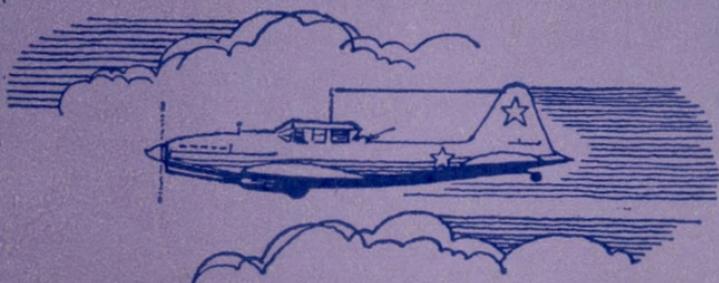


39.6
Б 48

ГЕРОИ ВОЙНЫ И ТРУДА - ЮНЫМ ПАТРИОТАМ

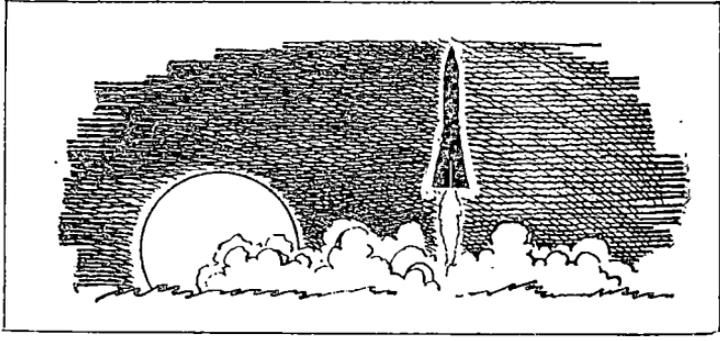


Г.Т. БЕРЕГОВОЙ

**ПО ЗОВУ
СЕРДЦА**

39.6
Б48

ГЕРОИ ВОЙНЫ И ТРУДА - ЮНЫМ ПАТРИОТАМ



362772

Г.Т.БЕРЕГОВОЙ
ПО ЗОВУ
СЕРДЦА

МОСКВА
ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ СССР
1981

Оршандворинская
ОБЛБИБЛИОТЕКА
им. Гоголя

Береговой Г. Т.

Б48 По зову сердца. — М.: ДОСААФ, 1981. — 80 с., ил. — (Герои войны и труда — юным патриотам).

15 к.

Четверо суток работал летчик-космонавт Г. Т. Береговой на орбите, но для этого потребовалась целая жизнь — большая, целеустремленная, насыщенная борьбой и трудностями. Вся она была как бы подготовкой к космическому старту. Юношеские годы в аэроклубе, фронт, шестнадцать лет работы летчиком-испытателем помогли ему накопить тот опыт, который необходим летчику-космонавту. О своем нелегком, но прямом и ясном пути рассказывает автор в этой книге.

Для юношества.

Б 11205—078
072[02]—81 5—84

1304030000

6Т6[09]





Вот уже два десятилетия прошло с того дня, когда весь мир был потрясен сообщением ТАСС о первом в истории нашей планеты полете человека в космос. Мощная ракета-носитель вывела на космическую орбиту корабль «Восток» с космонавтом — гражданином Советского Союза Ю. А. Гагариным на борту.

В обращении Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР к ученым, техникам, рабочим, всем коллективам и организациям, участвовавшим в успешном осуществлении первого космического полета человека, говорилось: «Открыта новая эра в истории Земли. Вековечная мечта человечества сбылась».

Люди планеты горячо приветствовали Юрия Алексеевича Гагарина. Он был назван новым Колумбом, гражданином планеты Земля.

Первый полет в космос сына смоленского крестьянина, вчерашнего паренька в рабочей спецовке Юрия Гагарина — великий подвиг. Это подвиг и всего советского народа, под руководством партии Ленина поднявшегося к вершинам научно-технического прогресса, создавшего в Стране Советов могучую индустрию, способную воплотить в жизнь самые дерзновенные человеческие замыслы.

За минувшие годы космонавтика проделала немалый путь в своем развитии. Вслед за советскими космонавтами отправились в космос американские астронавты. За одноместными кораблями последовали многоместные. Человек получил возможность в специальном скафандре выходить из корабля в открытый космос. Космические корабли нового поколения могли совершать уже сложные маневры на орбите, стыковаться друг с другом. Люди побывали на Луне, вывели на околоземную орбиту долговременные орбитальные станции. В космосе побывали уже десятки космонавтов, и в том числе одна женщина.

Советская страна явилась инициатором широкого международного сотрудничества в изучении и использовании космического пространства. На кораблях «Союз» совершили космические полеты международные экипажи. Штурм космоса продолжается...

А начинается он со Звездного городка. Там находится специальный Центр подготовки космонавтов, который носит имя первопроходца Вселенной — Юрия Алексеевича Гагарина. Здесь, в Звездном, живут и трудятся космонавты, а также многочисленные специалисты: ученые, медики, методисты, тренеры — все те, кто принимает участие в подготовке полетов в космос. Многие достижения космической науки, особенно в области космонавтики, неразрывно связаны со Звездным.

За большой творческий труд, вложенный в подготовку космонавтов к космическим стартам и развитие космической науки, коллектив Центра награжден высшей наградой Родины — орденом Ленина.

В Звездном городке всегда много солнца. Задумчиво перешептываются сосны и березы. А выйдешь в центр городка — шагнет тебе навстречу с постамента Юрий Гагарин. Перед полетом и вернувшись на родную землю, космонавты приходят поклониться первопроходцу космоса. Над их головами развевается красный флаг... Под знаком этого флага — символа нашей Советской Родины, символа социалистического Отечества проходит, в сущности, вся наша жизнь, вся наша деятельность...

ДОРОГА В НЕБО

Еще мальчишкой я начал мечтать о небе. Это было время, когда создавалась и расправляла могучие крылья советская авиация. В небольшой донбасский городок Енакиево, где я родился, каждый день приносил что-нибудь новое, нередко ошеломляющее. Мир еще переживал эпопею спасения челюскинцев, еще гремели имена первых Героев Советского Союза летчиков А. В. Ляпидевского, С. А. Леваневского, В. С. Молокова, Н. П. Каманина, М. Т. Слепнева, М. В. Водопьянова, И. В. Доронина, а всех уже взволновало другое потрясающее известие. Экипаж самолета АНТ-25, возглавляемый М. М. Громым, установил мировой рекорд беспосадочного полета, пройдя за 72 часа 02 минуты 12 411 километров.

Затем вновь сенсация — беспосадочный перелет В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова и А. В. Белякова на самолете АНТ-25 по маршруту Москва — Северный полюс — Америка. Менее чем через месяц М. М. Громов, А. С. Юмашев и С. А. Данилин вновь пролетели над просторами Ледовитого океана. Мировые рекорды показали и советские женщины — В. С. Гризодубова, П. Д. Осипенко и М. М. Раскова.

Беспримерные перелеты и выдающиеся рекорды были совершены летчиками, возвращенными партией В. И. Ленина. Летали они на самолетах, созданных руками советских конструкторов и ученых: А. Н. Туполева, В. М. Петлякова, С. В. Ильюшина, С. А. Лавочкина, А. И. Микояна, А. С. Яковлева, А. Д. Шевцова, Н. Н. Пономарева, С. А. Чаплыгина, В. П. Ветчинкина и других.

О героях, прославивших нашу Родину как великую

авиационную державу, мне немало пришлось услышать от старшего брата Виктора, работавшего в тридцатые годы инженером-конструктором в Енакиевском аэроклубе Осоавиахима, а также от друга нашей семьи — Василия Алексеевича Зарываева, ставшего вскоре начальником аэроклуба. Часами я мог слушать их рассказы о «воздушном летании» в России, о первых русских авиаконструкторах, пилотах. От них узнал, что первый в мире самолет был построен русским ученым и изобретателем А. Ф. Можайским, а первым русским летчиком-испытателем стал Б. И. Россинский. Все, что касалось авиации, я впитывал в себя как губка. Мне, пятнадцатилетнему мальчишке, было уже многое известно. Но мне этого было мало. Первые герои своим примером зажигали меня, воодушевляли и подогревали и без того горячее желание покорить, завоевать голубое небо. И я немало времени проводил в аэроклубе, но официально был зачислен туда только тогда, когда мне исполнилось шестнадцать лет.

Никогда не забуду далекие дни 1937—1938 годов, встающее над ангаром солнце, запах сена, скошенного вдоль грунтовой полосы, стук мотора, волнующие команды инструктора.

Аэроклуб для меня и большинства моих товарищей стал не просто школой, а определенным этапом учебно-тренировочного процесса перед поступлением в летное училище. Это была, если хотите, целая эпоха. В аэроклубе происходило становление и мужание наших характеров; здесь мы вырабатывали свои взгляды на жизнь, познавали чувство долга и ответственности перед Родиной.

Нас называли тогда учлетами. Был у нас свой песенный пароль. Обратитесь сейчас к любому, кто в те годы учился в нашем аэроклубе, и он наверняка вам пропоет:

Все выше, и выше, и выше
Стремим мы полет наших птиц.
И в каждом пропеллере дышит
Спокойствие наших границ.

Любили мы и другие песни, например, «Там, где пехота не пройдет», а также из кинофильма «Остров сокровищ», «Я на подвиг тебя провожала, над странюю гремела гроза...»

Но не только песнями и красивой синей формой, которой очень гордились, учлеты отличались в городе. Они не фланировали без дела по улицам и не щелкали семечек у «Иллюзиона». Все ребята были образцом дисциплинированности, аккуратности, вежливости и выдержанности, старались подражать настоящим военным летчикам. И пусть не все они стали покорителями облачных высей, многие в годы войны сражались в артиллерии, пехоте, мотомеханизированных частях, а сейчас варят сталь или добывают уголь, — но всех их роднит одно прекрасное качество: в любом деле штурмовать свою высоту.

Главное — чтобы человек нашел себя, свое самое важное, единственное дело, которому он посвятит всю жизнь.

У каждого свое особое призвание. Важно вовремя найти его. Однако профессия не самоцель, а лишь поприще, где тратишь отпущенные природой силы и способности. А удовлетворение в жизни зависит не столько от выбранного тобой дела, сколько от того, как ты его делаешь. Жизнь удастся лишь тогда, когда не уваливаешь от трудностей, не ищешь легких путей, а делаешь свое дело без усталости, с интересом, добросовестно и добротой.

То, что я стал летчиком, это, конечно, случайность. Но не случайно другое: я навсегда и безраздельно полюбил это свое ремесло. Оно стало моим призванием. Я захотел научиться и научился неплохо водить самолеты, найдя тем самым в профессии летчика самого себя.

Конечно, я тут сознательно упрощаю. Я говорю не о тех сравнительно редких случаях, когда человек чувствует свое единственное призвание чуть ли не с пеленок. Я говорю не о единицах, а о подавляющем большинстве людей. А тут — я в этом уверен — для человека единственной, самой главной в жизни становится та профессия, где он может с наибольшей отдачей приложить свои творческие силы.

Мне скажут: бывают творческие профессии, где человек может по-своему выразить себя, открыть что-то новое. Ну а если он токарь? Что тогда?

Что ж, токарь так токарь. Не торопитесь иронизировать: я вовсе не собираюсь рисовать одну из штампованных картинок, в щедро отлакированных рамках которых труженик станка одной рукой привычно дотачи-

вает рекордную по счету деталь, а в другой скромно держит промасленный клочок синьки с очередным замечательным рацпредложением.

Ведь и летчик не только виртуозно кувыркается в лазурном небе, выписывая щекочущие нервы сложные фигуры высшего пилотажа; гораздо чаще ему приходится долгими часами копаться вместе с техниками в барахлящем двигателе или ждать сутками, а то и неделями благоприятной сводки погоды от синоптиков. Радость труда не только в рекордах и аплодисментах, она прежде всего в постоянном чувстве удовлетворения, всегда сопутствующем процессу преодоления трудностей, она в чувстве профессиональной гордости, растущем из года в год от сознания того, что все лучше и лучше справляешься со своим делом.

Возвращаясь же к токарю, к обыкновенному — без производственных рекордов и поданных рацпредложений — хотя, конечно, есть и такие! — скажу одно: если он в самом деле токарь, не по записи в трудовой книжке, а по собственному желанию токарь, тогда он никогда не променяет свой станок на кабинет врача или кабину летчика. Он будет знать цену своему труду, своему умению, будет гордиться им; наконец, — если, повторяю, он настоящий токарь, — в нем будет жить спокойная уверенность в том, что когда-нибудь возле его станка появятся ученики, которым ему будет что рассказать, передавая им свой опыт, накопленные навыки, тонкости своего мастерства.

Я убежден, что не ошибусь, если перефразируя известную поговорку, скажу: не профессия красит человека, а человек профессию. И уж если говорить о выборе, о поиске своего призвания, искать следует не профессию для себя, а себя в профессии.

Оглядываясь на свой собственный опыт, признаюсь, что это далеко не так просто. Может, кому-то покажется странным, но мне, например, больше нравится не пилотировать самолет, а крутить баранку автомобиля: на земле скорость ощутимее и острее воспринимается. Однако я стал не шофером такси, а летчиком.

Понятие «скорость» обогатилось для меня новыми красками и оттенками. Дремлющему в салоне пассажиру кажется, будто самолет недвижно завис в воздухе, как если бы его прицепили к стреле гигантского подъем-

ного крана, и лишь ровный гул двигателей да само сознание не позволяют ему окончательно поддаться иллюзии. Обманутые органы чувств отказываются регистрировать движение мчащегося в ночном небе лайнера. Не то с летчиком. Его органы чувств как бы обогащены за счет самой профессии, пилот способен фиксировать скорость не только по показаниям приборов, но и чувственно.

Не утратить нужные качества, не подавить их, а, наоборот, развить в интересах работы, чтобы они помогли делу, — вот что я называю поиском, раскрытием себя в профессии.

Но подчас этого бывает мало, необходимо воспитывать в себе нужные качества заново.

Взять, к примеру, так называемую быстроту реакций. Качество это, прямо скажем, крайне желательно для всякого. А вот развито оно, к сожалению, далеко не у всех. Летчику же, особенно летчику-испытателю, без него, как говорится, никуда! И если ты не топчешься на азах выбранной профессии, если ты помаленьку овладеваешь ею, значит, заодно — хотя ты можешь не только не думать, но и вообще не знать об этом, — овладеваешь и необходимыми для нее качествами. В данном случае — быстротой реакции.

Бытует мнение, что быстрота реакции — свойство врожденное. Обделила, дескать, природа — ничего тут не поделаешь. Так, например, говорят: прирожденный боксер или, скажем, разведчик. Но, к счастью, это не совсем так. Конечно, та или иная скорость реакции дается от рождения. Но дальнейшее обогащение и развитие этого качества — дело наживное. И то, что принято называть мгновенной реакцией, — как правило, результат упорных и систематических тренировок. Без упорной, целеустремленной работы над собой совершенства в этом не добиться.

Зачатки этого ценного качества у меня появились еще в мальчишеском возрасте. Многое дала и война, и работа летчиком-испытателем. А до совершенства было еще ох как далеко! К этому надо идти всю жизнь...

А в аэроклубе наконец состоялся первый для меня полет, который окончательно решил мою судьбу — накрепко и надолго связав с авиацией.

Первый полет... Взлет, один-два круга над аэродро-

мом, посадка, но это остается в памяти на всю жизнь. Профессия летчика меня покорила сразу и навсегда — стоило только раз поднять самолет в небо.

В конце 1938 года меня вместе с группой выпускников Енакиевского аэроклуба направили в военную школу летчиков в город Луганск. Учителя, товарищи, городской комсомол проводили нас исключительно тепло и душевно. Закончил я к тому времени и восьмилетку.

«ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ»

Война застала меня в Луганском летном училище. Казалось бы, меня — летчика-бомбардировщика должны тут же отправить в действующую часть, чтобы я мог поскорее применить полученные знания в полетах на бомбардировку войск противника. Однако я получил назначение в разведывательный полк. На дюжину летчиков в нем тогда приходились одна-две машины, а право на вылет чуть ли не разыгрывали в лотерею. Я даже растерялся от недоумения: положение на фронте тяжелейшее, немцы рвутся к Москве, а тут молодой и здоровый парень, налетавший уже около сотни часов, вынужден на полупустом аэродроме ждать очереди на полет!

По-настоящему война коснулась меня довольно скоро, коснулась — и как кипятком ошпарила душу.

28-я дивизия, в состав которой входил мой полк, стояла в Бобруйске. А приехав в Оршу, узнал, что Бобруйск прошлой ночью взят немцами, — ехать дальше, следовательно, было незачем. От этого известия я даже растерялся. Что же теперь делать, думал я. И почувствовал, что война уже дохнула мне прямо в лицо.

На Оршанском вокзале ожидали очередной эшелон с запада. Было жаркое, безветренное утро. На перроне среди узлов и чемоданов молча толпились беженцы: война уже успела научить многому, и прежде всего терпению. Поезд появился из-за станционных зданий, платформы катились по рельсам тяжело и медленно: прежде на таких перевозили уголь или щебенку, сейчас на них сидели и лежали люди, вчерашние жители Бобруйска. Многие были ранены. Одни стонали, другие тихо, устало плакали...

Коротко звякнув буферами, у забитого беженцами перрона остановился первый для меня эшелон «из войны».

До этого мне казалось, что о войне знаю если и не все, то очень многое — столько прочитано книг, столько просмотрено фильмов! Но искусство — хоть и отражение жизни, но все же не сама жизнь — во всей ее реальности, подробностях и суровости. Чтобы по-настоящему понять войну, нужно увидеть ее непременно своими собственными глазами. Пусть это будет даже не рукопашная схватка с врагом, а расстрелянный фашистами эшелон с мирными жителями из Бобруйска, но все равно это будет живым свидетельством жестокости и гибельности войны. И в твоём сердце раз и навсегда вспыхивает яростное отвращение и ненависть к ней, стремление скорее покончить с этим злом и вернуть людям мир и счастье.

Вечером того же дня, когда я все же разыскал переброшенную из-под Бобруйска в Оршу часть, захотелось быстрее подняться в небо, чтобы начать свой первый бой. Однако я понимал, что врага надо бить умно и наверняка, а мне еще предстояло научиться это делать.

Учеба затянулась на долгие месяцы... Вначале учился летать на бомбардировщиках ББ-22, затем на самолетах-разведчиках Пе-3, наконец сел за штурвал бронированного штурмовика Ил-2.

По рассказам фронтовиков мы знали, что эту мощную машину, вооруженную, помимо бомб, пушек и пулеметов, реактивными снарядами — эрэсами, фашисты прозвали «черной смертью». Но мы знали и другое, знали, что немцы уже вышли на Волгу и что вокруг Сталинграда завязывается одно из решающих гигантских сражений. Тревога, которую мы все чувствовали, обостряла наше желание быстрее разделаться с учебно-тренировочными полетами и попасть на фронт. Душу согревало только то сознание, что страна сражается не из последних сил, раз таким, как мы, позволяют сидеть в тылу и уютно жить небо не под грохот вражеских зениток, а выполняя команды и указания сидящих рядом инструкторов.

И все же тот день, когда я с группой других летчи-

ков получил назначение на Калининский фронт, принес мне большое облегчение. Наконец-то и я смогу принять участие в борьбе с врагом.

