваток. Выпускались и спортивные самолеты "Блерио". Все свое состояние, первоначально нажитое на производстве автомобильных ламп, Блерио вложил в авиацию. У него были и взлеты и падения — буквальные и фигуральные, прежде чем

за Блерио прочно и навсегда утвердилось звание "король моноплана".

Позже наиболее прославленными машинами "Блерио" стали "В-110" (1929) и "Блерио-Спад-510".

В 1936 году после смерти Луи Блерио его компания стала государственной.

ФАИ в том же году утвердила медаль имени Блерио, которая присуждается за рекордные достижения скорости, высоты и дальности на спортивных самолетах.



А в 1955 году память Блерио была увековечена, может быть, самым неожиданным образом - пилот Салис восстановил "Блерио-11", точь-в-точь воссоздав ту машину, что перелетела Ла-Манш на заре авиации, и повторил перелет Блерио!

На снимке мсье Блерио обнимает самого отчаянного пилота мира Чарлза Линдберга, только что перелетевшего на одномоторном самолете через Атлантику. В одиночку! Без посадки!

Когда 21 мая 1927 года самолет Линдберга достиг Парижа, можно без особого преувеличения сказать: весь мир зашелся в овации!

Наверное, было бы только справедливо чаще вспоминать и славить первопроходцев нашего общего, так густо заселенного нынче неба. И как же хорошо смотрится эта пара — Блерио — Линдберг!

ЧАРЛЗ ЛИНДБЕРГ



Он причастился авиации двадцати одного года. Его первое амплуа — парашютист. И не просто человек, совершающий прыжки с парашютом, а ярмарочный прыгун, своего рода артист! В начале двадцатых годов всякое авиационное действие собирало толпы зевак, готовых платить деньги за непривычное еще зрелище — вышедший ли пилотаж, прыжки ли с парашютом...

Летать он выучился частным порядком, уплатив инструктору 500 долларов и налетав под его руководством 8 часов. Еще 500 долларов Линдберг израсходовал на приобретение списанного военного самолета.

Так стремительно вошел этот человек в авиацию. Вскоре, покончив с ярмарочным промыслом, Линдберг вступил в армию. Здесь он и получил пилотское свидетельство и был произведен в младшие лейтенанты запаса. Очень недолго он летает в гражданской авиации линейным пилотом. И мало объяснимым образом приходит к мысли вступить в борьбу за приз Раймонда Ортейга. Миллионер Ортейг обещал вознаградить в 25 000 долларов того, кто пересечет Атлантический океан в одиночном беспосадочном полете.

Линдберг покупает самолет "Ryan NYP, N-X-211", дает ему имя "Дух Сент-Луиса" — "Spirit of St. Louis". На машине увеличивают крылья, усиливают нервюры, ставят дополнительные баки. Вся эта реконструкция проводится в типичном для молодого пилота стиле — напористо, без особой оглядки на авторитеты. При взлетном весе самолета



2380 килограммов в бак его закачивается 1704 литра бензина!

И вот 20 мая 1927 года молодой человек в соломенной шляпе появляется на аэродроме; насвистывая, он усаживается в кабине "Духа Сент-Луиса" и в 7 часов 40 минут утра начинает разбег.

Что же в активе этого отважного пилота?

Некоторый опыт полетов, громадная вера в свое счастье, воля к победе. А если говорить о вещах прозаических,



Чарлз Линдберг

на борту перегруженной машины имеются два электрических фонаря, шпагат, свернутый в аккуратный моток, есть охотничий нож, четыре факела, коробка спичек в водонепроницаемой упаковке, большая игла, два бочонка с пресной водой, пять банок консервов, две надувные подушки, комбинированный топор-пила и это, кажется, весь НЗ, припасенный на непредвиденный случай, как ныне говорят — на нештатную ситуацию.

О чем он размышлял в полете, как подбадривал себя в те долгие часы полета, пока не увидел среди безбрежных океанских вод силуэт незнакомого судна, не хочу додумывать. Когда же Линдберг заметил судно, он заглушил мотор, снизился и крикнул человеку, стоявшему на капитанском мостике:

— Какой курс на Ирландию, приятель?!

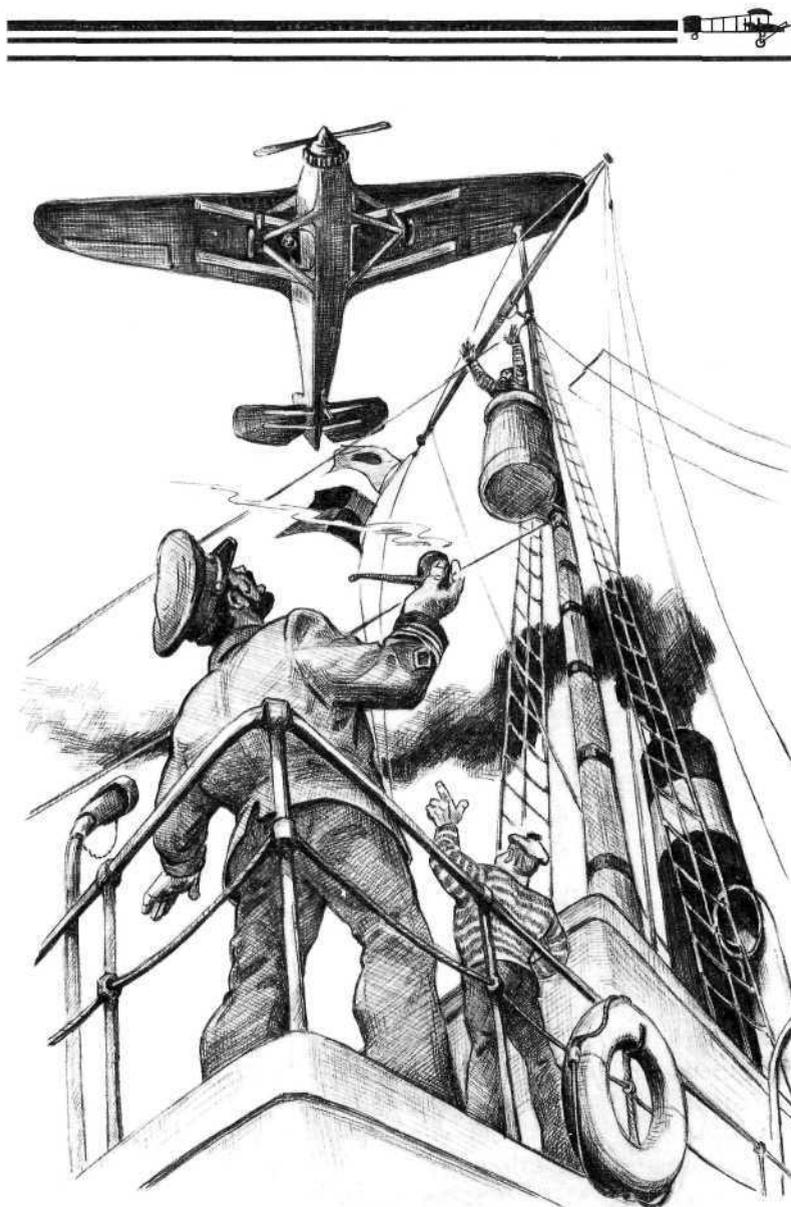
Ответа не получил, запустил мотор, набрал высоту и полетел дальше. Каждый ли мог решиться на такое — остановить мотор среди Атлантики (а ну как не запустится?), снизиться над водой?.. Стоит подумать, и бросает в озноб. Наверное, подобное возможно только в двадцать пять лет, на самой ранней заре летной жизни.

Он летел тридцать три часа подряд и прилетел в Ле Бурже, как было задумано!

Пожалуй, в мае 1927 года к Линдбергу пришла такая слава, которой не знал никто до него, даже сам Луи Блерио. И может быть, десятью годами позже его рейтинга достигнет Валерий Чкалов, когда он, перешагнув через Северный полюс, приземлится на земле Америки.

Несколько слов о судьбе.

Ни слава, ни деньги, доставшиеся этому фантастически везучему человеку, не принесли ему, к сожалению, обычного человеческого счастья. Не успели утихнуть восторги по поводу перелета, как в газетах возник новый шум: "У Линдберга похищен ребенок!", "Сыну Линдберга грозит смерть!..", "Похитители требуют выкуп..." и наконец: "Ребенок Линдберга убит". Действительно, мальчик был убит Бруно Гауптманом...



Страсти не утихали. Линдберг бежит из Америки, переселяется в Европу. Живет исключительно замкнуто. Но в тридцатые годы посещает Германию. Его любезно принимают в рейхе. Линдберг — отличная реклама для Геринга. Он высоко отзывается об авиационных успехах Германии. Реакция не замедляет вылиться на страницы печати — Линдберга обвиняют в симпатиях фашизму, намекают на особые связи с Герингом.

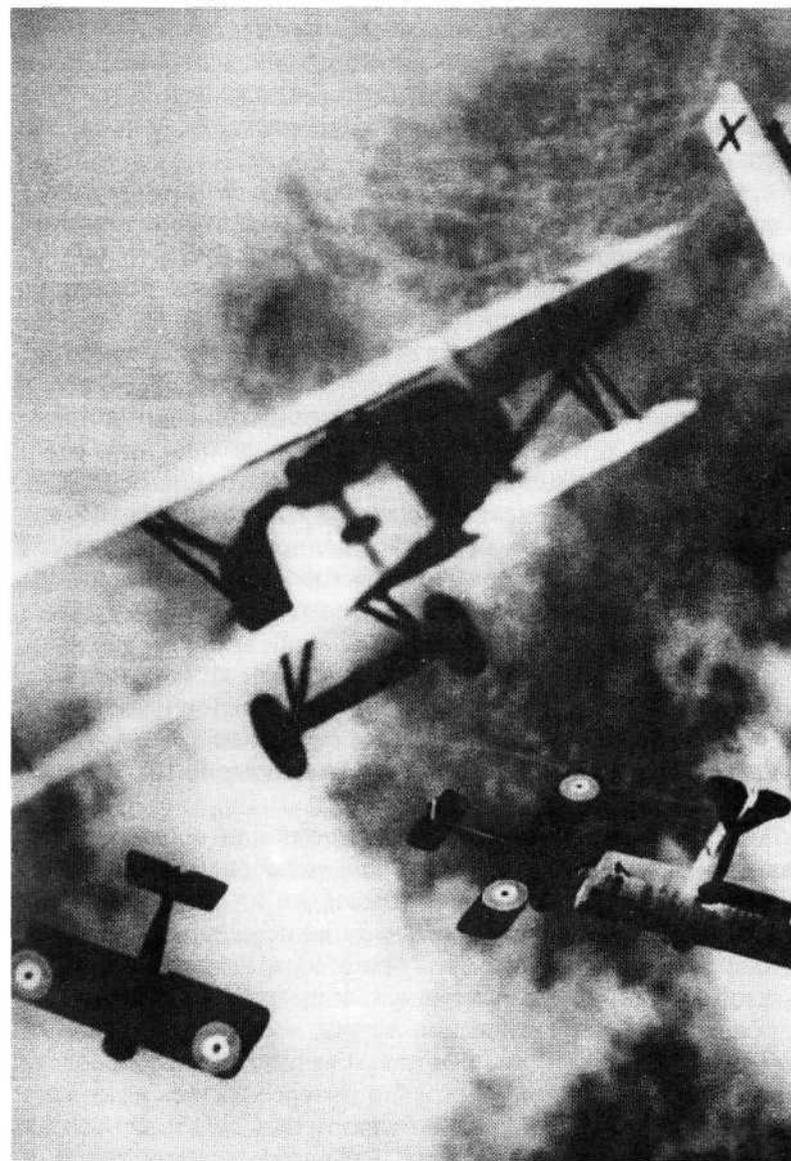
Даже официальное заявление президента Эйзенхауэра, свидетельствовавшее, что Линдберг высказал одобрение Люфтваффе в интересах своей страны — США, даже участие пожилого пилота в боевых действиях против Японии, даже его награждение и пожалование в бригадные генералы (бывшего младшего лейтенанта запаса!) долго не могли развеять ядовитого тумана, напущенного на былой ореол покорителя Атлантики.

Наверное, рассказом о Линдберге, помещенном именно на этой страничке, я несколько нарушил хронологию событий, но уж очень хорошо они смотрятся рядом — Линдберг и Блерио, и не только смотрятся, но и воспринимаются. Люди не могут жить спокойно, не переступая через барьеры, не покоряя вершины, не ставя и сокрушая рекорды.

Старый Сарьян, художник гениальный, замечательно заметил однажды: жизнь — это динамика, там, где статика, — там смерть.

И вспомните Фербера: если Ла-Манш Блерио был шагом, то какой меркой справедливо оценить Атлантику Линдберга?..

Не странно ли — перед вами снимок из эпохи первой мировой войны, фотография запечатлела групповой воздушный бой. Ведь каких-нибудь пять-шесть лет назад перелет на сотню километров был рекордным и за достижение высоты 1000 метров боролись лучшие авиаторы мира, скорость полета 100 километров в час оценивалась как величайшая победа. И вот — маневренный, ожесточенный, уничтожительный бой над землей...



Этот старый снимок представляется мне как бы рубежным. Жили на свете отважные, милые, азартные люди спортивного склада, тревожа воображение современников своими полетами — надо же, носятся над землей, ну прямо как птицы!.. — и в одночасье все рухнуло: ненависть, кровь, факелы в небе...

Вгрызаясь в немецкую статистику, тщательнейшим образом отражающую все перипетии воздушной войны 1914—1918 годов, я был совершенно ошеломлен цифрой "перемолотых" в той войне самолетов. Как вы полагаете, сколько всего машин прошло сквозь войну?

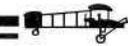
191 907 самолетов самых разных типов и назначений! Ничего себе!

Скрупулезные немцы пересчитали все — и потери, свои и чужие, и, если можно так сказать, доходы — убитых и раненых противника. Дотошные статистики вычислили, во сколько марок, долларов, франков обошелся каждый аэроплан, сгинувший на войне, и сколько промышленность успела наклепать авиационных моторов, какой мощности каждый... Но я не стану утомлять читателя этой оглушающей цифирью.

Подумайте лучше о другом — сколь же безумны были наши предшественники, бросившие на ветер неисчислимые деньги, растратившие бездну сырья, не говоря уже о сокрушенных человеческих жизнях, которые никак не оценить, ничем...

Без малого 200 000 машин построили воинственные дедушки, а что с ними делать, как распорядиться толком, можно сказать, не сообразили. Военные штабы мало знали о возможностях авиации, кавалерийские генералы не способны были вникнуть в суть профессии летчиков, они не умели ни планировать воздушную войну, ни толком формулировать хотя бы тактические задачи.

Промышленники, быстро развернувшие производство военных самолетов, не столько интересовались истинными нуждами авиации, сколько торопились делать деньги на военных заказах. О политиках и говорить нечего: авиация



была для них явлением загадочным, и, чем агрессивнее оказывался тот или иной деятель, тем громче он требовал: больше! Чего? Да каждый свое...

В ходе уже развернувшейся войны с великим трудом приходилось решать такие задачи, как вооружение летательных аппаратов. Каждый день выяснялось, что авиация могла бы делать то-то и то-то, если бы... Например, разведать противника — мало, надо оперативно передать разведанные штабу, а радиосредств на борту разведчика нет... да и наземная связь авиачастей с вышестоящими штабами налажена плохо. Совершеннейшим темным лесом оказалось наземное обеспечение летающих подразделений. Нужны были полевые аэродромы, без горючего и смазочных материалов много не налетаешь, летчики нуждались в обмундировании и питании — и все-все начинали налаживать с нуля.

Бесстрастная статистика потерь первой мировой войны рисует противоречивейшую картину: с одной стороны, нельзя не видеть массовой бездарности руководителей, их полнейшую неподготовленность к использованию нового рода войск; с другой стороны, поражают цифры: Рене Фонк сбил 75 самолетов противника, Эдвард Манное — 73, Вильям Бишоп — 72, штабс-капитан Петр Нестеров жизнью пожертвовал, таранив противника и тем сдержав слово: "Он больше не будет летать над расположением наших войск".

И вот какая еще мысль возникает, когда разглядываешь этот снимок, — сколь же велика приспособляемость, изобретательность, изворотливость человека в борьбе за выживание! Не надо забывать, что на протяжении всей первой мировой войны ни одна из сторон не обеспечила своих пилотов парашютами, хотя парашют был уже изобретен и испытан...

РОЛАН ГАРРО



Гарро — фигура в истории авиации более чем заметная. Он выучился летать в двадцать два года, закончив перед тем юридическую школу. Но надо учитывать время — 1910 год, самая яркая пора Парижского птичника, увлечение полетами достигает наивысшего уровня. Его первый самолет — моноплан конструкции Сантоса-Дюмона.

Почувствовав некоторую уверенность, обнаружив безусловные летные способности, Гарро организует... воздушный цирк и отправляется с ним на гастроли в Мексику и США.

Год спустя он вернулся во Францию и принял участие во многих соревнованиях. Ему покоряются рекорды высоты, он удачно участвует в больших перелетах. Сначала Гарро поднимает потолок мира на 3900 метров, следом — на 5610!

А 23 сентября 1913 года Гарро пересекает Средиземное море. Это, кстати сказать, был первый в истории авиации межконтинентальный перелет. Летел Гарро на легком "Моране". Маршрут он проложил таким образом, что 760 километров — от взлета до посадки — проходили по возможности вдоль берегов Корсики и Сардинии, морской же участок, так сказать, в чистом виде составлял 500 километров. И все же любое отклонение от курса грозило летчику серьезными неприятностями.

