



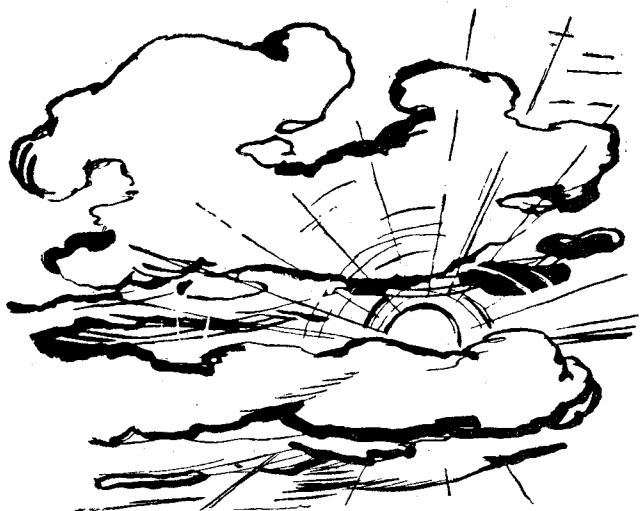
Читайте
в «ИСКАТЕЛЕ»
очерк А. Меркулова
О ЛЕТЧИКАХ-ИСПЫТАТЕЛЯХ.

Разведчики

АНДРЕЙ МЕРКУЛОВ



ЗАОБЛАЧНЫЕ ДОРОГ



Рисунки Г. Храпака

Почему Клещинский ушел в дождь? Он был разведчиком — одним из первых среди тех, кто, стремясь за ускользающий круг горизонта, угадал требования своего века.

Разведчики заоблачных дорог... Стремлениям их нет предела. Однажды взлетев, они тянутся в небо.

Человек уходит в небо, чтобы вернуться и снова взлететь. На земле ему снятся острова из серебристых облаков или звездной космической пыли. А в небе он вспоминает знакомый

с детства полынный запах родных полей и до боли желанную тишину, особенно ясную, когда после посадки выключен двигатель и земля перестала быть опасной. Вернувшись из неведомых краев, которые продолжают жить в их памяти, они тоскуют, взгляд их скользит мимо вас и становится отчужденным. Быть может, так смотрели матросы Колумба, когда после своего необычайного плавания они рассказывали о нем землякам.

Я знаю, облака вместе с летчиками сходят на землю и продолжают стоять у них в глазах. Я замечал у них этот взгляд, сквозь дома и вещи, сквозь сутолоку дня — туда, где мы с вами не были.

Наш век дал им новую точку зрения. Они видят землю с высоты полета, избавившись от древней зависти к птицам. Клещинский был одним из первых, кто увидел землю такой, какой ее тогда не видели другие — сверху.

* * *

Многих разведчиков заоблачных дорог, тех, кто составляет славу и цвет нашей авиации, мне довелось знать.

В памяти моей они проходят единым строем, летчики-испытатели наших дней: Анохин, Перелет, Коккинаки, Седов, Рыбко, Шиянов, Опадчий, Юганов, Амет-хан, Верников, Гарнаев, Машковский, Алашеев, Неферов, Щербаков, Ильюшин...

Я представляю их на работе среди машин, сама форма которых говорит о рвущейся в небо скорости. И часто мне хотелось представить, какими бывают испытатели в самой обычной обстановке, дома, накануне опасного и трудного дня.

Помню зимний вечер, уют московской квартиры, где меня познакомили с Яковом Верниковым. Тогда он занимался на разных машинах штопорами: намеренно вводил новые реактивные самолеты в штопор, чтобы проверить, выйдет ли из него машина. Впоследствии он испытывал хорошо известный теперь самолет «АН-10». Это был добродушный, очень полный человек, который, смеясь, говорил о себе, что по нему кабины новых самолетов меряют. Неторопливо он стал рассказывать.

Штопор — неуправляемая фигура высшего пилотажа, не нужная в авиации. В штопор срываются против желания, и он ведет к неприятностям. Поэтому, обучая курсантов или испытывая самолет, нарочно входят в штопор, чтобы знать, как выйти из него. Машина срывается из горизонтального полета и, вращаясь, идет к земле. К той земле, на которой живут летчики. Но теперь она становится враждебной и приближается слишком быстро. Длина одного витка при штопоре бывает более шестисот метров.

Рассказывал Верников очень флегматично и медленно. Трудно было представить, что это человек молниеносных решений.

Однажды в перевернутом штопоре, повиснув вниз головой на ремнях сиденья и теряя за один виток полкилометра высоты, он вдруг упал лицом на переднее стекло колпака, который закрывает кабину летчика: лопнули ремни, не выдержав перегрузки.