Явившись в пункт назначения, на один из фронтовых аэродромов в районе Осташкова, я услышал сразу и вместе те имена, которые впервые узнал еще в мальчишеские годы и навсегда полюбил, — Громов и Байдуков. Громов оказался командующим 3-й воздушной армией, в рядах которой мне предстояло сражаться, а Байдуков командовал одной из ее дивизий. Два прославленных летчика страны, два Героя Советского Союза, получивших это высокое звание еще в мирные годы, два человека, имена которых я не уставал повторять мальчишкой и жизнь которых я решил взять для себя за образец!

С этого дня начались мои боевые будни. Проходили они на Калининском, Воронежском, Степном, 1-м и 2-м Украинских фронтах.

Сорок второй... Всего каких-то шесть лет прошло с тех пор, как я впервые сел в кабину самолета. Но как много изменилось за это время: тогда, на мирном аэродроме Енакиевского аэроклуба, это был тихоходный учебно-тренировочный У-2, сейчас — бронированный скоростной штурмовик Ил-2.

«Как мало времени, и как много перемен!» — на этой мысли я окончательно распрощался со ставшим вдруг бесконечно далеким прошлым и отправился разыскивать место для ночлега: до утра нужно было хорошенько выспаться. Ведь завтрашний день должен был стать началом работы, к которой я готовился все эти шесть лет...

Фронтовой аэродром живет вне графиков, вне каких бы то ни было, пусть даже самых жестких, расписаний дня и режимов. Здесь все зависит от постоянно меняющихся ситуаций на передовой и связанных с ними летных боевых операций. Необходимость вылета может возникнуть в любую секунду.

Работы для наших «илов» оказалось более чем достаточно: налеты на фашистские аэродромы, обработка вражеских коммуникаций, уничтожение артиллерийских и зенитных позиций... Но главными целями тогда были железная дорога Великие Луки — Ржев и район находящегося во вражеском тылу города Белого, откуда

немцы питали ржевскую группировку своих войск техникой и людьми.

Боевого опыта у меня еще не было, и в воздухе я чувствовал себя очень скованно — видел только то, что было перед самым носом. А впереди моего «ила» чаще всего был ведущий да скачущие стрелки на приборной доске. Конечно, когда пикировал, видел и цель. Но это когда тебя на нее выведут. Ориентироваться же во время полета самостоятельно я еще не мог: глянешь вниз, на землю, — будто зашифрована она. Сосед по звену и вражескую батарею заметит, и группу танков, укрывшуюся в перелеске, разглядит, а ты как слепой — глядишь, а ничего не видишь. Дело тут, конечно, не в остроте зрения; на войне технику не демонстрируют, а стремятся спрятать, укрыть как можно тщательнее от посторонних глаз. Ориентировка на местности с воздуха приходит к летчику с опытом.

Боевой опыт играет в судьбе летчика главную роль. Чем выше опыт, тем больше шансов выжить в суровой борьбе и победить врага. Конечно, есть еще везенье и товарищеская взаимовыручка. Есть, наконец, личные качества, прирожденный талант... Но все это только помогает быстрее накопить боевой опыт; настоящим же, надежным гарантом на войне (да и только ли на войне?) может служить лишь он. Его не заменят ни самые дельные советы, ни самые дотошные наставления, ни самые подробные инструкции.

Эту немудреную истину я усвоил довольно скоро. Сыграл тут, как часто бывает, свою роль и случай. Точнее, один из тех трагических эпизодов, которыми изобилует война.

Вот один из них. Пилот нашей дивизии, выйдя из воздушного боя на подбитой машине, шел на вынужденную посадку. Под ним был лес. Старые, еще довоенные инструкции рекомендовали в таких случаях рассматривать кроны деревьев как подстилающую поверхность и садиться на них, будто на землю. Такого рода инструкции, разумеется, ни в коей мере не являлись плодом кабинетных раздумий; они обобщали накопленный и тщательно продуманный опыт. Но опыт, учитывающий наиболее типичные обстоятельства. Обстоятельства же, как известно, бывают разные, иногда и совсем нетипичные.

Летчик совершил посадку так, как рекомендовала инструкция. И погиб. Он не был ранен, не получил опасных для жизни травм, а погиб оттого, что слишком долго висел в кабине на привязных ремнях вниз головой...

В какой-то своей части инструкция и на этот раз оказалась верна. Самолет, войдя в соприкосновение с пружинящими верхушками сосен, погасил скорость и, перевернувшись, завис меж деревьев; никаких дополнительно сопутствующих аварий, неприятностей больше не произошло: не возникло пожара, не взорвались бензобаки, летчик с помощью ремней избежал резкого удара и остался жив. Но дальше инструкция разошлась с жизнью. Лес оказался слишком высоким, а вековые сосны очень прочными, и машина зависла на высоте десяти метров в переплетении их толстых и крепких ветвей. Фонарь кабины заклинило, и без чужой помощи выбраться из нее было невозможно. Помощь же во фронтовых условиях подчас приходит не сразу — вблизи места вынужденной посадки не оказалось ни деревень, ни другого человеческого жилья...

О смерти на фронте говорят мало, ибо это не редкость. Однако люди свыкаются с мыслью не о смерти вообще, а о смерти в бою. Нелепая же смерть вызывает у них активный протест, выбивает из колеи.

Много толков ходило тогда вокруг гибели того летчика. Мужественный, волевой человек, отличный летчик — и вдруг такой несуразный конец. Я слушал и утверждался в мысли: нам, летчикам, мало уметь просто хорошо летать, надо уметь хорошо летать в любой обстановке и находить выход из любой сложной ситуации.

Вскоре после этой истории пришлось пройти «испытание на прочность» и мне самому. Случилось это, когда на моем счету числилось более десятка боевых вылетов. В воздухе я теперь чувствовал себя гораздо увереннее. Видел перед собой не только ведущего, но и землю, и воздух вокруг. А главное, почти совсем исчезла неизбежная в первые дни скованность.

Объектом нашего внимания по-прежнему оставались вражеские эшелоны на железнодорожной магистрали Великие Луки — Ржев. Делая очередной заход на цель, я увидел состав, который хотя и продолжал

двигаться вперед, но вагоны его уже горели. Казалось, будто их крыши слегка припудрены мелом и ветер срывает этот мел с них длинными белыми струйками. Но это был не мел, а дым, который выбивался на ходу сквозь щели и пробоины от снарядов. Если среди грузов есть боеприпасы или горючее, то эшелону крышка. А если нет?.. Словом, чтобы наверняка поразить цель, нужно было вывести из строя паровоз.

Я сделал горку и вошел в пике. Земля стремительно рванулась навстречу; казавшиеся до того игрушечными вагоны быстро увеличивались в размерах. Стало видно, как из некоторых повалил густой черный дым, перемежаясь с языками ярко-рыжего пламени...

А вот и паровоз... И как раз там, где надо, точно в перекрестии прицела, — пора!

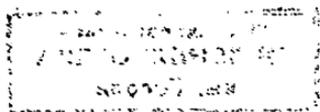
Я взял ручку на себя и, выводя машину из пике, на какую-то долю секунды успел заметить, как от паровоза брызнули струи воды и пара. Эшелон пошел под откос. Можно было возвращаться домой, на базу.

Огляделся: в небе, кроме меня, — никого, остальные штурмовики из моей группы, видимо обходили железнодорожный узел с другой стороны. Там, за станцией, клубилась огромная туча дыма, которая, растекаясь вправо и высоко вверх, застилала изрядный кусок горизонта.

Прошло уже порядочно времени после того, как я перевел машину в горизонтальный полет. Вдруг самолет тряхнуло, и мотор забарахлил. Взглянув на приборную доску, я сообразил, что пробита система водяного охлаждения двигателя — вода ушла. Мотор тянул с каждой минутой хуже и хуже, обороты падали. В довершение всего начало падать давление масла. Необходимо было садиться. И как можно скорее.

Подо мной, куда ни взгляни, сплошной лес; линию фронта, к счастью, я успел перевалить, но о том, чтобы дотянуть до ближайшего аэродрома, нечего было и думать. И тут мне вспомнилась вынужденная посадка летчика, о которой я рассказывал выше. И лес тот же самый, и ситуация та же. Как и куда садиться?

Кроны я сразу же решил оставить в покое. «На посадку зайду с края ближайшей опушки, и не поверху, а под основание леса», — мелькнуло в голове в то время, как глаза уже отыскивали эту самую опушку.



Сверху хорошо просматривались также и те участки, где лес был помоложе: деревья не так высоки, а стволы тоньше. Это хорошо. Ведь при лобовом ударе о мощный ствол старого дерева можно разбиться вдребезги. А в молодом редколесье больше шансов уцелеть. Мотор сдал почти совсем, машина в любую минуту могла потерять скорость. Я выбрал участок, где реже стволы и гуще подлесок, выжал ручку на себя, и...

И оказался на земле. Я был жив и, кажется, цел, если не считать ссадин и царапин. Ремни выдержали, и я висел на них в кресле кабины, которая одна только чудом сохранилась от моего «сила». Крылья, хвост и все прочее осталось где-то там, позади, на краю опушки; лишь бронированный фюзеляж проскочил, как глиссер, между деревьев и спас мне жизнь.

362448
Я отстегнул ремни и попытался открыть фонарь, чтобы выбраться из кабины. Сделать это удалось не сразу: фюзеляж здорово деформировало. Пока я возился с фонарем, в голове неотвязно стучала одна и та же мысль: все вышло так, как было задумано. Так, как задумано!

Может быть, это была лишь радость возвращения к жизни. А может быть, пробуждающееся чувство гордости за самого себя — «овладеваю профессией, и довольно успешно...» Мне пришло на ум, что опыт, настоящий, подлинный опыт, — это не только сумма накопленных механических навыков и знаний, истинный опыт — это еще и умение точно и верно применить самое нужное средство или способ действия в создавшейся ситуации. Нет и не может быть таких рекомендаций или инструкций, которые смогли бы вобрать в себя все разнообразие и изменчивость реальной действительности. К чужому уму нужно уметь прислушиваться, но жить чужим умом нельзя. Нельзя рабски следовать наставлениям, даже если они аккумулировали в себе опыт сотен и тысяч людей; к ним необходимо относиться критически, с поправками на каждую конкретную ситуацию. Конечно, и знания, и навыки необходимы; именно они освобождают мысль от черновой работы, переключая все второстепенное на автоматизм рефлексов. Глупо, разумеется, пренебрегать и чужим опытом, он может упростить задачу, подсказать (но не навязать) одно из приемлемых решений, но решать вся-

кий раз приходится самому. И всякий раз заново.

В деревне, куда я пришел, таща на себе парашют и то оборудование, которое полагалось снять с потерпевшего аварию самолета, мне сказали, что добраться до моего аэродрома можно лишь лесным коридором, но найти этот коридор без проводника практически невозможно.

Когда человеку едва минуло двадцать, удивить его либо очень легко, либо, наоборот, трудно. Иной раз его способен ошарашить самый ничтожный, вздорный пустяк; в других обстоятельствах он склонен принимать за должное любое, даже самое неожиданное известие. Так произошло и со мной: упоминание о каком-то таинственном «лесном коридоре» не вызвало во мне интереса. Меня больше волновала иная проблема — как бы и где перекусить. Полуторакилометровая прогулка по лесной глухомани, да еще вдобавок с тяжелым грузом на плечах. пробудила аппетит: когда молод, он не пропадает ни от каких треволнений.

Деревня эта успела хлебнуть лиха при вражеской оккупации. Чуть не в каждой семье кого-нибудь недосчитывались, дома разорены и разграблены, скотина вырезана... Да что скотина! На всю деревню — ни одного петуха. А я еще чуть на обед не напросился.

— Иди-ка, парень, сюда в избу! Тут потолкуем, — окликнул с ближайшего крыльца бородатый дед. И, как бы прочтя мои мысли, насмешливо добавил: — Небось соскучилось брюхо-то в лесу? Ну ничего, сейчас чем-нибудь накормим.

Вскоре в передней комнате большой пятистенной избы вокруг чисто выскобленного дощатого стола собралось чуть ли не полдеревни. Наташили кто что смог: вареную картошку, свеклу, квашеную капусту и даже кринку козьего молока. А пацаны, которые сопровождали меня до самой околицы, распространяя попутно по всей деревне весть о потерпевшем аварию летчике, умудрились раздобыть добрую пригоршню махорки...

Я ел и чувствовал, как у меня горят уши. Умом я не знал за собой никакой вины: приказали учиться — учился, пришло время воевать — воюю. Понимал я, разумеется, и другое, что война без жертв и потерь не бывает, и все же непонятный, необъяснимый стыд почему-то не отпускал меня, продолжая жечь щеки и уши...

— А ты, летун, понапрасну-то не серчай. Ты ешь-ка, ешь, — снова усмехнулся дед, второй раз угадав, что делается у меня в голове. — Немцы подбили или сам грохнулся?

— Немцы. Систему охлаждения продырявили. Еле еле через линию фронта перетянул.

— Ну что ж, на войне это бывает... Багаж свой с собой возьмешь или здесь до поры схороним?

— Нельзя здесь. Не имею, отец, права.

— Коли так, тебе, конечно, виднее. Только вот до лесного коридора не рукой подать...

Я и на этот раз не догадался спросить, что за загадочный коридор объявился в здешних краях, заменив собой привычные человеку шоссеиные или грунтовые дороги. Коридор так коридор — лишь бы побыстрее до аэродрома добраться.

Однако на аэродром я попал не скоро. Только к концу второго дня я вместе с добровольными провожатыми выбрался из болотистой чащобы на дорогу, которая меня буквально ошеломила. Ее-то и именовали здесь почтительно и чуть ли не благоговейно «лесным коридором». И, надо сказать, она того, бесспорно, заслуживала.

За последние два дня мне не раз доводилось слышать от своих спутников ходячую в здешних местах поговорку: бог, дескать, создал землю, а черт — Тверской край — лесную, заболоченную Калининскую область. Не знаю, как насчет области, но что касается дороги, на которую мы вышли, она от начала и до конца являлась делом рук человеческих. В глухом вековом лесу была вырублена на многие десятки километров узкая просека; верхушки деревьев над ней связали проволокой и веревками, зыбкую болотистую почву покрыли уложенными поперек бревнами — и получилась дорога, которую сверху не разыскать ни одному вражескому самолету-разведчику. По этому скрытому от глаз зеленому тоннелю, не подвергаясь риску бомбежки, день и ночь шли колонны автомашин...

Распроставшись со своими новыми знакомыми, я остановил попутный грузовик и, забросив в кузов парашют и снятое с самолета оборудование, сел в кабину. Хотя солнце еще не зашло, в зеленом тоннеле было сумрачно. Едва грузовик тронулся, я почувствовал, буд-

то кто-то решил вытряхнуть из меня душу: накат из бревен напоминал стиральную доску, на ребрах которой машину трясло так, словно она схватила где-то тропическую лихорадку.

Шофер, молодой парень с обсыпанным веснушками открытым лицом, покосился на меня и буркнул:

— Так вот и ездим! Да вы расслабьтесь, трясти меньше будет.

Но, как я ни расслаблялся, как ни приноравливался к непрекращающейся ни на минуту тряске, через несколько часов почувствовал себя совершенно разбитым. Казалось, во мне не осталось места, которое бы не болело.

И все-таки чувство гордости и восхищения не покидало меня, а, наоборот, час от часу крепло. Я отлично понимал, как необходима в прифронтовых условиях такая транспортная магистраль, которая действовала бы бесперебойно. Сколько же понадобилось терпения и тяжелого труда, чтобы проложить сквозь лесную глухомань и трясину эту дорогу-невидимку! Шофер рассказал мне, что немцы догадываются о ее существовании, но найти, как ни бьются, не могут.

— И не найдут! — заверил я его. — Сам летчик, знаю.

В полк я попал только на пятый, считая с момента аварии, день, меня уж и не ждали, думали погиб. Лишь майор Гальченко, штурман полка, который, оказывается, разузнал от пехотинцев на передовой, что какой-то «ил», дымя мотором, перевалил в тот день через линию фронта, хватил меня огромной ручищей по спине и громогласно объявил, что лично он в моем возвращении ни на минуту не сомневался.

— Раз сразу не гробанулся, значит, обязан выкарабкаться. А как же иначе! Иди, Жора, отдохни денек другой...

Но отдохнуть мне тогда так и не пришлось.

— Береговой! — услышал я вскоре голос все того же Гальченко. — Бросай все к чертовой матери — и к самолету! Понимаешь, какое дело, из разведотдела дивизии сообщили, что возле Нелидова раздувает пары состав с танками и артиллерией. Надо успеть перехватить!

Над Нелидовом мы появились внезапно, но желез-

нодорожная станция оказалась уже пустой; видно было, как в панике разбежались в разные стороны маленькие человеческие фигурки. Набирая вновь высоту, я заметил за поворотом ушедший со станции эшелон: он быстро набирал скорость. Тотчас же в наушниках прозвучала команда Гальченко: «Все за мной! Бить только по паровозу!»

Эшелон теперь мчался на всех парах. Всякий раз я не переставал удивляться: на что в таких случаях рассчитывает паровозная бригада? Уйти от штурмовиков, скорость которых в пять-шесть раз превышает ту, что в состоянии развить железнодорожный состав, — об этом не могло быть и речи. Разумнее было бы остановить эшелон и, бросив его на произвол судьбы, искать спасения в ближайшем леске или овраге либо, на худой конец, спрятаться под вагонами. Казалось бы, логичнее пожертвовать одной техникой, чем потерять и ее и людей вместе с нею. А может, они надеются, что подоплеет прикрытие с воздуха? Или что мы напоремся на зенитный огонь?

Словом, как бы там ни было, но всегда происходило то же, что и сейчас: эшелон, не сбавляя хода, пытался удрать от быстро настигающих его самолетов.

Машина Гальченко ринулась на цель. Я шел третьим, замыкая звено. И когда через секунду-другую наступил мой черед, дело практически уже было сделано: снаряды из стволов моего «ила» ушли в густое, плотное облако белого пара — туда, где только что крутил колесами паровоз. Вагоны сталкивались на полном ходу, вздыбливаясь и налезая друг на друга...

А на другой день у развернутого полкового знамени, перед строем прибывший из политуправления фронта генерал вручил мне первую боевую награду — орден Красного Знамени. Были в тот день награждены и многие другие летчики нашей части. Каждый, конечно, переживает это по-своему. Для меня же тогда первым, заслонившим собой все остальное впечатлением стало то, что моя жизнь, моя работа на фронте, как внезапно выяснилось, не обезличилась, не растворилась в массе других боевых действий, а, оказывается, была на виду. До этого мне казалось, что в сумятице напряженных, переполненных событиями будней войны действия одного отдельно взятого человека остаются ма-

лозаметными. Приятно было убедиться, что это не так.

Весной сорок третьего любой прифронтовой город, включая и Калинин, куда наш полк временно вывели на отдых, выглядел не слишком приветливо и гостеприимно. Пустынные, без спящих взад-вперед трамваев и автобусов улицы; заложенные мешками с песком витрины магазинов; белые бумажные кресты на стеклах окон; редкие, если не считать военных, прохожие и непривычная для большого города тишина... Но никто из нас не обольщался и не ждал чего-то другого. Заняв в одном из пригородных домов отдыха несколько небольших коттеджей, которые после фронтового жилья показались нам удивительно уютными, мы быстро начали обживать на новом месте. Всякий пустяк, всякая мелочь вроде свежих накрахмаленных простыней на кроватях, теплой воды в кранах, репродуктора на стене, с утра до вечера неустанно транслирующего из рубки местного радиоузла довоенные записи Лемешева и Руслановой, — все доставляло огромное удовольствие. Одни сразу же накинулись на книги из небольшой, но неплохо подобранной здешней библиотеки, другие без устали гоняли шары в бильярдной, третьи с утра до вечера резались в домино... Кое-кто даже умудрялся и, судя по всему небезуспешно, совершать вылазки в город...