Сам Гарро так рассказывал об этом полете: "Находясь над открытым морем, я обнаружил, что горючего оста-

лось двадцать литров, максимум на час полета. И тут в разрыве облаков я увидел три маленькие черные точки, над ними — три вьющихся дымных хвоста... Страхи разом исчезли! Я был больше не одинок... Снижаюсь... Меня замечают. Все три судна разворачиваются и следуют моим курсом". В те годы самолет над открытым морем вызывал тревогу. Моряки развернулись, чтобы иметь возможность оказать помощь храбрцу.

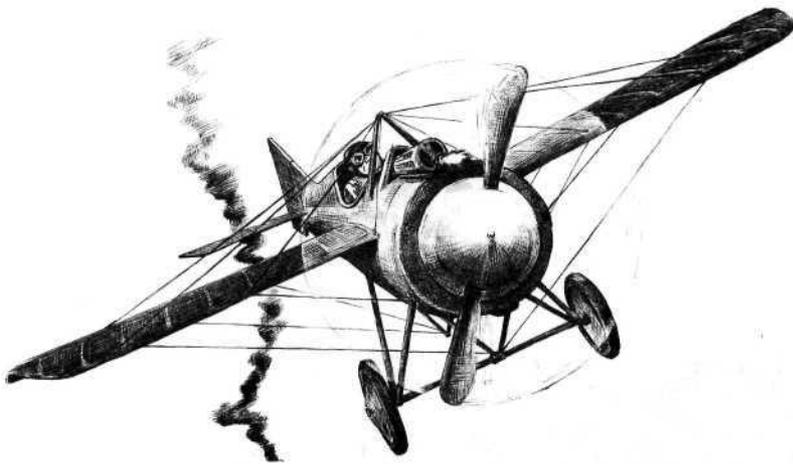


Ролан Гарро

Когда спустя без малого восемь часов непрерывного полета Гарро приземлился в Бизерте, в баке его "Морана" оставалось пять литров бензина...

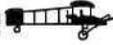
Однако главное деяние Гарро приходится на военное время. Первые встречи противников в воздухе, как правило, заканчивались безрезультатно, самолеты не были вооружены, а стрельба по противнику из пистолета или карабина не давала эффекта.

И тут появляется на фронте Гарро. Он решительно



атакует противника, заходит в хвост вражеского самолета, и... обозначенный немецкими крестами аэроплан падает. Это выглядело загадкой и навело отчаянную панику на участке фронта, где летал сержант Гарро.

В апреле 1915 года Гарро вынужденно приземлился на немецкой территории и вместе со своим самолетом попал в руки противника. Тогда только открылась тайна Гарро. Пулемет на его машине был поставлен параллельно про-



дольной оси самолета и стрелял сквозь плоскость, ометаемую винтом. А чтобы летчик не угодил в собственный пропеллер, он придумал такую хитрость — наклепал на тыльную сторону винта стальные пластины-отсекатели. Пулемет стрелял относительно мягкими медными пулями. Те пули, что ударялись о пластины, отлетали в сторону, не принося ущерба пропеллеру, а те, что проходили между вращающимися лопастями беспрепятственно, поражали противника.

Скопировать изобретение Гарро немцы не смогли: у них на вооружении не было боеприпасов, снаряженных медными пулями. Поэтому, с подачи Гарро, они изобрели синхронизатор — привод от мотора включал спусковой механизм пулемета только тогда, когда лопасть проходила срез оружейного ствола. Пулемет стрелял порциями, замолкая на время, чтобы лопасть прочеркивала линию пулеметного ствола.

Несостоявшийся юрист, прославленный пилот-рекордсмен, отдавший дань увлечения цирку, второй, после Блерио, кавалер ордена Почетного легиона, Гарро сделал одно из самых блистательнейших открытий для авиации. Синхронное оружие фактически положило начало истребительной авиации всех воюющих сторон.

Синхронное оружие продержалось на вооружении очень долго — пока оставались в строю истребители с поршневыми моторами! Больше того — лиха беда начало, — синхронизатор оказался первым автоматическим приспособлением, поднявшимся на борт летательного аппарата, он подтолкнул инженерную мысль к новым поискам — что еще можно автоматизировать, дабы облегчить труд летчика, повысить точность и надежность управления?

Оказалось, многое. Это тоже смело можно отнести в актив сержанта Гарро — человека беспокойного, мыслившего остро и нестандартно.

Век большинства летчиков — участников первой мировой войны оказывался, увы, недолгим. Гарро не дожил одного дня до своего тридцатилетия...

МАНФРЕД ФОН РИХТГОФЕН



Этот снимок сделан 11 сентября 1917 года в день, когда один из самых известных асов первой мировой войны барон Манфред фон Рихтгофен сбил шестидесятый самолет противника. Он провел на фронте еще семь с половиной месяцев и увеличил число своих воздушных побед до восьмидесяти! Не берусь судить, так ли педантично вели счет поверженных самолетов немцы, как они умели подсчитывать все остальное, но даже если эта цифра несколько завышена, все равно воображение профессионала потрясает п о р я д о к величины.

Рихтгофен из аристократического рода, военная кость по рождению. Его, естественно, определили на службу в полк легкой кавалерии. Считалось престижным. Когда началась первая мировая война, он состоял в чине второго лейтенанта кавалерии. Рихтгофена соблазнила карьера авиатора, скорее всего, это увлечение определилось модой, всеобщим почитанием летающей публики, ореолом романтики. Сперва он стал летчиком-наблюдателем, однако ненадолго. Известный пилот Больке подбил Рихтгофена переучиться на пилота, и Рихтгофен последовал совету обратившего на него внимание аса. Переучился быстро и в начале шестнадцатого года был зачислен пилотом истребительной авиации.

Рихтгофен не упускал случая высказывать свое отношение к ремеслу летчика-истребителя. "Мы ведем охоту на людей, — говорил он, — это трудное занятие, требующее решительности и вполне определенных навыков". В сентя-



бре 1916 года, в небе над Францией, Рихтгофен сбил первый самолет противника, но его карьера знаменитого воздушного дуэлянта началась несколько позже — с назначением в 11-ю эскадрилью, сформированную из лучших летчиков Германии. После шестнадцатой победы в воздушном бою Рихтгофен награждается орденом "За боевые заслуги", в конце 1917 года он вступает в командование 11-й эскадрильей.

Забавная подробность: сбил тридцать девять самоле-



Манфред фон Рихтгофен

тов противника, Рихтгофен получает звание капитана... кавалерии! Что бы это могло значить — инерцию, консерватизм военного мышления, ложную преданность традициям или просто ошибку писарей? Так или иначе, Рихтгофен продолжает летать, предпочитая прочим самолетам одноместный триплан "Фоккер", который он приказывает выкрасить в устрашающий красный цвет.

Нельзя не признать, Рихтгофен был не просто удачлив. Этот крылатый ангел смерти — его и так величали! — внес в свое ремесло много нового и неожиданного. Рихтгофен возглавлял группы истребителей, оказывавших сопротивление бомбардировщикам противника, новизна заключалась именно в *групповом* сопротивлении врагу. Рихтгофен ввел эшелонирование боевых групп по высоте. Перехват осуществляли те, кто имел преимущество, располагался выше врага и мог атаковать с пикирования. Кстати, такая тактика получила свое развитие во второй мировой войне, оказавшись прообразом знаменитой "этажерки". Сам Рихтгофен всегда старался держаться выше всех остальных в группе. Случалось, он барражировал аж на высоте четырех тысяч метров, зорко высматривая очередную жертву, и атаковал ее со всей неожиданностью.

21 апреля 1918 года Рихтгофен с боевого задания не вернулся. Позже было установлено: его сбил канадский летчик Рой Браун, вовсе не подозревавший, кого он сумел одолеть.

С годами имя Рихтгофена, между прочим, усилиями не только немецкой стороны, было едва ли не мифологизировано. Вокруг этого имени образовалась легенда, оно окуталось флером романтики.

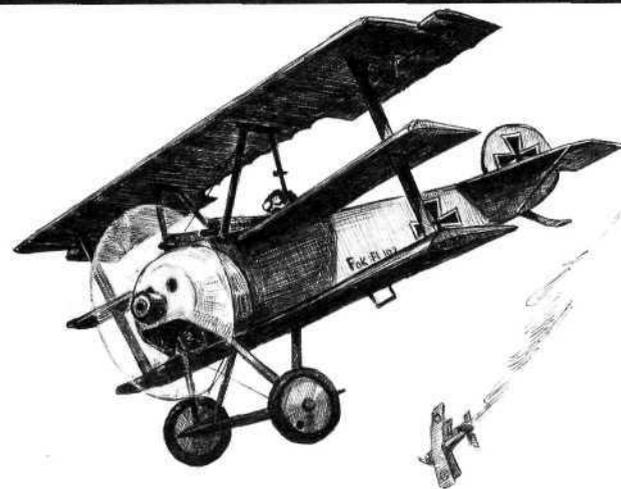
Поначалу сбитый барон Манфред фон Рихтгофен, рухнувший на землю Франции, нашел свое успокоение в этой земле. Его хоронили враги, хоронили с почетом — был выставлен караул, над могилой прозвучал ружейный залп — словом, по-рыцарски хоронили. Удивительно?

Пожалуй. Меняются времена, меняются и нравы, к сожалению, не сказать — к лучшему. Прошло время, и 18

ноября 1925 года останки Рихтгофена переносят в Берлин и передают родной земле, окружая эту церемонию большой помпой.

В 1936 году канадцы передают немецкому правительству, как оказалось, бережно сохраненные части рулевого управления самолета Рихтгофена...

Если еще в годы первой мировой войны Рихтгофен сделался кумиром немецкой молодежи, самым знаменитым героем своей страны, на примере которого воспитывалось



поколение, то удивительно ли, что с приходом фашизма в Германии его имя было вознесено вообще до небес! Лучшая истребительная эскадрилья ВВС именовалась "Рихтгофен", его портреты украшали казарменные стены, я видел изображение Рихтгофена, нарисованное на борту "Фокке-Вульфа-190"...

Француз Гарро сообразил вооружить истребитель пулеметом, стрелявшим сквозь плоскость, ометаемую воздуш-

ным винтом, и это во много раз увеличило возможности боевого летчика; немец Рихтгофен заложил основы группового воздушного боя, его тактика, в свою очередь, увеличила силу истребителей; русский Нестеров — о нем речь впереди — поразил авиационный мир тараном, засвидетельствовав этим — победа дороже жизни!.. Так на крови и отваге, на страхе и бесстрашии возрастало будущее. Что кривить душой, всякое ремесло — прежде всего ремесло. Мне трудно, глядя на портрет Рихтгофена, испытывать чувство симпатии к этому человеку, но было бы бессовестно отказать ему в потрясающем умении драться в небе. Что другое, а сбивать противника этот человек с холодными глазами, пробором в ниточку умел.

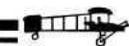
Не так давно судьба забросила меня на окраину Бонна. День был прозрачный, безоблачный, прохладный. В авиации говорят: миллион на миллион, подразумевая безграничную видимость, что называется, от горизонта до горизонта и от Земли до ... до бесконечности. Наслаждаясь этой великолепной голубизной, я обнаружил — иду по улице Мессершмитта. Впрочем, чему тут удивляться. Таких конструкторов чтят все... А дальше была улица Рихтгофена, а рядом — и это уже заставило задуматься — улица братьев Райт.

В немецкой столице...

Улица первых пилотов-американцев...

Молодцы немцы, сумели же преодолеть национальную ограниченность, сумели понять — хотим мы того или не хотим, но жить нам дано под одним *общим* небом! С той поры я внимательно читаю все, что удастся заполучить из выходявшего в Германии, и отчетливо вижу как изменяется, если можно так сказать, лицо их авиационной литературы. Конечно, это дается не легко и не сразу, и все-таки, литавры звучат все тише, пропадает панегирическая трескотня восхвалений, обнажая суть нашей *летной работы!*

Однажды бдительный редактор вычеркнул из моего текста слова: "Вскормленный для воздушного боя, он рвался на фронт, свято веря: там ждут его победы и слава". Я



спросил: "Что же криминального в этой фразе?" — "Вскормленный" звучит... не того... вроде о хищной птице речь..." В это же время нас именовали сталинскими соколами, а таран — не иначе, как соколиным ударом...

Грешно живем. В словоблудии утопаем...

Задержите взгляд на лице Манфреда фон Рихтгофена, подумайте еще разок: профессионал — это кто? Кто такой — мастер?

ЭРНСТ
УДЕТ



Пожалуй, это будет правильно

— начать об Удете воспоминанием Манфреда фон Браухича — известнейшего автогонщика, вообще человека любопытной судьбы:

"Моя первая встреча с Удетом, этим чрезвычайно живым невысоким мужчиной с добродушным выражением лица и лукавыми улыбочивыми глазами, состоялась еще в 1927 году. Как-то в воскресный день я отправился на пригородный аэродром посмотреть авиационный праздник. Гвоздем программы были фигуры высшего пилотажа, которые Эрнст Удет демонстрировал на одномоторном биплане. После бесславно проигранной первой мировой войны этот ас зарабатывал себе на хлеб только своим летным искусством. Его рекламные полеты давали ему не только приличные доходы, но со временем сделали настолько популярным, что на него обратили внимание кинопродюсеры...

Однажды под Штеттином мне посчастливилось увидеть один из его коронных номеров — "трюк с носовым платком". Этому трюку предшествовали безудержно смелые "мертвые петли". Он крутил их у самой земли, приводя публику в состояние крайнего возбуждения. Примерно в ста метрах от барьера, за которым теснилась толпа зрителей, на травяном бордюре, окаймлявшем летное поле, лежал обыкновенный носовой платок. Удет подлетал к этой точке на предельной скорости, держась на высоте не более двух метров. Затем следовал резкий разворот на крыло, едва не касавшееся земли. Крюком на боковой кромке ниж-

ней плоскости Удет подхватывал платок и под ликующий рев толпы взмывал с ним в воздух".

Виртуозного пилотажника Удета фон Браухич характеризует улыбочивым, добродушным, остроумным — словом, милейшим человеком и приятным собеседником. Что касается летных талантов, тут сомневаться не приходится: Удет сбил в годы первой мировой войны шестьдесят два самолета противника. Так что летал он, несомненно, здорово, а вот как поверить в его человеческие достоинства нам, вос-



Эрнст Удет

питанным на строгих стереотипах? Раз враг, то коварный или подлый, для разнообразия — гнусный или черный, всегда одна краска.

Если же принять во внимание, что в царствование Гитлера, он был произведен в генералы и с 12 июня 1936 года вступил в должность начальника технического управления министерства авиации, в чьи обязанности входило наблюдение за всей исследовательской работой, размеще-

ние заказов ВВС, контроль вооружения, то... сами понимаете.

Первые опыты с планерами Эрнст Удет начал еще в тринадцатилетнем возрасте, в восемнадцать выучился летать. Это было перед самым началом войны. А когда война разразилась, Удет записался добровольцем, стал мотоциклистом, к 1915 году переучился, получив звание военного летчика. Его успехи в этом амплу достойны удивления — он сбивает за короткое время двадцать один самолет противника, за что получает орден "За боевые заслуги". Он — командир звена в знаменитой эскадрилье Рихтгофена...

После войны Удет принимается конструировать авиетки и учебные самолеты. Его "Колибри" и "Фламинго" имеют успех. Особенно удачна "V-12B" — учебная машина, способная выполнять самые сложные фигуры высшего пилотажа. Инженерные успехи Удета не мешают его полетам — он пилотирует много и увлеченно, показывая свое искусство во многих странах, ввязываясь в авантюрные перелеты через Альпы, вояжируя в Африке, в Гренландии. А еще он выступает оператором воздушных съемок, поражая публику необыкновенным эффектом присутствия в полете.

Не зря Геринг с первых же шагов своего вознесения делает ставку на своего фронтового товарища Удета, но... тот оказывается неуживчивым и остро конфликтует с начальством. Суть конфликта сводится к тому, что прославленный ас первой мировой войны всячески защищает интересы л е т а ю щ и х (летчик есть летчик!) перед новоиспеченными тузами из ВВС. Конфликт закончился внезапным самоубийством Удета. Характерно, что власти долго скрывали обстоятельства его ухода из жизни, распространяя слухи о мнимой катастрофе при испытании сверхсекретного самолета.

Манфред фон Браухич никогда не был членом фашистской партии. Ему, аристократу, выходцу из старой знати, была совершенно чужда пошлость гитлеровского окружения. Амплу автогонщика с мировым именем позволяло фон Браухичу как-то оставаться в стороне от большой по-

литики, и нет оснований не доверять его воспоминаниям, когда они повествуют об изумлении автора при встрече с Удетом, одетым в генеральский мундир: "Послушай, друг, как же это так?" И чуть дальше фон Браухич поясняет: "Ясно было одно: для будущих кадров истребительной и бомбардировочной авиации Удет являл собой блестящий образец мужества и летного мастерства. Нацисты использовали его точно так же, как нас, спортсменов, или как известных артистов..."



Не просто сложилась судьба бывших кумиров немецкой молодежи: фон Браухич, отсидев в тюрьме при Аденауэре, нашел прибежище в ГДР, где был и обласкан и отмечен. Удет, как сказано, не примирившись с нацистскими порядками, лишил себя жизни.

Кому судить их? Какой меркой мерить их заслуги и их вину? Или лучше так: какую нишу отвести этим неординарным людям? Пусть это решит время...

