

Б И Б Л И О Т Е К А

ISSN 0132-2095



**ОГОНЁК**

№ 35

1982



*Георгий БЕРЕГОВОЙ*

# О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

М О С К В А  
ИЗДАТЕЛЬСТВО  
«П Р А В Д А»

БИБЛИОТЕКА «ОГОНЕК» № 35

Георгий БЕРЕГОВОЙ

## О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

Москва. Издательство «ПРАВДА».  
1982

### *Георгий БЕРЕГОВОЙ*

*Георгий Тимофеевич Береговой родился в 1921 году в селе Федоровка Полтавской области. Детство прошло в городе Енакиеве. После восьми классов средней школы стал работать на металлургическом заводе и учиться в Енакиевском аэроклубе. В 1941 году окончил Луганскую школу военных летчиков. Участвовал в Великой Отечественной войне в качестве летчика, а затем командира эскадрильи штурмовой авиации. На его счету 185 боевых вылетов.*

*В 1943 году вступил в ряды Коммунистической партии Советского Союза. Войну Г. Т. Береговой закончил Героем Советского Союза.*

*После войны учиться в высшей офицерской школе, а затем на курсах летчиков-испытателей. За шестнадцать лет он испытал более шестидесяти самолетов. Г. Т. Береговой — заслуженный летчик-испытатель СССР. Без отрыва от испытательной работы окончил Военно-воздушную академию (ныне имени Ю. А. Гагарина).*

*В 1964 году Г. Т. Береговой пришел в отряд космонавтов. 26 октября 1968 года стартовал корабль «Союз-3», пилотируемый Г. Т. Береговым. Космонавт проверил маневренность корабля, эффективность работы автоматики. Пользуясь системой ручного управления, сблизился с беспилотным «Союзом-2». Полностью закончив программу эксперимента, Г. Т. Береговой 30 октября 1968 года приземлился.*

*Генерал-лейтенант авиации, дважды Герой Советского Союза Г. Т. Береговой — депутат Верховного Совета СССР, начальник Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина, кандидат психологических наук.*

**В один из последних дней июня 1972 года мне в Звездный позвонили из Москвы: «Подписан приказ,— услышал я,— о назначении тебя начальником Центра подготовки космонавтов. Надеемся, что на этом посту воспользуешься всем своим опытом: фронтовика, летчика-испытателя, космонавта, а главное — жизненным опытом...» Я задумался над этим напутствием. И вот что вспомнил.**

## **СТАРТОВЫЙ ГОРОД**

Он просыпался по гудку, которого теперь и не услышишь. И сразу во тьме распахивались глаза домов. Их контуры обозначались сплошь засветившимися окнами. Город вставал на работу. Вставал по сигналу Металлургического — главного енакиевского завода.

По второму гудку заполнялись пустынные до того улицы — прямые, пересекавшиеся, как линейки в школьной тетрадке по арифметике. И со всех сторон — откуда ни глянь — начиналось шествие.

Оно, конечно, знакомо вам по старой кинохронике. Но вам и невдомек, какое это производило впечатление на нас, мальчишек той незабываемой поры. На наш не избалованный избытком зрелищ взгляд, поступь многих тысяч к своим рабочим местам была впечатляющая. Хочу, чтобы именно это почувствовал теперешний читатель.

Ведь в те давние годы все у нас делалось впервые, еще только предстояло возвести наше могучее Отечество. К нему тогда и торили путь наши отцы, выходившие поутру на свою нелегкую, но завидную для нас, их сынов, работу.

Вот почему индустриализация, которой все мы буквально жили не только на школьных уроках, но и в домашней повседневности, из сегодняшнего полувекового далека смотрится совсем не так, как виделась нам. Ведь тогда и автотранспорт был не столько средством



передвижения, сколько зрелищем, а пролетающий над головой самолет — и вовсе событием. Воду в ту пору носили в енакиевские дома от уличных колонок ведрами. А о телепередачах мы еще и слыхом не слыхивали.

На таком-то фоне каждый признак индустриальных перемен вызывал у нас не только гордость, но и по-мальчишески азартную жажду соучастия в преобразованиях, которыми, как говорится, по горло были заняты старшие. Мы завидовали им и уважали со всей присущей детству искренностью.

Авторитет отца в нашей семье был непререкаем. И хотя нрав у него был крут, ни одного бранного слова я не слышал в детстве ни в нашем доме, ни в своей мальчишеской среде. К нам относились требовательно, но нас и окружали заботой, ощутимой тем сильнее, чем скромней был семейный достаток. А мне-то и вовсе повезло. Я, младший из трех братьев, всегда был одет с плеч растущих старших, не в пример многим моим школьным товарищам. Но от житейских забот меня не оградяли.

А в ту пору и хлеба-то было в обрез, он выдавался по карточкам. Не хватало и топлива. Каждый год по весне семьей мы сажали картофель далеко за городом, за обступившими Енакиево терриконами. Потом ходили его окучивать, а к осени выкапывали урожай и на своих плечах переносили домой. Летом, как и многие ребята из шахтерских поселков Донбасса, мы, братья, собирали на терриконах куски угля, чтобы согреть дом в холодную пору. У наших родителей была продуманная стратегия введения детей в жизнь. Нас заслоняли не от «прозы жизни», а только от излишних испытаний и изнеженности.

Постепенно бразды правления в семье отец передавал старшему, Виктору. Тот был схож с отцом характером. Мы с Михаилом, моим средним братом, беспрекословно его слушались и уважали: работник. Что касается меня, то я просто боготворил Виктора, из кожи лез поспеть за старшим, и не дай бог, чтоб Виктор отнесся ко мне как к маленькому! Стыдился я и проявлений материнской заботы, краснел до корней волос. Михаил, спокойный, рассудительный парень, тоже равнялся на Виктора. Что греха таить, были и проказы и шалости, но до определенного предела. Достаточно было одного слова отца, посуровевшего взгляда Виктора, и мы затихали.

Юго-восточнее знаменитой Горловки, чуть ли не в центре Донецкого бассейна стоит наш город — Енакиево. Донбасс тогда называли «Всесоюзной кочегаркой». Поскольку уголь в ту пору играл такую же роль, как нефть теперь, авторитет Донбасса был под стать нынешнему тюменскому. Уже на моей памяти наше Енакиево занимало в Донбассе по-своему почетное место.

А в стародавние времена городу не повезло. Его возникновение связано со строительством одного из первых, как тогда говорилось, на

юге России металлургических заводов, названного в честь Петра I Петровским. В 1858 году, вблизи села Корсунь, что стоит на речушке Садки, заложили чугуноплавильное и железоделательное предприятие, просуществовавшее всего восемь лет. Завод располагал всем необходимым: буквально под ногами хороший уголь, богатая руда. Но он не стал центром южнорусской металлургии из-за неудачной конструкции доменной печи.

В 1895—1897 годах вблизи Петровского завода Русско-Бельгийским акционерным обществом было сооружено новое предприятие, технически более совершенное. Строил его опытный русский инженер Ф. Е. Енакиев, имя которого носит теперь наш город. По его инициативе тут же возникли рудники и шахты.

Новое время дало им новые имена: «Красный Октябрь», «Южный Коммунар», «Имени Карла Маркса». В годы первых пятилеток они стали выдавать «хлеб индустрии» — ценные коксующиеся угли.

Город наш с тем большей жадностью включался в созидательную работу, что еще свежи были в памяти наших родителей разрушительные схватки гражданской войны. В ее пламени закалялись традиции революционной боевитости и товарищеской солидарности, в атмосфере которых вырастали шахтеры Донбасса и рабочие Енакиева как хозяева новой жизни и судеб страны. Но гордился город не только революционными традициями.

В Донбассе он уже был одним из центров культуры технической и духовной. Его основы заложили такие прославленные инженеры, как М. К. Курако, знаменитый металлург И. П. Бардин, М. А. Павлов, М. В. Луговцев. При нашем Металлургическом заводе жил некоторое время А. И. Куприн, что нашло свое отражение в его известной повести «Молох».

Однако в годы нашего детства злая в прошлом для судеб рабочих и их семей сила нашего Металлургического обрела совсем иные свойства. Как и шахты Донбасса, модернизировался наш завод, обрел черты предприятия современного. Здесь-то и начинались перемены, облагораживающие жизнь всего города.

На наших глазах встала новая, светлая школа. Появилась детская техническая станция. Еще один притягательный для взрослых и нас центр — городской стадион. Наконец, гордость енакиевцев — городской аэроклуб. Честно говоря, я и не предполагал, что именно он станет для меня воротами в собственное профессиональное будущее.