— У меня короткая шея, — объяснил он. — Была бы длиннее, могла сломаться.

До управления он не мог дотянуться. Стоя на голове в кол-

паке, он отчетливо видел, как машина, вращаясь, рвется к земле. Все же он выбрался. Сумел овладеть машиной.

— Как же ты это сделал?

— Сейчас уже не помню. Понимаешь, очень нужно было это сделать.

Я посмотрел на часы. Рассказывал он три минуты.

— Сколько же времени это продолжалось?

— Ну, за три минуты я был бы уже в земле.

Он подумал, не торопясь подсчитал, потом добавил:

— Самолет сделал пятнадцать витков. За две минуты. Но ведь в воздухе думаешь быстрее.

За окном была зима. Падал мягкий медленный снег. Верников стал звонить синоптикам на аэродром.

— Плохой прогноз. Опять погода нелетная, — сказал он сердито, бросая трубку. — А мне хотелось полетать.

Писать о летчиках трудно. Они не терпят фальши и требуют правды и мужества, а не восторженных слов. Но писать о них нужно. История авиации проходит на наших глазах. Каждый из тех, кто делает эту историю, достоин книги и правды, такой же высокой, как небо, в котором они летают.

* * *

Как-то раз я спросил у Юрия Гарнаева, испытателя, у которого за плечами было уже немало серьезных дел, не считает ли он, что летчик, подобно игроку, испытывает судьбу.

— Игрок играет, — сказал Гарнаев, — а мы работаем. Работать для нас — это значит жить. Жить во что бы то ни стало. Это концентрирует волю. Обостряет чувства. Ты начинаешь соображать быстрее, чем это кажется возможным. Не думаешь о смерти. Не веришь в нее. И ты будешь жить, если не сделаешь ни одной ошибки. В этом вся трудность — ни одной ошибки. Обижаться на опасность нам не приходится. Такая профессия. Сам добивался ее и выбрал потому, что хочешь жить. А смысл жизни там, где борьба и победа над сложностью работы, над скоростью и высотой. Ты выходишь навстречу опасности, потому что хочешь жить. По-настоящему жить, не допустив просчета в работе, не покинув в трудную минуту машину на произвол судьбы. Жить — это значит привести ее на аэродром, даже если она не в порядке. И посадить. Спасти себя и ее, выполнив до конца свое дело. Вот что значит жить в воздухе.

Я вспоминаю один американский сценарий об испытателях. На скоростном самолете известный летчик отправляется в рекордный полет. Из мотора вдруг начинает бить масло, летчик совершает вынужденную посадку. В ближайшем доме он находит девушку, такую, о которой мечтал. Он увозит ее на самолете. Где-то по дороге они женятся.

У знаменитого летчика нет денег даже для того, чтобы снять комнату. Он ввязывается в опасные спортивные соревнования. Жена смотрит с трибуны. Она еще не понимает ничего в полетах. Летчик выигрывает приз, ему надевают венок победителя. В это время раздается глухой удар, и черная карета пересекает поле: погиб его друг, у которого осталось трое детей. Поло-

вину премии летчик отдает вдове друга, остальное пропивает.

Чтобы обеспечить жену, он становится испытателем. Но теперь жена знает, что такое полеты. Она приезжает на аэродром и видит: самолет пикирует, пока не сломаются крылья. Это нужно, чтобы установить предел их прочности. Ночью она слышит удар самолета о землю. Проснувшись, видит перед собой часы, которые стучат: «Пока еще жив, пока еще жив». Это сон. Летчик мирно спит дома. Но вот все чаще его бортмеханик с тоской повторяет слова о слепой дороге испытателя, для которого, кроме смерти, выхода нет.

Однажды перед испытанием тяжелого бомбардировщика бортмеханик забывает прилепить к фюзеляжу жевательную резинку «на счастье». Машина срывается в штопор. Уже в огне, самолет как бы врезается в экран... Умирает бортмеханик, взяв с раненого товарища слово оставить полеты. В конце фильма бывший летчик с тоской смотрит, как другие поднимают в небо самолеты...

Американский фильм «Летчик-испытатель» — талантливый некролог людям этой профессии в Америке. Проникнутое горечью и пессимизмом повествование о судьбе обреченных, которые слишком часто говорят о том, что нельзя жить в воздухе...

С кадрами из этого фильма, не щадящего нервы зрителей, мне хочется сравнить другие кадры — из жизни Гарнаева.

Примерно 1950 год. В авиаконструкторских бюро люди склоняются над чертежами устройства, которое должно спасти летчика при аварии на больших скоростях и высотах.