ЖЮЛЬ ВЕДРИН



Прежде чем стать одним из самых знаменитых летчиков Франции, Жюль Ведрин занимал скромнейшее место регулировщика моторов. Теперь уже не установить, выбирал ли он свой путь сознательно, но что можно сказать с уверенностью — это было большое везение: подавляющее число неприятностей подстерегало пилотов той ранней поры из-за плохо отрегулированных, небрежно подготовленных к полету двигателей. Вчерашний регулировщик моторов, зарекомендовав себя надежным и старательным работягой, делает очередной шаг и превращается в механика. Он роднится с авиацией, обретает, я бы сказал, специфическое авиационное осознание. И наконец, 7 декабря 1910 года, в возрасте двадцати девяти лет, Ведрин достигает потолка — ему вручают официальное пилотское свидетельство Аэроклуба Франции за № 312. Я не случайно упоминаю номер его сертификата, ведь это подумать только — летчиков на всем свете и тысячи еще не набиралось!

Проходит всего несколько месяцев, и Ведрин выигрывает гонку Париж — Мадрид. Ему удается пройти этот нешуточный маршрут на своем любимом "Моране" всего за... двадцать семь часов и каких-нибудь пять минут. Он перечеркивает Пиренеи, преодолевает вихревые порывы ветра, которыми славится Испания, благополучно пролетает над ущельями. И уже месяц спустя — новая гонка: Париж — Льеж — Спа — Льеж — Утрехт — Брюссель — Рубо — Кале — Лондон — Дувр — Кале — Париж. Очень советую окинуть взглядом карту Европы и постараться вообразить себе



масштаб той гонки, соотнеся ее этапы со временем события! Шел только лишь 1911 год, каких-то два года назад люди с ума сходили, услышав, что Блерио перешагнул Ла-Манш...

Ведрин методично устанавливает рекорды скорости. Сперва 170,7 километра в час, следом — 174, чуть позже — 197 километров в час. Он гастролирует в США, где выигрывает кубок Беннета, преодолевая двести километров за один час, десять минут и пятьдесят шесть секунд, то есть показав



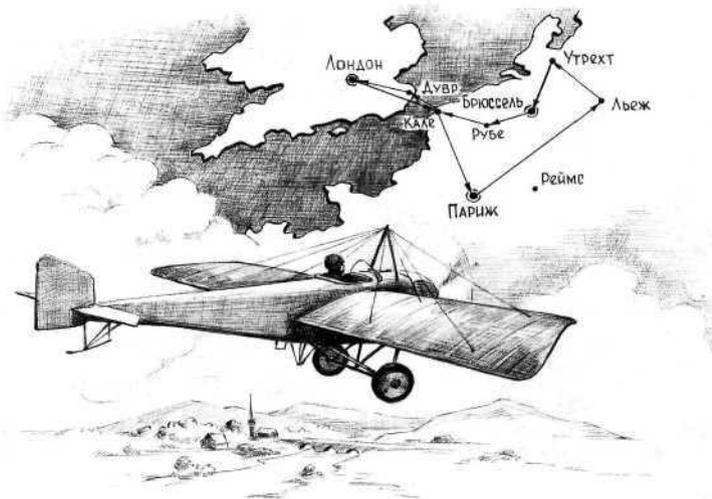
Жюль Ведрин

скорость 169,7 километра в час. Не стоит преувеличивать начальный опыт Ведрина, однако, я думаю, не зря он регулировал моторы и вообще возился с авиационной техникой на первых шагах в авиации: рекорд всегда вместе с летчиком делает его машина, его мотор...

Ведрин любознателен и непоседлив. Стоит ему залететь в Каир, он находит время, взгромоздившись на верблюда, отправиться на экзотическом "корабле пустыни" к пирамиде Хеопса. Из чистого любопытства или, может

быть, для рекламы? Не знаю, но фотографию Ведрина на верблюде видел и запомнил.

Казалось бы, человек весь в спорте. Но оказывается, этого ему мало, он еще ввязывается в борьбу за место в парламенте. Начинает избирательную кампанию сбрасыванием листовок с самолета: голосуйте за несравненного Ведрина! Впрочем, нововведение не помогло, нужного числа голосов набрать не удалось. Кажется, он без особого огорчения переворачивает и эту страницу судьбы, тем более что тут на-

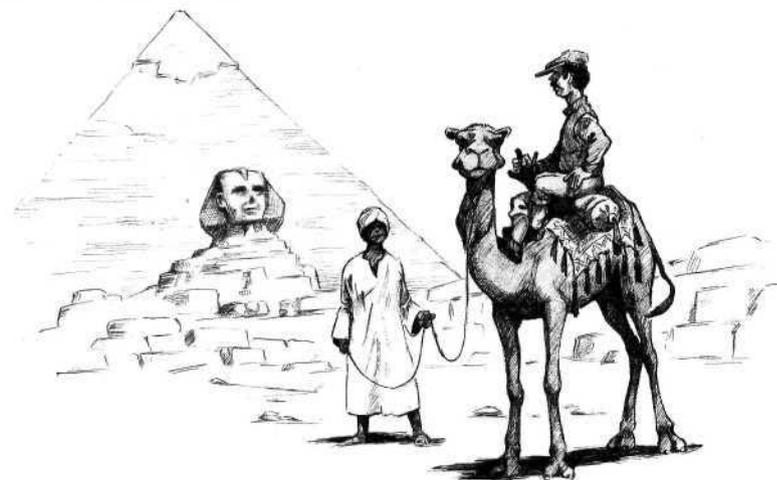


чинается война, и Ведрин вылетает на фронт.

Первое же боевое задание, что было ему дано, по справедливости надо бы назвать потусторонним: ему приказано лететь в глубокий тыл противника, найти подходящую площадку, сесть и посадить разведчика. Таких спецзаданий — он закодировал их несколько неожиданно: "Корова" — Ведрин выполнил семь! В трех случаях приходилось отыскивать разведчиков во вражеском тылу и возвращать их во Францию. Надо ли толковать, сколько душевных сил он

израсходовал в этих полетах? Кроме всего прочего — поломки на неудачно выбранной площадке, отказа двигателя над территорией врага, — летчику грозил еще и неминуемый расстрел на месте, обнаружь его немецкая контрразведка или просто жандарм на своей земле.

Автор выделяет в особую строку полет на "Кодроне", когда посадка была произведена на крышу галереи Лафайета в Париже. Этот факт, конечно, заслуживает удивления. Но, на мой взгляд, самый поразительный и, может быть, са-



мый важный (по его последствиям) полет Ведрин выполнил осенью 1912 года, когда он поднял в небо Амберье двенадцатилетнего курносого, некрасивого мальчишку. Просто так поднял — прокатиться! Но мальчишкой был Антуан де Сент-Экзюпери! Как знать, не провези Ведрин пацана, получили бы мы "Планету людей"?

Ведрин прожил тридцать восемь лет.

Его подвел двигатель в почтовом полете по маршруту Париж — Рим — Константинополь. Отказал. Пришлось садиться вынужденно. И... катастрофа.

ПЕТР НЕСТЕРОВ



В Советском энциклопедическом словаре, изданном в 1980 году, нашему национальному герою Нестерову отведено семь строк. Вот они все семь: "НЕСТЕРОВ Петр Ник. (1887 — 1914), рус. воен. летчик, основоположник высш. пилотажа, штабс-капитан. Первым ввел крены на вираже, выполнил ряд фигур высш. пилотажа, в т.ч. 27.8.1913 "мертвую петлю" (Петля Н.). Погиб в возд.бою 26.8.1914 в р-не г.Жолквы, впервые применив таран".

Читаю, вчитываюсь, и странные воспоминания приходят на ум. А ведь когда я еще только готовился стать сталинским соколом, в последние годы перед второй мировой войной, о Нестерове, понятно, упоминали, но как-то неохотно, вроде бы сквозь зубы, старательно норовя опустить его воинское звание, например, и всячески подчеркивая, что мальчиком он рос без отца, в нужде... Только много-много лет спустя я, кажется, догадался, в чем же было дело: Нестеров не устраивал наших кадровиков и тем более идеологов, его анкетные данные выглядели неважно: из дворян, наследственный офицер...

Для своего времени Петр Николаевич был не просто блестяще образованным человеком, но, что, пожалуй, еще важнее, смело мыслящим офицером. Судите сами, его, молодого артиллериста, повлекла к себе только-только нарождавшаяся авиация, поручик не просто постигает все, что было тогда возможно узнать о теории летания и летательных аппаратах, он еще своими руками строит планер, он



старается понять, осмыслить процессы, происходящие в воздухе. Он обращается к самому Жуковскому... Ну, а как в армии полагается: мыслящий поручик?.. Эт-т-то слишком... больно умный...

Когда же Нестеров завязывает первую "мертвую петлю" в небе, когда он блестяще пилотирует хрупкие машины и рассуждает о принципах будущих воздушных боев, рассуждает публично, замолчать его делается невозможно. Его признают. Без восторга, сдержанно. И только совер-



Петр Нестеров



шённый таран, оплаченный жизнью летчика, вынуждает сказать: велик был человек!

Он с детства не отличался выдающимися физическими данными, страдал малокровием, его одолевали головокружения, только выдающейся силой воли, только остротой ума, только врожденной настойчивостью ему удавалось поднимать себя над обстоятельствами жизни, несправедливой и немилостивой к нему.

Советская власть вспомнила Нестерова в 1941 году.



В первые же дни войны таран Нестерова повторили летчики Жуков, Здоровцев, Харитонов. Это был, без сомнения, героический акт, но, говоря откровенно, без утайки, — и акт отчаяния. Наша авиация в первый год войны еле-еле могла тягаться с врагом. А бездарные политики от военного ведомства зашумели на всю Россию: соколиный удар! Русская традиция, восходящая к подвигу Нестерова! Давай, ребята! Таранил — Золотая Звезда на грудь! И запылали траурные дымные факелы в военном небе моей многострадаль-

ной земли. Мальчики, товарищи мои, побратимы шли на тараны, как Нестеров, казнили супостата, вгоняли его в землю, жертвуя собой. И долго не находилось умного человека, который бы отважился сказать: 1:1 — ничейный счет, а нам ничья не подходит...

Очень обидно за Петра Николаевича, тонкого, умного, интеллигентного человека, художника и музыканта от бога, — сделали из него этакое отечественного камикадзе... А ведь он пошел на таран потому, что в его время на самолете не стояло ни пулеметов, ни пушек. Он сознавал — шансов уцелеть у него не так много, но офицерская честь обязывала прекратить разведывательные полеты поручика Фридриха Розенталя и унтер-офицера Малины, которые повадились проходить над аэродромом Нестерова, точно по расписанию...

Следуя Нестерову, как надо понимать, что есть офицерская честь? Накануне штабс-капитан обмолвился: "Больше он прилетать не будет", — это было сказано о немецком разведчике. Сказал — исполни, хотя бы и ценою жизни. Воля Нестерова была поступить именно так, как он поступил 26 августа 1914 года, потому что "в конце концов вся ответственность ложится на пилота". Закавыченные слова принадлежат не Нестерову, это слова Экзюпери. Чувствуете, как образуются связи, как созревает общность, прорастая сквозь время, не зная границ?..

АЛКОК И БРАУН



Боюсь, не поверите, но все было именно так: я остановил на улице, в метро сто авиаторов подряд — от лейтенанта до генерал-лейтенанта — и к каждому обратился с вопросом: "Извините, пожалуйста, вчера разгадывал кроссворд и не смог ответить: кто первым перелетел через Атлантический океан? Не подскажете?" От меня шарахались, мне снисходительно улыбались, многие старательно морщили лоб, но... ни один правильно не ответил. Ни один! Странное это вызвало чувство: неужели людям, причастным к летному делу, не интересно знать своих предшественников, иметь представление о том, что было до них в авиации, как развивалась жизнь в небе? Не может такого, думаю, быть, чтобы все плевали на собственное прошлое! Или причина в другом — десятилетиями исторические книги писали по таким рецептам, что читателю сообщалось ровно столько информации сколько ему "положено" и одобрено наверху. Оттого и случались кампании борьбы за признание России родиной белых слонов, поэтому число известных летчиков ограничивалось десятком имен, не случайно охотнее и назойливее прославляли павших, чем здравствующих, павшие — надежнее, лишнего не сболтнут.

Но ближе к делу...

1 апреля 1913 года британский лорд, хранитель печати Нордкиф объявил: "Мы предлагаем 10 000 фунтов стерлингов тому, кто за семьдесят два часа пересечет Атлантический океан от любого пункта Соединенных Штатов до

любого пункта в Великобритании или Ирландии".

И это была отнюдь не первоапрельская шутка. Приз Нордкифа должен был стимулировать развитие авиации, послужить, так сказать, мощным катализатором. И если попытка выиграть приз зависла в воздухе на целых шесть лет, то причина тому лишь одна — мировая война.

Но стоило войне закончиться, стоило прозвучать подтверждению: приз по-прежнему ожидает соискателей, — как фирма "Виккерс" объявила о своей готовности предос-



Алкок и Браун

тавить в распоряжение желающих безработный бомбардировщик "Вими". Реклама же!

Несколько слов о машине. "Вими" — бомбардировщик военного времени. Сегодня очень трудно себе представить двухмоторный биплан. В нашем представлении биплан — это По-2. Тот, кто моложе, скорее вообразит себе Ан-2. Куда тут два мотора поставить?! И тем не менее "Ви-

ми" был, слава богу, именно бипланом. Повторяю, слава богу!

Экипаж образовался без затруднений. Командир — Джон Алкок (пилотское удостоверение выдано Королевским аэроклубом, № 368, стаж летной работы пять лет), штурман — Уиттен Браун, инженер, в войну он служил в Королевских ВВС, был серьезно ранен на фронте.

Алкоку и Брауну было точно известно: пять уже предпринятых попыток завладеть призом Нордкифа закончи-



лись неудачно. Браун прикидывает возможности "Вими". Самолет весит 6600 килограммов, машина способна летать со скоростью 130 километров в час. Есть возможность поставить дополнительные баки и тогда заправить 3800 литров бензина. Этого на пересечение Атлантики, увы, не хватит. "Но, — рассудил Браун, — если принять во внимание попутный ветер, а летом над океаном ветры всегда дуют в сторону Европы, то путевая скорость должна возрасти на столько, что долететь, пожалуй, будет возможно".

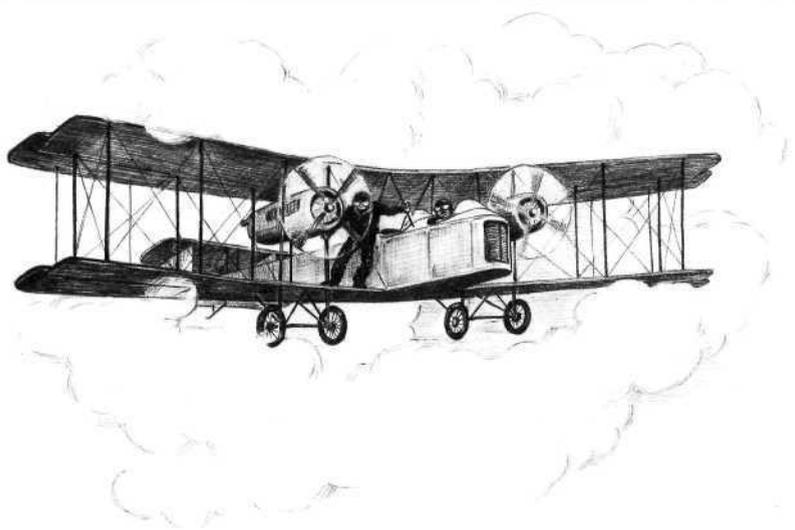
Не кажется ли вам удивительным заключение: если ветер не подведет, долетим! Естественно спросить: а ну как ветра не будет? Он может оказаться почему-либо слабее,

меньше среднестатистического...

— Тогда приз лорда Нордкифа достанется кому-нибудь другому — с достоинством отвечал штурман.

Умолкая: победителей не судят.

Было 19 июня 1919 года, ветер дул, как надо, — в сторону Европы. "Вими" разбежался долго, наконец вяло отделился от ньюфаундленской земли и начал неохотно набирать высоту. Впрочем, к такому ленивому старту Алкок и Браун были готовы: нельзя требовать особой резвости от



предельно перегруженного летательного аппарата. А вот на встречу с туманом вскоре после старта экипаж не рассчитывал, в метеообводке туман не значился. И уж вовсе не ожидал штурман, что не сможет радировать земле об ухудшении погоды на маршруте. Не смог: отказал генератор, питавший рацию. "Вими" летел без связи.

Кое-как наскребли высоту — 650 метров.

Тут обнаружилась новая неприятность — вышел из строя электроподогрев комбинезонов. На дворе был июнь,

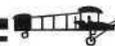


верно, но лететь предстояло сквозь дождь, сырость, ветер, и дрожал экипаж всю дорогу.

Стало темнеть.