Вот так скудость домашнего быта компенсировалась не только чистотой нравственной атмосферы семейного уклада. Еще и постоянным ростом в городе источников духовного и познавательного обогащения людей, точек приложения энергии умственной и физической.

Богатели наши мироощущения, целенаправленно формировалось мировоззрение. Формировалось оно под влиянием учителей, которые любимы были неподдельно, и, конечно же, друзей-сверстников. Не задерживаясь на подробных характеристиках каждого, не могу не вспомнить имена тех, кому обязан не только знаниями, но и школой истинно человеческих взаимоотношений. Если взрослые, ежедневно общаясь со своими воспитанниками, думают, что девочкам и ребятам непонятны их отношения, потому что они их «ловко» маскируют, то это — заблуждение. Не тронутые житейскими «премудростями» ребячьи души куда как более впечатлительны и чутки к подлинным движениям взрослых душ. Из этого источника мы и обогащались.

Не просто имена — облик, характеры первых учителей на всю жизнь запечатлелись в моей памяти, в моем сердце.

Зинаида Ивановна Неутриевская. Она преподавала нам украинский язык и литературу. Было ей всего-то 23—24 года, но на всю жизнь наша «Зинуша» преподнесла нам уроки внутренней собранности, огромного желания и умения отдать своим ученикам без остатка все то, что знала сама. Она буквально обжигала каждого из нас своим горячим девичьим сердцем, завораживала и увлекала в мир певучего украинского языка.

Аркадий Львович — наш математик. Он научил нас не только «цифровым премудростям». Он преподавал нам тысячи примеров владения собой, примеров редкостного и человечнейшего качества — тактичности. Тактичность Аркадия Львовича покорила нас, а первой «жертвой» этого незаурядного человеческого качества оказалась наша «Зинуша». С молчаливого одобрения всех их питомцев любимые нами учителя поженились и вместе счастливо прожили всю свою жизнь. Для нас то был драгоценнейший урок исполненного достоинства и равноправия союза мужчины и женщины.

Наш физик Александр Михайлович Егоров и «Зинуша», Аркадий Львович и учительница русского языка Ольга Ивановна Польская составляли костяк преподавателей школы. О них с неувядающим уважением вспоминаю вот уже почти пятьдесят лет. И, уверен, так же относятся к ним и мои сверстники — инженеры и врачи, рабочие и преподаватели, служащие и ученые.

А теперь о друзьях. Их много. Постарше были Володя Постольник и Виктор Федосеев. Володя увлекался боксом. Впоследствии был тренером областной школы бокса, воспитал многих именитых боксеров «донбасской школы».

Участник гражданской войны Петр Федорович Засовский и его жена настежь открыли двери своего дома для нас, сверстников их дочери Раи. Вспоминая о них, я и сейчас вижу хозяина, его не без

хитрецы радужную улыбку, ясно слышу и сам голос Петра Федоровича, выходящего нам навстречу:

— Ну, весь эскадрон в сборе? Сидайте, сидайте. Сейчас мать кипятичком вас побалуует. Согреться.

В этом доме мы собирались в зимние вечера и чаще всего не для танцулек, а для встреч с нашими преподавателями. Шел здесь разговор о математических формулах, читались стихи, репетировались сценки из спектаклей школьной самодеятельности...

Слышал, что Рая Засовская работала в цехе горячего проката родного Металлургического, а теперь живет в Кишиневе, что у нее растут два прекрасных сына — Александр и Владимир, названные в честь братьев Раи, погибших на фронте...

Жизнь разбросала по свету моих школьных друзей. Многие погибли, защищая Родину. Но знаю, что Жора Курочкин работал врачом в Заполярье, Тамара Гуценко — лесотехником под Тамбовом, Петр Костеров — инженером в Подольске, Коля Новиков — доцент, преподает в Московском авиационном институте.

Коля Новиков для меня ближе многих. Прежде всего, пожалуй, тем, что другом стал в пору самой что ни на есть по-мальчишески острой жажды в друге, друге верном, друге-единомышленнике. Нет, недаром говорят: «Скажи, кто твой друг, и я скажу, кто ты».

Помнится, сблизился в связи с одним довольно-таки курьезным случаем. Однажды Николай заговорщически спросил меня:

— Жор, а читал ты «Как закалялась сталь»?

Тут-то я и попался, ответив:

— Думал, что ты, Коляша, бывал на нашем заводе и, как и я, знаешь, как закаляется сталь...

Николай аж зашелся от смеха. Смущение мое было им же и вознаграждено: я узнал о книге Николая Островского и о самом писателе-герое.

— Хочешь, дам почитать, но только до утра, а то нужно книгу сдавать.

Да, ночь без сна, в которую узнал я «Как закалялась сталь», была одной из поворотных в моей жизни. Она-таки заставила задуматься о том, что жизнь нужно прожить так, чтобы не было мучительно больно за бесцельно прожитые годы...

А сдружились мы с Николаем на почве одного и того же увлечения, переросшего из юношеской страсти в профессиональную приверженность.

Но самый сильный толчок дал ей мой старший брат, Виктор.

Когда увидел его в синей форме летчика, в душе все перевернулось. Он стал кумиром не только для меня, но и для всех мальчишек. Да, он был красив в своей форме мужественной красотой. Но главное было

в его человеческом обаянии, в сочетании силы с душевностью, которую он буквально излучал, вместе с глубокой приверженностью к авиации, захватившей и нас, мальчишек.

А об авиации Виктор и друг нашей семьи Василий Алексеевич Зарывалов знали все. В ту пору то была тема тем! Родина расправляла крылья своей авиационной мощи.

Поначалу мы с Николаем Новиковым, забыв обо всем, слушали рассказы моего брата Виктора и его товарища, Василия Зарывалова. От них мы узнали о первых русских авиаконструкторах и пилотах, о первом в мире тяжелом самолете, построенном русским ученым и изобретателем А. Ф. Можайским, о первом русском летчике-испытателе Б. И. Россинском.

Интерес наш к истории авиации подогревался все новыми ошеломляющими известиями, которые приносили в Енакиево газеты, радио. Мир в ту пору переживал эпопею спасения челюскинцев. Гремели имена первых Героев Советского Союза М. В. Водопьянова, Н. П. Каманина, И. В. Доронина, А. В. Ляпидевского, С. А. Леваневского, В. С. Молокова, М. Т. Слепнева... Летчиков! Людей неба, в которое я уже всем сердцем стремился, куда влекло меня каждое новое сообщение.

А таких, все более ошеломляющих, в ту пору было немало. В 1934 году М. М. Громов побивает мировой рекорд дальности, преодолев в беспосадочном полете более двенадцати тысяч километров. Три года спустя В. П. Чкалов, стартовав под Москвой, приземляется на острове Удд (ныне носящем его имя), на Дальнем Востоке. Еще не успели мы осознать значение этого броска, как В. П. Чкалов вместе с Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым, на самолете АНТ-25, вновь стартовав под Москвой, пролетает над Северным полюсом и приземляется в Ванкувере (США). А вслед за ним М. М. Громов с А. Б. Юмашевым и С. А. Данилиным на такой же машине удлиняют «чкаловскую трассу», пролетев всю территорию США с севера на юг и приземлившись у самой мексиканской границы.

На наших глазах таблицы мировых рекордов заполняются именами соотечественников: В. С. Гризодубова, П. Д. Осипенко и М. М. Раскова... Еще имена, еще рекорд! Наша гордость крепла и оттого, что достигали их на самолетах, созданных нашими же советскими предприятиями, в наших конструкторских бюро, нашими конструкторами и учеными: А. Н. Туполевым, Н. Н. Поликарповым, А. А. Архангельским, П. О. Сухим, В. М. Петляковым, С. В. Ильюшиным, С. А. Чаплыгиным, В. П. Ветчинкиным и другими.

Однако первому моему порыву к профессии летчика сопутствовали и наикурьезнейшие ситуации. Я сразу понял очевидное: летчику необходимо железное здоровье. И стал обливаться по утрам прямо

у колонки ледяной водой. Увидев как-то мое «спартанство», Виктор хмыкнул. Но, перехватив умоляющий взгляд мамы, сказал:

— Не волнуйтесь, мама. Пусть только докрасна растирается после каждого купания. Если повезет и лет двадцать каждый день будет, несмотря ни на что, продолжать эти игры, только здоровее станет. Это факт.

А потом, обратившись ко мне, сказал:

— Думаешь о своем здоровье? Это хорошо. Но помни: никогда не увлекайся вином, не кури. Волю воспитывай! Это тебе мое задание на всю жизнь.