Реактивный двигатель неизмеримо расширил возможности полетов. Но теперь обычный парашют уже не спасает при аварии. Встречный поток воздуха прижимает к машине, калечит при попытке выбраться. Трудность не в том, чтобы придумать стальное кресло, скользящее по пазам и снабженное патроном, который может выстрелить это кресло. Главное, чтобы человек остался после выстрела живым и вернулся на землю.

Так открывается одна из интереснейших страниц в истории современной авиации — создание катапульты, которой оборудованы теперь скоростные самолеты на случай аварии.

Первые опыты проводились на земле, затем испытывали кресло в воздухе с манекеном. Кресло отделяется от самолета, оно уже отрегулировано и не задевает хвостовое оперение. С помощью небольших тормозных парашютов останавливается его вращение в воздухе. После того как кресло минует самолет, ремни расстегиваются и манекен спускается на парашюте. Большого от него нельзя добиться. Он не может рассказать о своих впечатлениях. В кресло должен сесть человек...

Гарнаев одним из первых в мире испытывает на себе действие катапульты. Спешить в таком деле нельзя. Он долго тренируется и тщательно готовится к этому на земле. В прошлом он уже занимался делом, имеющим большое значение для летчиков, — испытывал различные средства спасения, главным образом новые парашюты. Он должен знать многое, прежде чем совер-

шить первый головокружительный прыжок — выстрелить самого себя из самолета.

Самое трудное — в первый раз. Не менее трудно, чем первый взлет на новом самолете.

Испытатель катапульты взвешивает все возможные варианты. Сначала нужно точно продумать положение в кресле, чтобы воздушной волной руки не сорвало с подлокотников. Потом, когда скорость погасится, надо освободиться от кресла и, раскинув руки, удержаться в положении прыгающего в воду пловца. Иначе человека может затянуть в штопор, и тогда не открыть парашют.

Управлять своим телом в воздухе нелегко. Особенно когда ты одет в надутый воздухом мягкий скафандр. Испытатель еще долго тренируется и обдумывает будущую работу...

Наступает решительный день. Ночь он не спал, несмотря на хорошее здоровье и тренированные нервы, — мысль все время возвращалась к предстоящему. Жена знает о том, что ему предстоит, но, кажется, не знает, что это будет сегодня.

Хороший ясный день. Самолет набирает высоту. Неожиданно выясняется новая, непредвиденная трудность: на большой высоте обмерзли стекла скафандра. Почти ничего не видно. Трудно будет ориентироваться в воздухе.

Первый раз он так и катапультируется — в шлеме с обмерзшими стеклами... Стучат часы. Кажется, что они стучат все громче. Летчик готов к предстоящей работе. Рука нажимает нужный рычаг. Огромная сила выталкивает из самолета снаряд, созданный человеком для спасения человека. Первый удар воздуха. Страшное физическое напряжение — три секунды, пока гасится скорость. Кресло вылетело, не зацепившись за самолет. Теперь, выдержав первую встречу с воздушным потоком, чувствуя, как гаснет скорость полета, испытатель освобождает ремни. Кресло уходит вниз. «Специалист падения», он находит нужное положение, осваивая движения в скафандре. Он начинает считать секунды, чтобы определить длину прыжка. Затем привычный толчок открывшегося парашюта.

На аэродроме, сняв шлем, он долго смотрит на землю, чувствуя, как спадает огромное напряжение самого трудного первого шага в воздухе. Он знает: главное сделано. Трудно всегда в первый раз. Скоро его работа будет освоена многими.

С этого дня Гарнаев работает все увереннее. С самолетов разных типов, с разных мест экипажа катапульты «опрыгивается». Наконец он покидает самолет при скорости, близкой к скорости звука: свыше 900 километров в час. Все проходит благополучно. Но в новом деле всегда бывают неожиданности, к ним надо быть готовым.

Однажды, как было предусмотрено заданием, Гарнаев выстреливает не себя, а манекен, сидящий впереди; но что-то случилось с креслом, оно не выходит до конца из пазов и, попав в поток воздуха, опрокидывается мгновенно всей тяжестью на фонарь пилотской кабины. Кресло прочно застряло в обшивке, почти закрыв летчику обзор. Гарнаев понял, что теперь его не сорвать даже пикированием — слишком рискованно. Так с креслом «на голове» он вернулся на аэродром и блестяще посадил машину.



В другой раз после прыжка с катапульты, когда Гарнаев уже расстался с креслом и падал свободно, от резкого толчка разорвался раскрывающийся парашют. Взглянув вверх, летчик увидел рваные ленты вместо купола.