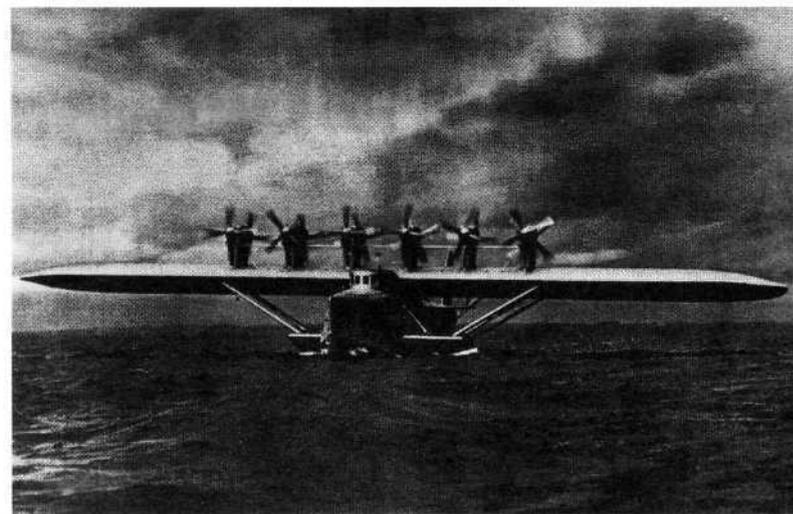
Наверное, я бы мог здесь без особого труда и с высокой степенью достоверности, что называется, домыслить, как вели себя Алкок и Браун в полете, о чем кручинились, чему радовались, но мне не по душе литературный "оживляж", останусь верен только фактам.

На восьмом часу полета, примерно на середине океана правый мотор начал давать перебои. Самолет заметно терял высоту. Алкок обернулся — кабина штурмана располагалась позади пилотской — и... штурмана на месте не обнаружил.



Браун в это время полз по крылу к мотору, вот почему я отметил в самом начале: "Вими" был, слава богу, бипланом". Будь машина лишена стоек и расчалок, Брауна с крыла просто бы сдуло. Его израненные на войне ноги, не вполне подчинившиеся хозяину и в обычных условиях, тут тем более затрудняли дело. Но выбора не было. Браун добрался до мотора, счистил ножом лед с карбюратора и вернулся в кабину.

Полет продолжался, но до рассвета штурману при-



шло еще четыре раза выбираться на плоскость, ползти к мотору, счищать с карбюратора лед.

Наконец рассвело. Если не подвел компас, если ветер соответствовал расчетному, вот-вот должна была появиться желанная земля Альбиона. Мотор подбарахливал, но тянул.

Земля! Ветер поработал славно, горючего им хватило бы до самого Лондона, но Алкок заторопился с посадкой. Он опасался конкурента, вполне вероятно вылетевшего за

ним следом. Было бы до смерти обидно уступить гипотетическому противнику-невидимке 10 000 так трудно доставшихся экипажу фунтов стерлингов. Присмотрев с воздуха вроде бы ровный, покрытый яркой зеленой луг, Алкок решительно снижается близ радиостанции Клифленда, вот уже колеса "Вими" гладят траву и... увязают в болотистой почве. Как свидетельствует снимок, посадка получилась не очень элегантной, с упором на нос, но экипаж остался невредим и был, понятно, счастлив.

Англия хорошо встретила победителей: они получили приз, пресса была в восторге, встречавшие сограждане ликовали. И все-таки должного звучания это событие не получило: люди в своей массе просто были еще не готовы в полной мере оценить содеянное Алкоком и Брауном. А для чего они так страшно рисковали? Кому он нужен, перелет через океан? Очень немногие могли тогда предвидеть, что Алкок и Браун не просто долетели из Америки до Старого света, а распахнули двери перед всеми будущими рейсами пан-Америк, люфтганз, аэрофлотов и прочих авиакомпаний. В ту эпоху уже существовал воздушный флот, но еще не народился воздушный транспорт.

Что сказать в заключение?

Алкок и Браун заслужили добрую память, их должны чтить все пассажиры всех трансатлантических линий, не говоря уже о командирах кораблей, что ежечасно и круглосуточно перелетают с материка на материк. Кстати, и старик "Вими" достоин почтения: машина очень долго не старилась, пролетела из Англии аж до самой Австралии, а потом верой и правдой служила в летных училищах до 1930(!) года.

Не будем же Иванами (Джонами), не помнящими родства, нашего — авиационного родства! Согласны?

Наверное, нет ничего банальнее, чем снова и снова рассуждать о быстротечном мелькании жизни и сокрушаться о минувшем, вроде бы давно пора привыкнуть и смириться. И все-таки смотрю я на этот безукоризненный боевой пеленг американских истребителей — снимок двадцать



девятого года, — и невольно в голову ударяет: а ведь всего каких-нибудь двадцать лет назад Блерию понаделал шума на весь свет, перелетев через Ла-Манш, это казалось невыслышимым, невозможным, запредельным. А спустя десять лет после полета Блерию в Англии, Германии, США, Франции начали совершаться регулярно почтово-пассажирские полеты. В обиход незаметно встроилось новое понятие — расписание полетов! Приплюсуем еще десяток лет, сместимся в эпоху, запечатленную на этом снимке, и вообразим: До-Х, пассажирский гидросамолет, сконструированный и построенный для дальних рейсов, поднимет зараз сто воздушных путешественников. Вот ведь как отрабатывались рекорды, подобные броску Алкока и Брауна через Атлантику. Широко шагали наши предшественники, однажды позволившие себе подняться в небо.

Может быть, стоит прибавить еще десяток лет, взглянуть, что там? Год 1939. Еще жив Орвил Райт, а в воздух уходит He-176 - экспериментальный самолет с жидкостным реактивным двигателем, предтеча истребителя-перехватчика, сверхмашины... Не странно ли — люди вроде бы и не заботятся вовсе, куда ведет их пытливый человеческий ум, на что они расходуют силы души, неисчерпаемые резервы интеллекта?

Здорово сдавали зачеты наши предшественники: по всем дисциплинам никак не меньше четверки, только почему-то не тому учились.

Неужели и мы, прошедшие сквозь вторую мировую войну, уйдем, так и не сняв с вооружения ненависть?

Снова и снова вглядываюсь в лица, представленные в альбоме: вполне приличные, вызывающие доверие, располагающие к себе родственники глядят на меня. Как же так получилось? Страшноватое наследство они нам оставили... Давайте вместе думать, что же теперь нам делать, чтобы не повторять пройденное?

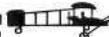
ГИРЕНАС И ДАРЮС



Когда волею обстоятельств меня занесло на несколько дней в благословенный Париж, я первым делом отправился в Ле Бурже, испытывая неодолимое желание побывать на этом знаменитом летном поле, поклониться прошлому, взглянуть на памятник Чарлзу Линдбергу. Я слышал, что такой памятник сооружен на месте его лихой посадки. Увы, Ле Бурже меня разочаровал. На аэродроме велись какие-то строительные работы — кругом царило запустение; громадное помещение аэропорта сдавалось под склады, об этом вешал большой щит с объявлением; авиационный музей был закрыт. И памятный знак на месте линдберговской посадки огорчил своей безвкусицей, а еще больше — запущенностью...

Тогда же в Париже я познакомился с литовским книгоиздателем, совершавшим туристское турне по Франции.

Ну а дальше, занимаясь историей перелетов через Атлантику, я случайно натолкнулся на литовские имена Гиренас и Дарюс. Их перелет оказался не более значительной вехой в истории авиации, чем другие, но он, как ни один иной маршрут, символизирует, на мой взгляд, идею независимости, раскрепощения, духовной свободы человека, "встающего на крыло". Сегодня закрепощение, ограниченность, меркантильность, конечно, существуют, поскольку человек сам подчиняет себя обстоятельствам. История литовских пилотов тем и привлекает, что убедительно свидетельствует: крылья помогают человеку сохранять достоинство даже в самых неблагоприятных для него обстоятельствах.



Детство Дарюса прошло в Америке. Еще мальчиком ему пришлось поработать у братьев Райт. Не будет преувеличением сказать: он приобщился к авиации у ее истока. Потом он вернулся на родину, в Литву, но прожил там не долго и решил вернуться в Соединенные Штаты. Случилось так, что 21 мая 1927 года он очутился в Париже и вместе с тысячами парижан встречал в Ле Бурже Линдберга...

Гиренас, прежде чем стать пилотом, походил и в наборщиках, и в матросах, работал водителем такси.



Гиренас и Дарюс

Судьба свела земляков, общая мечта толкнула их приобрести подержанный самолет "Белланку", переименовать машину в "Литуанику". Машина обошлась им в 1600 долларов, она требовала ремонта и значительных конструктивных изменений. Гиренас и Дарюс удлинили крылья своего самолета, поставили на него дополнительные баки и 8 мая 1933 года приземлились в аэропорту Беннет близ Нью-Йорка. Конечно, они понимали — нужна рация, недо-

стает автопилота, следовало бы заменить кое-какие навигационные приборы, но все, что у них было, пилоты уже вложили в "Литуанику", на помощь со стороны рассчитывать не приходилось. Они и не искали, так теперь принято говорить, спонсоров, надеялись только на себя.

Не имея официального разрешения на вылет, они стартовали 15 июля под видом тренировочного полета в районе аэродрома. Им едва-едва хватило взлетной полосы: машина была перегружена, и двигатель, что называется, надрывался из последних сил.

Потом нью-йоркские газеты писали: "Подъем в воздух литовских летчиков Дарюса и Гиренаса был таким, что у зрителей волосы встали дыбом". И еще: "Авиационные эксперты чрезвычайно удивлены точностью, с которой летчики управляли "Литуаникой". Используя только компасы, безо всяких модернизированных летных устройств они вели самолет по самому прямому направлению к своей цели. Их смелый полет дает им право быть причисленными к величайшим пилотам мира". Но это писалось позже.

Атлантика штормила. Летели в жестокой болтанке, в кромешной тьме июльской ночи.

Вечером 16 июля экипаж вышел к берегу Северной Шотландии. На недолгое время шторм утих, но в ночь с 16-го на 17-е самолет оказался в самом центре циклона разрушительной силы. Им оставалось лететь три с небольшим часа, а там — Каунас! Но пока еще была ночь над Германией...

Обломки самолета "Литуаника" были обнаружены в провинции Бранденбург в Солдинском лесу. Пилоты погибли. Часы на руке Дарюса еще шли, они показывали без нескольких минут пять утра.

Этот беспрецедентный полет на легкой одномоторной машине продолжался 35 часов 35 минут, было пройдено расстояние 6411 километров...

Останки пилотов перенесли в Каунас.

В послевоенные годы скульптор Бронюс Пундзюс воздвиг достойный памятник на их могиле. На суровом се-

ром камне высекали слова из завещания, составленного Дарюсом и Гиренасом перед началом перелета: "Молодое поколение Литвы! Вдохновленные Тобой, мы постараемся осуществить избранную нами задачу. Если добьемся успеха, пусть это укрепит Твой дух и уверенность в своих силах и способностях".

Мне кажется, побеждают не только живые, побеждают и мертвые. Ни расстояния, ни циклоны, ни равнодушие не остановят летящих... Их может устроить только забвение.



Стыдно признаться: когда я был в Каунасе, о Гиренасе и Дарюсе ничего еще не знал, как говорится — ни сном, ни духом не ведал. Потому за мной долг — цветы. В Париже я отвез осенние астры к памятнику Линдбергу, я постоянно приношу цветы товарищам моим, навсегда ушедшим в свой последний полет. Очень мне нужно побывать в Каунасе: за мной долг.

АНТУАН ДЕ СЕНТ-ЭКЗЮПЕРИ



Пожалуй, из всех зарубежных летчиков Экзюпери в нашей стране известней всех. И фотография эта известна: тиражировалась. Поэтому я не стану много рассказывать о судьбе пилота, а вот познакомить читателя с тем, как его книги выходили под нашим небом, постараюсь. Но сперва такое признание — этот снимок я стянул в издательстве, когда "Молодая гвардия" затеяла выпуск "Планеты людей", присовокупив "Маленького принца" и воспоминания друзей Сент-Экса о нем.

Это благое намерение осуществлялось далеко не гладко. Чины ЦК комсомола Экзюпери не жаловали. Большая шишка из комсомола высказался примерно так: "Экзюпери? Пацифист паршивый... интеллигент..." Такого было достаточно, чтобы книга не появилась. Но было и противостояние, завязалась свара в издательстве, и под шумок редактор книги предложила мне написать предисловие. Предложение я исполнил с удовольствием, хотя и не очень надеялся, что начальству оно придется по вкусу.

И верно — мою работу забраковали. Порекомендовали редактору срочно заказать не столь панегирическое предисловие другому автору, а мое попытаться использовать в качестве послесловия. Новое предисловие забраковали тоже...

Кончилось все тем, что я организовал, на радость чиновникам, вступительную страничку за подписью самого Георгия Берегового, космонавта и дважды Героя. Тогда второе предисловие пристроили на месте послесловия, и оно

потеснило мой текст, который остался лежать — может быть, и не без лукавства со стороны редактора — в конце рукописи.

Что получилось в итоге?

Раздел книги "Глазами друзей" открылся воспоминаниями брата Антуана де Сент-Экзюпери — Симона, он включил в себя статьи Дидье Дора, Жюля Руа, Леона Верта и завершился... моим забракованным предисловием.

Неожиданная это была радость и честь оказаться в



Антуан де Сент-Экзюпери

числе друзей такого человека, к тому же единственным другом не из ближайшего окружения писателя и летчика. Что же касается начальства, то, я думаю, оно просто не заметило "инородного" довеска.

Хотя... все-таки заметило. Вот строчки, которые были вымараны из середины моего выступления:

"День идет на убыль. Мы сидим в просторном фойе Дома литераторов. За высокими окнами, набираясь свинцовым отливом, медленно ворочается облачное небо. Собирается гроза. У моего собеседника плоское, хорошо выбритое лицо, аккуратный пробор, солидные очки в золотистой оправе.

— Вот вы все доказываете, какой исключительно талантливый, разносторонний был ваш граф Экзюпери. Не буду преуменьшать его достоинств, но хотел бы услышать — кому адресована его мировая скорбь?

— Почему же "мировая скорбь"? — спрашиваю я, стараясь держаться так же солидно, как мой собеседник.

— Летчики вашего графа гибнут за совершенно абстрактную идею преодоления пространства. Земля в его глазах — пустыня, на которой едва копошатся человечки, и, судя по всему, дела этих человечков идут из рук вон плохо... Что ни страница, то невыплаканные слезы...

— Допускаю, вам может не импонировать Ривьер, вы можете осуждать его характер, не принимать его мировоззрение. Но бьется-то Ривьер отнюдь не за абстрактную идею — он служит будущему, техническому прогрессу. И когда Ривьер говорит: "Нужно заставить их жить в постоянном напряжении, жизнью, которая приносит и страдания, и радости: это и есть настоящая жизнь", — я полагаю, что мысль его вполне реалистична. Что же касается пустыни... не надо воспринимать этот образ слишком географически.

— Не идите на поводу у своего графа. Давайте называть вещи своими именами. Мир расколот? Расколот! Все новое рождается в упорной, часто трагической борьбе. И силы в борьбе разграничены абсолютно точно. Каждый, берущийся за перо, обязан видеть это и понимать. А ваш

граф...

— Ну что вы, ей-богу, все повторяете: граф, граф... Лев Николаевич Толстой, между прочим, тоже был графом...

— Минутку! Но, кроме того, он удостоился чести быть признанным "Зеркалом русской революции".

И тут я понимаю: этому человеку я ничего доказать не смогу. Напрасный труд.

— Вы читали "Маленького принца"? — все-таки спрашиваю я, стараясь, чтобы слова мои звучали возможно мягче.

— Нелепая сказка без начала и без конца, без четко выраженной идеи, построенная на весьма сыпучем философском песке.

— В "Маленьком принце" есть математик, он все считает, считает, складывает, не понимая, для чего. Помните?

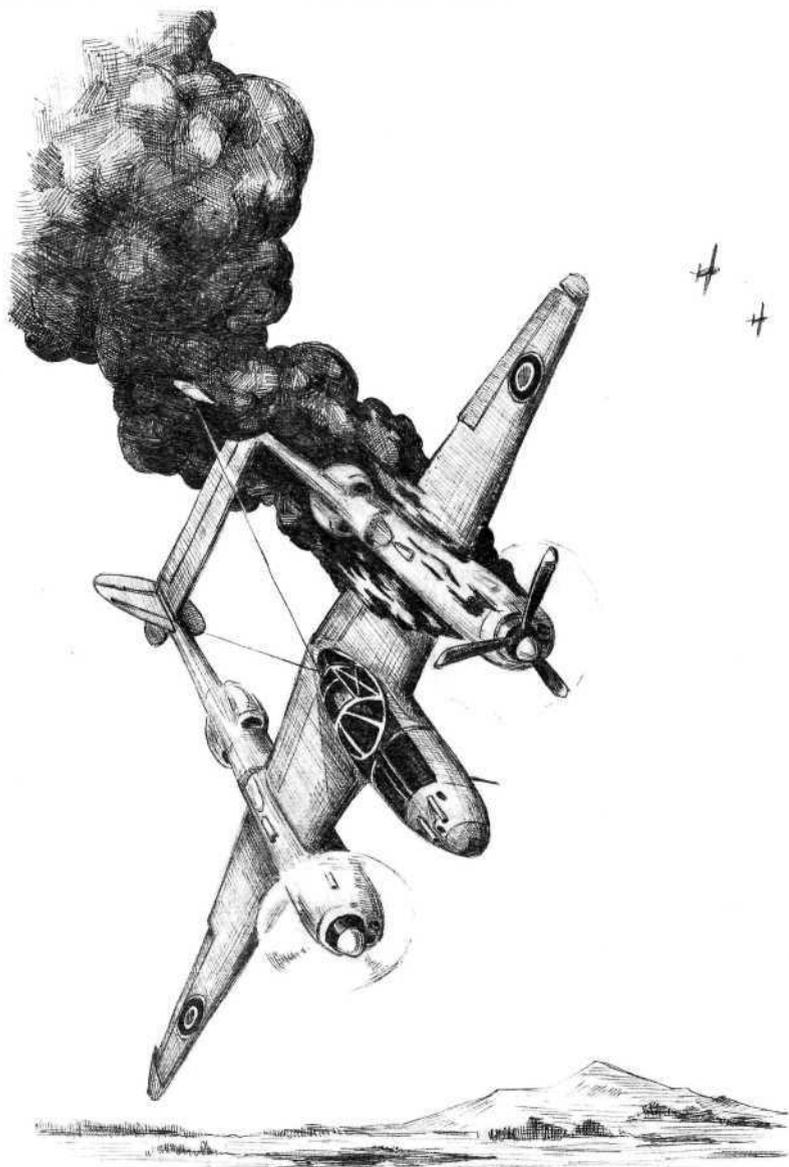
— Ну и что? Аллегория? Для больного воображения.