И еще: я глядел на солнце, стараясь не щуриться. Кто-то из приятелей сказал, что тех, кто приучит себя, не моргая, глядеть на солнце, непременно берут в летчики. Заметив как-то, что я таращусь на солнце, и услышав мои объяснения, Виктор расхохотался:

— Не порть, братень, глаза. Брось эту чепуху. Побереги их. Нужно не на солнце пялиться, а учиться. Много знать. Лучше больше читай. Солнце — в книгах. Твой приятель что-то напутал. Слышал, наверное, что знания — это свет, но не понял главного: в летчики берут и здоровых и знающих. Это факт.

Чуть ли не с одиннадцати лет я увлекался авиамоделизмом. Стал участвовать в соревнованиях. Когда мне только исполнилось четырнадцать, состоялся первый выпуск этого кружка. Инструктор детской технической станции Вася Рубцов, молодой человек лет девятнадцати, подписал первое в моей жизни «авиационное» удостоверение: инструктора авиамоделизма. Подписал и торжественно вручил Николаю Назарову, Лёне Ковалеву и мне.

Заканчивая восьмой класс, я уже просто бредил аэроклубом. Целыми днями пропадал на летном поле. А когда узнал, что в аэроклуб легче поступить молодому рабочему, то, не задумываясь, ушел из школы и поступил на металлургический учеником электрослесаря. Жизнь разделилась надвое — между заводом и аэроклубом.

День начинался у меня засветло. Бежал на аэродром, где всегда находилось какое-нибудь занятие, потом мчался на завод, а вечером опять в аэроклуб, где пока еще вольнослушателем сидел в классе на теоретических занятиях.

Когда над городом появились планеры и открылась планерная школа, мы с Николаем Новиковым в аэроклубе все еще в списочном составе не значились. Наше участие в «летании» на планерах поначалу ограничилось тем, что мы неистово бегали по летному полю, собирая тяжелые резиновые жгуты-стартеры. Помогали планеристам на руках подтаскивать планеры к месту старта и, надрываясь, тянули резиновые стартеры. Но вот мгновение... Планерист, сорвав стопор,

бесшумно взлетает над нами ввысь, а мы, потеряв опору, валимся навзничь. Закинув головы, раскрыв рты от восторга, провожаем планер в полет.

Мы знали о парящем полете все. В нашем лексиконе появились новые слова и выражения. Стоя на земле, мы сопереживали каждую эволюцию планериста.

— Поймал восходящий! — радовались мы, когда планер взмывал над землей.

— Нисходящий! — огорчались, когда он проваливался в воздушную яму. А планерист, кружась в поисках опоры — восходящего потока — и найдя его, поднимался над землей все выше, и выше, и выше, как в самой любимой нами в ту пору песне.

Но наступил-таки счастливый день, когда нам доверили планер: начались полеты. Не стану вспоминать об ощущениях, испытанных в первом. Об этом много волнующего и совершенно правдивого рассказано летчиками и писателями. Скажу только, что это увлечение до краев заполняло наши досуги, которые и назвать-то так было бы не совсем точно.

Но вот что стало для меня загадкой. Чем, собственно, отличались мы от сегодняшних семиклассников и восьмиклассников?

Почему им крыльев не доверяют? Или перегруженного, часто никчемной, информацией мальчика не примет небо? Для энергии, бьющей ключом в этом возрасте, и теперь, наверное, нужна все-таки точка приложения. Находят ее и нынешние ребята, но чаще, чем хотелось бы, не в спорте, который учит мужеству, умению владеть собой, а в барах — за стаканом коктейля, да в кафе, пусть и названном «Юность». Здесь и впрямь попадает в кавычки неповторимая весна человеческой жизни. Потому попадает, что здесь человек легко поддается соблазну не быть самим собой, а быть похожим на любителей роскошеств, что не так уж трудно за папин с мамою счет. А ведь скудеет от этого далеко не только семейный бюджет.

И еще не могу понять, куда подевались хотя бы незатейливые парашютные вышки поры нашей юности, которые раньше были чуть ли не на каждом шагу. Видимо, от этого юных и тянет в кинотеатр, где висит манящее объявление: «Дети до 16 лет не допускаются». И тянет их туда при этом сильней (чаще всего на малохудожественную дребедень), чем рискнуть проверить свою зрелость и характер, прыгнув с парашютом, или в самостоятельном полете, скажем, на планере. Испытать свою волю и мужество не в качестве наблюдателя чужих, а в реальном испытании собственных качеств. Конечно, это их беда, а вина ложится на нас, позабывших, как выросли мы сами.

Ведь нас-то не прикрывали от бурного ветра времени, несущего те перемены, в которых уже ощущалась и горечь пороховых ды-

мов назревающего нашего столкновения с миром насилия и зла. Нас готовили и к этому. И потому, как бы рано тому или иному из нас ни приходилось сталкиваться с бедой, мы уже оказались готовыми к испытаниям, которые выпали-таки на нашу долю...

Моему вступлению в ряды курсантов Енакиевского аэроклуба чуть раньше положенного возраста способствовали верные друзья и коллеги старшего брата: Василий Алексеевич Зарывалов, начальник аэроклуба, и Василий Михайлович Фомичев, начальник летной части.

Практически судьбу мою решил уже упоминавшийся мною Зарывалов. Его рукой на самом крутом повороте юности имя мое было занесено в курсантский список. Житейски и педагогически мудрое его решение придало необратимую силу моему вступлению в авиацию.

Школой жизни, авиационным университетом стал для меня аэроклуб. Здесь проходило наше профессиональное становление, мужание наших характеров. Здесь мы обретали глубокое, всепоглощающее чувство долга и ответственности летчика перед Родиной.

Наши руководители очень тонко понимали души своих воспитанников, не удовлетворялись одной только летной и теоретической подготовкой. Четыре дня в неделю учащиеся старших классов и рабочая молодежь собирались на занятия в аэроклубе, чтобы учесть, как называли нас тогда, были дружнее, спаяннее и воспитаннее. В аэроклубе действовала школа эстетики и... танцев. Да, да, танцев. Но то не было сжигание времени, нервов и эмоций, времяпрепровождение, заменяющее реальность, как это нередко случается на современной танцплощадке. То была школа гармонии и человеческого такта, искусства пластического владения своими движениями, столь необходимого не только юному характеру, но и зрелой работе летчика. Нас было около пятидесяти курсантов, две группы. В аэроклуб пригласили девушек из фельдшерской школы, и преподаватель показывал нам, как правильно держаться, непринужденно и правильно танцевать и вести себя с подобающим человеку достоинством.

Но эти прекрасные полудосуги не заменяли радости главного — учебы, обучения искусству полета. Встающее над ангаром солнце, запах сена, скошенного вдоль грунтовой взлетной полосы. Рокот первого запущенного мотора, волнующие команды инструктора. И первые самостоятельные полеты, когда, набрав высоту, ты в воздухе, один, а под тобой плывут в дымке терриконы, целью обнявшие родной город. А впереди — неоглядная даль. И охватывает тебя сладостное ощущение хозяина трехмерного пространства.



Выделялись мы и в среде городской молодежи. Нет, не столько красивой синей формой и значком аэроклуба на груди, сколько тем, что мы не фланировали без дела по улицам, не щелкали семечки у городского кинотеатра «Иллюзион». Наши ребята и девушки — среди аэроклубовцев было и несколько девушек — отличались собранностью, корректностью, дисциплинированностью и подтянуто-стью — чертами, свойственными профессиональным летчикам. Этим мы снискали уважение жителей родного города.

Пусть не все аэроклубовцы стали покорителями заоблачных высей, многие в годы войны сражались в артиллерии, пехоте, мотомехчастях, а вернувшись с войны, варили сталь и добывали уголь, но всех нас роднит одно прекрасное качество: в любом деле быть на высоте. Так было и в тяжелую годину Великой Отечественной. Двадцать пять Героев Советского Союза — выходцы из Енакиева, тринадцать из них — летчики. А в довоенном городе жило у нас всего около пятидесяти тысяч человек.

Родной город стал для меня стартовой площадкой ко всему, чего сумел достичь. В его трудовой и человеческой атмосфере сложились задатки, на которые смогли-таки впоследствии опереться и мои наилучшие надежды и ответственные задания Родины, навстречу которым я уезжал отсюда на исходе 1938 года.

Теплоту проводов нас в Луганскую школу военных летчиков мне не забыть! Строгого строя, до глубины души пронзавшего звучания оркестра, объятий родителей, учителей школьных и наставников аэроклубовских. Нежных девичьих взглядов. И сурового, как приказ, напутственного слова Василия Алексеевича Зарывалова.