Он открывает запасной парашют. Внизу полотно железной дороги, где виден приближающийся поезд. Обрывки основного парашюта не дают управлять стропами. Гарнаева несет прямо на рельсы. Очень обидно спастись в воздухе и попасть под поезд. Но он падает в двух шагах от насыпи. Купол, по счастью, не затянуло под колеса. Пролетает мимо паровоз, мелькает растерянное лицо машиниста.

В один из дней работа с катапульты кончилась. То, над чем работал Гарнаев, называется теперь «катапультирование при отработанных средствах».

Гарнаева ждет новая работа...

Все чаще среди тех, кто занимается авиацией, повторяется слово «космос» — слово, которое еще недавно означало очень отдаленное, фантастическое будущее.

Было известно, что там, на огромных высотах, где почти нет воздуха, не могут действовать обычные рули управления, опи-

рающиеся на встречный воздушный поток. Там пригоден только реактивный принцип полета, который требует новой техники.

Снова ясный апрельский день. На аэродроме отменены все полеты: предстоит событие чрезвычайной важности. Посреди бетонной площадки стоит странное сооружение. Оно ничем не напоминает летательный аппарат. Нет киля, нет крыльев. Одни только двигатели, сопла которых смотрят в землю. Это турболет, реактивный аппарат, который впервые должен сегодня оторваться от земли.

К нему подходит Гарнаев. Его провожают друзья и знакомые. Видно, что самого испытателя тоже немного беспокоит мысль: а может ли эта штука летать?

Гарнаев в последний раз шутливо спрашивает у одного из ученых, создававших аппарат:

— Как же все-таки он полетит?

Тот отвечает с уверенностью:

— Очень просто. Сила тяги против веса.

Гарнаев поднимается в стеклянную кабину. Он напряжен и сосредоточен. Рука ложится на сектор газа. Еще секунда, и струи взрывов ударят в землю. Он включает газ. Пламя вырывается из сопел. Несколько тысяч лошадиных сил рванули вверх неуклюжее сооружение, на всякий случай привязанное к земле тросами. Турболет оторвался от взлетной площадки — и его сразу, накренив, повело в сторону. Но в ту же секунду летчик овладел рулями управления. Он чувствует, что машина стала послушной. «Струйные рули» действуют... Аппарат по воле летчика идет влево, вправо... Все в порядке. Можно сажать машину.

Из кабины друзья выносят его на руках. Взволнованный ученый спрашивает:

— Как же вы все-таки взлетели?

— Очень просто. Сила тяги против веса, — отвечает Гарнаев.

Оба смеются. Теперь им можно смеяться.

Через несколько месяцев Гарнаев уже показывал взлет новой машины на авиационном параде в Тушино...

Работа летчика-испытателя, построенная на разумном риске, ведет к открытию неизведанной высоты и скорости. Он разведчик, идущий впереди навстречу опасности. В его работе много гуманизма. Он обеспечивает безопасность тем, кто будет летать на серийных машинах.

Перед полетом Юрия Гагарина испытатель Гарнаев участвовал в создании условий невесомости в самолете. Это было необходимо для предварительных выводов о возможном самочувствии космонавта. И если о Гарнаеве сделать фильм, он будет смотреться с напряжением, но в нем не будет психологического надрыва. В характере испытателей наших не трагизм обреченности, а пафос борьбы за покорение высоты.

* * *

Героизм и мастерство испытателя иногда заключаются в том, чтобы спасти себя, когда уже нельзя спасти машину. Это не просто инстинкт самосохранения. Здесь жизнь и работа сли-

ваются в одно — летчик должен вернуться, чтобы рассказать о случившемся. Иначе гибель машины может остаться загадкой и работу придется начинать сначала.

Уйти из гибнущей машины — это значит в доли секунды проявить все свое мужество, хладнокровие, находчивость и знание летной работы.

Сергея Анохина авиаконструктор Яковлев назвал академиком летного дела. Он наделен особым чувством воздуха, как говорят его товарищи по работе.

Однажды в полете возникла опасность взрыва. Анохин должен был покинуть самолет, но оказалось, что катапульта не работает. Выбрасываться без нее из реактивного самолета, даже при погашенной до предела скорости, — дело исключительного мастерства. Анохину уже пришлось однажды прыгать без катапульты, преодолевая силу встречного потока, но в этот раз ему предстояли еще большие трудности. Двигатели, засасывая воздух, работали в крыльях, откинутых далеко за кабиной. Их надо было миновать, прежде чем броситься в пространство. Кроме того, нужно было удержаться как можно дольше на гладком фюзеляже, чтобы сразу не понесло на стабилизатор. Анохин открыл люк и выбрался на фюзеляж. Главное теперь — ни одной ошибки. Он полз по фюзеляжу, держась за тонкую антенну, протянутую вдоль самолета. Миновал двигатели. Антенна оборвалась. Его понесло к стабилизатору. Анохин знал, что удариться шлемом и потерять сознание — значит не выдернуть кольцо парашюта. Отличный гимнаст, он сжался в комок и оттолкнулся от стабилизатора ногами. Ноги долго болели потом от толчка, но самолет ушел. Анохин открыл парашют и снова — в который раз! — благополучно приземлился.