— Простите, — говорю я, вставая, — мне пора. Меня ждет фонарщик. Космос перестал быть сказкой, и приходится составлять новое расписание включения звезд. Это очень важно, чтобы звезды загорались и гасли вовремя. Будьте здоровы.

Он смотрит на меня, как на сумасшедшего — сострадательно и брезгливо. А я выхожу на дождь — промокнуть, высохнуть и забыть плоское лицо, золоченые очки, агрессивную тупость. Только вот беда — такое сразу не забывается".

Рассказанное происходило в конце шестидесятых годов.

Говоря обобщенно, плосколицый не одолел Экзюпери. Книги Сент-Экса, начав триумфальное шествие по России, дошли до самой ее глубинки. И сегодня автора у нас любят, чтят, а уж цитируют, как мало кого! Талант? Нет сомнения! Но не только. У него было умное и совестливое сердце, и Экзюпери, профессиональный летчик, знал, как это важно — "слышать мотор", и слышал, и не обманывал



себя.

Экзюпери погиб в боевом полете — не вернулся из разведки. Для той работы, что он выполнял в конце войны, Сент-Экс, честно говоря, был уже староват. Но всеми правдами и неправдами добивался права летать. Наберусь отваги сказать: он хорошо закончил жизнь — в полете.

Закончил ли? Так не хочется повторять обкатанные слова и бывшие в употреблении мысли: жизнь этого выдающегося человека продолжается в его книгах, которые служили и служат... Поэтому напомним малозаметный факт из другого ряда: со дня гибели Экзюпери минул год, когда его старенькая мама получила внезапно коротенькое письмо от сына:

"Мамочка!

Я бы так хотел, чтобы Вы не беспокоились обо мне и чтобы это письмо дошло до Вас. Мне очень хорошо. Совсем хорошо. Мне только очень грустно, оттого что я так давно Вас не видел. И я очень тревожусь за Вас, моя старенькая, любимая мамочка. Как несчастна наша эпоха".

Его друзья потратили чуть не сорок лет, чтобы установить по архивам немецкого командования, кто мог сбить Экзюпери. И, как невероятно это звучит, докопались. В тот день, в тот час, когда по их расчету оборвалась жизнь Экзюпери, в данном районе находилась всего одна пара "Фокке-Вульфов"... Имена летчиков установили. Выяснили — один умер, другой доживает свой век в Германии...

Преданность друзей, о чем говорить, — это замечательно! И все-таки, я думаю, зря старались товарищи Экзюпери, разыскивая его предполагаемых убийц. Напрасно. Всей жизнью, всеми светлыми книгами он отвергал месть. А на войне как на войне: и те, кто пилотировал "Фокке-Вульфы", делали всего лишь свое профессиональное дело.

Ненависть любовь не украсит.

Будем верны любви.

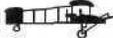
УАЙЛИ ПОСТ



Сын шотландца и индианки, он родился в Гранд Плейн, штат Техас, закончил среднюю школу, трудился на ферме. Потом уехал в Оклахому, стал работать бурильщиком на нефтяных скважинах. Тут его подстерегла беда, как пишут в официальных документах — в результате производственной травмы Уайли Пост потерял глаз. Ему выплатили компенсацию — две тысячи долларов. И вот на этом витке судьбы произошло, на мой взгляд, событие почти невероятное — Пост покупает подержанный самолет с твердым намерением жить дальше в авиации!

Выучившись летать в двадцать седьмом году, Пост в чем-то повторяет путь Линдберга: он выступает с акробатическими упражнениями на крыле самолета, прыгает с парашютом, пилотирует для публики.

Потом он работает личным пилотом у миллионера, приобретшего самолет "Локхид-Вега". Машина ему очень нравится. Какое-то время он испытывает самолеты фирмы "Локхид", затем снова возвращается к хозяину. В тридцатом году он выигрывает воздушную гонку на трассе Чикаго— Лос-Анджелес. А вот в следующем году о нем заговорит весь мир. 23 июля он стартует со штурманом Гарольдом Гетти в кругосветный перелет. Через 8 дней, 15 часов и 30 минут "Локхид Вега" с триумфом приземлится на рузвельтовском аэродроме в Нью-Йорке. "Исключительные физические и летные качества проявили американцы Уайли Пост и Гарольд Гатти... Они покрыли 24 860 километров со средней скоростью 200 километров в час. День



за днем американцы находились в воздухе по 15 часов и, кроме того, они должны были сами производить все наземные работы по обслуживанию машины". Взятые в кавычки строчки — из книги по истории авиации, написанной в Германии.

Двумя годами позже Пост повторил кругосветный перелет в гордом одиночестве. Он летел с 15-го по 22 июня, используя автопилот и радиокompас. По тем временам это было ново! Полет занял 7 дней, 18 часов и 49 минут.



Уайли Пост

В 1935 году Пост провел испытания высотного скафандра, предприняв длительный полет на высоте 9100 метров. По тем временам полет был событийным. Он готовился перелететь через Северный полюс на гидросамолете. Но... как говорится, не судьба оказалась



7 августа 1935 года Уйали Пост и знаменитый клоун Уилл Роджерс — он был еще и большим любителем авиации — взлетели в Сиэтл, намереваясь пересечь Арктику и достичь Москвы. Увы, они потерпели катастрофу в районе мыса Бэрроу.

Уйали Пост был летчиком-рекордсменом по своему призванию и натуре. Он не только участвовал в гонках, дважды опоясал земной шар, он еще и поднимался на высоту 14 630 метров в 1934 году...

В разные годы к рекордсменству отношение было разное — победителей и превозносили и, случалось, осуждали — мол, эти люди в погоне за славой и деньгами готовы на все...

Мне думается, авиационные рекорды — явление естественное и закономерное. Преодолев какой-то рубеж, осознав, что такая-то высота или скорость стали для него с сегодняшнего дня доступными, человек непременно прикидывает: а на сколько можно приподнять планку еще?

Новый рубеж — новые усилия. Так и движется прогресс — от вершины к вершине, вперед — к горизонту. Вы не забыли завещание капитана Фердинанда Фербера: "От шага — к прыжку, от прыжка — к полету!" Жизнь не раз подтвердила — мудр был капитан и дальнорок.

ЖАН МЕРМОЗ



Перед вами Мермоз.

"Несколько товарищей, и в том числе Мермоз, основали французскую авиалинию Касабланка — Дакар над непокоренными районами Сахары. Моторы в то время были весьма ненадежны. В результате аварии Мермоз попал в руки арабов. Они не решились его убить, продержали пятнадцать дней в плену, затем, получив выкуп, отпустили. И Мермоз возобновил полеты над теми же территориями.

Когда открылась южноамериканская линия, Мермоз был, как всегда, в авангарде, ему поручили освоить отрезок от Буэнос-Айреса до Сантьяго и после моста через Сахару построить мост над Андами. Он получил самолет с потолком в пять тысяч двести метров. А вершины Кордильер вздымаются на семь тысяч! И Мермоз вылетел на поиски проходов. После песков Мермоз вступил в спор с горами, с вершинами, чьи снежные шарфы развеваются по ветру, с заволакивающей землю мглой, этим предвестником гроз, с воздушными течениями такой силы, что, попав в них между грядями скал, пилот как бы вступает в своего рода поединок на ножах. Мермоз вступил в эту битву, ничего не зная о противнике, не ведая, выходят ли живыми из таких схваток. Мермоз "вел разведку" для других...

Освоив Анды, выработав технику перелета через них, Мермоз доверил этот отрезок линии своему товарищу Гийоме, а сам взялся за освоение ночи.

Аэродромы наши еще не были освещены, и в темные ночи Мермоза встречали на посадочных площадках жалкие

огни трех бензиновых костров.

Он справился с этим и открыл путь.

Когда ночь была вполне приручена, Мермоз принял-ся за океан. И в 1931 году почту впервые доставили из Тулузы в Буэнос-Айрес за четверо суток. На обратном пути неисправность маслопровода заставила Мермоза в бурю совершить посадку посреди Южной Атлантики. Он был спасен каким-то судном — он, почта и экипаж".

Я позволил себе сделать эту пространную выписку из



Жан Мермоз

Экзюпери. Он был другом Мермоза. Они вместе пересекли Атлантику, когда еще только-только планировался регулярный маршрут из Европы в Америку, ему — Экзюпери, как говорится, и карты в руки. Тем более лучше Экзюпери не написать.

Детство Мермоза было трудным: он рос при матери, женщине одинокой, с весьма скромным достатком. В двенадцать лет Жана отдали в ремесленную школу. Надо было

поторапливаться зарабатывать на жизнь. В годы первой мировой войны он был разлучен с матерью, угодил в интернат. Нежный и преданный сын, он тяжело переживал разлуку с матерью. Сразу же по окончании войны они поселились вместе на Монмартре. Мать работала в больнице, Жан продолжал образование в лицее и запойно читал.

Подошло время призыва в армию. Рядовой Мермоз, натура незащищенная, всячески тем не менее сопротивлялся унижению, вероятно, неизбежному в любой армии. Единственное, в чем ему повезло, — на срочной службе его научили летать. К моменту увольнения он имел налет шестисот часов. Но вот беда — на гражданке нет спроса на летчиков! До 1925 года Жан перебивается случайными заработками, пока судьба не сводит его с Дидье Дора.

Прочитую Марселя Мижо, известного биографа Экзюпери, писателя весьма сочувственно относившегося к авиации:

"Оказавшись за штурвалом после долгого перерыва, Мермоз решил показать стальному директору (имеется в виду Дидье Дора. — А.М.), на что он способен. Он проделал над аэродромом серию головокружительных фигур высшего пилотажа. На земле его встретили словами: "Ну, можешь сворачивать вещички..." Начальник эксплуатации, не удостоив вниманием Мермоза, ушел в ангар.

— В чем дело? — спросил Мермоз.

— Здесь не требуются акробаты. Ступайте в цирк, — последовал ответ.

Дрожащими руками Мермоз сбрасывает с себя шлем, комбинезон, перчатки.

— Значит, уезжаете?.. — услышал он за спиной.

— Да, да! — ответил Мермоз.

— Гм... недисциплинирован.. гм... самовлюблен... гм... да... — разобрал Мермоз сквозь кашель Дора.

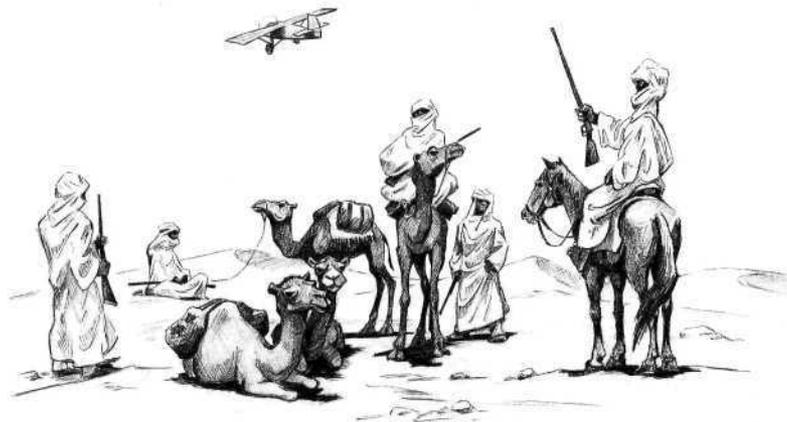
— Да, да! — крикнул он. — Да, я доволен собой, я хорошо летаю!

— Это вы мне?

— Да, вам, вам, раз вы так говорите...

— Гм... скверный характер... гм... да. Что же, придется вас дрессировать. Ступайте к машине, полет по прямой на высоте двести метров. Нормальная посадка. Скорость крейсерская. Ясно? Крейсерская..."

Дидье Дора — летчик Божьей милостью, ас минувшей войны, понимал толк в людях, он умел "дрессировать" своих подчиненных. Мермоз и Дора вскоре поладили и больше того — полюбили друг друга. Мермоз в числе первых освоил трассу Касабланка — Дакар и зарекомендовал



себя едва ли не самым надежным пилотом компании "Латкоер".

Эпизод, заслуживающий, на мой взгляд, особого внимания. В одном из рутинных полетов пассажиром Мермоза оказался журналист известной газеты. Он попытался взять интервью у пилота: в те годы пассажирский полет был еще явлением из ряда вон выходящим. Мермоз от интервью отказался, а позже написал своему пассажиру: "Позвольте мне отклонить ваше лестное предложение, это было бы не-

заслуженной рекламой для меня перед всеми моими товарищами, делающими каждый то же, что и я... Мы не устанавливаем рекордов, мы не герои длительных рейсов: мы лишь доставляем почту к назначенному месту в назначенный срок".

Не пропустите ключевых слов: "к назначенному месту в назначенный срок". В те годы это было совсем не просто. И Мермоз великолепно отдавал себе отчет в великой ответственности, которую возложила на него судьба за груз, за машину, за собственную жизнь и репутацию.

И еще деталь, рисующая характер этого человека.

Мермоз летал в Южной Америке. Он открывал новые почтовые трассы, его имя сделалось широко известным, хотя работяга оставался прежде всего работягой. И вот председатель правления "Аэропостоля", самый над Мермозом главный начальник, вызвал летчика к себе, собираясь лететь с ним, выражаясь современно — спецрейсом на спецсамолете. Мермоз, запланированный на очередной почтовый рейс, не пришел в восторг от смены задания, но... дисциплина!

— Я Мермоз, — представился он шефу, с которым прежде не встречался. — Когда мы летим?

— Когда я распоряжусь! — ответил Буйо-Лафон.

— Я пилот, пилот линии, слышите, вы, и мое дело — перевозить почту, прокладывать новые трассы, а не служить вам шофером... — И он повернулся спиной к шефу.

Шестидесятилетний Буйо-Лафон, промышленник, богатейший человек, одним словом — воротила, полетел с Мермозом обычным рейсом. Он просидел восемнадцать часов скорчившись между мешками с почтой... Мермоз знал себе цену, и, надо думать, уроки дрессировки Дидье Дора не прошли для него даром...

Можно еще долго и убедительно рассказывать о летном ремесле, о самой, так сказать, сути нашей профессии, а можно отстраненно взглянуть на судьбу Жана Мермоза, так точно очерченную в скупых строчках его лучшего друга, вовсе не идеализировавшего Мермоза, и, мне думается,

все сразу делается ясным.

Экзюпери обронил вроде бы невзначай: "Благодаря самолету мы узнаем прямой путь".

За этой афористически меткой строчкой раскрывается особенный мир, он не только принадлежит тем, кто летает, он создается всем воздушным братством, существующим по своим законам.

Как ни горько сознавать, о прокладывающих прямой путь, об открывающих особый мир мы чаще всего вспоминаем, когда они улетают от нас навсегда. Такова уж, видать, судьба грешных ангелов, состоящих на службе неба.

Мермоз, как самые лучшие, самые преданные ремеслу, товарищам, небу люди, отлетал двенадцать лет и... умолк.

7 декабря 1936 года летающая лодка "Латекер-300" в двадцать четвертый раз пересекла океан... Истек двадцать один час полета... и — молчание.

"Судьба вынесла свой приговор — и никто больше не властен его изменить: то ли железная рука принудила экипаж к неопасной посадке, то ли разбила самолет. Но тем, кто ждет, приговор не объявлен... Мермоз почил, свершив дело своей жизни, подобно тому как жнец засыпает в поле, аккуратно связав, последний сноп".

Помнит ли Мермоза Франция? Хочется верить: помнит! Это очень-очень важно для живых, для тех, кому еще выходить на непроложенные трассы.

РИЧАРД БЭРД



Ричард Эвелин Бэрд был назван в американской прессе адмиралом двух полюсов и Атлантики. Хлестко, рекламно и... заслуженно: 9 мая 1926 года он с пилотом Флойдом Беннетом на трехмоторном "Фоккере F VII-3м" за пятнадцать с половиной часов покрыл расстояние в 2 600 километров, развернулся над вершиной мира и вернулся на свою базу, расположенную на Шпицбергене. Год спустя (29 июня — 1 июля) в компании Берта Акоста, Бернта Балкена, Джорджа Нейвилла Бэрд перелетает через Северную Атлантику, а в ноябре 1929 года достигает Южного полюса. В этом продолжавшемся восемнадцать с половиной часов полете его сопровождают Балкен, Юне и Мак-Кинлей...