...И вот перрон Луганского вокзала. Встречающие нас командиры из авиаучилища не без снисходительности наблюдают за тем, как по-мальчишески искренна наша радость. С каким трудом уживается она с преподанной нам в аэроклубе этикой воинского поведения. Какая-то речь попеременно с музыкой доносилась из раструба нависшего над платформой репродуктора...

И вдруг чей-то возглас оборвал все шумы. Тут-то мы и услышали ошеломляющую новость: в испытательном полете погиб великий летчик нашего времени, комбриг Валерий Павлович Чкалов. Он был кумиром нашего поколения, во сто крат большим для нас, аэроклубовцев, переступающих порог летной школы.

Скорбь без команд собрала нас в четкий строй. И в спрессованной до звона в ушах тишине мы двинулись с вокзала в школу.

Началу учебы в Луганске сопутствовало постигшее наш дом несчастье: погиб наш Виктор, старший мой брат... Трагический поворот сделал меня разом повзрослевшим. Гибель Чкалова и Виктора только усилили во мне приверженность к небу; и еще — нравственная атмосфера военной школы и дружеская поддержка курсантов.

Конечно, мое прибытие в авиашколу в день гибели В. П. Чкалова, гибель Виктора — не что иное, как совпадения. Однако не могу не заметить, что самого различного рода совпадения — то печальные, то наоборот — нередко и в дальнейшем сопутствовали моей профессиональной судьбе. Я даже как-то вроде бы и примирился с ними, хотя иногда испытываешь при этом просто-таки ошеломление. Например, когда стартуешь в космос и вспоминаешь, что ровно двадцатью четырьмя годами раньше, точно в тот же день, на фронте тебе было присвоено звание Героя Советского Союза...

## ПОРОХОВЫЕ БУДНИ

А бывают и такие вот совпадения...

Опять вокзальный перрон. И снова, как тремя годами раньше, в момент радиосообщения о гибели В. П. Чкалова, скованное тишиной людское скопление. Но на этот раз, говоря откровенно, еще большее оцепенение настигло меня на перроне станции Орша-пассажирская. Здесь я узнал, что дальше пути нет: минувшей ночью противник занял Бобруйск. А мне, теперь уже выпускнику Луганской авиашколы, надлежало прибыть с товарищами именно туда для прохождения службы в разведывательном авиаполку.

Ошеломленный стоял я в плотном окружении беженцев, среди хаотического нагромождения узлов, чемоданов, различного домашнего скарба. Безветренное утро наполнялось все более жестоким зноем. Нарастало и давление гнетущего безмолвия. Здесь ожидали последний эшелон «оттуда».

И вот тяжело застонали на входных стрелках рельсы. Стал грузно накатываться, сдерживая свой усталый бег, паровоз, как бы со стоном выпускавший пар. Состав состоял из открытых платформ, на которых, как я это часто видел прежде дома, в Енакиево, обычно возили уголь и щебенку. Теперь на платформах сидели, а то и вповалку лежали люди — вчерашние жители Бобруйска.

Вот замерли тормозной скрежет и перезвон буферных тарелок, а тишину наполнили стоны и плач. Много было раненых. Первый для меня эшелон «из войны» был переполнен горем лишенных крова и жестоко обстрелянных с воздуха... детей, стариков, женщин.

Жаркое июльское солнце поднялось уже довольно высоко, а тут душу обдало ледяющим холодом.

Именно на это был нацелен фашистский расчет — на «тотальное устрашение». Но, сужу по себе, они дали промах! Не было у меня в душе страха в те жуткие мгновения. Его подавил порыв — немедленно взяться за оружие, пресечь жестокость, накатывавшуюся с запада...

О той войне нынешние читатели знают многое. Одни по собственному многотрудному опыту, другие — от старших родственников, перенесших ее тяготы на собственных плечах, а то — из книг, фильмов...

Вспоминая о том времени, я не собираюсь состязаться с писателями и хочу рассказать лишь о том, что пришлось в годы войны на долю моих товарищей по оружию и мою собственную, о том, что, быть может, и неизвестно читателю в этой в общем-то известной ему теме. Задуматься о том, как Великая Отечественная формировала нас, ее участников, готовя к победе и к тому, что предстояло после нее.

Так вот, для меня война началась не только с неожиданностей, которым был подвергнут в самые трагические недели ее начала весь наш народ. Она с ходу подвергла, и это я очень даже запомнил, испытанию мою способность к профессиональной маневренности. Окончив Луганскую авиашколу как летчик-бомбардировщик, назначение я получил в разведывательный авиаполк. По сути боевой работы — это совсем разные специальности. Но делать было нечего: приказ есть приказ!

В трагической круговерти тех дней мне-таки повезло. 28-я авиадивизия, в которую входил мой будущий полк, успела передислоцироваться из Бобруйска до подхода противника к рубежам его обороны. И, как ни трудно было нашим комендатурам ориентироваться в стремительных переменах фронтовой обстановки тех грозных дней, нас все же навели на верный след нашей части, куда мы в конце концов и прибыли.

И опять неожиданность: получить боевое задание оказалось не так-то просто. Враг рвался к сердцу страны, а мы... в фантики разыгрывали право на очередной полет. Объяснялось это просто: машин в полку было намного меньше, чем летчиков. В те дни мне повезло лишь несколько раз. Словом, где-то на стыке первой недели войны со второй я впервые оказался в небе.

То было довольно странное задание. Мне доверили самолет-разведчик БВ-22. На борту, кроме меня, еще штурман. Причем я, командир, еще только сержант, а штурман эскадрильи Беляков — лейтенант. Инструкция была дана такая: следовать курсовым указаниям штурмана. И разъяснение: полет не на фронт, а в тыл, на разведку состояния прифронтовых коммуникаций и речных переправ.

Со взлетом и пилотированием я не испытал каких-либо затруднений: у меня уже был за плечами курсантский налет около ста часов.

Итак, я оказался в небе войны, но над землей, на которую еще только ложилась ее тень.

Это было очень заметно по вспухшим жилам дорог, что пролегли

с запада на восток. Истоптанные многими тысячами ног, наезженные колесами и гусеницами, они простирались далеко за пределы обычных дорожных обочин.

На этих дорогах и прилегающих к ним полях, перелесках и деревенских улицах то там, то здесь чернели еще и кляксы вспаханной бомбами земли.

Вглядевшись, нетрудно было различить два потока, двигавшихся по этим дорогам навстречу друг другу.

Один — густой, беспорядочный и хоть припорошенный пылью, но заметно разноцветный, двигавшийся трудно и медленно, подальше от дорожной оси маршрута запад — восток. То был поток беженцев. Он выплескивал по сторонам, а то и оставлял позади россыпь беспорядочно опрокинутых повозок и павшего скота. И людей, которые уже никогда не поднимутся...

Непосредственно по дорогам — с востока на запад — хоть и редко, но более или менее ладно продвигались воинские колонны: пехота, артиллерия, машины, изредка небольшими группами танки.

О приближении речных переправ можно было судить по замедлению движения, по скоплениям, превращавшимся в пробки. Немало привелось увидеть и оборванных над речной гладью мостовых перемычек.

Тут мой штурман, как правило, давал команду на повторные заходы. Всякий раз при нашем приближении к переправам внизу все замирало. Но при повторном заходе, когда на вираже становились заметными звезды на наших крыльях и борту, все снова оживало. Не скрою: у меня на душе от этого становилось легче.

Но такой работы в полку было все меньше и меньше, а другую нам, выпускникам бомбардировочного училища, поручать не решались: это могло только еще поубавить количество машин, привести к напрасным жертвам. И вскоре нас вовсе отправили с фронта на переучивание. Осваивал новый бомбардировщик Пе-2. Затем учился искусству автономного разведывательного полета. Непросто переживались нами, молодыми летчиками, все эти смены родов и типов авиатехники и учебных программ. Ведь они протекали как раз тогда, когда война то накатывалась на Москву, то откатывалась от нее... Соображения о том, что у страны «есть порох в пороховницах», если нас так долго учат, о чем часто говаривали наши командиры и политработники, успокаивали разум, но не утихомиривали темперамент.

Наконец в июле сорок второго, когда на фронте уже завязывалась Сталинградская битва, я начал осваивать новейшую, не имевшую себе равных по тем временам в мире машину. ИЛ-2 был надежно бронированный, располагавший пулеметно-пушечно-бомбовореактивным вооружением, мощный, скоростной, маневренный самолет.