Анохин — единственный в испытательной авиации, кто летает на всех типах реактивных машин после своего пятидесятилетия. В домашней обстановке он всегда удивляет скромностью, немного угловатой застенчивостью, как будто всю свою решимость он оставляет в воздухе. Он молчалив, разговориться может только в кругу хороших знакомых. Кроме авиации, любит спорт, езду на мотоцикле и больших собак. У него есть свои чудачества. Перед войной он был послан авиационным инструктором в Турцию. Поселили его в фешенебельном квартале Стамбула, в одном из переулков. Он выходил из дома не в дверь, а прыгал для тренировки со второго этажа в окно вместе со своей огромной собакой. Богатые турки боялись даже ходить по переулку, где живет «отчаянный русский летчик»...

* * *

Когда мы встретились с Александром Щербаковым, он считался молодым испытателем, хотя ему было около тридцати. Есть профессии, которые требуют длительного возмужания. За широкими плечами Щербакова к тому времени был опыт войны на истребителях, академия имени Жуковского, специальная школа летчиков-испытателей и не один год работы на испытательном аэродроме. Но ему поручали только самые простые дела. А он мечтал о большем.

Я давно привык к его спокойствию и сдержанному юмору, его молчаливой деликатности и уменью, когда это нужно, к серьезному отнестись шутливо, а к шутке — всерьез. Я вспоминаю его в тот вечер, когда он привез домой высотный костюм, чтобы ехать с ним утром на тренировку в барокамеру. Он примерил костюм: Высокий, с четко вылепленными мускулами, Саша был плотно обтянут зеленым капроном со шнуровкой на руках и ногах, под которой проходит шланг для сжатого воздуха, чтобы создать искусственное давление при аварии кабины на большой высоте. У самого пояса раскачивались толстые резиновые трубки, которые подключают к баллонам со сжатым воздухом. Посмотрев на себя в зеркало, он решил, что, если выйдет на улицу, за ним побежит не меньше девушек, чем за модным поэтом. В этом костюме с кислородной маской на лице он действительно был похож на человека-амфибию...

Но помню я и другой вечер, когда Щербаков открылся мне в момент одного из самых сильных переживаний, которые выпадают на долю тех, кто работает в воздухе. По случайному совпадению тот день оказался для него и значительным и трагичным.

Мы заранее договорились, что вечером, когда он вернется с работы, пойдем к знакомым посмотреть привезенный из Италии каталог очередной международной выставки живописи в Венеции.

Я позвонил ему.

— Придется отложить. Ты не подскажешь, кому звонить, чтобы поместили некролог?

— Кто?

— Паршин.

Паршина я видел за два дня до этого. Он много шутил и, как всегда, интересовался: что сейчас пишет Шолохов? Ему нравилось мужество шолоховской прозы.

— Когда?

— Сегодня утром.

Я дал телефоны редакций. Мы помолчали неловко и положили трубки.

Немного позже Щербаков позвонил сам и сказал, что пойдет смотреть каталог. Возвращаясь, мы шли по ночному бульвару, и Саша заговорил обычным своим спокойным голосом, каким всегда объяснял мне какое-нибудь устройство в самолете. Но я уловил за этим спокойствием внутреннее напряжение.

— Ты знаешь, — сказал он, — Паршин разбился на моем самолете.

— Как?!

Он начал рассказывать.

Как начинающий испытатель, Щербаков занимался тем, что летал с кинооператором на относительно простой реактивной машине. Они снимали полеты других самолетов. В современной авиации все существенное фиксируется на пленке. Саша с нетерпением ждал случая подменить кого-нибудь на сложной машине. В этот день случай представился. Ему позволили вылететь на скоростном истребителе. Он пошел к самолету. А когда вернулся, упоенный первым полетом на новой машине,

узнал о несчастье. Паршин, летчик более опытный, чем Щербаков, заменил его на киносъемке и разбился.