Так что пышный титул репортеры сочинили по заслугам. Но до того, как это случилось, была Военно-морская академия в Аннаполисе, куда двадцатичетырехлетний Бэрд поступил еще перед началом первой мировой войны. Именно здесь он и начал интересоваться авиацией, набиравшей в ту пору размах, превращавшейся из дорогостоящего вида спорта в орудие познания мира... В день, когда молодой моряк впервые появился на аэродроме, чтобы приступить к практическому обучению, на глазах у него произошла катастрофа. Было бы, пожалуй, неудивительно, если бы такое начало отвратило новичка от летного дела. Бэрд же, в силу своего характера, приложил максимум усилий, чтобы разобраться в причине несчастья, понять смысл печального события. И вот какой вывод сделал: чтобы успеш-



но летать, надо самым тщательным образом готовиться к каждому полету. Этому правилу он, став авиатором, неукоснительно следовал до конца жизни. А жизнь его отмечена не только уже упомянутыми сверхперелетами, но и сложнейшими антарктическими экспедициями, проведенными в 1928/29, 1933/35, 1939/41, 1946/48 годах. Стоит отметить особо: в 1934 — 1935 годах Бэрд отзимоval в одиночестве. А это, по свидетельству бывалых полярников, испытание даже для очень сильного человека из труднейших.



Ричард Бэрд

Флойд Беннет — первый пилот и друг адмирала — погиб вскоре после того, как они с Бэрдом достигли Северного полюса. Надо ли говорить, как бывает сложно втиснуть в экспедиционный самолет лишний килограмм груза? Когда Бэрд на "Жозефине Форд", так он назвал свой самолет, стартовал к Северному полюсу, имея сто сорок килограммов продовольствия на борту, машина оторвалась от земли только со второй попытки, после того как летчики

пожертвовали частью своих припасов. Берт Балкен, заменивший Флойда Беннета в полете к Южному полюсу, вез среди прочего мраморную плиту с выбитым на ней именем Флойда Беннета. Плиту сбросили над полюсом. Это был знак уважения, подтверждение верности дружбе, символ нерасторжимости воздушного братства...

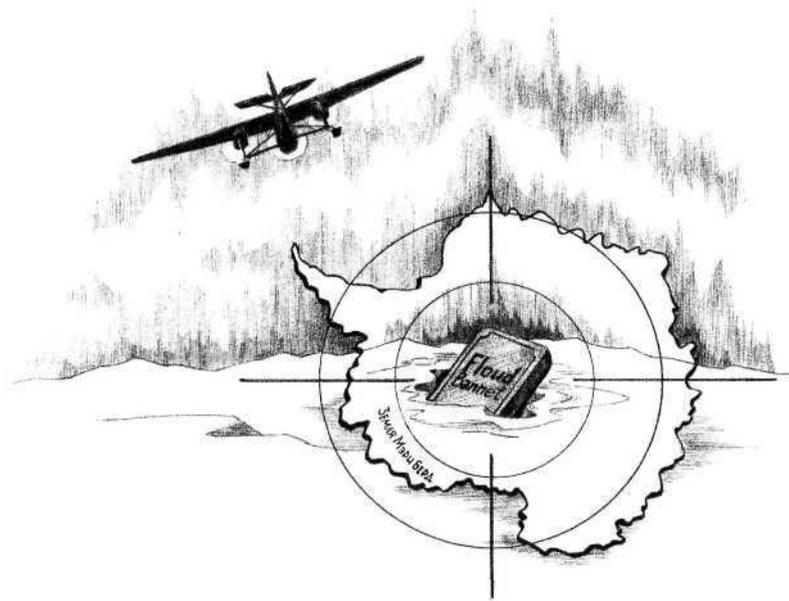
В годы, когда Бэрд складывался как исследователь и авиатор, Америку, можно сказать, охватила эпидемия воздушных безумств: при громадных скоплениях публики в Штатах выступали разного рода летающие цирки — акробаты кувыркались на крыльях низко пролетавших самолетов, отчаянные воздушные ковбои гарцевали верхом на фюзеляжах, на плоскостях играли в теннис, имитировали гольф, перемещались на верхних крыльях двух параллельно летящих бипланов. Все это безумие тщательно фотографировалось, снималось для кино, работало, в конечном счете, на рекламу. Бэрда эти игры миновали. Он готовил себя к научной деятельности, составной частью которой должен был стать самолет — средство преодоления пространства, машина, награждающая человека особой точкой зрения.

У Бэрда, как, вероятно, всякого незаурядного человека, были не только друзья и последователи, но находились и недоброжелатели, завистники, просто мелкие людишки из породы склочников. Не один год велись разговоры: а был ли Бэрд на Северном полюсе? Брался под сомнение его бортжурнал, ломались копыя в бесплодных по большому счету спорах... Но уж такова судьба лучших — терпеть от худших. И Пири поливали противники, и Эйнштейна пытались оболгать.

На карте земного шара есть теперь Земля Марии Бэрд, на антарктическом материке постоянно действует научно-исследовательская станция Бэрд. Это вот существенно. Это надолго, навсегда. Это свидетельство: Бэрд не зря жил, рисковал, летал, мыслил, писал книги.

Все, кто лично встречался с Бэрдом, свидетельствуют — он был доброжелательным и остроумным. Человеку такого масштаба и популярности приходилось постоянно

давать интервью, отвечать на самые неожиданные вопросы. Как-то Бэрда спросили: что или кто способствует его неизменным удачам? Он не назвал мифологического воителя, не вспомнил никого из героев древности, а сказал: "Мною предводительствует Жюль Верн". Возможно ли не симпатизировать человеку, следующему к цели под знаменем Жюль Верна — фантаста, романтика, неутомимого выдумщика?



ЭМИЛИЯ ЭРХАРТ



Среди летающих женщин, о которых я впервые узнал еще в юности, мне особенно запомнилось имя Эмилии Эрхарт, пилота чрезвычайно популярного в Америке. Впервые она во всеуслышание заявила о себе летом двадцать восьмого года, когда на трехмоторном "Фоккере" вместе с пилотом Вольмером Штульцем пересекла в беспосадочном перелете Северную Атлантику. Женщина над океаном — она была первая — в те годы это звучало вызывающе, неожиданно, интригующе.

20 — 21 мая 1932 года Эрхарт вновь перелетает Атлантический океан, на этот раз в гордом одиночестве, на самолете "Вега" фирмы "Локхид". Проходят всего три месяца, и снова на "Локхиде" она пересекает Соединенные Штаты: Нью-Йорк — Лос-Анджелес.

Откровенно говоря, я не поклонник женского увлечения авиацией, мне никогда не казалось, что рекордные полеты, затяжные прыжки с парашютом — лучшее средство для утверждения женского равноправия. Может быть, кто-то и сочтет меня старомодным, но все равно скажу: женщина-пилот — исключение из правила. Счастливое или нет — судить не берусь, а вот что это аномалия, утверждаю. Лично у меня летающие дамы всегда вызывали в первую очередь сочувствие...

Вглядываясь в миловидное лицо Эмилии Эрхарт, стараюсь вообразить, как эта хрупкая женщина смогла найти в себе силы, чтобы просидеть не разгибаясь восемнадцать с лишним часов в тесной кабине, пилотируя свой самолет на

маршруте Гавайи — Калифорния?

Что вело ее — честолюбие, корысть, жажда славы? Не похоже. И вот почему: когда Чкалов прилетел в США, перемахнув со своим экипажем через Северный полюс и понаделав невиданного шума в Америке, он невольно основательно навредил Эрхарт, вытеснив сообщения о ее первой в истории женской "кругосветке" с первых полос падких на сенсацию газет. А Эрхарт уже начала свой путь на красавице "Электре", и американцы насторожились. И вот такой



Эмилия Эрхарт

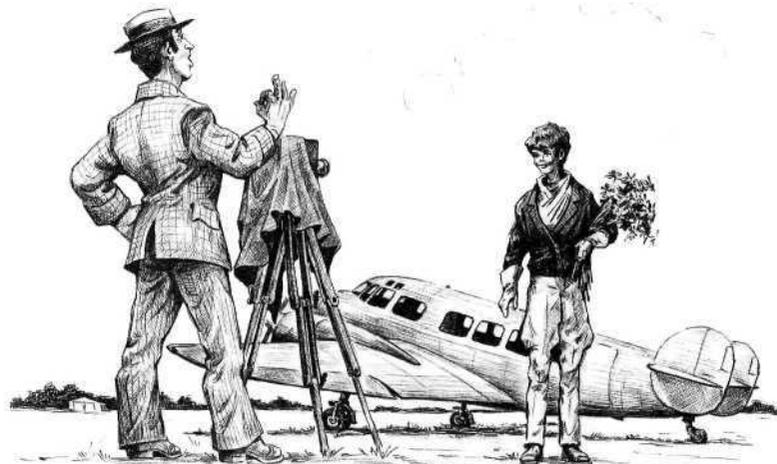


пассаж неожиданный получился — Чкалов! Тем не менее Эрхарт прислала телеграмму с приветом русским коллегам, совершившим беспримерный перелет, она желала им здоровья, счастья, всего самого доброго и выражала надежду, завершив свой маршрут, лично обнять героев.

Не обняла.

Взяв курс на Тихий океан в очередном этапе своего стремительного маршрута, она никуда, никогда не прибыла.

Говорят: риск — благородное дело. Пожалуй, это



слишком универсально сказано. Риск бывает всякий — и благородный, и разумный, и, что называется, по пьяной лавочке. Все не просто, все не в одну краску. Одно не вызывает у меня сомнения — риск придает специфический вкус жизни, прибавляет аппетита, это как перец в еде, — когда в разумной пропорции, замечательно, а ежели с перебором — не проглотить.

Эмилия Эрхарт была рискованной женщиной и настоящим пилотом. За это ей и память, и слава, и уважение.

ВАЛЕРИЙ ЧКАЛОВ



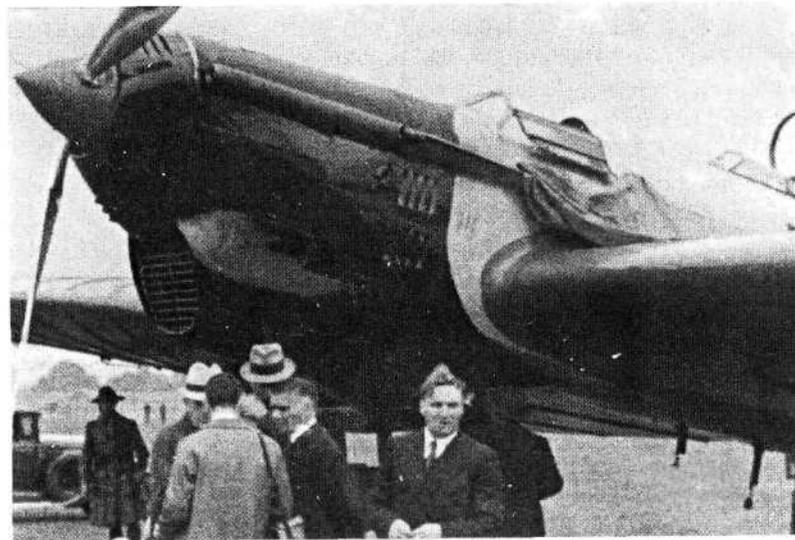
Наверное, я не ошибусь, если скажу: в довоенные годы самым популярным летчиком в стране, личностью, при жизни возведенной в ранг легендарного героя, был Чкалов. Все мое поколение летчиков, начинавших летать в конце тридцатых годов, было рекрутировано в авиацию не без его влияния. Мало кто мог себе позволить сказать: буду как Чкалов. Но тайно об этом мечтало большинство мальчишек. Преданность кумиру моих мальчишеских лет я сохранил и поэтому, когда пришло время, взялся написать о Чкалове.

"Бессмертный флагман" — маленькая книжечка, посвященная памяти Валерия Павловича — вышла в конце семьдесят четвертого года, и сразу я стал получать читательские письма. Это очень характерные, весьма заинтересованные, порой трогательные послания. Кто-то рассказывал о своих встречах с Чкаловым и горько пенял автору, что он, то есть я, "не использовал уникальнейший материал, сохранившийся в памяти со времени подготовки исторического перелета Москва — Петропавловск-на-Камчатке — остров Удд". Речь шла, заметьте, о материале, которым располагал сам автор письма. Кто-то уточнял малюсенький факт из биографии Чкалова, так сказать, дорисовывал отдельную черточку и настоятельно просил внести соответствующую поправку при повторном издании книжечки. Очень многие, особенно ребята-следопыты, настойчиво требовали сообщить им адреса родных и близких Валерия Павловича, "так как раздобыть хоть какие-то фотографии нашего прослав-

ленного героя другим путем просто невозможно...".

Письма были сердечные, немного грустные в своем большинстве, но, если говорить честно, ничего неожиданного в себе не таили. Чкалова помнили, Чкалова любили.

В числе прочих пришла весточка из Ленинграда. Незвестный мне Гарольд Иванович Озолинг писал: "...совершенно для себя случайно сделался наследником семейной реликвии — жестяной коробки с киноплёнкой. По домашнему преданию, пленка эта была привезена из США в 1937 году.



Валерий Чкалов

Помнится, говорили, будто на той пленке Чкалов...

Коробку берегли, хотя чкаловского изображения никто не видел: не было восьмимиллиметрового проектора... А потом война... потом блокада..."

Вскоре в Москву приехал владелец пленки и жестом шикарным и совершенно неожиданным вручил мне блестящую коробку.

— Берите и владейте! — сказал Гарольд Иванович. — Вы на Чкалова всю жизнь молились... Кто знает, может, что-нибудь на пленке и сохранилось...

Позвонил директору НИКФИ — научно-исследовательского кинофотоинститута — Олегу Ивановичу Иошину и, волнуясь, стал объяснять:

— Понимаю... вы не обязаны, но это же Чкалов! Ваш институт, я знаю, сумел восстановить пленку 1907 года с Львом Николаевичем Толстым... Так что вы должны войти в положение...

— Приезжайте, — сказал Иошин, — посмотрим.

Прошло несколько месяцев. И вот наконец позвонил мне Исидор Миронович Фридман, человек, который восстановил пленку седьмого года с изображением Толстого, и сказал:

— Жду вас. Не много, увы, но, что смогли, сделали... Пленка любительская, как-никак блокаду пережила, так что сами понимаете...

В эти дни Валерию Павловичу исполнилось бы семьдесят пять. Его нет с нами, но к нам вернулась еще одна неповторимая чкаловская улыбка".

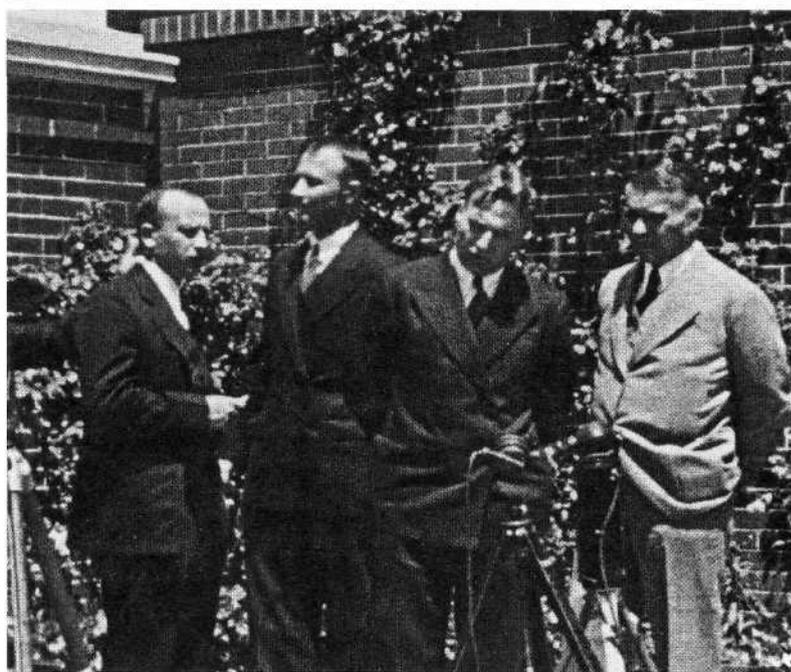
Вот такой текст и две фотографии я опубликовал в феврале 1979 года. Наверное, мимо внимания сегодняшнего читателя не пройдет некоторый избыток многоточий, присутствовавший в моей заметке. Увы, многоточия не результат небрежности и не случайность — они знаки времени.

Пленку из Штатов привез родственник Гарольда Ивановича Озолинга, работавший в свое время кем-то при военном атташе. На вокзале в Питере его, этого родственника, арестовали. И как-то так вышло, что один из его чемоданов, очевидно, по недосмотру, не конфисковали. Там и оказалась пленка. На семейном совете решили спрятать коробку подальше: мало ли что в ней могло быть. Мать арестованного закопала коробку, обернув ее в бумагу и клеенку, в дальнем уголке пригородного огорода. Не хочу ничего додумывать. Рассказываю, со слов Гарольда Ивановича

ча, как все ему запомнилось.