Предназначался он для боевой работы непосредственно на передовой. Но, чтобы взять от него все то, за что в вермахте его прозвали «летающим танком», а то и прямо «черной смертью», надо было овладевать такой техникой пилотажа, о которой мы понятия не имели.

Речь шла об искусстве бреющего полета. С одной стороны, это намного снижало опасность столкновения с вражескими истребителями. Их атак уже не ожидаешь снизу. Да и сверху напасть им не так-то просто: пикируя на тебя, скажем, тот же «мессер» вынужден отворачивать пораньше, чтобы не врезаться в землю.

Да и зенитный огонь был по нам затруднен. Идущий над самой землей самолет пересекал поле зрения зенитчиков «во мгновение ока», быстрее, чем нынешний реактивный лайнер, следующий над вашей головой на высоте десяти тысяч метров. При сравнительно небольшой, по теперешним понятиям, путевой скорости наш штурмовик на бреющем полете обладал высокой скоростью углового смещения, а это снижало прицельность огня по нему.

Но полет вплотную к земле ставит действия пилота в прямую зависимость от рельефа местности. При этом надо, маневрируя по вертикали, точно повторять рисунок ландшафта, чтобы не врезаться в холмы, внезапно возникавшие на трассе лесные опушки, строения. Все это надо не только видеть, но и предвидеть. Да и приборную доску с многочисленными стрелками, циферблатами необходимо было держать в поле зрения, иначе могучая шеститонная машина могла вырваться из-под твоего контроля.

Однако всего этого было далеко не достаточно, если ты вылетел не для того, чтобы уцелеть, а для того, чтобы атаковать огневые рубежи противника и артиллерийские его позиции, скопления пехоты и колонны танков. Следовательно, необходимо было читать, как говорится, словно открытую книгу, стремительно изменявшуюся боевую обстановку с борта мчащегося самолета с той же безошибочностью, что и опытный пехотный командир со своего неподвижного НП, понимать его нужды, поддерживать его маневром и огнем безошибочно. Иначе зря летаешь. А то и беды натворишь всем своим бортовым арсеналом...

Иной привычный к литературе о минувшей войне читатель, пробегая эти вот строки, чего доброго, с нетерпением подумает: когда же наконец-то пойдет речь об участии автора в войне? Так вот пусть прикинет, насколько острее переживали мы затянувшееся ожидание нашего собственного вступления в войну! Однако обучение продвигалось строго по плану. И я продолжу некоторые соображения, предваряющие рассказ о прибытии на фронт.

Так вот, вылет на штурмовку был полетом в самое что ни на есть пекло. Все верно, сама по себе земля была неплохим прикрытием нашего самолета от вражеской истребительной авиации и зенитного

огня. Но то была в буквальном смысле слова взрывчатая земля поля боя — средоточие вражеских самолетов и огневых средств. Тут и шальных выстрелов было предостаточно. Что о них говорить, если и наши артиллерийские снаряды, да и бомбы, сбрасываемые нами же на бреющем полете, нет-нет да и могли зацепить самолет замешкавшегося пилота своей взрывной волной. А при поражении машины прыгать на территорию, занятую противником, было самоубийством, да и никакой парашют раскрыться не успел бы. Значит, надо было овладевать вождением еще и поврежденного самолета.

При всем при том мало было вести огонь и бомбить по-снайперски. Необходимо еще и рационально выбирать соответствующий боевой обстановке вид огневой атаки из всех четырех огневых средств, которыми вооружен ИЛ-2, чтобы не стрелять из пушки по воробьям.

И, наконец, следовало точно держаться строя своих машин, действовать с ними строго согласованно, предощущая следующую эволюцию ведущего чаще всего без команды, на которую у него и времени-то не было.

Ко всему этому мы готовились долго и все более целеустремленно. Мне и сейчас представляется, что пока в нашу учебу не проникла и не укрепилась в ней такая целеустремленность, командование и не помышляло направлять нас на фронт.

О том, как мы вступали в бои, даже во время войны складывалось подчас превратное, далекое от реальности представление. Мне вспоминается один весьма лестный, но опрометчивый журналистский отзыв обо мне самом. Он появился в нашей фронтовой газете. То было время, когда я уже вполне освоился со штурмовым полетом, имел уж за плечами довольно солидный боевой счет, получил уже и первые боевые награды. Очерк обо мне корреспондент — простая душа — прямо так и начал: «С первых полетов на фронте Георгий Береговой стал асом...»

Ничего подобного, разумеется, не было в первых полетах. Тогда я еще скверно читал наземную обстановку, с трудом делил внимание между приборной доской и боевыми эволюциями ведущего. Верно, смелости на первых порах было, надо прямо сказать, побольше, чем расчетливости. Спасала лишь дисциплина полета в строю. Да еще мудрая и мужественная выдержка, с которой осмотрительно, что было не так-то легко в напряженной боевой обстановке, вводили нас в воздушную борьбу командеры, поэтапно усложняя полетные задания, приходившиеся на долю новичков.

Говорю обо всем этом прямо потому, что идеализация свойств бойца, по моему убеждению, — опаснейший способ распространения боевого опыта. Это приводит к вздорной идее о якобы имеющих место врожденных, что ли, летных качествах. И хотят того или нет приверженцы столь облегченного подхода, создает иллюзию, будто

героическое поведение в бою — свойство исключительное, недоступное простому смертному. А мы в боях убедились в великой правоте вот этой широко распространенной в довоенные годы песни: «Когда страна быть прикажет героем, у нас героем становится любой!»

Но героизм бойца, и прежде всего воздушного, — это далеко не только душевный порыв и отвага. Да, это и они, но прочно обузданные знанием техники и тактики, которое дается лишь целеустремленной учебой, знаниями, помноженными на боевой опыт. Ибо никакие учебные имитации полностью не заменяют прямого столкновения с атакующим и отстреливающимся врагом. Тут нужны не только зоркость, но и предвидение, интуиция, приходящие к человеку, как правило, только в результате личного участия в схватках, с опытом. Ибо при столкновении с противником чаще всего приходится действовать при недостатке информации. Ведь никакие карты и предварительные разведанные не могут совпасть полностью с тем, с чем приходится сталкиваться в полете над полем боя...

Прибытие на фронтовой аэродром в районе Осташково (Калининский фронт) было для меня как бы свершением заветной мечты юности. Командующим нашей воздушной армией оказался сам Громов, так поразивший мое школьное воображение броском из-под Москвы через Северный полюс и Северную Америку — к самой мексиканской границе. Одной из дивизий здесь командовал Байдуков — из чкаловского экипажа. А чуть позже, при переводе нас с Калининского фронта в Степной, авиакорпусом, в котором я служил, стал командовать Каманин, один из первых в стране Героев Советского Союза, участник челюскинской эпопеи! Так что воевать я начинал поистине в блестящем созвездии, воспринял это как доброе предзнаменование и не ошибся!

Однако «на войне, как на войне»; здесь лишь радужными детскими ассоциациями не проживешь. Война с особой жестокостью требует от тебя усилий, чтобы встать вровень с теми, кто еще на школьной скамье поразил твое воображение своим мастерством и героизмом.

Фронтовой аэродром живет в режиме внезапности. Здесь порой не слышна перестрелка, сотрясающая передний край, но все зависит от постоянно меняющейся там боевой обстановки. Необходимость вылета может возникнуть в любое мгновение.

Работы для нас оказалось более чем достаточно: атаки на фашистские аэродромы, обработка вражеских коммуникаций, уничтожение артиллерийских и зенитных позиций... Но главными целями поначалу стали железная дорога Великие Луки — Ржев и район находящегося во вражеском тылу города Белого, откуда противник пополнял ржевскую группировку своих войск техникой и живой силой.

К тому моменту теорию я знал назубок, да и летать умел, а воевать еще нет. Нет, потому что не научился видеть. Точнее, выделять главное из разнообразнейшей и за какие-то мгновения круто изменяющейся обстановки боя. Поначалу видел только то, что было перед самым носом: скачущие стрелки на приборной доске да ведущего впереди моего ИЛа. Конечно, пикируя, видел и цель. Но это когда на нее выведут. Ориентироваться же во время полета самостоятельно я еще не мог: глянешь вниз, на землю, а она будто зашифрована. Сосед по звену и вражескую батарею заметит и группу танков, укрывшуюся в перелеске, засечет, а ты глядишь и ничего не видишь. Надо было учиться расшифровывать трехмерное пространство боя так же быстро и точно, как показания приборов, и из того и другого выносить безошибочные решения. Набираться своеобразного опыта: применять освоенные приемы к неповторимым стечениям обстоятельств.