Авиационная техника нелегко раскрывает тайны нового. Испытатель — инженер, который знает, что без его работы невозможно развитие авиации. Случайные люди, которых увлекает внешняя романтика летного дела, ей не нужны. Но летчик по призванию, столкнувшись с опасностью в работе, все равно не оставит своего дела и без колебаний сделает новый шаг вперед.

Александр Щербаков оказался летчиком по призванию: с тех пор на его счету немало трудных полетов.

* * *

Есть на далеком Шпицбергене деревянный крест, где безыменные суровые поморы когда-то сделали ножом такую надпись: «Тот, кто бороздит море, вступает в союз со счастьем, ему принадлежит мир, и он жнет не сея, ибо море есть поле надежды».

Я не знаю, сколько книг написано о море. Но о небе, которое стало полем новых дорог и надежд, написано мало.

Настало время поговорить об облаках. Только сейчас, с развитием массовой авиации, мы привыкаем смотреть на них сверху вниз, а не снизу вверх, как смотрели веками.

В комнатах метеослужб на аэродромах висят по стенам портреты различных облаков с описанием их родословной, повадок и характера. Это целая поэма о тумане, на которую здесь, в этой комнате, летчик перед вылетом смотрит строгими глазами: ему вся эта «чертова слякоть» может помешать.

Но потом на земле, после работы, в его глазах продолжает стоять величие небесных гор, многообразие оттенков их освещения, которое невольно, как и на море, делает многих закоренелых практиков глубоко замаскированными поэтами в душе.

У летчиков-испытателей есть одна общая и главная черта — молчаливая, твердая приверженность делу. Они не любят красивых фраз. Но каждый из них в душе хоть немного поэт.

В минуту их доверия меня всегда тянуло спросить о краях, которые они одни повидали, — ведь еще так немного людей, видевших звезды в полдень...

Однажды мы с Щербаковым были у Сергея Анохина. Разговор шел совсем о другом. К случаю я спросил, как выглядит облака на высоте, где им довелось быть вчера. Странная, хорошая улыбка осветила лицо Щербакова: «Ох, знаешь... Обычно некогда смотреть, но это бывает так здорово...»

И они стали объяснять мне, как выглядит небо на большой высоте. На минуту оба задумались и замолчали. И тогда я вдруг почувствовал себя так, как будто поезд ушел, а я остался один на платформе.

Как-то я подружился в Арктике с командиром транспортного корабля. Я летел в кабине — не только потому, что фюзеляж был всего-навсего обмерзшим до отчаяния пустынным железным сараем. Нигде не поговоришь так запросто с летчиками, как здесь или в летной гостинице, если живешь с ними в од-

ной комнате. Мы жевали бортпаек, запивая крепким чаем из термоса, и говорили о всякой всячине. Командир был немолодой, энергичный, сухощавый, чуть горбоносый, прожаренный дотемна арктическим солнцем, подвижной и очень серьезный. Он даже свой экипаж «насквозь» воспитывал, следил, что читают.

Самолет висел над облаками. Пейзаж был привычен и близок летчикам. Делая свое дело, они в то же время вбирали глазами так же естественно, как легкими воздух, тонкие переливы нежных северных красок, бесконечную, чуть всхолмленную облачную равнину под нами, похожую на волнистое снежное поле, дальние розовеющие от солнца гряды более высоких облаков, подобные горным вершинам, на которые мы шли, поворачивая маршрут.

После взлета командир должен был, как обычно, до посадки передать штурвал второму пилоту. Но он этого не сделал. Молча и прямо смотрел он перед собой на приближающиеся облака, похожие на ледяные вершины, отсвечивающие розовым отблеском скрывающегося где-то за ними солнца...

Облака приблизились. Врезавшись в легкую воздушную массу, мы почувствовали на секунду обманчивое впечатление стремительного приближения горной вершины. Потом все вокруг потонуло в сероватом влажном даже на взгляд тумане. В этой серой массе прямо перед нами обозначилось тусклым желтым пятном солнце. Самолет пробивался к нему. Солнце наливалось светом, уменьшалось и вдруг стало нестерпимо ярким: мы вышли из облака. Впереди тянулась новая гряда. Теперь облака были ниже, чем курс самолета. Командир чуть отстранил от себя штурвал, машина опустилась, снова мы понеслись на облако и врезались в него. В сером тумане опять стало накаляться солнце, пока не вспыхнуло в чистом небе по ту сторону облачной гряды. Мы шли, как бы пронизывая насквозь одну горную цепь за другой.

Когда полет сквозь облачные горы кончился, командир взглянул на меня. Я заметил, он доволен вдвойне: оттого, что показал мне свое небо, и потому, что сам снова пережил увлечение этой игрой с родной ему стихией...