Но блаженствовать довелось недолго. Не прошло и недели, как поступил приказ получить новые самолеты и перегнать их на наш аэродром. Дело само по себе привычное, но загвоздка на этот раз была в том, что необходимо было захватить с собой обслуживающий персонал. А Ил-2 поначалу выпускались одноместными. Кабину для воздушного стрелка оборудовали на них уже позднее. Как поступить, каким образом выполнить приказ, никто не знает.

И вдруг приходит ошеломляющее распоряжение. Нам предлагалось поместить в каждую из гондол, куда убираются колеса, по пассажиру, а систему управления шасси отключить для подстраховки: вдруг кто-нибудь да забудет и попытается их убрать — тогда не избежать ЧП.

Трюк этот поначалу пришелся нам по вкусу своей дерзостью и неожиданностью решения; помимо этого, рекомендовалось еще открыть люки и, закрепив в

пространстве позади бензобака подвесные ремни, принять на борт еще по два человека. Так неожиданно-негаданно одноместный штурмовик превратился в пятиместный пассажирский самолет.

Вырулили на старт, ждем сигнала взлетать, и вдруг на аэродроме началась тихая паника. Взлета не дают. Кто-то бежит сломя голову к нашим «илам», кто-то, наоборот, от них. Пилот соседней от меня машины открывает фонарь, спрашивает:

— В чем дело?

Снизу кричат:

— Ноги!

— Что ноги?

— Торчат. Из гондолы..

Летчик глянул вниз: действительно, из первой гондолы торчат ноги разместившегося там техника. Здоровенные такие ноги, в заляпанных глиной кирзовых сапогах сорок пятого, а то и сорок шестого размера.

— Ну и что? — хладнокровно вновь спрашивает пилот. — Я же не виноват, если рост у моего пассажира два с чем-то метра. Ну не убираются у него ноги, что я могу сделать!

Надо сказать, что на аэродроме еще не знали о «модернизации» наших штурмовиков. Когда же недоразумение выяснилось, мы наконец получили разрешение на взлет.

Честно говоря, разгоняя по бетонной полосе машину, я чувствовал себя не слишком уверенно. Как-никак, а взлетать с живыми людьми в гондолах доводилось впервые. Но все обошлось как нельзя лучше, «илы» один за другим оторвались от бетонки и легли на курс.

За все время перегона я так и не смог отделаться от мысли, что полет наш несколько смахивает на цирковой фокус, расскажи кому-нибудь — не поверят. Разве что посмеются, как смеются, выслушав занятный анекдот. Но мне тогда было не до смеха. А тут еще начал перегреваться двигатель: вода в охлаждающей системе достигла критической температуры. Из-за добавочного лобового сопротивления, вызванного полетом с неубранным шасси, мотор работал с перегрузкой, приходилось то и дело менять режим полета. Но в общем все сошло благополучно. И полет, и посадка

всей группы прошли гладко — бед сучка, без задоринки.

Но только когда был выключен мотор и остановился винт, я понял, насколько велико было вызванное чувством ответственности внутреннее напряжение: лоб под шлемом был совсем мокрым от пота. Ну а теперь — гора с плеч. Сел! Сел!!!

Со всех концов аэродрома к нам спешили люди. Никто еще не знал, что мы пригнали из Калинина не только новые машины, но и доставили весь обслуживающий персонал, благодаря чему сразу же могли начать свою боевую работу.

На другой день мы, между прочим, узнали, что способ переброски людей на одноместных боевых самолетах разработан в штабе Главкома ВВС. Именно Главкому, принимавшему участие в спасении челюскинцев, принадлежали рекомендации, которые поразили нас вначале своей дерзостью, а затем — ясностью мысли, умением взглянуть на вещи с самой неожиданной стороны. «Умнейший мужик! — сказал по этому поводу наш комполка Евгений Васильевич Клобуков и, что-то вспомнив, добавил: — Но попрошу всех учесть: Главком распорядился применять этот метод только в исключительных случаях. Только в условиях чрезвычайной обстановки. Это приказ!»

Впоследствии за все годы войны мне ни разу не приходилось видеть переброску людей на одноместных штурмовиках, но впечатления, связанные с этим эпизодом, неизгладимо остались в памяти, особенно сама оговорка Главнокомандующего. Казалось бы, что тут особенного! На войне любой постоянно рискует, подвергаясь всякого рода опасностям. И перелет в гондолах шасси, разумеется, далеко не самая большая из них. И все же Главком счел необходимым ограничить применение этого остроумного и в принципе, повторяю, почти безопасного метода чрезвычайными обстоятельствами, видимо, не столько из-за риска, сколько по морально-психологическим соображениям. Я тогда увидел во всем этом глубокое его уважение к человеку, заботу о нем даже в суровых условиях войны.

Летом сорок третьего года под Курском и Белгородом готовилась крупная стратегическая операция. Наша дивизия была передана из состава войск Калинина

ского фронта в Степной. После непродолжительного затишья мы снова вступили в бой.

В небе завязывались жестокие схватки. Вылеты следовали с интервалами в двадцать—тридцать минут — ровно через столько, чтобы успеть вновь заполнить опустевшие снарядные и патронные ящики. Многие пилоты даже не покидали кабин, ожидая, когда снующие под брюхом самолета вооруженцы подвезут новые эрэсы и бомбы. И вот теперь, в самый разгар тяжелых боев, когда не только люди, но даже и техника работала на пределе, под вечер прямо на летном поле нашего фронтового аэродрома состоялось партийное собрание. На нем разбирали мое заявление с просьбой принять в партию.

Это стало очень радостным событием для меня. Поэтому помню его во всех подробностях.

Я только вернулся с очередного, последнего в тот день боевого вылета и направился было на КП, когда меня окликнули:

— Береговой! Живо на «пяточок»! Все уже в сборе...

На «пяточке» — так мы называли место, где проходили все торжественные события в полку, — собрался почти весь летный состав. Ни стола под красным сукном, ни стульев или скамеек — ничего этого, разумеется, не было: каждый примостился как смог. Длинных выступлений не было, протокол партсобрания, пристроив планшетку на радиаторе ближайшего бензозаправщика, вел один из летчиков соседней эскадрильи.

Секретарь полковой парторганизации в нескольких словах обрисовал сложившуюся на нашем участке фронта обстановку, перечислил ближайшие задачи и намечающиеся перспективы, а затем, перейдя ко второму пункту повестки, достал из папки несколько заявлений с просьбой о приеме в партию.

Мое было зачитано третьим.

— Кто хочет высказаться? — спросил он, потряхнув над головой исписанным листком, который я неделю назад аккуратно вырвал из блокнота.

Несколько секунд молчания, в течение которых я отчетливо ощутил, как екнуло и сразу же затарахтелось в спешке сердце; потом кто-то громко, слишком громко, как мне тогда показалось, сказал:

— А чего тут высказываться — ясное ж дело! Во-

юет Береговой не первый день, воюет как коммунист! Фрицев бы, покойничков, порасспросить — те бы, думаю, подтвердили... Предлагаю принять его в партию как вполне достойного.

— Кто «за»? — улыбнулся секретарь. И, оглядев всех, сказал, как отрубил: — Принят единогласно!

Через несколько дней мне вручили партийный билет. Так я стал коммунистом.

Тем временем события на фронте развивались стремительно. Битва под Курском закончилась для противника невиданным разгромом. Чего стоило одно только кладбище вражеской техники под Прохоровкой, где разыгралось беспрецедентное по своим масштабам танковое сражение, решившее в значительной мере исход всей битвы. Сотни гектаров выжженной, перепаханной взрывами снарядов и бомб земли были буквально нашпигованы железом. Хваленые «тигры» и «фердинанды» безжизненно застыли с продырявленной броней, сорванными башнями, распластанными гусеницами; гигантское месиво искореженного, закопченного металлолома — вот все, что осталось от ударной фашистской танковой армады.

Немцы утратили под Курском не только превосходство в наземной технике; стратегическое господство в воздухе окончательно захватила наша авиация. Впервые приказы гитлеровского командования, предписывающие избегать боя с советскими истребителями, начали появляться еще в августе 1943 года. А вскоре наступил и черед «модернизации» фашистской военной терминологии. В обиход стали входить словосочетания вроде «выпрямление линии фронта» или «организация эластичной обороны», с помощью которых немцы пытались замаскировать провалы своей стратегии.

Мы с каждым днем все отчетливее сознавали, что фашисты выдохлись. Никто из нас, конечно, не тешил себя иллюзией, будто все трудное позади. Враг все еще оставался силен, но мы почувствовали себя сильнее его.

Укреплял уверенность в наших силах и добываемый в боях опыт. Мы хорошо знали не только возможности собственных машин, но и то, на что способны немецкие. Любая складывающаяся в воздухе ситуация, как правило, не таила уже для нас никаких загадок.

И все же в нашем деле не всегда успех предопре-

деляется уровнем знаний и навыков. Всякое ремесло, будь то труд столяра или, скажем, чертежника, обычно осуществляется в определенных, привычных условиях, когда все приготовлено именно для такой работы — все на своем месте, под руками. О действиях летчика такого не скажешь. Чего-чего, а постоянства во фронтовом небе не найти. Любая случайность стремительно меняет ситуацию. И если ремесло не требует непрерывной смены методов и приемов работы, то типовой технологии воздушного боя не существует. Летчик должен уметь творчески применяться к любой обстановке.

Это было весной сорок четвертого. Набухшие от дождей и талого снега проселки чавкали густой, жирной грязью, в которой намертво вязли колеса автомашин, гусеницы танков и бронетранспортеров. Выбитые из Винницы немцы, стремясь спасти свою технику, буквально вцепились в те несколько дорог, у которых имелось твердое покрытие. Гигантские колонны растягивались на несколько километров, представляя собою великолепную мишень для атак с воздуха. Времени упускать было нельзя...

Мы только что вернулись на аэродром, крепко «почистив» одну из таких дорог, но дело до конца не довели — кончились боеприпасы и горючее.

— Нужен еще вылет, — доложил я командиру полка. — На шоссе пробка; пока не расчистят, надо успеть поддать им.

До темноты оставалось часа два; получив разрешение, я быстро собрал девятку, спеша накрыть войска противника, пока они не выпутались из затора. Все сошло удачно. После нескольких заходов остатки колонны можно было списывать в утиль: на шоссе и по обочинам пылали костры из вражеских грузовиков, автофургонов, штабных машин и прочей военной техники.

Назад шли на малой высоте. И не все вместе, а порознь. Не знаю, как кто, а я чувствовал себя выжатым, словно лимон: пять вылетов сегодня после четырех вчерашних тяжелым свинцом налили руки и тело. Правда, душевный подъем, сопровождающий обычно всякий успех, как бы смывал усталость, но все же нужной остроты реакции уже не было.

Я понимал, что до линии фронта надо быть предельно внимательным: как-никак, а вражеские зенитчики не

дремали. Но то ли от усталости, то ли, наоборот, от прилива радостных чувств, а скорее, от того и от другого вместе мне показалось, что немцам теперь не до нас. Слишком крепко им досталось. Перебирая в памяти картины последней штурмовки врага, я вел машину, будто в мирное время на пассажирской линии: ровно, спокойно, строго по прямой. И вдруг по фюзеляжу пробарабанила очередь крупнокалиберного пулемета. Через несколько секунд мне стало ясно, что разбита водяная помпа мотора. Пришлось садиться на первом попавшемся «пяточке».

— Вот черт! — выпрыгивая из кабины, выругался воздушный стрелок Харитонов. — Весь день летали — и ничего. А тут какая-то шальная очередь — и на тебе: топай пешком до аэродрома... Вот уж правду говорят: не повезет так не повезет...

Но я-то знал, что везенье здесь ни при чем. Случайность, если ее можно предугадать, уже не случайность. Просто нужно было внимательнее смотреть на землю, чтобы вовремя заметить зенитные позиции врага. Бдительность на войне нельзя терять ни на миг.

— Зачем же пешком? — кляня себя в душе за легкомыслие, откликнулся я. — Взгляни-ка, фашисты тут целый автопарк бросили. Выбирай любую машину — и поедем.

Метрах в двухстах от нас по обе стороны разбитой, затопленной грязью проселочной дороги виднелось скопище немецких машин. Попадались среди них и исправные.

Не прошло и четверти часа, как мы присмотрели добротный фиатовский грузовик и великолепный четырехместный «мерседес» с пружинящими креслами, обтянутыми темно-красной кожей. Обе машины оказались на ходу. Видимо, их бросили, так как кончилось горючее. Для нас же бензин не проблема — мы могли слить его из самолетных баков. Но ехать оказалось невозможно. По такой дороге не то что «мерседесу», а и гусеничному тягачу не пройти. Ночью, когда грязь подмерзнет, тоже нельзя: пришлось бы включать фары. Оставалось одно — ждать утренних заморозков. Однако по ночам хлестали дожди, и заморозков не было два дня. Ночевали мы в крохотном хуторке. Днем Харитонов, бывший шофер, учил меня на подсохшей стороне от-

логого косогора водить машину. Наука оказалась не трудной, но проку от нее было мало. Раскисшая, как подтаявший холодец, дорога не дала бы продвинуться и на десяток метров.

На рассвете третьего дня я решил добираться на аэродром пешком. Ждать дольше, когда каждый летчик на счету, я считал преступлением.

— Все равно на своих двоих раньше меня не доберетесь. До аэродрома километров сорок, не меньше! — попытался отговорить Харитонов. — Ну да ладно, держитесь дороги; ударят заморозки — подберу.

Мы сняли с самолета рацию и вооружение, погрузили все в кузов заправленного авиационным бензином «фиата»; туда же загнали «мерседес» — жаль было бросать такого красавца — и распрощались. Харитонов остался ждать заморозков, а я, чертыхаясь и проваливаясь по колено в грязь, зашагал вдоль обочины.

С Харитоновым мы встретились недели через полторы. Догнать ему меня так и не удалось. Выйдя на шоссе и подсаживаясь на попутные машины, я добрался на аэродром через сутки.

На аэродроме меня ждала радостная встреча друзей и письмо от брата Михаила. Я знал, что он воюет в зенитной части, но где — это мне было неизвестно. Обратный адрес — полевая почта такая-то, и все. И вдруг...

Впрочем, сначала меня вызвали в штаб дивизии.

— Отправитесь в Н-ск получать новые самолеты! — сказали там.

И вот я в Н-ске.

Город совсем недавно освободили от немцев. Всюду следы их хозяйничанья: взорванные здания, груды кирпича и щебня... Прихожу с приехавшим вместе со мной командиром эскадрильи Анатолием Балдиным в городскую комендатуру справиться, где бы лучше переночевать, слышу, склоняется на все лады номер какой-то части — что-то стряслось там в тот день...

На цифры у меня особой памяти не было, а тут вдруг словно кольнуло что-то... Схватил я свою планшетку и, ни слова не говоря, вытряхнул все содержимое на подоконник; лихорадочно перебираю бумаги: не то, не то...

— Ты что, спятил?! — дергает меня за плечо Балдин. — Или у тебя там квитанция на номер-люкс в дешнюю гостиницу?

— Может, и люкс, — отвечаю. — Погоди!

Наконец нашел; вот оно, последнее Мишкино письмо! Глянул на конверт: точно, не подвела память! И сразу же к коменданту:

— Адрес! Адрес этой части! Как туда поскорее добраться?

— А в чем, собственно, дело? — подозрительно покосился тот на мою возбужденную, налившуюся враз густым жаром физиономию. — Вы что, тоже...

— Да ничего я не «тоже»! — нетерпеливо перебил я. — Брат у меня там! Родной брат, понимаете?!

А дальше все вышло, как напроорочил в шутку Балдин. Через полчаса мы уже сидели в «Люксе» — только не в гостиничном номере, а в зале городского ресторана «Люкс». За столиком, уставленным на радостях всякими бутылками, сидел против меня Мишка — капитан Михаил Тимофеевич Береговой.

— Так ты, значит, все летаешь? — в который раз спрашивал он меня.

— А ты, значит, все сбиваешь? — вторил ему я.

— Значит, до капитана уже дотянул? — снова начинал свое Михаил. — Молодец! Не подкачал, значит, не подвел фамилию...

— Так ведь у тебя на погонах тоже четыре звездочки! — смеялся в ответ я.

— Да-а! — не выдержав, расхохотался Балдин, берясь за бутылку. — Встретились два родственничка, два братца, а поговорить не о чем!..

Но поговорить нам, конечно, было о чем. Разговор, когда мы немного пришли в себя от радости этой внезапной встречи, затянулся до глубокой ночи... Не всякий день встречаешься на войне с родным братом.

Осенью 1944 года передовые части 1-го Украинского фронта, форсировав Вислу, старались закрепиться на Сандомирском плацдарме, немцы буквально из кожи лезли, чтобы помешать этому. Оборона у них была мощная, и задача наших штурмовых эскадрилий заключалась в том, чтобы прижимать противника к земле, не давать ему перейти к активным действиям. Пока мы обрабатывали вражескую передовую, наши части

получали возможность переправляться через Вислу, расширять плацдарм.

Но вскоре фашисты стянули в район боев большие силы. Особенно много оказалось там зенитной артиллерии. Наша авиация стала нести существенные потери. Нужно было как-то приспособливаться, хитрить.

Пришлось вести штурмовку одним заходом, все время меняя подходы к цели. Если во время первого и потому всегда наиболее внезапного захода вражеские зенитчики только пристреливались, то второй заход, как свидетельствовал опыт, мог оказаться и нередко оказывался гибельным для летчика.

В один из очередных вылетов ведущий группы Владимир Налетчиков вновь предупредил, что после пикирования будем сразу же уходить. Лучше потерять несколько минут, чем половину эскадрильи.

Едва вышли на цель, внизу затаивали зенитки противника. «Через несколько секунд небо здесь превратится в крошечный ад, — мелькнуло у меня в голове. — Только мы-то будем уже в другом месте!» И вдруг одна из машин отвернула в сторону: кто-то, не смотря на предварительную договоренность, решил сделать еще заход. Те, что шли за ним, повторили этот маневр. Небо густо кипело разрывами. «Две... Три... Четыре машины! — считал я. — Сколько из них вернется?»

Не вернулась ни одна. Четыре штурмовика один за другим воткнулись в землю черными факелами...

Кто не понимает, что без риска нет войны? Но это не было риском, это было глупостью. Тот, кто, пренебрегая опытом, рассчитывает на авось да вдобавок еще рискует не только своей, но и чужими жизнями, не заслуживает звания командира.

Хуже глупости на войне только трусость. Она, пожалуй, опасней вдвойне. Тут уж не помочь ни советом, ни примером, ни угрозами. Трусость пожирает все: опыт, чувство ответственности; здравый смысл... И жизнь — тоже. На фронте трус ее теряет первым.

Оговорюсь сразу: трусов в обычном, общепринятом, что ли, смысле в авиации почти не встречается, потому что трус старается подобрать себе профессию менее опасную. Однако среди летчиков иногда попадаются трусы особого рода: такие люди обычно остервенело цепляются за свою жизнь, не ставя ни в грош чу-

экую. Но подлое это свойство мало кого из них спасает...