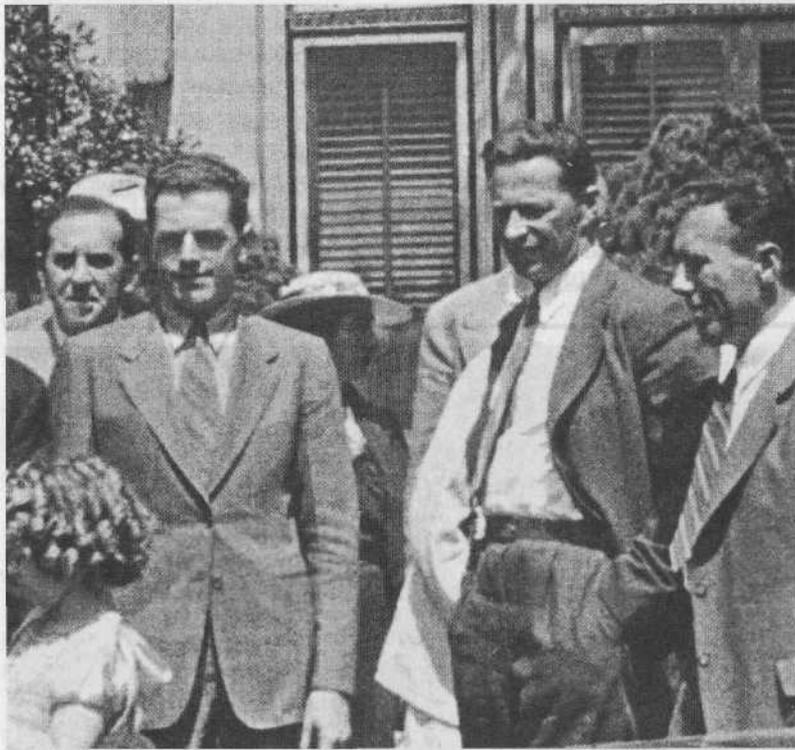
В феврале 1979 года "Огонек" охотно напечатал известные снимки Чкалова, приурочив публикацию к семидесятипятилетию со дня рождения. Что же касается моего комментария, многоточия говорят сами за себя.

В таинственной кассете обнаружили изображения не только Чкалова и его экипажа, но еще и прилетевшего следом за Валерием Павловичем в США — Громова. Эти фотографии никогда и нигде до сих пор не печатались. Об-



народую их здесь впервые.

Чкалов и Громов в Советском Союзе были летчиками прославленными. О них писали, снимали фильмы, их можно сказать, канонизировали при жизни. Жизнь при



этом текла странно, как-то противоестественно.

Спустя годы в Чернигове знакомая заведующая библиотекой полушепотом говорила мне:

— Нам предписали уничтожить книгу "Чкалов"... там, видите ли, на первом листе портрет Сталина напечатан. Глупо же из-за этого жечь издание. Я книжку припрятала. Хотите, подарю?

Политика — совершенно не мое дело. И если тут есть некоторый, так сказать, политический душок, тому одна причина — все в семейном альбоме обязательно должно дышать правдой.

Основоположник отечественной школы летных ис-



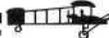
пытаний Михаил Громов, самый популярный испытатель страны Валерий Чкалов, их верные ученики и последователи профессионально служили и служат правде. Ведь в этом и скрыт смысл ремесла летчика, подвергающего самолет испытанию, узнавать о новой машине только правду, всю правду и никакими предположениями не подменять факты.

ДУГЛАС БЕЙДЕР



В какой раз вглядываюсь в это открытое, праздничное лицо и снова ловлю себя на навязчивой мысли — такого не может быть... Впрочем, наверное, правильнее рассказать все по порядку.

Дуглас Роберт Стюарт Бейдер родился в девятьсот десятом году, когда Луи Блерио уже пересек Ла-Манш, когда Анри Фарман успел установить и побить целую кучу авиационных рекордов, когда уже отшумела первая Реймская неделя — всесветный парад авиационных сил. Свой самый первый самолет Дуглас хорошо запомнил в лицо — "Авро-504". Правда, Бейдеру удалось только полюбоваться машиной — в тринадцать лет в авиашколы не принимают. Взяти в восемнадцать. Вот тогда он и полетел на "Авро-504", платя за обучение в школе кадетов в Крэнзуэле сто пятьдесят фунтов стерлингов в год и получая четыре фунта в месяц на карманные расходы. Обучение продолжалось два года. Школа, как всякое военное учебное заведение, отличалась довольно строгими порядками, что, впрочем, не мешало курсантам эти самые порядки нарушать. Порой нарушения были, мягко выражаясь, несколько неожиданные. Скажем, на ручке управления в передней кабине завязывался платок, курсант, самостоятельно пилотирующий "аврушку" из задней кабины, должен был в полете перебраться на место инструктора, развязать платок и вернуться на свое место. Удивительно: при исполнении этого абсолютно циркового номера никто, сорвавшись с фюзеляжа летящей машины, не разбился насмерть. Но что, пожалуй, еще более удиви-



тельно — ни один из товарищей Бейдера не "настучал" начальству о такого рода диком способе проверки смелости будущих асов ее величества. Видать, представление об офицерской чести в Королевских Военно-Воздушных Силах Великобритании стояло на должном уровне.

После окончания летной школы Бейдер получил назначение в 23-й авиаполк летчиком. Судя по тому, что уже через год он участвовал в показе авиатехники на выставке в



Дуглас Бейдер

Хендоне и перед ста семидесяти пятью тысячами собравшихся зрителей демонстрировал парный пилотаж (с Харри Дзем), Бейдер не терял времени зря — это во-первых, а во-вторых, не приходится сомневаться — летным талантом бог Дугласа не обидел. Обычно к показательным полетам, да еще в таких ответственных случаях, как всемирно известная выставка в Хендоне, идут годами.

"Дэй и Бейдер представили самый волнующий спектакль, когда-либо виденный на авиационной выставке. Десять минут были наполнены чистейшим искусством синхронного полета..." — так сообщала "Тайме", назвав выступление этой пары "событием дня".

Великолепный старт Бейдера был омрачен в черный для него день 14 декабря 1931 года, когда он чудом остался жив, столкнувшись на своем "Бульдоге" с землей. Расплата за ошибку в технике пилотирования оказалась чудовищной — ему ампутировали обе ноги.

Через семь месяцев после случившегося он заставил себя встать на протезы и пойти. Чуть позже сел за руль автомобиля, а еще спустя некоторое время настоял на проверке техники пилотирования. Проверяющий признал — полет выполнен блестяще! На радостях его было назначили в Центральную летную школу, но очень скоро в полетах отказали. Почему? А потому, что такого в Королевских Военно-Воздушных Силах еще не случалось... никакими инструкциями и правилами не предусмотрено... чтобы без ног... Его назначают на нелетную должность. Кадровики спокойны, они поступили так, как должно кадровикам. Но Бейдер тайком подлетывает: душа летчика жива! Ему дают выговор: порядок надо блюсти, а чуть позже и вовсе увольняют из армии.

Бейдеру двадцать два, он в отставке.

Можно представить, как обидно было ему шуршать бумажками в "Азиатик Петролеум компани", ощущая себя чиновником, клерком, ему — птице со связанными крыльями! В пору, когда Гитлер вторгается в Чехословакию, Бейдер возобновляет свои хлопоты, надеясь, используя мо-



мент, восстановиться на летной работе. Но летать ему позволяют только после того, как Чемберлен официально объявляет о состоянии войны с Германией.

После перерыва в летной работе без малого в восемь лет, 27 ноября 1939 года он снова садится в кабину "Авро-Тюдора". Восемь лет — это не много, а очень много, и надо обладать великолепными летными способностями, громадной волей, чтобы уже через две недели сменить тренировочный самолет на боевую машину, особенно если принять



во внимание, что эти годы авиация не стояла на месте, истребители стали совсем непохожими на те, что пилотировал Бейдер, служа в двадцать третьем авиаполку.

Из аттестации, полученной Бейдером при переучивании: "Этот офицер исключительно хороший пилот... очень способный и будет идеально подходить для полетов на одноместных истребителях".

Мне пришлось заглянуть во множество аттестаций, но подобной, признаюсь, не могу припомнить. Если же

принять во внимание, что "этот офицер" летал без обеих ног, могу только одно сказать — чудо!

"Я совершенно согласен с предыдущими выводами. Когда летишь с ним, совершенно невозможно вообразить, что у него протезы обеих ног. Он полностью достоин доверия, обладает отличным здравомыслием и чувством воздуха. Его полет, включая высший пилотаж, очень плавный и аккуратный. Я никогда не встречал более энергичного пилота. Он создан для полета". Так неожиданно эмоционально прозвучала резолюция старшего начальника, наложенная на характеристику Бейдера. Вот вам, кстати, и прославленная английская сдержанность.

В учетной карточке Бейдера была такая непривычная для нас графа: "Возможности как пилота". Старший начальник собственноручно вписал: "Исключительные".

Боевая страда начинается для Бейдера над Дюнкерком, он командует здесь эскадрильей, чуть позже — двенадцатой группой, показывая себя не только блистательным пилотом, но и толковым командиром-тактиком. С июня по декабрь 1940 года его эскадрилья сбивает 67 самолетов противника, потеряв пятерых летчиков в боях и одного из-за адского тумана...

Знали немцы о Бейдере, охотились за ним лично — мне не ведомо, известно только, что в июле 1941-го "Мессершмитт-109" рубанул винтом по хвосту его "Спитфайера", и Бейдери ничего не осталось, как выброситься из разваливающейся машины с парашютом. Немцы глазам своим не поверили, обнаружив протезы. Бейдера поместили в госпиталь. Оглядевшись, оценив обстановку, он сделал попытку бежать из плена. Но неудачно. Поймали и отправили в концлагерь Миранда, где он пробыл до конца войны, когда его освободили войска союзников.

А теперь попробуйте догадаться, как он зажил, вернувшись домой, когда война осталась позади, когда за плечами был плен и все связанные с этим мучения?

"Шелл компани" предоставила Бейдери одномоторный "Проктор", как было официально объявлено — для де-



ловых поездок. И он за короткий срок облетел по поручению компании пятьдесят стран.

Надеюсь, вы не пропустили мимо внимания слов, что были приведены раньше, — "обладает отличным здравомыслием и чувством воздуха". Подумаем вместе, как расшифровать это странное понятие — чувство воздуха? Может быть, судьба самого Бейдера и есть наилучшее объяснение, которому я никак не могу найти подходящих слов?

Дуглас Роберт Стюарт Бейдер скончался от сердечного приступа 4 сентября 1982 года за рулем своего автомобиля. Это случилось в Лондоне. В некрологе отмечалось — он одержал в минувшей войне свыше двадцати побед в воздушных боях и занимал восемнадцатое место среди пилотов-истребителей Королевский Воздушных Сил...

СЕРГЕЙ АНОХИН



Как гласит аэродромная легенда, тот день начался общим брюзжанием собравшихся в летной комнате испытателей и весьма цветистыми поношениями министра авиационной промышленности, чей приказ был вывешен на стене. А суть этого словоблудного документа сводилась к тому, что расценки на испытательные полеты снижались почти вдвое. Идеализма летчикам всегда хватало, но ни какой идеализм не бывает беспредельным, кому может понравиться, когда ты привык зарабатывать — именно зарабатывать, а не получать — вполне прилично, вдруг лишиться половины честного дохода?!

И тут в летной комнате появился Анохин. Все разом притихли, заинтересованно ожидая его реакции. Анохин пробежал одним глазом приказ, вызвавший всеобщее неудовольствие, вздохнул и сказал: "Да-а, теперь придется летать в два раза больше". Если даже Анохин не произносил в действительности этих слов, если слова приписаны легендой, все равно и тихая реакция, и негромкое высказывание абсолютно соответствуют сути этого летчика и этого человека.

Обычно, когда о нем пишут или рассказывают, а писали об Анохине, во всяком случае при его жизни, довольно часто, напирают на "эпизоды" из летной практики — как спасался из штопорившей машины, как горел в воздухе, как намеренно разваливал в полете планер... Выбирают случаи поострее, чтобы читателю было за летчика страшно. Вероятно, при этом ориентируются на читательские запро-

сы — они, читатели, мол, любят гладиаторские ужасы, они сильно уважают суперменство, им нравится смакование рискованных ситуаций. Во-первых, позволю заметить — я лучшего мнения о читателе. Во-вторых, мне кажется, риск бывает вынужденным — более или менее оправданным, случается, и совсем неоправданным, но никогда риск не доставляет удовольствия рискующему, если, конечно, он нормальный, психически здоровый человек. И потом, надо ли так старательно подчеркивать очевидное?



Сергей Анохин

"Для летчиков-истребителей риск погибнуть в мирное время в 50 раз выше по сравнению с летчиками гражданской авиации... За период с 1950-го по 1970 год военно-воздушные силы США в результате катастроф потеряли 7850 самолетов, при этом погибло 8600 летчиков".

Привожу чужие данные за неимением отечественной статистики.

Американский летчик-испытатель У. Бриджмен писал, что во "время освоения реактивных самолетов только на военно-воздушной базе Эдварде за девять месяцев погибли 62 летчика-испытателя". Сам Бриджмен тоже оказался жертвой, пополнив поминальный список базы Эдварде.

Будем считать установленным фактом: работа летчика-испытателя — рискованная работа. Утверждение это не требует дополнительных доказательств и леденящих душу примеров.

Помню, как чествовали Анохина по случаю "круглой даты", скорее всего, это было пятидесятилетие. В Доме авиации собралось сотни две человек. Как в таких случаях полагается, говорили заздравные речи, желая юбиляру здоровья, успехов, новых выдающихся достижений. Признаюсь, я не люблю подобных церемоний и, может быть, поэтому передаю обстановку чествования несколько предвзято. Извините.

Одно выступление, однако, мне не только запомнилось, но и понравилось. На трибуну вышел товарищ Анохина, держа в руках большой нескладный сверток. Хитровато поглядев в зал, он начал медленно сдирать газету за газетой, в которые был обернут его подарок. В зале сделалось шумновато, флюиды нетерпения ощутились вполне явственно. Наконец на пол упала последняя газета, и все увидели здоровеннейшего резного орла, широко раскинувшего свои деревянные крылья. Публика засмеялась, аплодируя, а старый друг сказал:

— Сережа, если ты не научишь его летать по-человечески, так ведь никто не научит. — Помолчал и добавил: — Летай долго, Сережа.

И еще запомнилось. Вот уже были произнесены все речи, все адреса и памятные подарки вручены, со своего места поднялся сам Анохин и пошел не к трибуне, а в публику. Он остановился перед седой женщиной, поклонился ей почтительно, как-то по-крестьянски и сказал:

— Спасибо, мама... И всем, кто пришел, большое спасибо.



Он пролетал долго, пролетал так, как дай бог пролетать каждому. Мне всегда хотелось понять, да и сегодня все еще хочется, почему Анохину удавалось почти невозможное, что хранило этого невероятно удачливого человека в самых немыслимых обстоятельствах? И может, подробное, очень доскональное описание всего лишь одного анохинского взлета поможет вам приблизиться к ответу на это мое "почему".

Если память не изменяет, он вырулил тогда на сухов-



Сергей Анохин

ском истребителе. Опробовал еще раз двигатель и запросил разрешение на взлет. Набирая обороты, взвыла турбина, машина стронулась с места и, увеличивая скорость, побежала вдоль бетона. Когда самолет бежит по земле, его крылья обтекают встречный поток воздуха, и крылья начинают работать, — чем стремительнее набегает на крыло воздух, тем значительнее делается подъемная сила. Крылья напрягаются, силятся оторвать машину от тверди, вывесить ее, пре-

одолеть силу земного притяжения. Идет борьба. И в этой схватке наступает одно крохотное, быстротечное мгновение, когда стойки шасси делаются как бы длиннее, еще чуть — и вес самолета уравнивается величиной подъемной силы, колеса перестанут нести на себе тяжесть машины... А в этот миг Анохин переводит кран уборки шасси в положение "убрано", стойки будто подламываются, и колеса, кажется, брезгливо оттолкнувшись от бетона, уползают в купола на фюзеляже. Скорость нарастает еще стремительнее, зазор между самолетом и летным полем сохраняется ничтожным, пока Сергей Николаевич не ставит машину в зенит и не уходит с аэродрома безукоризненной свечой.

Так, во всяком случае на моих глазах, взлетал только Анохин. Примите во внимание, он взлетал на опытной машине, совершая на ней всего второй-третий полет. Не стану утверждать, будто никто на свете не способен был повторить такое, если Удет подхватывал носовой платок с летного поля приделанным к крылу крючком, если Анисимов производил приземление с переворота, если Голофастов штопорил на "Аэрокобре" так, что после вывода до земли оставалось — ноль целых метра, то такое утверждение могло бы кого-то обидеть, набросить тень на побратимов Анохина, а это, как, я надеюсь, вы понимаете, не входит в мои намерения.

Взлет, что я старался описать для вас с возможной точностью, многое объясняет. Летные испытания требуют не присутствия летчика в полете, не простого отличного его владения машиной, которую он экзаменует, а слияния человека с вроде бы бездушным летательным аппаратом. Утверждаю: бездушных самолетов не бывает. У каждой машины свой характер, свой нрав, свое особое "я". Так вот, у летчика-испытателя Анохина был несравненный талант ощущать это "я" машины, не ломать характер самолета, а находить его понимание.

Однажды в чисто авиационной компании, где все знали друг друга, где кое-кто делал хорошую мину при неважнейшей игре, где из отношений не исключалась за-

висть — в конце концов, испытатели не боги, — я высказал о Сергее Николаевиче примерно то, что теперь написал. И тогда старый, седеющий воздушный волк изрек:

— Э-э, Толище, это уж слишком. Анохин — твоя слабость.

Не хочу скрывать. Слабость. Я очень любил его, мысленно прощал многие его недостатки, закрывал глаза на его несовершенства и всячески восхищался его достоинствами. Именно так.