Боевой опыт играет в работе летчика своеобразную роль. Он позволяет перепоручать рефлексам то, что можно в бою повторять, освобождая зрение и сознание для осмысления неожиданностей и принятия решений, которых не ждет от тебя вражеский летчик или зенитчик. Чем больше опыта, тем больше шансов выжить в суровой борьбе, а главное, победить.

Благодаря своим командирам я усвоил все это довольно скоро. Сыграл тут, как часто бывает, свою роль и случай, один из тех трагических эпизодов, которыми изобилует война.

А случилось вот что. Выйдя из воздушного боя на подбитой машине, пилот нашей дивизии шел на вынужденную посадку. Внизу был лес. Старые, еще довоенные инструкции рекомендовали в таких случаях рассматривать кроны деревьев как подстилающую поверхность и садиться на них, как 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. А на войне они, как правило, нетипичные.

Летчик совершил посадку так, как рекомендовала инструкция, но самолет перевернулся и застрял в кронах деревьев. Фонарь-колпак, прикрывающий кабину, заклинило. Им летчика и придавило, и он погиб оттого, что слишком долго провисел в кабине на привязных ремнях вниз головой...

Инструкция и на этот раз оказалась верной. Самолет, войдя в соприкосновение с пружинящими верхушками сосен, погасил скорость и, перевернувшись, завис меж деревьев; никаких дополнительно сопутствующих аварий и 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. Без посторонней помощи выбраться из кабины с заклиненным фонарем было невозможно. Помощь же во фронтовых условиях подчас приходит не сразу. И на этот раз 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 активный протест, выбивает из колен.

Много толков ходило тогда вокруг гибели нашего летчика. Мужественный, волевой человек, отличный пилот — и вдруг такой несуразный конец. Я слушал и утверждался в мысли: нам, летчикам, мало знать инструкции. Надо уметь применять их к обстановке. Догматизм смертельно опасен в нашем деле! Тяжело переживали мы гибель товарища. Но урок этот пошел впрок всем и мне самому.

Объектом нашего внимания по-прежнему оставались вражеские эшелоны на железнодорожной магистрали Великие Луки — Ржев. Делая очередной заход на цель, я увидел состав, который продолжал двигаться вперед, хотя вагоны его уже горели. Казалось, будто их крыши слегка припудрены мелом и ветер срывает его длинными белыми струйками. Но то был не мел, а дым, который выбивался на ходу сквозь щели и пробойны. 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! Нажал гашетку...

Взял ручку на себя и, выводя машину из «пике», за 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 самолеты моей группы, видимо, обходили железнодорожный узел с другой стороны. Там, за станцией, клубилась огромная туча дыма, которая, растекаясь вправо и высоко вверх, застилала большую часть 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 шальным выстрелом пробило систему водяного охлаждения — вода ушла. Мотор тя-

нул с каждой минутой хуже и хуже, обороты падали. В довершение всего начало падать давление масла. Необходимо было садиться.

Подо мной, куда ни глянь, сплошной лес. Линию фронта, к счастью, я успел перевалить, но о том, чтобы дотянуть до ближайшего аэродрома, не могло быть и речи. Я попал точно в такое же положение, как наш недавно погибший товарищ...

Кроны 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 молодое редколесье лучше всего использовать как подстилающую поверхность, в нем больше шансов уцелеть. Мотор сдал почти совсем, машина в любую минуту могла потерять скорость. Я выбрал участок, где реже стволы и гуще подлесок, и...

И оказался на земле. Я был цел, если не считать ссадин и царапин. Ремни выдержали, и я висел на них в кресле кабины, которая одна только чудом сохранилась от моего ИЛа. Крылья и хвост остались где-то там, позади, на краю опушки. Лишь бронированный фюзеляж проскочил, как глассер, между деревьями и спас мне жизнь.

Я преспокойно отстегнул ремни и попытался открыть фонарь, чтобы выбраться из кабины. Сделать это, правда, удалось не сразу: фюзеляж здорово деформировало. С фонарем справился самостоятельно. И, встав на землю, подумал: «Овладеваю профессией...» Вот когда осознал окончательно правоту наших учителей, все предшествующие месяцы втолковывавших нам, что есть подлинный опыт. Истинный опыт — это еще и умение точно и верно применить самое нужное средство или способ действия в создавшейся ситуации. Не может быть таких рекомендаций или инструкций, которые смогли бы вобрать в себя все разнообразие и изменчивость реальной действительности. К чужим советам нужно уметь прислушиваться, но жить чужим умом нельзя.

От места вынужденной посадки отправился я в путь пешком, таща на себе парашют и то оборудование, которое полагалось снять с потерпевшего аварию самолета. В полк попал только на пятые сутки. Меня уж и не ждали, полагали, что погиб. Лишь майор Гальченко, наш полковой штурман, который, оказывается, разузнал у 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. И заботливо добавил:

— Иди, Жора, отдохни денек-другой...

Но отдохнуть и часа не пришлось.

— Береговой! — услышал я вскоре голос все того же Гальченко. — Понимаешь, какое дело, из разведотдела дивизии сообщили, что возле Нелидова находится состав с танками и артиллерией. Надо перехватить!

Над Нелидовом мы появились внезапно, но железнодорожные пути оказались уже пустыми. Видно было, как в панике разбегались в разные стороны маленькие человеческие фигурки. Набирая вновь высоту, я заметил за поворотом уходящий от станции эшелон, он быстро ускорял ход. Тотчас же в наушниках прозвучала команда Гальченко: «Все за мной! Бить только по паровозу!»

Машина ведущего ринулась на цель. Я шел третьим, замыкая звено. Через секунду-другую наступил мой черед. Снаряды из стволов моего ИЛа ушли в густое, плотное облако белого пара — туда, где только что крутил колесами паровоз. Вагоны, сталкиваясь на полном ходу, вздыбились, налезая друг на друга...

А на другой день у развернутого полкового знамени, перед строем прибывший из политуправления фронта генерал вручал мне первую боевую награду — орден Красного Знамени. В тот же день наградили и многих других моих однополчан.

Каждый, конечно, переживает это по-своему. Для меня же тогда первым, заслонившим собой все остальное, впечатлением стало то, что я уже не просто, что называется, понюхал пороха, а удостоился одной из высших боевых оценок! Однако благодушие это у меня не вызывало. Непосредственно над полем боя работал я еще маловато. Понимал, что оказанный мне почет скорее всего — аванс, что главное еще впереди!

И летом сорок третьего оно, это главное, наступило. Под Курском и Белгородом готовилось крупнейшее наше стратегическое столкновение с противником. Теперь-то я был избавлен от необходимости следить за главным в этой войне только по радиосводкам Совинформбюро. Предстояло личное участие в знаменитой битве на Курской дуге!

К этому времени я уже в полной мере оценил всю мудрость суворовского афоризма: «Тяжело в ученье — легко в бою!» И поправку на то, что участвую в войне необычайного до сих пор типа — войне моторов, в эту мудрость успел внести.

Теперь я ежедневно подолгу со своим механиком «висел» на стремянке, приставленной к машине, и регулировал органы управления самолетом.

Поначалу в полку надо мной посмеивались, поговаривали даже, будто не доверяю механику. Но, когда убедились, что моя машина не отказывает своему командиру, поубавилось пересудов. В полку оценили необходимость для летчика не только на зубок знать матчасть, но и прощупывать самолет собственными пальца-

ми до винтика, повышая безотказность взаимодействия человека с машиной.

Вскоре наш корпус был передан из состава войск Калининского фронта в Степной, армиям которого предстояло участие в надвигающихся событиях.

После передислокации как-то мне привелось оказаться на переднем крае перед весьма масштабной разведкой боем с участием наших самолетов. Здесь постреливали, однако по всему чувствовалось, что стоит хоть и предгрозовое, но затишье. Изредка, прошуршав над головой, в тыл пролетали вражеские снаряды. Ружейно-пулеметный обстрел с обеих сторон был редок и ленив. Но по нему нетрудно было догадаться, что передний край противника метрах в двухстах отсюда, на противоположном, чуть более высоком, чем наш, гребне.

Я впервые попал на землю поля боя, но и у меня обстановка не вызывала пока беспокойства, хотя здешнее затишье было и погромче, чем привычное для меня звучание наземной войны «с высоты птичьего полета».