Я за всю войну встретился с таким только раз. Не хочется называть его фамилии: ее, кроме него, до сих пор носит кто-то еще. Назову его Иван Кучилов; это хотя и не точно, но те, кто вместе с ним воевал, поймут, о ком я говорю.

Кучилова подбили, когда он возвращался к себе на базу после выполнения задания. Он напоролся на заслон зениток уже вблизи передовой. Ему удалось перетянуть через линию фронта, но сесть было некуда. Под крылом мелькали рывины и буераки. Воспользоваться парашютом тоже было нельзя: машина потеряла высоту. В любую минуту она могла врезаться в землю. Жизнь повисла на волоске; и чем тоньше становился волосок, тем беспощаднее наваливался на Кучилова страх.

Никто не слышал, чтобы он кричал, звал по радию на помощь; он сознавал, что это бессмысленно, и только жадно следил за несущейся под крылом землей. Страх не заставил его потерять голову, не скомкал нервы паникой; случилось худшее — страх поднял со дна души Кучилова подлость.

Вдруг под крылом самолета замелькали стога сена. Кучилов мгновенно отстегнул ремни, открыл задвижки фонаря и прыгнул вниз. А лишившийся управления штурмовик продолжал нестись к земле. В задней его кабине сидел воздушный стрелок.

Машина врезалась в землю с такой силой, что обломались крылья и хвост. И все-таки стрелок остался жив: его выбросило из кабины, и он упал на стог сена. Кучилову же не повезло: его нашли на земле со сломанным в нескольких местах позвоночником. Он был мертв. В стог ему попасть не удалось, промахнулся...

А ведь все могло быть иначе, если бы он остался до конца в самолете. Страх сделал его не только подлецом, не только предателем по отношению к человеку, с которым воевал вместе не один месяц, страх сделал его слепым и беспомощным. Может быть, ему и не удалось бы посадить машину, но выровнять ее, постараться сбить скорость, подпружинить удар, выбрать, наконец, наиболее безопасное место, — это, бесспорно, было в его силах. Помешала ему только трусость.

Я не хочу сказать, что в отличие от Кучилова другим летчикам незнакомо чувство страха. Нервы у них хотя и крепче, чем у представителей какой-нибудь другой профессии, но поджилки подчас тоже дрожат. А вот поддаваться панике они не имеют права. Этого от них требует сама профессия. Этого требует, этому и учит...

Еще на Курской дуге, когда нас с Ананьевым подожгли «фоккеры», которых из-за камуфляжной раскраски я поначалу принял за «Лавочкиных», страх на несколько долгих минут стал нашим попутчиком. Он влез ко мне в кабину в ту самую секунду, когда я сообразил, что самолет может взорваться в воздухе, прежде чем я дотяну до своих.

До линии фронта оставалось лететь еще минуты две-три, а огонь уже разошелся вовсю, вот-вот перекинется на баки с горючим. Прыгать нельзя — внизу немцы. Оставаться в пылающей машине — значит рисковать взорваться в любой момент вместе с нею. Не знаю, как бы поступил на нашем месте Кучилов; мы с Ананьевым решили остаться.

Из практики тех, кто уже горел, я знал, что нужно закрыть форточки фонаря. Тогда огню нет доступа в кабину пилота: пламя будет бушевать снаружи, за ее стенами...

Форточки я закрыл. В кабине полно дыму, дышать нечем, но лететь пока можно. Слышу, сзади стонет Ананьев:

— Ноги..... Ноги жжет... Товарищ лейтенант, сапоги горят!

— Терпи, Петька! — кричу в ответ. — Терпи!

А сам думаю: сапоги это еще ничего... Сапоги сгорят, черт с ними, главное, чтобы парашют цел остался!

А нервное напряжение все растет; ощущение такое, что вот-вот что-нибудь должно случиться. Глаза слезятся — дым разъедает; проморгался кое-как, смотрю: левое крыло начинает Журавлиный лес закрывать. Как только лес снова выйдет из-под крыла, значит, мы уже будем по нашу сторону линии фронта. Значит, еще немного осталось, еще чуть-чуть....

— Держись, Петька! Держись!

— Невмоготу больше, товарищ лейтенант!.. — хрипит Ананьев. — Парашютный ранец начинает тлеть...

— Готовься к прыжку!

Счет теперь шёл на секунды. Но Журавлиный лёс уже был позади крыла...

— Прыгай!

Ананьев прыгнул. Теперь наступила моя очередь.

Я отстегнул ремни и открыл форточки. В лицо пахнуло жаром, и пламя сразу же загудело за спиной. «Неужели взорвусь в последние секунды? — мелькнуло напоследок в голове, и тут же новая мысль: — Подожди прыгать! Защелки...»

Если не поставить фонарь на защелки, потоком воздуха его может сдвинуть вперёд: защемит ногу или край одежды — и тогда крышка!

И только когда раскрылся купол парашюта, а вслед за его хлопком где-то справа и выше оглушительно грохнуло — самолет все-таки разорвался в воздухе, — напряжение наконец отпустило меня. Я понял, что все время ждал этого взрыва. Ожидание это и было моим страхом. Поддайся ему — и мы с Ананьевым оказались бы на вражеской территории... И я понял, как это важно — не позволить чувству страха полностью овладеть тобой, а иметь постоянный контроль и проявлять волю.

Одним это дается легче, другим труднее. Но нужно помнить: трусом не рождаются, трусом становятся. Страх, если вдуматься, даже полезная вещь — он сигнализирует об опасности. Но этим и исчерпывается его ценный смысл. Предоставленный самому себе, лишенный противодействия со стороны воли, страх, как раковая опухоль, начинает расти вглубь и вширь, поработая психику. Сначала полезный, как сигнал об опасности, незаметно, исподволь страх превращается в свою противоположность — сам становясь опасностью. Крайняя его степень — паника сковывает силы, делает человека беспомощным.

Но процесс этот, к счастью, обратим. С помощью воли, длительных, упорных тренировок страх можно обуздать, поставить под контроль сознания. Вообще говоря, пугает чаще не сама действительность, а ее неверное восприятие — те искажения, которые накопились в сознании индивидуума в результате неправильного или неполноценного жизненного опыта. Стоит, к примеру, вспомнить ту типичную метаморфозу, которая неизбежно происходит со всяким робким подростком после нескольких лет занятий в секции бокса.

Страх перед чужими кулаками у него навсегда изжит; точнее, страх в какой-то мере все равно остался, и это только естественно, это нормально, так оно и должно быть, но это уже не тот страх, что раньше, теперь он очистился от всего надуманного, наносного, стал тем, чем ему и положено быть, — реакцией на опасность.

То же самое происходит и на фронте. Солдат не изживает сам страх, но как бы укрощает его, ставя его не над волей, не над сознанием, а под их контроль. Я, конечно, не имею в виду тех запущенных случаев, когда страх становится патологией, когда он настолько гипертрофирован, что имеет тенденцию перерастать в панику. Тут, видимо, уже ничего нельзя изменить. Обычно же война закаляет нервы, учит видеть и воспринимать опасность во всей ее реальности и относиться к ней трезво. И тогда не подавленное, но преодоленное чувство страха, помимо основной своей функции — предупреждать об опасности, вдобавок активизирует психику, мобилизует внутренние резервы человека, делает его в критические минуты не только более осмотрительным и собранным, но и подчас более дерзким.

В этой связи мне часто вспоминаются два эпизода. Оба они произошли в последние месяцы войны.

Вскоре после боев за сандомирский плацдарм нас перебросили на 2-й Украинский фронт, где мы вошли в состав 5-й воздушной армии под командованием генерала Горюнова. Вместе с войсками 2-го Украинского мы сражались сначала в Румынии и Венгрии, а затем в Чехословакии, где нас и застал последний день войны.

Однажды мы получили задание накрыть вражеский аэродром подскока, расположенный вблизи венгерского города Мишкольц. Обычно основной аэродром со всей его вспомогательной техникой и обслуживающим персоналом размещается на местности, достаточно удаленной от передовой. Делается это для того, чтобы максимально обезопасить его от нападения врага. Аэродром подскока, наоборот, устраивают вблизи линии фронта; на него самолеты прилетают — «подскакивают» — лишь на время активных боевых действий. Кончили — и назад, на основную базу. А на аэродроме подскока остаются только цистерны с горючим и немного боеприпасов. Вот такой аэродром — конечно, в

момент, когда он не пустует, а полон немцев, — нам и предстояло накрыть.

Вылетели двумя девятками. Одну вел я, вторую — Виктор Кумсков. Не знаю, кто здесь прохлопал — разведка или еще кто — на войне случается всякое, — только аэродром, когда мы на него вышли, оказался пустым. Что делать? Не возвращаться же ни с чем! Тем более что по соседству с аэродромом крупная железнодорожная станция, битком забитая военными эшелонами.

— Шарахнем? — спрашивает Кумсков.

— Обязательно! — отвечаю я. — Только держать ухо востро! И аэродром, и станция наверняка защищены зенитным огнем.

Удар по станции застал немцев врасплох. Зенитки начали бить, только когда мы уже выходили из пикирования. Слева от меня горы прорезала глубокая расщелина, подходы к которой наверняка были пристреляны немцами; справа лежала долина, откуда били вражеские зенитки. Я сделал правый доворот — прямо на долину, да еще с резким снижением: упал, образно говоря, на стволы зениток противника. И когда сбитые с толку немцы перенесли заградительный огонь вперед по моему предполагаемому курсу, я быстро отдал команду:

— Всем круто влево!

Девятка вслед за мной повторила маневр, и мы, целые и невредимые, оказались в спасительной расщелине. Девятка Кумскова ушла в противоположную сторону.

Конечно, повернуть в долину, на стволы бьющих по тебе зениток, честно говоря, было страшновато. Страх, если ему поддаться, направил бы прямиком на расщелину. Но немцы именно этого от нас и ждали. В пристрелянном пространстве от станции до расщелины нашли бы гибель многие экипажи. А вот того, что, разделавшись с их эшелонами, мы вновь повернем к ним в тыл, в оцетинившуюся стволами зениток долину, противник ожидать никак не мог. Но страх оказаться сбитыми вызвал у нас быструю и точную реакцию, придал нам дерзости, и обе девятки, отвернув после пикирования не к расщелине, а прямо на врага, сдела-

ли именно то, что было самым верным в данных обстоятельствах.

Второй эпизод, свидетельствующий о том, что страх перед возможной гибелью мобилизует все чувства и прибавляет смелости и решительности, произошел на границе Венгрии и Чехословакии. Цель, которую предстояло штурмовать, отделяли от нас горы. Вражеские зенитки укрывались на самом их гребне и по ту сторону склона, у подножия. Идти на обычной высоте — значило бы попасть под огонь и тех и других. Крупные потери, таким образом, были нам даже гарантированы.

Что делать? Как ни крути, а зенитных заслонов не обойдешь — других подходов к цели не было. Решили рискнуть — не уходить вверх, а, наоборот, сесть противнику на голову.

Гребень прошли с ходу и сразу же — ручку от себя: вниз съезжали, как на салазках, того и гляди фюзеляжем борозды по склону прочертишь. Шальная очередь из автомата, даже винтовочный выстрел на такой высоте могли оказаться для самолета гибельными. До земли разве что рукой не достать, а так каждый камень, каждый лопух видно. А внизу — зенитки; идешь на них прямо в лоб. В этом, собственно, и заключался весь фокус. Немцы, как мы и рассчитывали, стрелять не решились, боялись попасть в своих же. А чуть мы оторвись от земли — получишь и снизу и сверху.

Когда все уже было позади, я понял, что действовать нужно было именно так, ибо риск нарваться на шальную очередь при этом был гораздо меньше, чем ежели бы мы шли на высоте, в простреливаемой обеими батареями зоне. Но в те секунды, когда еще не знаешь, чем кончится твоя затея, когда под твоим самолетом проносятся глядящие на тебя зенитки, чувствуешь, как по коже ползет знобящий холодок, а гимнастерка пропитывается холодным потом.

Я не верю, что есть люди, напрочь лишенные чувства страха. Страх, по-моему, испытывают все. Суть в другом — как относится человек к страху, умеет ли он его подчинить себе или подчиняется ему сам. Только от человека зависит, чем окажется для него это одно из естественных, данных самой природой качеств, — верным помощником или злейшим врагом. Поэтому, наверное, одинаково глупо и вредно как кичиться мни-

мым отсутствием страха, так и стыдливо скрывать от окружающих малейшее его проявление. Оно, как и любое другое человеческое чувство, не позорит никого само по себе, его нужно не прятать, а воспитывать, направляя в нужное русло. Самое главное — надо научиться контролировать это чувство, ибо если этого не сделать, то можно стать его рабом, превратиться в труса...

В ноябре 1944 года в Венгрии я узнал, что многим летчикам нашей дивизии, в том числе и мне, присвоено звание Героя Советского Союза.

День тот для меня начался как обычно. Рано утром на улочке небольшой деревушки, где квартировали летчики, просигналил дежурный автобус части: пора было ехать на аэродром. Боевую готовность объявили сразу же, как рассветет; к ночным полетам штурмовики не были приспособлены, поэтому в светлые часы суток стремились использовать каждую минуту. Конечно, это вовсе не означало, что все экипажи с рассвета и до сумерек либо находились в воздухе, либо готовили машины к вылету, но никогда нельзя было заранее знать, когда и сколько самолетов понадобится для выполнения очередного задания. Гонять же всякий раз автобус в деревню представлялось нецелесообразным; проще и разумнее держать людей под руками.

На аэродроме устраивали настил с тюфяками или соломой, куда и отправлялись досыпать экипажи в ожидании вылета. Спали не раздеваясь, приткнувшись кто где, прикрыв от солнца глаза рукавом гимнастерки или пилоткой... Командиры эскадрилий научились распознавать своих летчиков по сапогам. Получив приказ поднять в воздух свою девятку, идешь вдоль настила и, чтобы не будить зря остальных, отбираешь своих людей по подметкам и голенищам...

Но в то утро, хотя погода выдалась явно нелетная — небо затянула сплошная низкая облачность, — подняли всех. На аэродром вместе с группой штабных офицеров прибыл командир дивизии генерал Байдуков.

— С тебя сегодня причитается! — сказал, окликнув меня, Виктор Кумсков. Он шел со стороны КП и, видно, успел что-то разузнать. — Старик, говорят, с золотыми звездочками приехал...

Все мы знали, что существует приказ Верховного

Главнокомандования, согласно которому летчиков, имевших более семидесяти успешных боевых вылетов, рекомендовалось представлять к званию Героя Советского Союза. У меня число их перевалило за сотню, но для того чтобы получить Золотую Звезду, одного этого, как мне казалось, было мало.

— Почему же мало? — не соглашался со мной Кумсков. — Другие же получают... А ты чем хуже?

Хуже других я себя не считал, вроде бы не было на то оснований, но и словам своего друга не придал никакого значения. И даже после того как был зачитан перед строем Указ Президиума Верховного Совета и я услышал среди других свою фамилию, мне в первые секунды все еще не верилось...

— Ну и физиономия у тебя была! — смеялся вечером Кумсков. — Говорил ведь, что с тебя причитается...

Война хотя и не кончилась, но по всему чувствовалось, что она идет к концу. Летать стало легче. Господство в воздухе было на стороне нашей авиации, молодые летчики, приходившие в часть, были хорошо обучены и подготовлены, а мы, ветераны, уже прошли большую, суровую школу... Далеко остались те времена, когда чуть ли не после каждого боевого вылета в голову лезли мучительные мысли, что не все сделано так, как нужно, что потерь могло быть меньше, если бы вовремя все заметить, ничего не упустить, и тогда, может быть, те, кто погиб в бою, вернулись бы вместе с тобой на аэродром... Чувство горечи и неудовлетворенности, так часто владевшее нами прежде, неуверенность в том, все ли возможное сделано, чтобы избежать непоправимых ошибок, тоже остались позади. Теперь мы дрались уверенно, сознавая свою силу и опыт, знали, что если кому-то не повезло, кто-то не вернулся после задания на базу, то винить тут ни себя и никого другого не приходится — виновата только сама война.

Хорошо запомнились мне боевые вылеты в последние дни войны. Многочисленный, хорошо оснащенный различным вооружением враг остервенело рвался на запад, чтобы избежать нашего окружения и сдаться в плен американцам. Противник даже попытался захватить врасплох наш аэродром, чтобы вывести его из строя и облегчить тем самым своим войскам выход из

окружения. А мы, честно говоря, торчали у них как кость в горле, бомбили и штурмовали без передышки. Вылеты следовали один за другим; эскадрилья за эскадрильей поднимались в воздух, ложась на один и тот же курс — к колоннам пробивающейся на запад группы Шернера. И хотя фашисты были вооружены до зубов и встречали каждый наш налет смерчем пулеметных пуль и снарядов, все же били мы их крепко, на смерть — никакое самое ожесточенное сопротивление их не спасало.

Доставалось, верно, и нам. К концу дня измотанные тяжелыми, напряженными боями летчики буквально валялись от усталости с ног; спали — над ухом стреляй, не разбудишь. И вот в одну из таких коротких майских ночей — дивизия наша базировалась тогда в районе чехословацкого города Брно возле деревни Кончани — меня внезапно стащили с койки.

— Тревога! — услышал я хриплый голос. Протирая на ходу глаза, мы выбежали на улицу. В деревне творилось что-то невообразимое: крики, грохот винтовочных и пистолетных выстрелов, на другом конце улицы с характерным сухим треском разрывали воздух автоматные очереди... Первой мыслью было, что в деревню ворвались отступающие вражеские части. Но потом сообразили, что до них, если даже они и повернули вспять, добрая сотня километров; может, это заблудшая группа фрицев, пробирающаяся по ночам на запад... Такое тоже бывало...

А ружейно-автоматная пальба в деревне не прекращалась. И вдруг из-за ближайшего дома навстречу нам выскочил пехотинец.

— Конец! Конец!.. — орал он во все горло, разряжая в небо свою винтовку.

— Какой конец? Чего ты орешь?! — схватили мы его за полу шинели.

— Да войне же конец! Война, война кончилась, понимаете! — крикнул в ответ тот, вскидывая вновь винтовку. — Пали, друг, из своего тэтэ, подбавляй салюту!

Так среди ночи, на улице одной из чехословацких деревень, внезапно, будто его и не ждали, наступило для нас событие, о котором непрерывно думалось все эти четыре года... Я отогнул рукав гимнастерки и взглянул на часы: было без четверти три; часа через полтора

должен был заняться рассвет майского дня — Дня Победы.

А через несколько часов мы вновь влезали в кабины своих самолетов; война кончилась для всех, кроме нас, а для нас она еще продолжалась. Группа Шернера не пожелала признать подписанную в Берлине капитуляцию. И наши вылеты продолжались до 12 мая.

В последние месяцы войны время летело для меня, да и не только для одного меня, особенно быстро. Так, видно, бывает всегда, когда не ждешь результатов событий, а непосредственно участвуешь в них сам.

И вот война кончилась; тысяча четыреста восемнадцать дней и сто восемьдесят пять боевых вылетов остались позади. Наступил наконец долгожданный мир. Однако многим нужно было заново приспособливаться к новой, мирной жизни, заново находить в ней себя... Те, кто ожидал демобилизации, только и говорили об этом: куда, кем, как... Куда ехать? Кем работать? Как жить?..