У летчиков, хотя они мало говорят о своих чувствах, ощущение красоты заоблачного пейзажа бывает развито особенно сильно, и жаль, что их глаза не могут, как киноаппарат, сбереечь для других увиденное в небе.

* * *

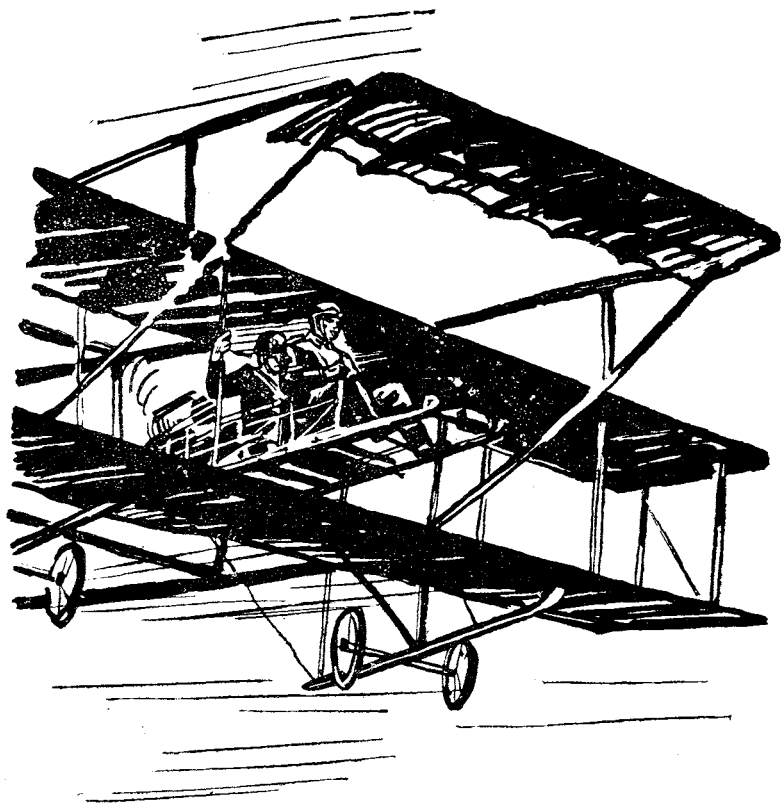
...Корреспондента разбудили ночью, сказали, куда ехать. Утром, не доезжая станции Тихова Пустынь, он стал смотреть в окно вагона.

На переезде сторожиха крикнула:

— Влево смотрите!

Корреспондент записал:

«Утро теплое и туманное. Широко стелются мокрые поляны, желтеют перелески. И вот, немного не доезжая до выросшей на косогоре деревни Верховье, саженьях в двести от дороги, на



краю неглубокой лощины, заросшей черным раkitником и веселой зеленью молодых елок, как громадная упавшая на землю птица, вырисовывается серый контур погибшего «нью-пора». Стоит он хвостом вверх, зарывшись носом в землю, и спереди накрыт мокрым брезентом...»

У аэроплана собралась следственная комиссия. Вокруг толпа. Клещинский прожил в деревне Верховье двое суток, и крестьяне подружились с ним. Корреспондент записал: «Они так и говорят — наш поручик».

Сняли брезент, ключом отвернули тросы. Показались два пробковых желтых шлема. Рука Клещинского судорожно сцепилась в рычаг глубины. Подошвы на сапогах согнуты от сильного нажима на педаль в предсмертный момент. Он боролся до конца. Серебряные погоны. Шерстяная рубаша коробится от черной крови. На руке идут часы. Их сверяют. Часы не останавливались.

— Контакт включен!

«Ньюпор» упал с работающим мотором.

Рядом с Клещинским лежит механик Антонюк. Простое чистое лицо. Рассказывает староста деревни:

— Двое суток машину поручика нашего караулили, чтобы не сбаловал кто из ребятешек. Потом держали, как он лететь собрался. Сильная машина, страсть. Ветер от нее шапки посшибал. Вот солдаты все спорили, кому лететь. Этот вот выпорил. — И староста показал на Антонюка.

— Ступай на место, борода, — говорит часовой.

Бабы начинают всхлипывать.

Клещинский был одним из первых русских авиаторов.

Это было начало века — бурное детство авиации, промчавшееся на парусиновых крыльях, на аэропланах, которые окрестили «летающими этажерками». Теперь «этажерки» сданы в музей, а самолеты с парусиновыми крыльями, точнее уже перкалевыми, возят почту на короткие расстояния.