Не прошло и четверти часа, как земля подо мной, вслед за густым шорохом, напоминавшим разрыв гигантского полотнища над самой головой, буквально ходуном заходила. На передний край противника как бы разом упал занавес черного дыма, снизу подсвеченного пламенем снарядных и минных разрывов. Оборвав ружейно-пулеметную перестрелку, началась артиллерийская подготовка. Уши мгновенно заложило. В глазах все померкло. Показалось, что время остановилось.

Когда все внезапно стихло, я глянул на часы и с удивлением обнаружил, что ад этот крошечный длился ровно пятнадцать минут.

В артиллерийско-минометный стихавший грохот начала вливаться знакомая мелодия иловских движков.

Как ни ждали их, а наскочили они сюда совершенно неожиданно. Снизу такое я увидел впервые! Даже волосы зашевелились под пилоткой...

Казалось, прямо на голову сваливается и вот-вот раздавит тебя акула... Именно так выглядела, на мой взгляд, знакомая машина, если смотреть на ее веретенообразное тело снизу. Звонящий гул моторов, вихрь от винтов буквально вжали меня в землю.

Стихий артиллерийский грохот сменился другим: заработали самолетные эрэсы и все бортовые стволы. Земля снова заколыхалась, меня словно приподняло в воздухе. Вцепившись в нее ушедшими в грунт ногтями, я заставил себя вглядеться в происходящее.

В двухстах метрах от меня земля вздыбилась и заклокотала пламенем. А самолеты мгновенно скрылись за гребнем, показавшимся из опадавших дымов, гребнем, по которому проходил вражеский передний край. Он помертвел и затих.

Едва я поднял голову, как пошла вторая волна наших машин. И так раз за разом, раз за разом...

Нутром почувствовал я, что, окажись метрами двумястами впереди, и уже никому и никогда бы не смог ничего рассказать про это... От наката новой волны атакующих самолетов снова пригнул голову, и тут меня осенила облегчающая своей парадоксальностью мысль: кланяюсь не столько страху, сколько мастерству своих товарищей по оружию и его мощи.

Но вот стихло небо и с тыла стал нарастать рокот танковых моторов. Сосредоточившиеся по обе стороны от меня в окопах пехотинцы стали готовиться к атаке.

Так я, как говорится, понюхал своего же пороха. Почувствовал, какой точности и слаженности ждет от нас, летчиков-штурмовиков, на земле пехота.

Такой была эта необычная моя наземная рекогносцировка.

После непродолжительного затишья мы наконец вступили в Курскую битву...

В небе завязывались жестокие схватки. Вылеты следовали с интервалами в двадцать — тридцать минут — ровно столько требовалось, чтобы успеть вновь заполнить опустевшие снарядные и патронные ящики. Мы подчас даже не покидали кабин, ожидая, когда снующие под брюхом самолета вооруженцы подвесят новые эрзэсы и бомбы. В ту пору можно было жить только боем, даже обдумать впечатления было некогда. Но вот однажды, в самый разгар тяжелых схваток, когда не только люди, но даже техника работала на пределе, под вечер, прямо на летном поле нашего фронтового аэродрома состоялось партийное собрание.

О нем я узнал, только-только вернувшись из очередного, последнего в тот день, боевого вылета. Направлялся на КП, когда меня окликнули:

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

На «пятачке» — 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 где и как смог. Длинных выступлений не было тоже, протокол партсобрания, пристроив планшетку на радиаторе ближайшего бензозаправщика, вел один из летчиков соседней эскадрильи.

Из выступлений своих товарищей я тогда и понял окончательно, что не зря прошли для меня так мучительно тянувшиеся месяцы предфронтальной учебы. Впервые за эти жаркие дни увидел оценку своей боевой работы однополчанами по их единогласному голосованию за прием меня в ряды коммунистов.

Тем временем битва под Курском уверенно склонялась к полной победе наших войск. Чего стоило одно только кладбище вражеской техники под Прохоровкой. Сотни гектаров выжженной, перепаханной взрывами снарядов и бомб земли были буквально наштапкованы искореженным железом. Надежда вермахта на новейшую танковую технику — «тигров», «пантер» и «фердинандов» — не оправдалась. Десятками безжизненно застыли они с продырявленной броней, сорванными башнями, изогнутыми разорванными орудийными стволами, распластанными гусеницами. Гигантское месиво искореженного, закопченного металлолома — вот все, что осталось от ударной фашистской танковой армады.

Тут проявилось далеко не только наше превосходство в наземной технике. Стратегическое господство в воздухе окончательно захватила наша авиация. Впервые приказы гитлеровского командования, предписывающие избегать боев с советскими истребителями, начали появляться сразу после курского побоища, в августе 1943 года. А вскоре наступил и черед «модернизации» всей фашистской военной терминологии. В обиход стали входить словосочетания вроде «выпрямление линии фронта» или «организация эластичной обороны». Так пропагандистский аппарат рейха пытался замаскировать провалы стратегии вермахта.

Никто из нас, конечно, не тешил себя иллюзией, будто все трудное позади. Враг все еще был силен, но мы уже почувствовали, что сильнее его. Теперь мы превосходно знали не только возможности собственных машин, но и то, на что способны немецкие. Любая складывающаяся на поле боя и в воздухе ситуация таила для нас все меньше и меньше загадок.

И все же в нашем деле успех определяется не только уровнем знаний и навыков, а еще и умением постоянно держать их в состоянии готовности к неожиданностям. 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. А потому типовой технологии воздушного боя не существует. Небо войны — не место для повторения заученного, для благодущия и самоуспокоенности.

Урок на сей счет был преподан мне однажды весной сорок четвертого. Набухшие от дождей и талого снега проселки стали непроезжими от густой, жирной грязи. В ней намертво вязли колеса вражеских автомашин, гусеницы их танков и бронетранспортеров. Панически замирали они под крылом, когда мы пролетали мимо них на другие цели. Им все равно уж деться было некуда. Выбитые из Винницы части вермахта откатывались на запад в стремлении спасти

свою технику. Противник буквально вцепился в несколько дорог с твердым покрытием. Гигантские колонны растягивались на километры, представляя собой великолепную мишень для наших атак.

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

— Нужен еще вылет, — доложил я командиру полка. — На шоссе пробка: пока не расчистят, надо бы успеть!

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

Я шел первым и понимал, что до линии фронта надо быть предельно внимательным: вражеские зенитчики не дремали. Но то ли от усталости, то ли, наоборот, от прилива радостных чувств, а скорее, от того и другого вместе, мне показалось, что противнику теперь уж не до нас. Слишком крепко им досталось. Перебирая в памяти весьма приятные для себя картины последней штурмовки, я вел машину, будто в мирное время на пассажирской линии: ровно, спокойно, строго по прямой. И вдруг по фюзеляжу пробарабанила очередь из крупнокалиберного пулемета. Через несколько секунд мне стало ясно, что разбита водяная помпа. Пришлось садиться на первом попавшемся «пятячке», как только перевалил линию фронта.

— 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 невезенье здесь ни при чем. Просто нельзя в войне предаваться самодовольной расслабленности, недооценивать пусть и крепко битого врага, которому не в чем искать спасения, кроме твоих промахов, ошибок... А ошибка была. И заключалась она в том, что шли мы на приличной высоте, метров 500—600, а не на бреющем, и по нашим ИЛам можно было вести прицельный огонь; и главное, что знали все летчики, отработав в тылу врага и возвращаясь домой,

необходимо избегать населенных пунктов, а я летел, как на параде, вдоль главной улицы поселка. Вот и все.

Добираться домой пришлось не на крыльях победы, а на своих двоих.

На аэродроме меня ждала радость — 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 во Львов получать новые самолеты! — сказали там.

И вот я во Львове.

Город совсем недавно освободили от оккупантов. Всюду следы их хозяйничанья: взорванные здания, груды кирпича, 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 свою планшечку и, ни слова ни 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 здешнюю 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 физиономию. — Вы что, тоже...

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

А дальше все вышло, как в шутку напроорочил Балдин. Через полчаса мы уже сидели в «Люксе» — только не в гостиничном номере, а в зале городского ресторана «Люкс». За столиком, против меня сидел 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, не подвел фамилию...

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



— Да-а! — не выдержав, расхохотался Балдин. — Встретились два родственничка, два брата, а поговорить не о чем!.. — И он тактично умолк.

Но поговорить нам, конечно, было о чем, как было о чем и помолчать. Почти физически ощущали мы с Михаилом незримое присутствие старшего нашего брата. И скорбь об его утрате смягчалась гордостью за оправданные надежды, которые возлагал на нас с Михаилом Виктор, — превосходнейший летчик, чьи талант и мужество так бы пригодились теперь Родине...