Я — ИСПЫТАТЕЛЬ

Мне было двадцать четыре года, и я был капитаном Военно-Воздушных Сил. Я был молод, полон сил и желания летать и в дальнейшем, так как давно знал, что профессия летчика стала моей на всю жизнь. А жизнь, оказывается, только еще начиналась...

После недолгих раздумий я принял сразу два решения: остаться в армии и учиться. Первое было необходимо для того, чтобы продолжать летать; второе создавало возможность закрепить за собой это право на будущее. Так и определилась моя дальнейшая судьба.

С армией никаких затруднений не возникло: окончив краткосрочные курсы усовершенствования и привинтив к погонам звездочку майора, я вернулся к себе в полк, который к тому времени перебазировался из Чехословакии в небольшой молдавский городок. Но служить там пришлось недолго. Смешанный авиационный корпус Каманина, в составе которого я прошел добрую половину войны, расформировали. Настала минута прощания с товарищами... Грустно, конечно, расставаться с

теми, с кем воевал и сдружился, но рано или поздно такое все равно должно было случиться.

Неподалеку от места моей службы размещался штаб одной из истребительных дивизий, которой командовал тогда полковник Гейбо. В одном из ее полков оказалась свободной должность начальника воздушно-стрелковой службы. Ее-то мне и предложили временно занять, с тем чтобы впоследствии, как только освободится место, перевести в штурманы полка.

Я согласился. И на другой день, оформив документы, уехал в полк, где мне предстояло теперь служить.

Незаметно пролетели два года. Я давно уже занимал обещанную мне должность штурмана полка, успел также разделаться с десятилеткой, когда вышел приказ, рекомендовавший направлять тех, кто хочет продолжать учебу, в воздушную академию.

Я подал рапорт.

В августе 1948 года я вместе с летчиком нашего полка Янгаевым приехал в Москву. Едва устроившись в общежитии, мы зарылись в учебники, зная, что выдержать конкурс будет нелегко. Но попасть в академию в тот год помешали все-таки не экзамены, а случай, не имевший к учебной программе никакого отношения.

Там же, в академии, мне встретился один несловохотливый, но сразу и остро заинтересовавший меня человек — полковник Шатунов; он отбирал летчиков на работу в летно-испытательный институт. Я знал, что там испытывают новую авиационную технику. Стать летчиком-испытателем было для меня не просто мечтой, а чем-то несравнимо большим — возможностью глубже освоить летное мастерство, вскрыть в нем неизвестные мне тонкости, в общем, познать все тайны этой профессии. Только летать было для меня уже мало; мне снились не бесконечные, похожие один на другой полеты-рейсы, а один нескончаемый, полный неизвестности и напряженного труда полет-разведка... Стоит ли говорить, что я ухватился за Шатунова, что называется обеими руками...

Вскоре я стал летчиком-испытателем. Шестнадцать лет испытательных полетов. Случалось за годы этой работы грустное и радостное. Случалось незабываемое, что останется в памяти навсегда.

Спокойный, размеренный полет пилота-поэта Экзю...

пери с почтой позволял ему, находясь высоко в небе, размышлять о себе, и о людях, и о земле. Летчику-испытателю реактивных современных самолетов времени на философские размышления не дано. В любую секунду полета он «слушает» новую машину. Все его внимание, весь он целиком слиты с движением и поведением несущегося на огромной скорости самолета.

Но зато потом, после вылета, когда напряжение спадает и удовлетворение сделанным смывает усталость, когда остаешься один на один со своими чувствами, начинаешь, конечно, размышлять. Не обязательно обо всем мире и его сложностях или о вечных вопросах. Но сам ты в послеполетных размышлениях присутствуешь обязательно: твои ошибки и победы — центр твоих дум. Иначе бы ты остановился в своем движении вперед.

Особые мысли и чувства, конечно, вызывали у меня те полеты, которые могли стать по какой-то причине последними. Такие полеты в жизни летчиков-испытателей встречаются — это не секрет.

Я работал с новой машиной, и вдруг у нее заклинило стабилизатор. Видимых причин этого я не обнаружил. Но самолет стал неуправляем.

Выход? Какой выход?

Выходы из таких ситуаций могут быть разными. Но во всяком случае необходимо попытаться во что бы то ни стало посадить самолет и обнаружить причину аварии.

Не буду говорить о своих ощущениях в том полете. Я делал все для того, чтобы спасти образец новой машины. И это удалось. Конструктивная особенность, которая привела к «параличу» управления, была впоследствии изменена... А мне достался бесценный опыт подобной посадки. И именно этот опыт помог мне избежать катастрофы в другом случае, на другом новом самолете.

После трудных полетов я никогда не задавал себе естественного на первый взгляд вопроса: зачем тебе все это надо? Зачем снова и снова испытывать судьбу? Обо всем думал, а об этом нет, не думал. И друзьям моим это в голову не приходило. Трудный полет, если ты в нем одержал победу, прибавлял силы...

Продолжались полеты. Продолжались испытания. Я делал обычную работу летчика-испытателя и вдруг узнаю, что Президиум Верховного Совета СССР присвоил мне почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Было это в 1961 году. Вызывают меня к командованию и говорят: Грамоту Президиума Верховного Совета СССР и нагрудный знак мне будет вручать товарищ Л. И. Брежнев. Сколько бы времени ни прошло, навсегда сохранятся в памяти добрые слова, сказанные в мой адрес товарищем Л. И. Брежневым. Это не забывается...

А потом снова работа. Надо, наверное, рассказать и о том, каким образом создается современный самолет. Процесс этот многоступенчатый и сложный. В поисках оптимального решения просматриваются сотни вариантов, проходят сквозь жесткое сито предъявленных требований различные предложения, замыслы — свершается гигантский, не поддающийся учету творческий труд конструкторов. Затем наступает черед эскизов, чертежей, синек — то есть период детализации, прикидок, проверок и перепроверок отдельных элементов и конструктивных узлов. И наконец, когда основная масса работы позади и опытный экземпляр машины готов, летчики-испытатели, которые есть в каждом конструкторском бюро, устанавливают, соответствует ли она основным, заранее заданным требованиям.

В процессе испытаний задания на полет становятся раз от разу сложнее и разнообразней. Каждое из них непременно анализируется и подробно обсуждается в присутствии представителей конструкторского бюро. Тут-то и завязывается творческое взаимодействие, которое, объединяя усилия обеих сторон — испытателей и конструкторов, помогает не только устранить обнаруженные просчеты, но и найти скрытые резервы, эффективно реализовать заложенные в новой машине возможности.

Я это хорошо понимал и поэтому, чтобы добавить к летному опыту необходимые теоретические знания, не оставлял мысли получить высшее образование.

Современный самолет — это десятки тысяч тесно взаимодействующих деталей. Погрешности обработки каждой из них — пусть даже и в пределах гостов! —

неизбежно накапливаются, складываясь в определенную, присущую лишь одному этому самолету индивидуальность. А мельчайшие, не ощутимые для придирчивых ОТК отклонения, возникающие в процессе заводской сборки? А случайные, никем не замеченные мелкие травмы во время транспортировки? Одним словом, любой самолет, перед тем как попасть к вам, успел уже побывать в самых разных руках, и все они так или иначе оставили на нем свой отпечаток. И это непременно скажется, когда придется иметь с ним дело. И как это ни называй — характер, норы, самобытность или еще как-нибудь иначе, суть не изменится: любой самолет, который вам придется пилотировать, будет обладать своими собственными, одному ему присущими особенностями поведения, причудами и капризами. Уметь ощущать их на ручке управления, на педалях, по тону шумов, по характеру вибрации — и означает чувствовать машину, как самого себя.

Одним словом, такое вот повышенное чувство машины — важное качество летчика-испытателя. Оно не только позволяет ему составить наиболее подробную и глубокую характеристику на испытываемую машину, но и успешно бороться за нее в воздухе, если потребуют обстоятельства. Однако научиться этому, пожалуй, труднее всего. Мешает здесь специфичность самого процесса учебы.

Не всякий охотно берет с собой в кабину кого бы то ни было. И дело, разумеется, не в том, что не хочет делиться знаниями, своим опытом. Суть в другом. Когда летишь на спарке и кто-то держит руки на втором штурвале, дублируя твои действия, неизбежно теряется чистое чувство машины: летчик не знает, все ли приходит к нему от самой машины, а вдруг в чем-то повинен дублер, вдруг сам он служит источником каких-то дополнительных, приходящих на ручки и педали управления ощущений? Зная это, я, когда мне доводилось садиться к кому-нибудь дублером на спарку, старался даже не дышать, старался брать за ручку, ставить ноги на педали так, чтобы только-только сохранять слабый контакт. От этого устаешь больше, нежели когда сам пилотируешь машину. Устаешь, но и узнаешь! Я и прежде всегда думал, что учиться нужно изо дня в день, и так всю жизнь — слишком сложен, слишком

быстр в своей изменчивости мир, в котором мы живём; да и работа в качестве летчика-испытателя лишней раз убеждала меня в этих мыслях. Сколько ни узнавал я нового — и от товарищей, и в процессе практики, — всегда оказывалось, что хотя этого и достаточно, чтобы справляться со своими обязанностями, но бесконечно мало, чтобы быть уверенным, что лучше справиться с ними уже нельзя. Современная техника не терпит самоуспокоенности, и тем более профессионального зазнайства. Подчас и освоенная, она таит в себе всяческие неожиданности и жестоко мстит тем, кто позволяет себе относиться к ней свысока или даже просто недостаточно внимательно...

А такие, к сожалению, иногда встречались и среди нас.

К. пришел в институт чуть позже меня. Я знал его еще по фронту: он воевал в нашей дивизии, только в другом полку. О нем отзывались тогда как о хорошем, но излишне самоуверенном летчике. Таким К. и остался. Пожалуй, с годами самоуверенность его даже возросла.

На первых порах, в начальных стадиях испытаний, К. проявлял и осмотрительность и осторожность, но стоило ему только решить, что он стал хозяином положения, что новая техника освоена и подчинена, как тотчас проступала привычная ему самонадеянность.

— Терпеть не могу лишних сомнений, — с апломбом говорил он. — Если разобрался в машине, значит, летай себе, да летай!

Сколько ни пытались его все переубедить, сколько ни втолковывали, что панибратство с техникой к добру не приведет, К. упорно стоял на своем.

— Не молиться же на нее! — отмахивался в таких случаях он. — В конце концов в любой, даже самой сложной машине несложно разобраться. И раз уж все выявлено, миндальничать с ней больше ни к чему.

В какой-то мере К. был прав. Действительно, после облетов на разных режимах и в различных условиях новая машина обычно уже не таит сюрпризов и неожиданностей — ее особенности, ее скрытые достоинства и недостатки летчику теперь хорошо знакомы. Но его ошибка заключалась в другом.

Всякий полет определяется взаимодействием трех

факторов: поведения самой машины, действий летчика-испытателя и условий полета. Любой из этих компонентов, взятый в отдельности, может оставаться более или менее стабильным, но их взаимосвязь, которая и характеризует полет как единое целое, постоянно меняется. Изменения эти часто нельзя предугадать заранее; но они подстерегают летчика постоянно, и встретить их он должен хладнокровно, во всеоружии своего мастерства и опыта. Иными словами, любая неожиданность в испытательном полете запланирована самими его условиями. Об этом летчик-испытатель не имеет права забывать ни на секунду — это суть его профессии.

К. не то чтобы был забывчив, просто он позволял себе не придавать этому значения. «Машину, дескать, я изучил вдоль и поперек, — обычно рассуждал он, — опыта мне тоже не занимать, случись что — справлюсь».

И К. в самом деле справлялся, не зря его считали сильным, хорошим летчиком. Но однажды...

Это произошло в районе заброшенных торфяных разработок. Двигатель отказал внезапно — машину резко рвануло в сторону. К. не растерялся, слил топливо и пошел на посадку. Найти подходящую площадку и попытаться сесть — одна из двух возможностей, которые у него оставались. Вторая — пожертвовать самолетом и катапультироваться.

К. избрал первую, приберегая катапультирование про запас. Сквозь облачность несколько раз блеснула прямая, как стрела, лента — шоссе, решил К. Но когда самолет, потеряв несколько тысяч метров высоты, пробил облачность, К. понял, что ошибся: вместо асфальтированного шоссе, на которое он рассчитывал посадить машину, под крылом оказались заполненные ржавой водой канавы. Кругом, куда ни взгляни, простирались торфяные болота. Садиться было некуда. Машина с мертвым двигателем с каждой секундой необратимо теряла высоту. Оставалось одно... И К. рванул рычаг катапультирования. Но катапультное устройство не сработало, так как высота была небольшая. А случившееся можно было предотвратить. Если бы К. скорее взвесил все обстоятельства, у него хватило бы времени принять другое, более правильное решение.

Работать испытателем было трудно, но интересно. Однако все острее ощущалась нехватка знаний, отсут-

ствии должной теоретической подготовки. Как нельзя кстати ко мне неожиданно приехал Виктор Кумсков. Он в то время уже работал в академии преподавателем.

— Ну как летается? — начал он с места в карьер. — Слышал, что у тебя здесь дела вроде бы неплохо идут?

— Верно ты слышал, — улыбнулся я в ответ. — Дела идут, только сам-то я на месте стою. В небе, как говорится, хозяин, а на земле только что не на побегушках... Сам понимаешь, чертежи читать нас на фронте не учили.

— Фронт в сорок пятом кончился. А сейчас пятьдесят первый, — сказал Кумсков и, вновь оживившись, предложил: — Слушай! Ведь я тебя, черта, вот как понимаю! Не хочется с летной работой расставаться? И не надо. Не расставайся. Ты о заочном не думал?

— Да как тебе сказать? — уклонился я. — Заочно учиться все равно что заочно обедать.

— Ну смотри, — сказал Кумсков и добавил: — Без чертежей теперь даже и воздушных замков не строят... Советую подумать!

Конечно, он был прав. И разговор наш не пропал даром.

Вскоре я вместе с двумя другими ребятами из нашего института, Гапоненко и Галенкиным, уже «тянул жребий» за экзаменационным столом. Для всех троих он выпал удачным, все были зачислены в академию. И начались годы учебы...

Порой приходилось трудно, очень трудно — не работа с головой втягивала меня в очередную свой водорот, на долгие месяцы не оставляя днем ни минуты на лекции и конспекты. Была, правда, у меня в те времена постоянная психологическая поддержка: жена заканчивала исторический факультет МГУ, и ночные бдения над конспектами и учебниками проходили не в одиночку. Вдвоем, да еще с любимым человеком, всякое дело легче. И пусть один из нас вникал в тонкости и интриги внутренней политики какого-нибудь Ивана Калиты, а другой ломал голову, рассчитывая работающую на срез или скручивание балку из учебника по сопромату, — все равно эмоциональное взаимодействие, которое связывало нас в эти часы, помогало обоим. Конечно, между сопроматом и той же историей становления Русского государства общего, прямо скажем, маловато.

Но суть не в этом. Связывает не только общность дела, которое делают вместе, а и сам процесс совместной работы. Так уж счастливо, так удачно устроен человек...

Однако это счастье было трудным. Порой просто мучительным. Доставалось мне здорово, времени всегда было в обрез. Частенько приходилось, как говорят, делать сегодня то, что нужно было сделать еще вчера. Но жизнь требовала знаний, и их приходилось брать с бою. В бою же не ищут отдыха, послаблений и скидок, а добиваются побед. И победы приходили... Экзамен за экзаменом, сессия за сессией оставались позади. Годы занятий в академии, совмещенные с трудной, но увлекательнейшей работой, промелькнули быстро.

В тот год в порядке эксперимента дипломный проект намечено было заменить государственными экзаменами. Мне казалось, что это новшество осложнит дело. Диплом — вещь привычная, обкатанная многими поколениями студенчества. Диплом — это заранее известная конкретная тема, и работа над ним не сулит никаких подвохов или неожиданностей. Каждый дипломник прикреплен к постоянному руководителю — только не ленись спрашивать...

А госэкзамены — это лотерея. Вдруг достанется какой-нибудь каверзный вопрос, который внезапно обнаружит случайный пробел в знаниях! Обо всем этом мы в те дни часто судачили в коридорах. Многие разделяли мои сомнения и тревоги.

Но решения принимаются не в коридорах и не в курилках. Госэкзамены в конце концов стали фактом. И к факту этому я стал усиленно готовиться. Вновь начались ночные бдения над старыми лекциями и конспектами.

Сдавать предстояло три экзамена: философию, общую тактику и тактику ВВС. Все остальное мы сдали раньше — на экзаменационных сессиях.

И вот решающий момент наступил. Вхожу, докладываю: подполковник такой-то явился для...

— А, Береговой! Вот ты где мне попался! — слышу я вдруг.

Оказалось, что в качестве председателя Государственной комиссии был приглашен генерал Сиднев, с которым мне уже доводилось встречаться прежде.

Он-то и окликнул теперь меня, желая, видимо, приободрить шуткой. На душе у меня и в самом деле полегчало.

— Ну иди, иди сюда! — продолжал генерал, подчеркивая тоном свою доброжелательность. — Прежде вот ты мне самолеты и разную прочую новую технику показывал, а теперь давай себя покажи! Чему ты тут за шесть лет научился...

Знакомство знакомством, а экзамены экзаменами, волновался я так, как никогда прежде: ни на фронте, ни в переделках, связанных с профессией летчика-испытателя, — то дело будничное, привычное. От волнения иногда не мог сразу ответить на самый безобидный вопрос...

Но наконец с ответом было покончено, и пришел черед беседовать с председателем. И тут вдруг окончательно успокоился: понял, что все страшное уже позади. С генералом беседовать было просто и интересно: будто бы и не экзамен, а разговор по душам. Профессиональный разговор — и все же будто по душам.

Генерал Сиднев неторопливо расспрашивал, что думаю о новой авиационной технике, как ее лучше применить в условиях современного боя, какая тактика выгоднее; предложил в этой связи припомнить кое-какие примеры из истории военного искусства — чему, дескать, они учат, какие выводы из них напрашиваются; напоследок поинтересовался, как оцениваю недавнюю войну в Корее, в чем, с моей точки зрения, заключаются наиболее грубые ошибки американской военной стратегии.

Таким неожиданным, вовсе не похожим на дотошные расспросы экзаменаторов разговором закончилась моя учеба в академии. Из нее вместе с дипломом вынес знания и большую человеческую благодарность в сердце к тем, кто помог их мне приобрести.

НАЧАЛО КОСМИЧЕСКОЙ ЭРЫ

В октябре 1957 года был выведен на орбиту первый в мире искусственный спутник, а месяц спустя в космосе побывал первый посланец Земли — собака Лайка. Начиналась эра штурма человеком космоса.

Конечно, в те дни я еще не думал всерьез о новой профессии летчика-космонавта. Но первые, робкие мысли об этом появлялись у многих, хотя и были они еще неясными. Скорее все это напоминало неуравновешенность души, какое-то томление сердца.

Скажи мне кто-нибудь тогда, что через одиннадцать лет я стану летчиком-космонавтом и взгляну на нашу матушку-Землю из глубин космоса, я бы, наверное, рассмеялся и не поверил. Разумом не поверил. А сердцем?.. Сердце, наверное, поверило бы. Ведь любая добровольно избранная цель зарождается в нем; и путь ее рождения всегда неизменен: от зыбкого, едва уловимого желания — к осознанному твердому решению. Правда, путь этот иной раз извилист и долог...