Узнать о Клещинском из старых газет можно немного. Но я не хочу мириться с этим. Мне хочется представить его живым, ощутить силу молодости его самого и авиационного дела, когда авиация только расправляла крылья. Я хочу представить обстановку того времени, его интересы и увлечения, чтобы понять, что заставило его вылететь в дождь.

...В те дни знаменитая Ходынка — ныне вертолетная станция в Москве на Ленинградском шоссе, — была дальней окраиной Москвы. Здесь рождалась и крепла наша авиация. Здесь встречали и провожали авиаторов, шли тренировки, сдавались экзамены на звание пилота. Над полем трещали пропеллеры и проносились похожие на коробчатых змеев аппараты.

Ходынка была полна событиями. Вот однажды, в дождливый июньский день, аэродром оживает вместе с рестораном «Авиация», где с шести часов утра накрыт стол для встречи. Ранним утром на поле зажигают сигнальный костер, и столб черного дыма тянется к небу. Рядом видна фигура крепкого плотного старика: сам Никслай Егорович Жуковский прибыл в этот ранний час на аэродром. Собравшиеся упорно мокнут посреди поля. Ждут лейтенанта Дыбовского, который летит через Москву из Севастополя в Петербург.

На вопрос корреспондента, какое значение имеет полет, Жуковский отвечает:

— Огромное.

— В чем оно заключается?

— Пишите просто: огромное значение.

— ?!

— Другой, — объясняет профессор, — летел, летел, да и погиб либо сел. А этот — ничего. Все благополучно. Другой летел, летел и аппарат бы сломал. А у этого цел, вот до самого конца и без замены частей.

И действительно, разве этого мало для летчика тех дней?

Из-за сплошного тумана Дыбовский сел, немного не долетев до Москвы, и там, на лугу, рассказывал подоспевшим корреспондентам о трудностях полета через Сиваш.

Аварии тогда были в порядке вещей. К ним привыкли. Гораздо больше тревожили воображение перелеты. Перелеты Дыбовского, Поплавского, Андреади, Габера-Влыннского и Самой-

ло — все это были события, близкие и знаменательные для Клещинского. Как всякий авиатор, он большую часть времени проводил на аэродроме и у самолета.

Клещинский был одним из самых молодых авиаторов. Радостное волнение охватило его, когда, наконец, уже дождливой осенью, он получил разрешение и стал готовиться к перелету...

На месте гибели Клещинского корреспондент подошел к его товарищу; поручику Иванову, с просьбой разъяснить, почему произошла катастрофа. Поручик сказал:

— «Ньюпор» всю ночь простоял на дожде. Тяжесть его увеличилась от впитанной влаги. Летел поручик Клещинский на дальнее расстояние. Бензин и масло не везде можно добыть, приходилось везти их с собой. Тяжесть аппарата была от этого ненормальна. Он хотел вернуться, но хвост занесло, и вышел «обратный вираж».

— Зачем же эти опасные перелеты на дальние расстояния в ужасную октябрьскую погоду, а не летом?

Поручик Иванов впервые взглянул на корреспондента.

— Мы считаем, — сказал он подчеркнуто медленно, — что нам нужно научиться летать в самых неблагоприятных обстоятельствах. Без малейшей дорожной организации, не зная ни направления ветра, ни условий местности. Оттого-то, сознавая всю опасность, мы и летаем в осеннюю непогоду...

Клещинский сам захотел лететь осенью и полетел в дождь. Но он не учел лишний груз масла и бензина и упал на поле, недалеко от Калуги, где жил в то время почти безвестный чудак-учитель, по формулам которого выводят теперь на орбиту ракетные корабли.

* * *

Среди пилотов Клещинский был рядовым. Имя его забыли. Но я стал писать о Клещинском потому, что он один из тех энтузиастов-одиночек, которые на свой страх и риск искали пути в небо.

Им было трудно. Тогда в России правительство рассматривало авиацию чуть ли не как частное дело. Дерзкие проекты лучших умов страны — такие, как проект ракеты Кибальчича, — десятилетиями пропадали в архивах. Странно звучат сегодня сообщения давних газет о том, что 31 марта 1913 года в Москве было «выпущено на улицу 3 000 кружек для сбора пожертвований» на нужды воздушного флота.

Клещинский не дождался того времени, когда воздушный флот стал детищем народа. Унаследовав от авиации прошлого «летающие этажерки», мы сумели всего через несколько десятилетий первыми отправить корабли в космос.

Социализм стал стартовой площадкой для завоевания космоса.

Наследники Кибальчича и Можайского, ученики Жуковского, Циолковского и Цандера, соратники Туполева — создатели и капитаны нашей мощной техники, советские разведчики заоблачных дорог подняли мир до пределов, доступных прежде только мечте.