Наша последняя встреча прошла в моем доме, в пору для Анохина не лучшую. После смерти Сергея Павловича Королева, очень Анохина поддерживавшего и уважавшего, Сергея Николаевича от космических тренировок отстранили. Доводы выглядели вполне благовидно: не те уже годы, чтобы штурмовать космос, да и побережь надо такого человека. Анохин тосковал. Это невозможно было не почувствовать с первого взгляда. К нам он забежал, что называется, на огонек. Разговор пошел довольно пестрый. Помнится, несклонная к снисходительности в оценках людей, моя жена сказала что-то весьма решительное о нашем коллеге-испытателе. Сергей Николаевич поморщился, но спорить не стал, а сделав деликатную паузу, стал характеризовать своих товарищей-летчиков-испытателей. Боже мой, как это было неожиданно и поучительно! Ни об одном он не сказал ни единого худого слова. Точно, коротко, предметно представлял Анохин сильные, самые сильные, невероятно сильные стороны тех, с кем его сводила авиационная судьба. Попытка моей жены настоять — но ведь у любого человека есть и минусы? — успеха не имела: Сергей Николаевич упорно оставлял все, что могло быть помечено знаком минус, внутри скобок, вынося на первый план заслуги, сильные стороны, положительные качества, оригинальные особенности каждого, о ком только заходила речь.

И еще запомнилось — он ни словечком не коснулся своих неудач, хотя отстранение от тренировок, лишение надежды слетать в космос переживал сильно. В тот вечер мы пили не только чай, что, впрочем, совершенно не мешало

ему сохранять нить в разговоре, не уступая, когда мы пытались гнуть свое. Неожиданно он сказал:

— Вот бы в Бермудский треугольник слетать...

В ту пору как раз много писалось о тайнах этого загадочного района земли, о бесчисленных кораблекрушениях, о пропавших в нем самолетах.

— Слетать — и что? — спросил я, стараясь понять, чего ему там может быть надо.

— Неизвестное всегда казалось мне интересным. Представь — никто ничего не знает, а ты узнаешь...

И мне вспомнилось, как однажды, рассказывая мне о своем детстве, Сергей Николаевич с усмешкой поведал такой эпизод: ночью, зависнув под мостом, раскачиваясь на руках, он перебирался через речку. Для чего? Тренировал в себе смелость.

Услышав о Бермудском треугольнике, подумал: в нем еще живет детство. И на чествовании в Доме авиации он обратился к старушке матери совсем по-ребячьи: мама.

Как самонадеянны и глупы мы бываем, маскируя наши чувства. Кто придумал: истинные мужчины не плачут? Истинные мужчины тверды и сдержанны, они умеют прятать свои чувства. А я вот не хочу! Не верю в мудрость сухарей. И не вижу причин скрывать — я очень любил Анохина.

И всем говорю: это грех — не любить летчиков.

Пожалуйста, не удивляйтесь — у моего повествования нет конца! У семейного альбома при жизни его хозяина и не может быть последнего листочка. Пока длятся встречи и дружеское общение, пока не погасло любопытство, альбому полниться, охватывая круг новых лиц.

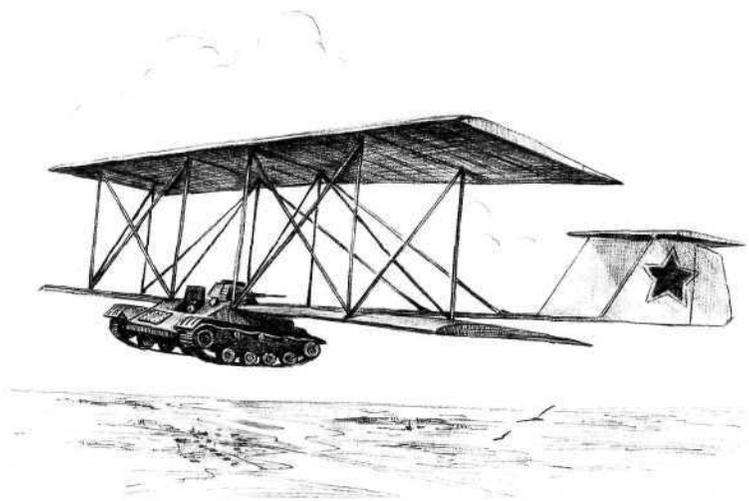
В самом начале я просил не спрашивать, почему в альбоме нет того или иного вполне заслуживающего внимания лица, надеюсь, я могу теперь не извиняться за отсутствующих, многие из которых наверняка достойны занять почетное место в вашем собрании.

Как вам идея — продолжить мой альбом?

Если здание вырастает из кирпичиков, то история

складывается из памяти о тех, кто был, кто любил, ненавидел, рисковал, побеждал, ошибался, жертвовал собой, верил и надеялся. Согласны?

Впервые сложив стопкой двадцать пять портретов, определивших потом лицо этой книги, взглянув на них купно, я подумал: как же многое объединяет этих людей столь разных судеб, живших не в одно время, не в общих границах, говоривших на непохожих языках, принадлежавших к разным сословиям, опутанным своими условностями и



предрассудками. И все равно — они едины. Их сводит — боюсь, это прозвучит выпендренно, но ведь понятие "небо" имеет и вполне будничный смысл ... так вот, их сводит небо — место работы всех авиаторов. Трудной работы повышенного риска: взлетев, на обочину не съедешь и, задрав капот, в моторе не подкопаешься. Когда стрелочка указателя скорости подбирается к отметке 1000 — я это испытал на собственной шкуре, — а высоты всего ничего, с десятков метров, земля утрачивает лицо, угрожающе мелькая пестрой

подмалевкой, лишает тебя всякой возможности расслабиться. И не дай бог тут нарушить главное правило авиации: приняв однажды решение, даже худшее из возможных, не изменяй его...

И высота — фактор особенный. Повторяю: перешагнув тысяч одиннадцать метров, дыша с помощью обледеневшей кислородной маски в открытой кабине, никто не склочничает, не сочиняет анонимок. Высота делает человека лучше.

А еще скажу: каждый полет имеет непременно точную цель и всякое действие в полете — ясный смысл. Вот ради этого стоит терпеть и тупость, и перестраховку, вынуждающих летчика рисовать пропасть бумаг, которые требует начальство, если ты не вернешься из полета. "Вот,— козырнет небольшой начальник начальнику, что выше, — мы его готовили в строгом соответствии с наставлениями, инструкциями и вашими ценными указаниями... Нарушил... Сам и виноват..."

Но и это не главное затруднение в нашем ремесле. Первые десять типов самолетов можно освоить за счет школьного запаса информации, а дальше — гонись и гонись за новизной.

Я застал время, когда все летали без радио. Земля командовала небом с помощью сигнальных ракет и полотнищ попхем (вы и слова такого, уверен, не слыхивали). У этого полотнища отворачивались клапаны, они образовывали причудливые фигуры — каждая соответствовала определенной команде...

Помню и первые авиагоризонты. Мы их сильно опасались — верить не верить?

Мне досталось убирать шасси ручной лебедкой, всякий раз опасаясь, как бы трос не соскочил с капризного барабана, как бы не сунуться мордой в землю — убирать колеса низко считалось особым шиком.

Наверное, я говорю не совсем то, что следовало бы сказать во славу ремесла, но не могу иначе: летание не терпит наималейшего обмана.



Оторвавшись от земли, ты творишь правду: обманом не пробить облаков, не перешагнуть через горную вершину, не опоясать земной шар в беспосадочном полете.

Вот, собственно, и все, о чем я хотел поведать моим семейным альбомом тем, кто идет нас менять.

И очень советую каждому коллеге, заведите свой личный, персональный альбом, собирайте в нем *судьбы*, достойные на ваш взгляд, памяти и подражания. Перелистывая страницы такого альбома, человек, сам того не замечая, очищается от многого, что ему мешает набирать высоту.

Конечно, жить надо по совести, но вот беда — свою совесть бывает не так трудно уговорить, поэтому не лучше ли контролировать себя, свои поступки и мысли по избранному вами кумиру, герою, если угодно — эталону? В делах житейских я постоянно спрашиваю, а как повела бы в соответствующей ситуации моя мама; в делах профессиональных — ориентируюсь на Валерия Павловича Чкалова.

Су-29



Двухместный
спортивно-
пилотажный
самолет Су-29
предназначен для
обучения, тренировок
и участия в соревнованиях по высшему пилотажу
и показательных выступлениях на авиа-шоу,
а также для поддержания летного мастерства
пилотами военной и гражданской авиации.

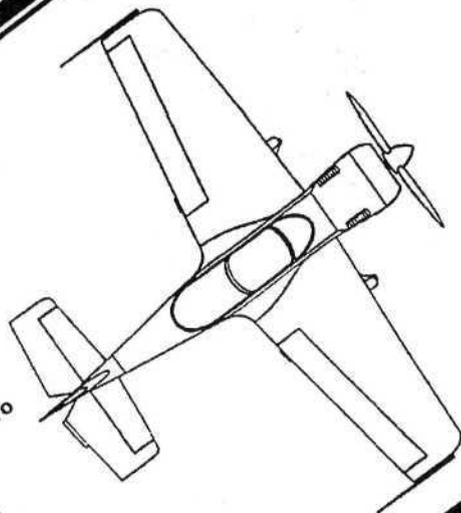
Самолет создан на базе самолета Су-26М и заимствовал
многие конструктивные и технологические решения у своего
предшественника. Благодаря широкому внедрению композиционных материалов, -
вместе с тем, благодаря Су-29 превысила 60%, вес пустого самолета увеличился
доля которых в самолете с одним летчиком составляет не уступает по своим
характеристикам Су-26М. Су-29 успешно продается на мировом рынке.
С 1993 года развернуто производство самолета на Дубнинском
машинностроительном заводе.
По желанию заказчика самолет Су-29 может быть оборудован
навигационными комплексами фирм Collins, Allied Signal,
Teaga и Bendix King, а также системой GPS.

SU

Су-29

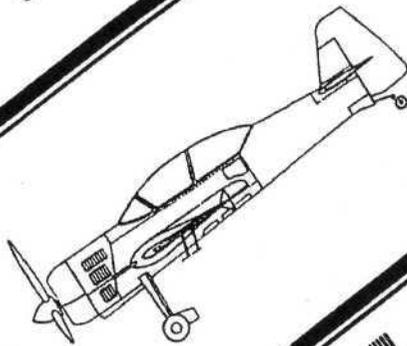
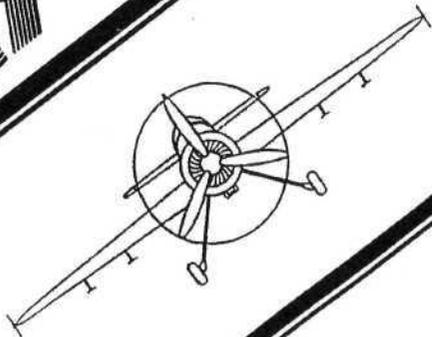
ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Нормальный
взлетный вес
в пилотажном
варианте, кг **862**
Максимальный
взлетный вес, кг **1200**
Вес пустого самолета, кг **735**
Двигатель **M-14П**
Мощность двигателя, л.с. **360**
Мошность горизонтального
полета, км/ч **320**
Предельная скорость
полета, км/ч **450**
Посадочная скорость, м/с **16**
Скороподъемная скорость
вращения, рад/с **6**
Макс. эксплуатационная
перегрузка **+1/-10**
Дальность полета, км **1200**



SU

СУ-29



**РАЗРАБОТЧИК
И ИЗГОТОВИТЕЛЬ:**

АО «АНПК «ОКБ Сухого»
Россия, 125284, г. Москва,
ул. Поликарпова, 23а
тел. (095) 945-53-53
факс 946-19-88

SU

*Под стать самолетам «Су»
летная одежда от «Руно-С»*



**АООТ «ОКБ СУХОГО»
ФИРМА «РУНО-С»**

создана в 1991 году

•••••

*Изготовление
высококачественной
летной одежды
из кожи и меха,
а так же пошив:
шуб,
дублёнок,
детской одежды.*

Опытные модельеры.

*Высоко-
квалифицированные
портные.
Уникальное
скорняжное
искусство.*

*Сертификаты
на всю продукцию.*

•••••

“Наши летчики должны иметь
лучшую в мире летную одежду”, -
считает генеральный конструктор
АО «ОКБ Сухого»

М.П. Симонов

“Мы счастливы, когда человек
уходит от нас со словами благо-
дарности”, - говорит директор
фирмы «Руно-С»

Елена Макина

АООТ «ОКБ Сухого»

Фирма «Руно-С»

Россия, 125284, г. Москва, ул. Поликарпова, 23а
Тел.: (095) 945-5313; (095) 945-5585. Факс: (095) 200-4243.
Телефакс 414716 SUHOI SU.

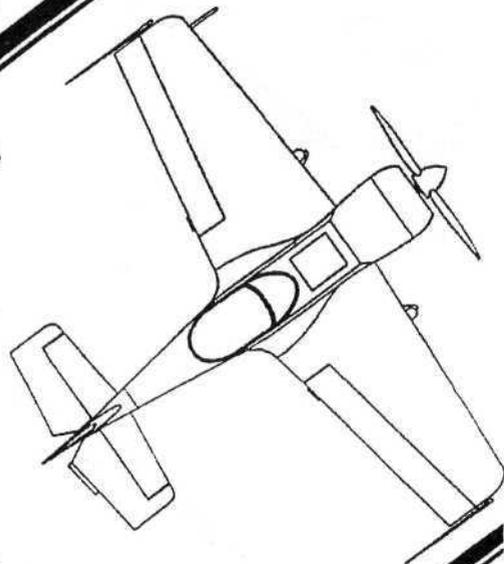
СУ-31М



Одноместный спортивно-пилотажный самолет Су-31 и Су-31М (с катапультируемым креслом) являются дальнейшим развитием всемирно известного самолета Су-29. Первый полет Су-31 состоялся в июле 1992 года. В июле того же года самолет дебютировал на чемпионате мира по высшему пилотажу в Гавре (Франция), где летчик Ю. Кайрис, пилотируя Су-31, завоевал бронзовую медаль. Самолет выступила на первенстве мира по высшему пилотажу в Гавре (Франция). На этих самолетах национальная сборная России по высшему пилотажу успешно выступила на чемпионате мира 1994 года. Как и Су-29, самолет выполнен по схеме свободно-несущего моноплана со среднерасположенным крылом. Он имеет много общих черт со своим предшественником, но есть и существенные различия. Улучшена аэродинамика самолета, его управляемость, уменьшен вес конструкции, по желанию покупателя устанавливаются дополнительные баки. Улучшены условия работы летчика в кабине, обзор, установлены два объемных багажника. Самолет получил новые основные шасси, существенно улучшившие его эксплуатационные качества. Экспортный вариант Су-31Х имеет встроенные крыльевые баки.

SU

СУ-31М

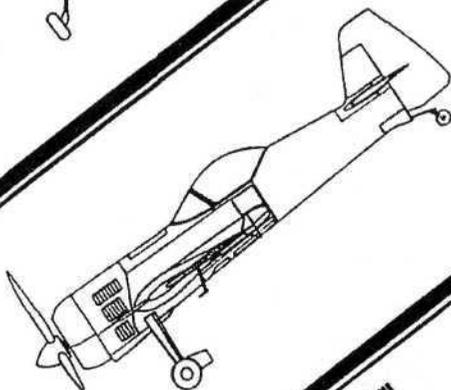
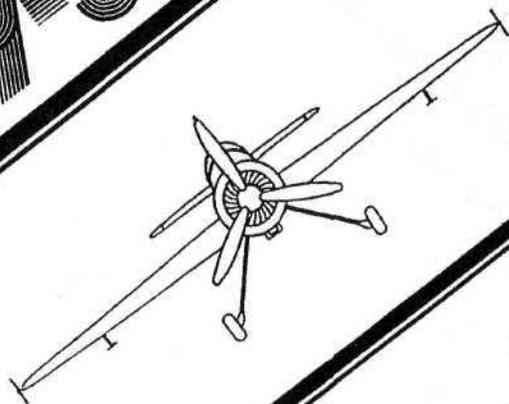


ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Нормальный взлетный вес, кг 780
Вес пустого самолета, кг 650
Двигатель М-14П/М-14ПФ
Мощность двигателя, л.с. 360/400
Макс. скорость горизонтального полета, км/ч 320
Предельная скорость полета, км/ч 450
Посадочная скорость, км/ч 114
Скоростная способность, м/с 24
Максимальная скорость вращения, рад/с 7
Дальность полета, км 1200
Макс. эксплуатационная перегрузка +11/-10

SU

СУ-31М



**РАЗРАБОТЧИК
И ИЗГОТОВИТЕЛЬ:**

АО «АНПК «ОКБ Сухого»
Россия, 125284, г. Москва,
ул. Поликарпова, 23А
тел. (095) 945-53-53
факс 946-19-88

SU



СОДЕРЖАНИЕ

Первым делом самолеты.....	5
Семейный альбом.....	63

Серия
"ВАШИ КРЫЛЬЯ"

Анатолий Маркович Маркуша
"Первым делом самолеты".
"Семейный альбом"

Главный редактор изданий прозы *Георгий Садовников*
Рисунки В. Н. Романов

Макет, обложка.....*Б. Чупрыгин*
Корректор.....*Н. Худякова*
Набор.....*Н. Швол*
Верстка.....*С. Дервянко*
Компьютерная обработка иллюстраций *А. Моисеев*

Издательский дом ПИК
121019, Москва, Новый Арбат, 15

Л. Р. № 063310 от 15.02.1994г.

Подписано к печати 26.02.99. Формат 84x109/32.
Гарнитура "Тайме". Печать офсетная. Бумага офсет № 1. Усл.-печ.л. 6.75
Тираж 1000 экз. Заказ № 569

Отпечатано с готовых диапозитивов в Московской типографии № 6,
Комитета по печати РФ.
Москва, ул. Южнопортовая, д. 24.