Жизнь между тем продолжалась, шла привычной, накатанной колеей. Только стала она, эта колея, как бы чуть глубже. Формально работы у меня вроде бы не прибавилось — прибавилось у нее смысла. Любое действие вызывало теперь въедливое, цепкое раздумье, дотошный поиск причин, попытки предугадать последствия. Почему? Зачем? А что, если?..

Вопросы эти, прежде скользившие где-то на краю сознания, теперь не давали мне покоя. Пороха я, конечно, не изобретал, а, как и прежде, продолжал испытывать новую авиационную технику, но проку от меня стало капельку больше. Посадив на бетонку опытную машину, мог теперь подробно и с полным знанием дела рассказывать о том, как она себя вела при испытании. Академия дала мне немало знаний, я научился видеть и понимать гораздо больше, чем до учебы. Академия дала знания мне, а я их возвращал, стараясь лучше делать свое дело. Иногда получалось. Иногда нет.

Однажды получилось настолько, что кто-то из моих знакомых пошутил, что я завоевал право заниматься в свободное от работы время кинолюбительством. Во всяком случае мне удалось спасти опытный, а потому дорогой не из-за одних только вложенных в него рублей истребитель и заодно обзавестись великолепной кинокамерой, которой я до сих пор часто и с удовольствием пользуюсь.

Испытывали новый самолет.

Сначала шло как обычно: разгон, горка, выхожу на

потолок и там работаю. И вдруг во время одного из очередных разгонов заклинило стабилизатор. От себя ручка идет, на себя — нет. Пикировать можно, выйти из пике нельзя. Если, конечно, не удастся изменить положение стабилизатора.

Высота — 11 тысяч метров, скорость — более двух звуковых; иду с постоянным снижением. Иду и лихорадочно вспоминаю, что однажды нечто подобное в моей практике уже было.

В тот раз проводилось испытание различных режимов форсажа и форсажной камеры: в камере получился односторонний перегрев, и одна из ее стенок не выдержала и прогорела. Тяга пошла вбок, самолету резко занесло хвост, и машину перевернуло. Вдобавок куски оторванного во время прогара дюралья попали под напором в щель, и стабилизатор заклинило: ручке ни туда, ни сюда! О кусках обгорелого дюралья и обо всем прочем я, естественно, узнал позже, на земле. А на высоте 5 тысяч метров, на которой тогда находился, меня занимали не столько причины, сколько пути выхода из создавшегося положения.

Первое, что я сделал, — убрал газ. Неизвестно было, в каком именно месте прогорела форсажная камера: если в сторону трубок гидросистемы — тогда про сектор газа лучше и не вспоминать: прогорит трубка, из системы гидравлического управления вытечет жидкость — и самолету крышка. Самолет станет мертвым, неуправляемым. Словом, рисковать нельзя — лучше считать, что сектора газа будто вовсе не существует.

С газом ясно. А как быть со стабилизатором?

«Забывать» о секторе газа меня вынудила гидросистема; она же напомнила и о возможном выходе. Точнее, ее потенциальная мощность. На бустере у меня сила в четыре тонны. Может быть, она и выручит?

Пробую ручку — тугая. Еще пробую — ни с места! Жму сильнее, еще сильнее... Чувствую: дрогнула. Ломает что-то, но помаленьку двигается. Так с помощью этих четырех тонн и перемолол я заклинившие стабилизатор куски дюралья. Перемолол и сел...

В тот раз сел, а как будет в этот?

Радирую на землю: «Частично заклинило стабилизатор. Иду на 11 тысячах с небольшим снижением».

На 8 тысячах мне наконец повезло: удалось сорвать

ручку с места. Не теряя ни секунды, вывел машину в горизонтальный полет; удача — штука капризная; испытывать ее терпение никогда не стоит.

Так и вышло. Уже в следующее мгновение ручку управления стабилизатором вновь заклинило, и теперь уж, как я почувствовал, намертво. Хорошо хоть успел выйти в горизонтальный полет.

Снова радирую: «Прошу освободить полосу на кругу, приготовьте все средства на земле. Буду производить посадку».

После короткой паузы земля ответила: «Действуйте по собственному усмотрению».

В прошлый раз было опасно работать сектором газа, но действовал стабилизатор. Теперь наоборот: заклинило стабилизатор; но можно работать сектором газа. В остальном же задача не изменилась — надо посадить машину.

Летчики знают, что существуют три порога высоты.

Есть минимальная высота, до которой можно бороться за жизнь самолета, а заодно и свою. Есть высота, на которой еще можно спастись самому: нужно лишь рвануть на себя рычаг катапультного кресла. И есть высота, когда спасти может лишь чудо: даже если и выпрыгнешь, все равно разобьешься. Тот, кто так снизился, крупно рискует, но, только снижаясь, можно посадить самолет.

А посадить его было необходимо. Повторяю, экземпляр самолета был не из серии: он только проходил испытания, и второго такого не было. Если катапультироваться, значит, нужно строить еще один самолет, строить, не зная, отчего угробился первый: ведь там, в воздухе, я не знал и не мог узнать, почему заклинило стабилизатор. Необходимо сделать все, чтобы посадить машину, чтобы «привезти на землю дефект».

А вот как его привезти, этот дефект, если он сопротивляется транспортировке? Во всяком случае, всячески препятствует «приземлить» себя в таком виде, чтобы инженеры могли разобраться, что к чему, а не судить о причине аварии по обгорелым обломкам самолета.

Причина же может оказаться самой что ни на есть чепуховой, устранить которую ничего не стоит. Для этого требуется лишь одно: доставить ее, эту причину, этот дефект, на землю. Трудно? Но на то ты и летчик-

испытатель. Не просто летчик, а человек, добровольно избравший такую профессию, которая, помимо всего прочего, включает и обязанность «привозить дефекты на землю». Даже если земля развязывает тебе руки: действуй, мол, по своему усмотрению. Ведь, помимо обязанностей и норм профессии, существуют еще нормы и обязанности моральные, чувство ответственности, вера в собственные силы и мастерство. И, если хотите, — чуть-чуть в удачу.

Я зажал ручку управления стабилизатором, выпустил шасси и попробовал работать сектором газа — пока все в порядке, машина слушается. Но шасси — еще не все, вот щитки — это другое дело! А выпустить придется и их...

До аэродрома оставалось километров сорок, пора начинать. Третья и последняя радиограмма на землю: «Иду на посадку. Уберите всех с летного поля. И вырубите эфир! Прошу оставаться лишь на приеме...»

Ответ с земли не заставил себя ждать: «Посадка обеспечена. Всем молчать!»

Молчать — это тоже необходимо. Когда аварийный самолет прошел последнюю, третью, высоту, земля уже не может приказать катапультироваться, земля уже ничего не может, кроме одного — не мешать.

Пилоту в такие минуты нужна вся его собранность, все его внимание. Разговаривать ему уже не о чем и некогда. Поэтому такие минуты или протекают молча, или обрываются хриплой короткой фразой: «Труба, братцы! Отвалилось крыло, прощайте!»

Такой или другой, но в том же роде.

Получив ответ, я выпустил щитки и начал красться — иначе, пожалуй, и не скажешь — именно красться, осторожно, очень осторожно подкрадываться к земле. Когда выпущены щитки и погашена скорость, с бездействующим стабилизатором второй раз на посадку не выйдешь. Садиться необходимо с первого...

Я сел.

А кинокамера появилась позже. Ее вместе с кинопроектором мне подарил Генеральный конструктор. Подарил за то, что я вместе с техником Мориным отыскал один маленький болтик, тот самый маленький болтик, который чуть не угробил большой самолет.

Впрочем, без риска, без определенной в разумных

пределах доли риска в большом новом деле не обойтись. Путь к новому — всегда поиск, преодоление непознанного, неизвестного. Познать неизвестное — и значит избежать просчетов, предупредить ошибки. В этом одна из сторон труда конструкторов. Сотни, а то и тысячи раз они перепроверяют собственные расчеты, тщательно взвешивают то или иное решение, скрупулезно продумывают каждый узел, каждую деталь, они стараются предотвратить малейшую возможность ошибки, делают все, чтобы избежать риска. Но все предусмотреть невозможно. Стопроцентной гарантии в таких делах быть не может. Какие-то погрешности и просчеты время от времени неизбежны — не болтик, так что-нибудь другое... Иначе зачем бы были нужны испытатели! То, что невозможно выявить, проверить в конструкторском бюро, выявляется и проверяется в небе.

Нашли мы этот злополучный болтик, кстати говоря, не сразу. Причина оказалась до смешного проста, и именно поэтому обнаружить ее было очень трудно. Один из узлов, по которому пролегла тяга управления стабилизатором, был установлен раструбом вверх. В него-то, в этот раструб, или карман, и упал выскочивший из своего гнезда болтик и заклинил стабилизатор. Если бы узел установить иначе, например, карманом вниз, в него уже ничего не могло бы упасть. Конструкторы так и поступили: перевернули узел карманом вниз. Крохотный пустяковый просчет, а чуть не обернулся аварией.

Вручая мне свой подарок, конструктор улыбнулся и пошутил:

— Раз уж ты так хорошо ознакомился с содержанием кармана моего самолета, грех было бы мне не потряхнуть своим.

Так я и стал кинолюбителем. И к слову сказать, не только в свободное от работы время, но и порой именно в ее часы приходится брать в руки кинокамеру.

Разговоры, что вот-вот будут отбирать летчиков для участия в космических полетах, пошли задолго до полета Гагарина. Но на резонные вопросы, где отбирают или кто начнет отбирать, никто ответить не мог. Поэтому я им не очень верил. Точнее, боялся верить — уж очень хотелось, чтобы все оказалось правдой. Работал

я в то время в одном из КБ — испытывали тяжелый скоростной перехватчик. Работы было по горло, и проверять разговоры, искать концы попросту не хватало времени. Да и сама перспектива запуска космического корабля с человеком на борту казалась в те дни столь же заманчивой, сколь и отдаленной... И все же возможность новой, никем в мире не изведанной еще работы — о ней писали только в научно-фантастических повестях и романах — затронула самые глубокие струны в моей душе. Преодолеть земное притяжение, выйти на управляемом корабле в космос — от всего этого захватывало дух, сжимало сердце... Люди в космосе! Люди! И одним из них, чем черт не шутит, может быть, смогу стать я. Может быть? Нет, должен! Должен стать! Непременно должен... Остаться в стороне, оказаться лишь в роли наблюдателя — такого я себе никогда бы не прости.

А тут еще начали подтверждаться ходившие разговоры. Летчиков и в самом деле отбирали. Но людей, видимо, требовалось немного, и широкой огласки этот факт в те дни не получил.

На всякий случай я все же заготовил рапорт и попросил Степана Анастасовича Микояна, который знал меня по летно-испытательной работе, доложить Главнокомандующему ВВС Главному маршалу авиации К. А. Вершинину.

Прошло месяца два, приезжает по своим делам Степан Анастасович Микоян:

— Как, ты еще здесь? — огорошил он меня. — А я считал, что ты на комиссии.

— На какой комиссии? — оторопел я.

Оказалось, что Микоян разговаривал с Главкомом, и Вершинин не возражал. Но дальше не пошло: видимо, кого-то смутил мой возраст. Все отобранные оказались на десять, а то и более лет моложе...

С тем же встретил меня и генерал-полковник Н. П. Каманин.

— Понимаю, все понимаю! — сказал он в ответ на мою просьбу. — Но у меня приказ: брать не старше тридцати лет, а тебе сорок...

Отступать мне не просто не хотелось, отступать уже просто не мог — после полета Гагарина я смертельно заболел космосом. Стариком себя тоже не чувствовал:

сорок лет — что за старик! Наоборот, мне казалось, что накопленный за многие годы опыт летчика-испытателя поможет освоить пилотирование космического корабля; в конце концов, думал я, и тут тоже испытания летной техники, только еще более сложной и совершенной...

Между прочим, если забегать вперед, так оно, в общем, и оказалось. Уже после полетов Титова, Николаева, Поповича и Быковского стало ясно, что именно их богатый профессиональный опыт летчиков помог им столь же быстро, сколь и успешно, овладеть необходимыми знаниями и навыками для ориентации корабля вручную.

Еще позже о ценности летного опыта говорил в своем докладе Беляев; он подчеркнул, что ориентирование корабля вручную, если человек имеет летные навыки, особых трудностей не представляет.

Конечно, в то время никто ничего достоверно еще не знал; можно было только предполагать, исходя хотя бы из здравого смысла и элементарной логики, что опыт и навыки, накопленные в летной, и особенно в летно-испытательной работе, несомненно должны принести свои плоды при пилотировании космических кораблей. Что касается лично меня, то я в этом был почти уверен...

Но перед тем как еще раз настаивать на своей просьбе, решил убедиться сам, что возраст мне не мешает. Изложил эти соображения своему врачу Евгению Алексеевичу; он проводил у нас ежегодные врачебно-летные комиссии и знал мой организм не в пример лучше меня самого.

— Значит, подпольно примериться решил? — улыбнулся Евгений Алексеевич. — Так за чем дело стало? Ложись в госпиталь. У тебя все равно на носу очередная комиссия. Заодно уж и как потенциального космонавта обследую; требования к ним в основном мне известны.

Лег я в госпиталь. Лежу вместо обычной ежегодной недели что-то около месяца. Из КБ уже названивать стали: в чем, дескать, дело, почему задерживаете?

— Надо! — отвечает всякий раз Евгений Алексеевич. — Здоровье — вещь хрупкая. Исследуем...

Проверил он мой организм, что называется по всем швам. Перед выпиской пригласил меня к себя в каби-

нет. Хотя и крепко я верил, что со мной все в порядке, но волновался здорово, когда шел к врачу.

— Отклонения от нормы, конечно, кое-какие есть, но несущественные, — сказал он мне и, помолчав, шутливо прибавил: — А вообще-то молодец, здоровье есть, если придется проходить комиссию официально, пройдешь!

На рапорт, который я подал вторично, мне ответили, что просьбу мою учтут. С тем я и уехал к себе в часть.

Прошло два с лишним года. Шла весна шестьдесят третьего.

...В космосе, помимо Гагарина, успели побывать еще пять человек: Титов, Николаев, Попович, Быковский и Терешкова; а я по-прежнему работал летчиком-испытателем. Не стану рассказывать о том, что я переживал. Скажу только одно: несмотря ни на что, я почему-то верил — вызовут...

И вызов пришел.

Однажды утром была наконец распечатана долгожданная телеграмма: «Береговому ложиться в госпиталь на обследование по программе номер один».

Медицины я не боялся: помнил наш разговор с Евгением Алексеевичем. Так и вышло: комиссию я прошел.

Казалось бы, теперь-то уже все, но мне только сказали:

— Ждите результатов!

Жду. Точнее, продолжаю испытывать самолеты. И снова полетели месяцы: август, сентябрь, октябрь... Съездил в отпуск, встретил новый, 1964 год; вот уж и январь подходит к концу...

И вдруг звонок от Каманина. Взял трубку, слышу:

— Заходи, новость для тебя есть...

А в феврале я уже был в Центре, где с ходу, буквально на другой же день, принял участие в парашютных прыжках, которыми занималась там скомплектованная задолго до меня группа.

Итак, жизнь моя в Центре подготовки летчиков-космонавтов началась прыжками с парашютом. Но к этому я вернусь чуть позже; начну лучше с другого: с тех основных, главных для меня трудностей, которые предстояло преодолеть в течение долгих и очень тяжелых

для меня месяцев. Я называл это «борьбой с возрастом».

Несмотря на то, что я дважды — «подпольно» и официально — прошел медицинскую комиссию и на здоровье свое не жаловался, сомнения, которые вызывал мой возраст, все же у многих оставались. Потом от них ровно ничего не осталось... Но это потом. А поначалу я чуть было и сам не усомнился в себе.

Когда я пришел в Центр, за спиной у меня было 43 прожитых года, в их числе 28 лет летной практики. Казалось бы, подобное соотношение чисел само по себе должно устранить все опасения по части накопленной организмом закалки и выносливости. Но на деле оказалось не совсем так...

Пробным камнем для меня стала физкультура. Физкультура в том смысле, как ее понимали здесь.

До этого мои спортивные занятия ограничивались дачным волейболом да еще разве короткими кроссами по пересеченной местности, когда опаздывал на электричку. Теперь же пришлось заниматься и штангой, и гимнастикой, и бегом на длинные дистанции, играть в футбол, кувыркаться на пружинящей сетке батута, прыгать с вышки в воду, ходить в лыжные походы, выжимать гири, носиться до седьмого пота по теннисной площадке... И все это при абсолютном отсутствии навыков и при весе девяносто килограммов, добрый десяток которых, как выяснилось, оказался лишним.

Тогда я впервые почувствовал, что может не хватить воздуха не где-то там, в заоблачных высотах, а и на привычной родной земле. После короткой стометровки по гаревой дорожке я чувствовал, как сердце хочет выпрыгнуть из груди, и вспоминал об обыкновенной, осточертевшей за долгие годы кислородной маске как о желанной мечте. Никогда я еще не чувствовал себя столь отвратительно беспомощным. Виду, разумеется, не показывал, но легче от этого не становилось. Выносливость, которую я считал себе обеспеченной почти тридцатью годами интенсивной летной практики, оказалась в здешних условиях мифом. Я понял, что все познается только в сравнении...

Вряд ли даже опытный спортсмен-марафонец выдержал бы пять боевых вылетов кряду или без ущер-

ба для организма перенес те перегрузки, какие чуть ли не ежедневно испытывает летчик, резко выходя из глубокого пикирования. Мне же все это было привычно и вполне по силам. Но чувствуя себя как рыба в воде на самых жестких режимах при сверхзвуковых скоростях в воздухе, я едва-едва справлялся с заданной мне скоростью на земле. Мой земной «мотор» начинал барахлить и сдавать, намекая на вынужденную посадку уже через каких-нибудь пять минут после старта, но гравая дорожка не посадочная полоса аэродрома: на нее не принято садиться — по ней полагается бежать. Выработанная годами и безотказно служившая мне в кабине самолета физическая закалка оказалась явно недостаточной и на теннисном корте, и на футбольном поле, и в спортивных залах. Перестроиться, приспособить свой организм к таким нагрузкам мне было нелегко. Прежде всего требовалось время. В течение нескольких месяцев, если не полгода, я постоянно ощущал себя так, будто меня тщательно и добросовестно избили мягким, но тяжелым мешком. Возвращаясь домой, я камнем валился в постель и тотчас засыпал как убитый. Никогда в жизни не спал я так глубоко и крепко, как в эти полгода...

Я не сдавался. Знал, что с медицинской точки зрения мое здоровье, мой организм в полном порядке. Значит, все зависит только от меня самого. Значит, все дело в моем упорстве и воле. Я сказал себе: нельзя уступать тем, кто на десять с лишним лет моложе, и всесторонне подготовить себя физически. Еще я сказал себе, что мне этого хочется. Каждый день. Каждую минуту. Всегда...

От этого, правда, мне не стало легче физически, зато стало легче морально. Однако когда что-нибудь очень захочется, то это лишь вопрос времени. А времени, как я уже говорил, у меня было много. В течение шести месяцев я вел упорный поединок с прежним образом жизни и с собственным возрастом. Помимо общего, обязательного для всей группы режима, я разработал для себя еще один режим, — так сказать, на добровольных началах. Суть его сводилась к тому, чтобы к нагрузкам официальным, регламентированным добавлять ежедневно кое-что от себя. Одним словом, всякий раз, когда позволял распорядок дня, я старался появ-

зяться в спортзале или на гаревой дорожке раньше других, а уходить позже. И так все полгода...

Нет, я не помолодел за эти полгода, но никто от меня этого и не требовал. От меня требовалось другое: чтобы врачи сказали в мой адрес то же, что они скажут более молодым моим товарищам по подготовке.

Через полгода врачи сказали, что они, конечно, прекрасно знают о той несомненной пользе, которую приносят регулярные занятия спортом и физкультурой, но никак не ожидали, что спорт и физкультура в моем возрасте могут дать такой великолепный и неоспоримый эффект.

Эффект, что и говорить, в самом деле оказался весьма недурным. Я догадывался об этом и без врачей. За эти месяцы я потерял килограммов восемь лишнего во всех случаях жизни веса, привел к норме показатели кровяного давления — собственно для моего возраста они у меня с самого начала были вполне приличны, но я хотел снизить их и снизил до цифр, которые свойственны людям в двадцать — двадцать пять лет, пульс у меня тоже изрядно «подсел» с прежних восьмидесяти до стабильных семидесяти ударов в минуту...

Словом, даром эти шесть месяцев не прошли, хотя, надо признаться, достались они мне солоно.

Впервые я помянул их, и помянул добрым словом, когда начались систематические занятия на центрифуге.

Центрифуга по принципу своего действия напоминает обычную карусель. Разница в том, что «карусель» эта создана не для развлечения малышей, а для имитации таких длительно действующих ускорений, которые возникают при разгоне или торможении космических кораблей. Вместе с ускорениями возникают, естественно, и перегрузки.

С перегрузками у меня знакомство было давнее и прочное: летчику без них никак не обойтись. Но, гоня на разных режимах самолеты, хотя и сталкиваешься подчас с довольно высокими перегрузками, однако по характеру своему они не длительны, а кратковременны.

Иное дело центрифуга. На первых порах при перегрузке в 10 единиц врачи зафиксировали у меня несколько экстрасистул. Экстрасистула — это внеочередное сокращение сердечной мышцы. Причиной тут может быть одно из двух: либо слабость самого сердца,

либо ложная команда, поступившая в условиях перегрузки из центральной нервной системы. Врачам, разумеется, это не понравилось, но они решили выждать, посмотреть, что со мной будет дальше. И когда я освоился с новым физкультурно-спортивным режимом, при последующих тренировках на центрифуге сердце стало работать как часы.

Но дело не только в сердце. Меня подстерегала еще одна опасность. Известно, что с возрастом стенки кровеносных сосудов постепенно утрачивают свою гибкость, становятся склеротичными. Если же вдобавок человек ведет главным образом сидячий образ жизни, опасность эта увеличивается. При всей своей романтичности работа летчика — это в значительной мере сидячая работа: движется ведь не летчик, а управляемый им самолет. Поэтому при перегрузках, развивающихся на центрифуге, когда тело длительное время деформируется, у меня могли возникнуть так называемые питехии — точечные кровоизлияния, образующиеся там, где ломаются лишившиеся пластичности капилляры. Питехий у меня не обнаружили. «Режим в режиме», который я прописал себе как лекарство, видимо, и тут сделал свое дело. И возраст, и сидячий образ жизни отступили...

Чтобы человеческий организм успешно справлялся с перегрузками, которые возникают при взлете и приземлении космического корабля, будущие летчики-космонавты проходят разностороннюю подготовку. На центрифуге можно развивать перегрузки в 40 и более единиц, но такие перегрузки для человека смертельны. Поэтому космические корабли проектируются с учетом реальных, не угрожающих не только жизни, но и здоровью космонавта условий полета.

Нас тренировали по принципу «с лихвой, но в пределах нормы», то есть на перегрузку 10. Не всем она давалась сразу. Я имею в виду не предел выносливости организма — перегрузка 10 для хорошо тренированного человека абсолютно безвредна; дело в другом: необходимо не только переносить перегрузки, нужно еще научиться сохранять при этом ясную голову. А это требует определенных, прочных навыков. Врач, контролирующий по датчикам ход очередной тренировки, не оставял нас своими указаниями и советами.

— Расслабь ноги! Держи их свободно! — слышит, к примеру, кто-нибудь в своих наушниках. — Зачем тебе в момент старта напрягать мышцы ног?

Ноги напрягать в момент старта действительно не нужно: космонавту не до прогулок — он должен следить за показаниями приборов.

Здесь мне помогала моя прошлая летная практика — на центрифуге я обходился без подсказок врачей. Полгода усиленной физической подготовки помогли мне справиться и с другим, пожалуй, одним из наиболее трудных, испытанием — термокамерой.

Всякому кандидату в летчики-космонавты предстоит провести в термокамере такое время, пока температура его тела не поднимется до заданной величины. В этих условиях организм может предъявить сердцу повышенные требования: пульс иной раз подскакивает с 70 до 120 и выше ударов в минуту. И в случае, если сердце недостаточно тренировано, человек впадает в шоковое состояние.

Таким образом, термокамера, несмотря на свою относительную бесхитростность и простоту, способна, как ничто другое, максимально выявить мобилизационные способности организма, вскрыть и наглядно обнаружить весь запас его сил. А где же кончаются возможности тренированного, разносторонне подготовленного организма?

Войну недаром называют тяжелым испытанием, как бы подчеркивая ту особую нагрузку, тот чрезвычайный режим, во власть которых неожиданно попадают люди, часто ко всему этому никак не подготовленные. Как же реагирует организм на этот обрушившийся на него как снег на голову новый режим? Какие он вскрывает в себе резервы?

В мирных условиях человеку бывает достаточно открыть форточку или выпить кружку холодного пива, чтобы простудиться. Во время войны солдаты сутками лежали в мерзлых окопах, неделями торчали в гнилых осенних болотах... Но я не слышал, чтобы кто-нибудь схватил насморк, не знаю случая, чтобы десантник простудился, сидя на холодной броне во время танкового прорыва.

Что это? Фронтальная закалка? Не только. Война перестроила психику, вызвала у людей длительно дейст-

вующую и глубокую стрессовую реакцию, заставила их мобилизовать все скрытые резервы организма ради выполнения главной задачи — бороться и выжить, выжить и бороться! Задача эта, вероятнее всего, оказалась бы неразрешимой, если бы организм не обладал способностью перестраиваться, попадая в иную нервно-психическую обстановку. Все резервные и защитные функции организма оказались как бы поднятыми по тревоге и подчинены не только волевым установкам, но и, главное, качественно иным командам перестроившейся нервной системы. И для успешного их выполнения организм занял «круговую оборону», подавляя в себе все, что его могло ослабить. Грубо говоря, в мирное время организм может позволить себе размагничиваться; в жестких, суровых условиях войны подобная роскошь ему уже не дозволена. Война требовала повышенной отдачи сил и энергии.

Кстати сказать, один и тот же запас энергии можно израсходовать по-разному: концентрированно и распыленно, с пользой и без. Во время тренировок на центрифуге некоторым из нас, как я уже упоминал, не сразу удавалось «найти себя»: они держались напряженно и скованно. Тем самым их мышцы совершали бессмысленную работу. Всякая же работа требует, так сказать, топлива. Таким «горючим» для мышц является кислород, который содержится в крови. От неоправданного напряжения мышцы рук и ног пожирали лишние порции кислорода, которые могли бы пойти на главное — на питание мозга.

Если бы люди научились вскрывать в нужный момент все свои запасы энергии, бросать все свое «горючее» на решение поставленной цели, тогда многое из того, что мы склонны, не задумываясь, относить сегодня в разряд «необычного», перестало кого бы то ни было удивлять.

Пока такое удается немногим. Есть ли предел возможностям человека? Предел, конечно, существует. Но лежит он, вероятнее всего, далеко за границей наших привычных понятий и представлений. Штангист, шагнувший за шестисоткилограммовый рубеж, с недоверием и восхищением следит за гроссмейстером, когда тот вслепую проводит сеанс одновременной игры сразу на двадцати досках. А шахматист, в свою очередь, пора-

жается, как можно удержать на вытянутых над головой руках двенадцать пудов железа. Но оба они, в сущности, удивляются одному и тому же: таящимся в человеке силам, его возможностям. Суперменство, как его еще понимают некоторые, — понятие надуманное или, в лучшем случае, относительное. Подлинные, реальные трудности решаются в жизни не суперменами. Не было их и у нас в Центре по подготовке летчиков-космонавтов: там работали, учились и тренировались не супермены, а самые обыкновенные люди, которые твердо решили добиться того, чего требовали поставленные перед ними задачи.

То, чего, скажем, добился я, усиленно занимаясь в течение полугода физической подготовкой, может добиться любой здоровый человек. Нужны лишь воля и психологическая «заряженность» на избранную цель, остальное потребует только времени.

Я уже говорил, что мое обучение профессии летчика-космонавта началось с парашютных прыжков. Казалось бы, космонавту парашют ни к чему: на тех высотах, с которыми он имеет дело, шелковому куполу попросту не за что «зацепиться» — нет атмосферы. Что касается спуска, здесь парашют хотя и необходим, но не самим космонавтам, а кабине космического корабля, в которой они опускаются до самой земли, катапультирование из кабины хотя и предусмотрено, но нежелательно — прибегали к нему редко. Однако прыжки с парашютом дают навыки, которые понадобятся космонавту в течение всего полета на космическом корабле. Они вырабатывают умение преодолевать стрессовые ситуации, а также наблюдать моментальную обстановку на земле.

С парашютом я, разумеется, не раз имел дело и прежде. Навыков у меня хватало, и все же в какой-то мере они были не те. Прежде цель была поскорее приземлиться и по возможности не поломать ноги или что другое. Теперь же наиболее важным и интересным в наших тренировках стал не момент приземления, а поведение при свободном падении, до того момента, как вырвешь вытяжное кольцо.

Конечно, отрабатывалась и точность приземления. Но тут у меня все шло гладко: выручал опыт. Привычно работая со стропами и уменьшая плоскость купола

то с одного, то с другого края, я мог отклонить падение в нужную сторону; и если не в самый центр круга; то уж в круг-то я обычно попадал.

Иначе обстояло с главной задачей—отработать свободное падение. Прежний опыт почти ничего в этом мне не давал. Необходимо было научиться владеть собственным телом в условиях свободного падения. Я, конечно, знал, что для предотвращения закручивания в воздухе необходимо как можно шире раскинуть руки и ноги; знал и о том, что если сложишь руки на груди, начнешь падать вниз головой. Но знать мало: нужны прочные навыки, достигающие автоматизма. Космонавту в кабине летящего корабля некогда размышлять, как в условиях невесомости проще «встать на ноги»; ему нельзя терять время на пустяки — он должен работать. Значит, координацией движений в невесомости необходимо овладеть до старта, и овладеть прочно.

Этим мы и занимались, тренируясь в затяжных прыжках. Балансируя при свободном падении руками и ногами и заставляя свое тело принимать различные положения, мы постепенно накапливали те самые навыки, без которых «не ступишь и шагу» в кабине космического корабля.

И все-таки ЧП ждало меня не здесь, не на участке свободного падения, а в последние секунды перед приземлением, когда купол парашюта был раскрыт. Раскрылся он, правда, не совсем удачно: одна из строп зацепилась за мою ногу, и это было по моей оплошности. Я неправильно выдернул кольцо и слишком резко убрал руки. Лямки парашюта прошли у меня между ног, и левая нога попала в ловушку — теперь я падал на землю спиной вниз. Такое приземление хорошего не сулило: внизу обледеневшая, твердая как камень земля. Если не убьешься, то обеспечена травма позвоночника — и тогда прости-прощай не только космос, но и небо.

Выручила быстрота реакции. Секунды были считанные, не оставалось времени ни на эмоции, ни на прикидки и рассуждения — действовать требовалось мгновенно. Оценив ситуацию, я уже действовал, как автомат: точно и быстро. Но и время не стояло на месте, оставшиеся до земли секунды будто слились в единый миг.

Ногу удалось высвободить перед самой землей.

И часы вновь затикали в своем размеренном ритме.

Прыжки с парашютом я счел освоенным и потому рядовым делом... Иначе обстояло с другим обязательным пунктом программы подготовки — с плаванием. Плавать я не умел. Хотя мне было точно известно, что человек может держаться на воде даже без движений. Достаточно лишь набрать в грудь воздуха и плашмя расположиться на поверхности воды. Опираясь на знания такого рода, я научил плавать свою дочь и сына. Но сам так и остался теоретиком, с одинаковым успехом пуская пузыри вне зависимости от того, двигался я в воде или нет.

Когда при подготовке в Центре вопрос освоения этого вида физподготовки встал передо мной вплотную, некоторые со знающим видом веско намекали, что дело это почти безнадежное. Дескать, заставить себя в сорок с лишним лет побороть страх перед водной стихией почти невозможно.

Конечно, с плаванием я запоздал минимум лет на тридцать. Один только вид бассейна нагонял на меня тоску. А тут еще дружеские, но от этого ничуть не менее забористые подначки тех, для кого водные дорожки — разлюбленная вещь. Так что предварительную «разминку» пришлось проводить словесно, отвечая на шутку шуткой и стараясь, чтобы она не казалась особенно вымученной.

У деревенских мальчишек есть такой спартанский метод обучения: неумеющего плавать берут «покататься» на плот или в лодку и бросают в воду на середине речки или пруда. Мое обучение начиналось примерно так же. Я начал прыгать в бассейне с трехметровой вышки, зная, что глубина воды около пяти метров.

Наблюдавшие за мной описывали эту картину примерно так: «Вначале на поверхности показывались огромные пузыри, затем — глаза (чуть, дескать, поменьше, но зато куда более выразительные), глаза лихорадочно отыскивают взором лесенку на краю бассейна и снова уходят под воду, уступая опять место пузырям».

Плавать я еще не умел, и потому добираться до лесенки приходилось по дну бассейна, делая судорожные прыжки, то исчезая, то вновь высываясь, чтобы хва-

тйть глоток воздуха. Слов нет, такой способ передвижения не назовешь лучшим, но сколько я ни колотил по воде руками и ногами, пловца из меня долго не получалось.

Когда я наконец почувствовал себя в воде уверенно, то часами не вылезал из бассейна, испытывая глубокое удовольствие. Это была как бы компенсация за ту борьбу с самим собой, которую я выдержал, поставив перед собой цель научиться плавать.

Впрочем, удовольствие тут дело третьестепенное. Важно было овладеть этим навыком. Хотя в отличие от американцев наши космонавты совершают посадку не на воду, а на землю, не исключена, конечно, и такая ситуация, при которой садиться пришлось бы в океан или в море. Никто не знает, когда и над каким районом Земли может возникнуть в космическом корабле аварийная обстановка. А на такой случай умение плавать как раз очень пригодится.

С учетом этого нас подвергали так называемым «пробам на выживаемость». При пробах на выживаемость, как правило, нет готовых рецептов: успех зависит от собственной смекалки, знаний и опыта. Программы же самих проб включают в себя не только преодоление различного рода трудностей, но и элемент неожиданности.

Однажды ранним февральским утром меня и еще одного космонавта выбросили не в мятущееся штормовое море, а в скованную морозом лесную чащобу. От нас требовалось освоиться в необитаемом месте, обеспечить себя жильем и пищей. В качестве вспомогательных средств нас снабдили спичками, бортпайком и ножами.

Освободившись от лямок и сложив парашюты, мы начали разведку местности. Снегу вокруг было много, но он оказался слишком сыпучим, чтобы нарезать из него кирпичи и выстроить из них укрытие. Надо было придумать что-нибудь другое... Но что? Избу ножами не срубишь, а тридцатиградусный мороз поторапливал...

Бродя по лесу, один из нас провалился по пояс в глубокую яму. И тут же пришло решение. Мы выгребли из ямы снег, на дно настелили еловый лапник, нарезали ножами сучья и, уложив их наподобие крыши, накрыли парашютом и набросали поверху снег.

Забравшись внутрь, почувствовали себя уютнее. Ветер ниоткуда не поддувал, а поскольку стоял февраль, то оттепель нам не угрожала, и мы могли быть спокойны, что нашу берлогу не зальет водой.

Сносный ночлег был обеспечен. Оставалось позаботиться о горячей пище; на морозе без нее вдвое холоднее. Отыскав подходящую низинку, разложили с подветренной стороны костер, разогрели бортпаек, потом вскипятили в опустошенных консервных банках чай...

Пообедали, отогрелись, чувствуем: ничего, жить можно! Во всяком случае, «дом» у нас есть, «кухня» тоже налажена, как-нибудь «перезимуем». И если когда-нибудь придется приземлиться зимой в тайгу, будем теперь знать, что делать. Конечно, укладываясь спать, обменивались мы мнениями друг с другом, всех случаев не предусмотреть, но один вариант у нас, что называется, в кармане.

И когда через сутки к нам пожаловали «спасатели», они же по совместительству и экзаменаторы (сочетание, прямо скажем, редкое), то после придирчивого осмотра жилья наше было оценено как «вполне!» и больше того — «очень даже вполне!».

— Скромненько, но со вкусом! — сказал один из них, оглянувшись напоследок еще раз в сторону нашей берлоги. И уже серьезно добавил: — Будем считать, что выжили...

«Выжить», откровенно говоря, было не столь уж сложно. Хотя, слов нет, оказаться в незнакомой, заваленной снегом лесной глухомани — приятно мало. Но все же мы испытывали чувство удовлетворения от преодоленной и оставшейся позади трудности и думали о том, что впереди нас ждут гораздо более трудные замены.

Ведь в космосе выжить будет куда труднее. Кто знает, какая неожиданность ждет там каждого из нас, что потребует от космонавта в критическую минуту? Готовым следовало быть ко всему.

И мы готовились... Центрифуги, барокамеры, батуты, лопинги, парашютные прыжки, термокамеры, пробы на выживаемость, комплексные тренажеры... Я уж не говорю о семинарах и теоретических занятиях на специальные темы. — это само собой разумеется. Распоря-

док дня — жестче жесткого, расписана каждая минута... Пожалуй, никогда прежде я не жил столь многопланово и интенсивно.

И все же режим подготовки, если брать его в целом, перегрузкой отнюдь не являлся. Просто он был тщательно спланирован и продуман. Если бы дело обстояло иначе, многим из нас неизбежно грозила бы перетренированность. Те, кто хоть сколько-то знаком со спортом, знают коварную сущность этого термина...

На пользу идег только то, что в меру. Если же брать режим не по силам, перегрузить его — срыв неизбежен. Перетренироваться можно за какую-нибудь неделю, а из формы выбьешься на полгода, а то и дольше. Поэтому все мы находились под постоянным и неусыпным врачебным контролем. А если кто-то достигал предела собственных сил, если заданный ритм становился для здоровья опасным, то, как ни жаль, такому человеку приходилось «выбывать из игры». Мне везло, со мной было все в порядке.

И вот самое трудное осталось позади... Не за горами был день последних экзаменов. День этот меня не страшил: я знал, что приду к нему как следует подготовленным.

К СТАРТУ ГОТОВ

Получить «путевой лист» в космос мне удалось не скоро. Но чувство радости от этого не поблекло и не притупилось.

До меня в космосе побывало тридцать два представителя земной цивилизации — не так уж много, если учесть, что на земном шаре три с лишним миллиарда людей. Но это не главное. Я отчетливо понимал другое: каждый космонавт, будь он третьим или тридцать третьим, во многом является первооткрывателем. Космический корабль обкатать, например, как автомашину или самолет, строго говоря, невозможно, так что ни один космический полет не назовешь серийным. Мне предстояло освоить новую конструкцию космического корабля «Союз». Любой космонавт по существу, испытатель, так как меняются не только типы кораблей,

продолжительность полетов и количественный состав экипажей, но и поставленные задачи.

Во всех предыдущих запусках имя летчика-космонавта объявлялось непосредственно перед стартом. Первого среди равных до этого момента не было: каждый дублировал другого. На этот раз порядок был изменен: Береговой, Шаталов, Волинов — такова была очередность названных еще в Москве фамилий, и означало это, что Шаталов, Волинов — дублиеры, а преимущественное право лететь предоставляется мне.

Однако до старта были еще долгие две недели. За такой срок многое может измениться: Ведь космические врачи очень строго проверяют здоровье космонавта: если хоть чуть-чуть что не так, то и не видать тебе даже трапа корабля: Достаточно подхватить в канун старта легкий насморк или любую другую, пусть даже пустяковую болезнь, как дорога, в которую ты столько лет готовился, станет для тебя недоступной, и ты вместо команды «Пуск!» услышишь успокоительное: «Ну что ж, в следующий раз...»

В следующий... Но мне уже сорок семь, а космические корабли отправляются пока еще не с частотой электричек, да и пассажиров берут не густо. Нет, мне нельзя откладывать это на завтра, я могу опоздать навсегда. А что может быть обиднее, чем после стольких лет подготовки и ожидания так и не добиться осуществления своей мечты!

В Байконуре нас поселили в гостинице «Космонавт». Это современное двухэтажное здание из бетона и стекла, в просторном холле — зимний сад; в уютных одноместных и двухместных номерах телевизоры, телефоны и душ; из широких окон — вид на бесконечную песчаную равнину.

Нас разместили в отдельном крыле, куда посторонние не допускались. В столовой, где мы поначалу питались обыкновенной земной пищей, обслуживающий персонал носил специальные марлевые маски, а обеденные приборы, которыми мы пользовались, находились под неусыпным контролем гигиенистов. Кроме того, разговоры второстепенной важности мы проводили по телефону, а вход в наше крыло даже друзьям и знакомым надежно перекрывал несговорчивый дежурный. Распорядок дня для нас в Байконуре таков: 7.30 —

подъем, потом зарядка, завтрак, врачебный осмотр и, наконец, поездка в МИК — монтажно-испытательный корпус, где подготавливали к старту ракеты и космические корабли.

Вживаться в корабль, привыкать к нему космонавт начинает задолго до взлета. В этом он схож с летчиком-испытателем, собирающимся в пробный рейс на очередном детище конструкторской мысли. Мне это было особенно знакомо по прежней работе.

Надо сказать, что у летчиков-испытателей есть одно преимущество: вживаясь в машину, они могут вырлиться на взлетную полосу и опробовать самолет в движении. Пусть хоть и на земле. Космонавт же подобной возможности лишен. Ему приходится в период такой подготовки иметь дело с неподвижным кораблем.

Немало времени отводилось также работе с бортжурналом. Для каждого летчика-космонавта бортжурнал — это расписанная по пунктам программа полета. Еще до выхода на орбиту космонавт подробно изучает порядок работы и отдыха во внеземном пространстве. Бортжурнал точно определяет, когда наконец поступит с Земли команда идти на посадку. В нем детально расшифрован каждый космический эксперимент. И каждый раз до старта он должен быть мысленно еще и еще раз отрепетирован, или, как у нас говорят, «проигран». Здесь, на Земле, есть время все тщательно и всесторонне продумать. В космосе его не будет. А потеря рабочего ритма может сказаться на качественном выполнении всей программы. Вот почему наземной работе с бортжурналом придается такое важное значение.

Кстати, работа с бортжурналом не просто зубрежка, но и творческий поиск. В моем полете, например, была запланирована сложная фотосъемка. Одну и ту же точку Земли надо было запечатлеть на пленке, пользуясь двумя разными светофильтрами. Когда мы с дублерами проигрывали этот вариант по бортжурналу, то убедились, что время, которое уйдет на смену фильтров, не позволит произвести съемку так, как это задано программой. Значит, надо было или отказаться от запланированного задания, или искать какой-то выход. Так был создан комбинированный фильтр, позволяющий сделать два снимка и быстро, и качественно.

Это только один пример, что дает космонавту рабо-

та над бортжурналом. На практике такое встречается гораздо чаще. Кроме того, бортжурнал должен рекомендовать и предусматривать варианты, как вести себя в непредвиденной обстановке, то есть служить не только путеводной нитью, но и являться экстренным советчиком в критической ситуации.

День за днем мы вживались в корабль и совершали заочное путешествие по орбите, руководствуясь заданиями, изложенными в бортжурнале. Перед стартом мы уже могли работать с каждым прибором, что называется, почти вслепую. Но это полдела. Появилось и нечто другое: спокойное, уверенное, деловое состояние. Ежедневное ознакомление с кораблем помогло снять неизбежную перед прыжком в неведомое стрессовую реакцию: еще не поднявшись в космос, мы уже свыклись с предстоящим полетом в рабочем порядке, мысль о нем стала для нас привычной.

По традиции в Байконуре незадолго до старта проводится встреча космонавтов со стартовой командой, со всеми, кто участвует в подготовке корабля к полету. Этим как бы отдается дань уважения большому коллективу, который снаряжает космонавта в путь, обеспечивает кораблю точный выход на орбиту и возвращение на родную Землю. К сожалению, их имена малоизвестны широкой публике. Но нам, космонавтам, люди, которые обеспечивают космический рейс, бесконечно дороги и близки. Их труд и ответственность неизмеримо больше тех почестей, которые мы им пока в силах оказать. Но они не чувствуют себя в обиде. В предстартовые дни весь космодром живет одной мыслью, одной заботой — обеспечить полет! И сердце каждого, кто причастен к запуску корабля, бьется как бы в унисон с командой:

— Пять, четыре, три, два... один!

26 октября 1968 года стало днем моего старта. Удивительное совпадение — много лет назад, в военном 1944 году, 26 октября я был удостоен звания Героя Советского Союза. Теперь в такой же день мощная космическая ракета уносила меня в неведомый великий мир космоса, уносила выполнять поручение Родины, позволяла мне познать высшее счастье Испытателя!

Все началось для меня в тот знаменательный день

как обычно звонком будильника. Стрелка стояла на половине восьмого, старт был назначен на 11.34. Впереди целых четыре часа... И самое главное, самое важное заключалось в том, чтобы не растратить из них ни одной минуты на расслабляющие эмоции и переживания, а строго следовать графику.

Все как всегда. Физзарядка, медосмотр, завтрак...

«Обедать буду уже в космосе», — подумалось мне, когда входил в столовую... Впрочем, согласно тому же графику на «космический стол» меня перевели заранее, за три дня до старта.

Еще полгода назад в Центре подготовки космонавтов кто-то предусмотрительно позаботился выявить наши индивидуальные гастрономические склонности; теперь я не без удовольствия убедился, что космическое меню составлено в соответствии с высказанными тогда вкусами. Печеночный паштет, творожная масса с изюмом и сок из свежей, будто только что собранной с куста черной смородины, из которых состоял мой последний земной завтрак, ничуть не утратили своих качеств от того, что были сервированы в виде невзрачных на вид туб из металлической фольги.

Я оказался последним из космонавтов, кому пришлось питаться в полете только из туб. Уже Шаталов, а вслед за ним Волынов, Елисеев и Хрунов, стартовавшие через два с небольшим месяца после меня, наслаждались в космосе обыкновенной земной пищей.

Впрочем, меня трапезы из туб ничуть не смущали, не страдал от этого и мой аппетит. Тем более что полет мой не был рассчитан на длительное время. Мне предстояло прожить на орбите всего-навсего четверо суток — слишком короткий срок, чтобы всерьез почувствовать непривычную для Земли сервировку космического стола...

Позавтракав, я отправился взвешиваться. Весы показали 80 килограммов 200 граммов. Корабль же весил несколько тонн. При таком соотношении, подумалось мне, пожалуй, не будет особой беды, если я увеличу свой полетный вес еще на несколько десятков граммов...

Дело в том, что по традиции космонавты обычно возвращались на Землю с сувенирами. Кто откажется сохранить на память какой-нибудь пустячок, освящен-

ный, так сказать, в глубинах космоса? Но если бы, скажем, я согласился выполнить просьбы всех своих друзей и знакомых, «Союз-З», на котором мне предстояло в тот день стартовать, вряд ли оторвался бы от Земли. К счастью, на этот счет существовали строгие правила, и мне в качестве сувениров вручили небольшую коробочку со значками, выпущенными в те дни в честь пятидесятилетия комсомола. Вручил их мне представитель ЦК ВЛКСМ.

« Не знаю, сколько весила коробочка с юбилейными значками, но «контрабанда», которую я все же рискнул захватить с собой тайком в космос, потянула не больше. Это были часы моего брата, обыкновенные наручные часы отечественной марки «Победа». Насколько мне известно, генерал-лейтенант Михаил Тимофеевич Береговой до сих пор сверяет по ним время.

Но часы, каюсь, оказались не единственным моим личным сувениром. Существовала еще переносная портативная телекамера, с помощью которой согласно программе полета мне предстояло провести первые в истории телевизионные репортажи с борта космического корабля. Возвращать на Землю ее не предполагалось. После завершения полета ей надлежало остаться в орбитальном отсеке и сгореть вместе с ним, когда тот войдет в плотные слои атмосферы.

Первая телекамера, которой суждено осуществить первые репортажи из космоса!.. Предать огню такой сувенир было бы просто грешно... И вот еще за несколько дней до старта мы вместе с инженерами, занимавшимися центровкой кабины корабля, тщательно обсудили, как изменится плечо и момент сил, если перенести телекамеру в то или иное место моей посадочной кабины, — словом, все те возможные последствия, которые могли бы возникнуть при попытке ее спасти. Цифры отклонения оказались настолько ничтожными, что ими смело можно было пренебречь.

В итоге уникальная в своем роде телекамера, совершив шестьдесят четыре витка вокруг Земного шара и проведя несколько передач из космоса, вернулась в качестве сувенира вместе со мной на Землю, где с дарственной надписью «От космонавтов» мы и вручили ее Главному конструктору корабля «Союз».

С остальными — «законными» — сувенирами все

вышло так, как и намечалось заранее. Коробку с юбилейными значками я вскоре после приземления передал первому секретарю Центрального Комитета ВЛКСМ Евгению Михайловичу Тяжельникову.

Но все это после приземления. А пока что до старта оставалось еще около трех часов. Пришла пора собираться в дорогу. Оглядев последний раз комнату, где провел ночь перед стартом, и захватив бортжурнал и свои вещи, я плотно притворил за собой дверь...

До стартовой площадки, где ждал готовый к полету «Союз-3», было всего несколько километров. Тем не менее нашу автоколонну помимо «техничек» и машин ГАИ сопровождало несколько запасных машин. Любая случайность многократно подстраховывалась: заглох двигатель или, скажем, внезапно лопнула покрышка на колесе — бывает, и на ровном месте спотыкаешься! — ничто все равно не сорвет графика: график — это закон. Старт должен состояться в назначенное время.

Потому-то так тщательно и снаряжена движущаяся к стартовой площадке автоколонна. В машинах только дублиеры, врачи, инженеры-специалисты. Космонавт не пассажир теплохода или поезда дальнего следования: прощальные объятия родственников для него пока что не предусмотрены.

За обочиной шоссе тянулась унылая степь; порывы холодного осеннего ветра несли по ней перекасти-поле и сухие комочки серой земли... «Земля! — думал я. — Земля... — И снова: — Земля...» Казалось, слово это, такое простое и такое обычное, сейчас было мне дороже всех остальных; оно приковывало меня, не выпускало из своих чар... Земля... Сейчас мне неважно, как она выглядит, какого она цвета, мягкая ли на ощупь или, наоборот, шершавая, жесткая и колючая, теплая или холодная, иссохшая, рассыпавшаяся в пыль или влажная, напоенная росой или дождем; сейчас любая земля для меня — Земля, дом всех людей и мой дом, который мне скоро, очень скоро предстоит покинуть...

...Гигантская, высотой в многоэтажный дом, ракета стояла окутанная белесым колеблющимся маревом. Казалось, она вот-вот оторвется от стартовой площадки, чтобы, преодолев оковы земного тяготения, навсегда уйти в бесконечную высь; и только сомкнувшиеся вокруг нее стальные клещи массивных ферм обслужи-

вания еще удерживают ее на земле. Зрелище это — я его видел уже не раз! — вновь потрясло меня до глубины души: техника, созданная руками человека, через мгновения обретет свободу и начнет жить своей собственной, самостоятельной жизнью. Во всем этом невольно виделось что-то фантастическое...

Через несколько минут я, уже одетый в полетный костюм из тонкой, но плотной шерсти (гидро- и теплозащитный костюмы лежали упакованными в корабле), докладывал председателю Государственной комиссии, что готов к отлету.

Последние секунды на земле... Не на Земле — до отлета еще два часа! — а на земле с маленькой буквы, на серой, высохшей земле Байконура, скрытой сейчас от моих глаз плотным слоем бетона...

Несколько шагов, и вот я уже у лифта... Последние напутственные слова провожающих вроде обычного «ни пуха ни пера» и столь же обычный ответ «к черту!», и лифт возносит меня на самый верх, к кабине космического корабля...

Кабина корабля... Мое рабочее место и мой дом на четверо суток, которые предстоит прожить в космосе... Герметизируется входной люк... Все...

Я оглядываюсь вокруг: все как всегда, все привычно, знакомо: все так, как уже было не раз за долгие две недели предварительных тренировок на космодроме. Великая вещь — вживаемость!

Я улыбнулся, усаживаюсь в кресло летчика-космонавта, в мое кресло...

На пульте управления приступили к циклу подготовки. Знаю: он будет длиться еще целых два часа. Со мною поддерживают двустороннюю связь, наблюдают по телевидению. Там, на командном пульте, знают, что нервное напряжение космонавта в эти минуты растет. И так будет до того мгновения, пока не прозвучит команда: «Пуск!». Только тогда, в эту предельно насыщенную эмоциями для летчика-космонавта секунду, натянутые до предела нервы отпустит.

Но секунда эта и нервная разрядка, связанная с ней, еще не пришли. Поэтому меня пытаются отвлечь, ободрить дружеским словом, шуткой... Неважно, удачна шутка или нет; важно, что с ее помощью поддерживается эмоциональный контакт, восстанавливается ощу-

щёние, что космонавт не одинок, что за него болеют, переживают, радуются, что он участвует вместе с остальными в одном общем деле... А вместе с тем с земли продолжают внимательно следить за всем, что происходит в кабине. Нервное возбуждение космонавта может привести к ошибкам. В таком случае ему вовремя, тактично, но настойчиво напоминают: сделай то-то, проверь то-то... Словом, нервы нервами, а работа работой...

«Как перед боем», — думаю я. И на душе становится легче. Я жду команды.

— Ключ на старт!

Пошли электронные часы. Пуск ракеты рассчитан с точностью до третьего знака секунды.

Автоматика «опрашивает» двигатели: как давление, температура, — словом, все ли в порядке? Вместе с автоматикой те же вопросы мысленно задаю себе и я.

Но вот я чувствую легкий толчок, за ним еще один — это начали расходиться фермы. Вибрация ракеты усиливается, с ее обшивки осыпается иней, одновременно внизу вспыхивает бурлящий клуб ослепительного бледно-оранжевого пламени, а все вокруг сотрясает мощная волна грохота... Грохот нарастает, раздирая воздух стремительно расходящимися в пространство волнами; столб пламени растет вверх, ракета плавно сходит со стартового стола и на какую-то долю секунды будто зависает в воздухе... Но это обман чувств. На самом деле ракета сначала медленно, а затем все быстрее и быстрее набирает скорость... Проходит несколько стремительных, но в то же время необъятно емких секунд, и высоко в небе, там, куда только что ушла ракета, уже гаснет крохотное пятнышко слабого света — последний зримый след ракеты, выводящей космический корабль на заданную орбиту.

Но мой «Союз-3» еще на Земле. Я слышу, как усиливается внизу гул, и забежавшая вперед мысль возвращается в действительность; двигатели из подготовительного выходят на рабочий режим.

Электронные часы отсчитывают последние мгновения перед стартом.

Механизм старта прост. Ракета закреплена специальными, рассчитанными на строго определенное усилие

болтами; тяга растёт, достигает требуемого уровня; болты срезаются, и...

Невидимая сила мягко, но мощно все глубже и глубже вдавливала меня в кресло.

— Все в порядке! — усмехаюсь я про себя.

На 290-й секунде кабину внезапно залил яркий, как луч прожектора ночью, свет. Все ясно: сработал пиропатрон, отбросив в пространство ставший ненужным аэродинамический обтекатель. Теперь можно взглянуть в иллюминаторы. Но дело прежде всего, и я передаю на Землю:

— Обтекатель сброшен!

— Не волнуйся, дождя теперь уже не будет! — шуточно откликнулся кто-то с Земли.

О том, что отстрел аэродинамического обтекателя произошел в точно рассчитанное время, я знал и сам, перед глазами у меня секундомер. Знал я, разумеется, и то, что за 290 секунд «Союз-3» вышел на такую высоту, до которой не дотянуться ни облакам, ни тучам. И все же приятно было услышать подтверждение того, что все идет нормально.

Перед тем как окончательно успокоиться, оставалось только одно: благополучно миновать момент отделения корабля от ракеты. Отделение происходит автоматически: вмешаться в это я не могу — могу только контролировать его ход. Я гляжу на циферблат хронометра... Тик-так, тик-так, тик... Порядок!

— Находишься на расчетной орбите! — информирует меня Земля.

Все! Я начинаю спокойно жить и спокойно работать...

* * *

...Я лишь бегло обозначил свой жизненный путь. Но молодой человек, к которому обращены мои слова, наверное, может увидеть в судьбах летчиков-испытателей и космонавтов еще одно подтверждение тому, что в нашей стране возможности для полного развития личности имеет действительно каждый. И право на поиск, дерзание и испытание не просто декларируется, а действительно предоставляется, гарантируется, реально и каждодневно обеспечивается. Получив это право, молодому человеку, вступающему в жизнь, остается одно — ТРУДИТЬСЯ.

СОДЕРЖАНИЕ

Дорога в небо	: 6
«Испытание на прочность»	11
Я — испытатель	: 41
Начало космической эры	50
К старту готов ;	: ; 70

Георгий Тимофеевич Береговой

ПО ЗОВУ СЕРДЦА

Заведующий редакцией *А. В. Островский*

Редактор *Н. В. Иванова*

Художник *В. И. Бродский*

Художественный редактор *Г. Л. Ушаков*

Технический редактор *В. Н. Кошелева*

Корректор *Е. А. Платонова*

ИБ № 627

Сдано в набор 05.05.81 г. Подписано в печать 24.07.81 г. Г-44777

Формат 84×108¹/₃₂. Бумага писчая № 1. Гарнитура журн. рубл.

Печать высокая. Усл. п. л. 4,2. Уч.-изд. л. 4,27.

Тираж 50000 экз. Заказ № 23. Цена 15 к. Изд. № 3а/-65.

Ордена «Знак Почета» Издательство ДОСААФ СССР
129110, Москва, И-110, Олимпийский просп., 22.

Тип. Изд-ва ДОСААФ.
123424, Москва, Д-424, Волоколамское шоссе, д. 83.