А сейчас я, как бы оставив позади тысячи налетанных километров, множество схваток с врагом, целые месяцы фронтового бытия, сделаю стремительный повествовательный рывок. Нет, не потому, разумеется, что о них рассказать нечего, — убежден я как раз в обратном. Думаю, что вообще едва ли не каждый бой летчика может стать сюжетом для большого рассказа, пожалуй, и для целой самостоятельной книги. Откровенно говоря, даже мечтаю как-нибудь прочитать такую, но написать — это уже чисто литературная работа.

На ее пороге останавливаюсь не случайно: считаю необходимым не казаться, а быть самим собой, и браться лишь за то, что могу сделать лучше всего: не столько рассказать о пережитом, сколько объяснить, как понимаю сам, почему моя профессиональная судьба сложилась так, а не иначе; засвидетельствовать, какое именно сочетание объективных условий умножило мои собственные возможности, которые позволили оправдывать надежды командования, возлагавшего на меня различные по своей сложности задания Родины.

Итак, речь пойдет об одном, правда не абсолютно — день в день — точно, но совершенно счастливым совпадении.

...Шел четвертый июль войны, июль 1944-го. Утро почти такое же, каким было то, что занималось три года назад, когда на платформе Орша-пассажирская прислушивался я к нараставшему с запада перестуку колес первого для меня эшелона «из войны».

Снова безоблачно, воздух стремительно наполняется зноем. И вновь все мое внимание приковано к западной кромке горизонта. С такой же силой, как и тогда. Но на этот раз не отдаленность, а близость государственной границы будоражит душу. К ней мы и подлетаем на этот раз.

Под крылом змеятся дороги, обрамленные ватными облаками клубящейся пыли. Наверное, так же выглядели они с высоты птичьего полета и тридцать семь месяцев тому назад. Однако все тогда двигалось по ним в противоположную сторону от этой самой границы вглубь нашей страны. Те же штабные машины, грузовики, орудия, бронетранспортеры и танки таких же раскрасок и марок, как и те, что

и сейчас прекрасно видны мне, но теперь они валяются на обочинах дорог, — опрокинутые, искореженные минометно-пушечным огнем, авиабомбами и танковыми траками, а то и просто поспешно брошенные.

Над всем этим, в обгон устремляющихся к переднему краю пехотных и танковых колонн, летит моя эскадрилья — к последнему на земле Родины боевому рубежу!

Изготавливаясь к атаке, снижаемся к нижнему пределу бреющего полета. Подчиняясь требованию уставной осторожности, быстро окидываю взглядом верхнюю полусферу. С флангов и поверху у нас — надежное прикрытие из нескольких пар «Лавочкиных». В память так и врезается этот вот штрих: одинокий «мессершмитт», никем не преследуемый, поспешно покидает советское воздушное пространство.

О таком обороте дел они поначалу и не помышляли! Ведь тогда в обрамляющее нашу границу воздушное пространство вторглось около пяти тысяч истребителей и бомбардировщиков «люфтваффе». За первый же день войны в воздушных боях и на аэродромах уничтожили они тысячу двести наших самолетов, первым ударом практически напроцъ снеся щит воздушного прикрытия страны...

Так вот увиденное мною теперь, в это июльское утро 1944-го, не мог я не сравнить с тем, что происходило здесь же тремя годами раньше. И контраст не мог не поразить воображения.

Пожалуй, он и позволил мне ощутить всю силу нашего фронта и тыла, переломившую ход войны, трагически начинавшейся вот на этой местности, в том же самом небе, в котором летим мы сейчас.

...А мы уже летим над самой земной поверхностью. Даже сварные швы различимы на броне устремляющихся к рубежам атак тридцатьчетверок. Усеявшие их «спины» десантники, видно, настолько привыкли к надежной авиаподдержке, что и голов не поднимают, чтоб убедиться — свои ли над ними.

Мы на подходе к позициям противника. В поле зрения оседает вздыбленная снарядами земля: это прекращается артиллерийская подготовка, прокладывавшая путь нашему наземному наступлению. Подо мной промелькнула помертвевшая ничейная полоса: сплошь усыпана она серыми мундирами. По всему видать, не в добрый для себя час контратаковали вражеские пехотинцы. Здесь же — покореженные бронетранспортеры и танки, меченные жирно чернеющими крестами. Однако сам передний край вражеской обороны неистово вспыхивает залповыми и одиночными выстрелами.

Еще чуть поприжав машины к земле, открываем огонь и мы. Снова панораму застилает плотная пелена дымов, у основания багрящихся

от разрывов наших эрэсов. И занятое противником пространство, обнимающее границу, разом замирает. Мы свое дело сделали: нет повторного огня по атакующим боевым порядкам наших танков и пехоты, но то тут, то там в небо врезаются трассы зенитного огня. Нащупывают наш строй... Крутым, согласованным разворотом «все разом» уходим на свою территорию. И ложимся на курс повторной штурмовки.

Однако радиокманда «Отставить!» заставляет мгновенно убрать пальцы с гашеток и взглянуться в землю боя: тридцатьчетверки и следующие за ними вплотную пехотные цепи наших, одолев окопы противника, приближаются к заветному краю родной земли.

Так на моих глазах война вернулась на рубеж, с которого началась. Но и здесь не было у нас остановки. Весьма стремительное это наступление увенчалось освобождением первого крупного польского города Жешув.

В полку навсегда запомнили подарок, сделанный нам крестьянами одной из деревень в окрестностях Жешува. То было обыкновенное картофельное поле, очень подходившее для нашего полкового аэродрома. Технически вовсе нетрудно было выровнять здесь взлетно-посадочную полосу шириной метров четыреста и длиной с километр. Но тут возникла проблема политическая. И под оккупантом здешние жители наголодались, а сколько семей оставит ни с чем наша ВПП?.. От этой мысли наши квартирьеры пришли в замешательство. Сперва и не заметили, что оказались в довольно плотном кольце местных жителей.

— Что заботит панов? — спросил пожилой крестьянин, вполне сносно говоривший по-русски. И, слегка коснувшись пальцем крылатой эмблемы на погонах низкорослого нашего помначштаба, добавил: — Лётники?

Тот кивнул в ответ и сказал:

— Вот хотели летать отсюда, да нельзя — поле...

— Дак сравняйте ж его, а мы поможем. Лучше поголодать, чем под фашистом гнуться.

Вот так нас встретили за кордоном. И было это не менее дорого и волнующе, чем музыка, цветы и объятия, потому что выражало со всей бесхитростностью самоотверженное движение навстречу нам самой души народной. Вот почему это запомнилось моим однополчанам и мне.

С того наскоро оборудованного аэродрома и летал наш полк на Сандомирский плацдарм, занявший видное место в истории минувшей войны.

По мере приближения к этому рубежу наше освободительное продвижение на запад замедлялось. Наши войсковые тылы поотстали,

и силы, с такой страстью вложенные в бросок к границе, поистощились. К тому же стремительно отброшенный от Буга через Сан к Висле противник как бы опомнился. Видно, отступление от границ, с которых он так гладко начинал, заставило арьергарды вермахта мертвой хваткой вцепиться в этот рубеж.

Однако оперативной паузы не получилось. Это мы почувствовали по своей загрузке. На всю жизнь запомню железную дорогу на Краков, по которой противник получал подкрепления. Здесь небо с какого-то момента стало для нас буквально завешанным разрывами зенитных снарядов. А спустя некоторое время почти такая же артиллерийская завеса опустилась и над передним краем противника, где и на малых высотах нашей боевой работы стало «жарковато» от плотного огня зенитных пулеметов и орудий.

Пришлось осваивать штурмовку за один-единственный заход: если во время первого, и потому всегда наиболее внезапного, вражеские зенитчики только пристреливались, то второй, как свидетельствовал печальный опыт, мог оказаться и нередко оказывался гибельным для летчика.

Перед одним из очередных вылетов на Сандомирский плацдарм ведущий группы Владимир Налетчиков вновь предупредил, что после пикирования будем сразу же уходить:

— Лучше потерять несколько минут, чем половину эскадрильи.

Едва вышли на цель, как земля побагровела от вспышек зенитного огня. «Через несколько секунд небо здесь превратится в ад крошечный, — мелькнуло у меня в голове. — Только мы-то будем уже далековато...» И тут вдруг одна из машин отвернула в сторону: кто-то вопреки предварительной установке решился на повторный заход. Те, что шли за ним, повторили пагубный маневр. Небо густо вскипело от разрывов. «Две. Три. Четыре машины! — считал я. — Сколько их вернется?»

Не вернулась ни одна. Четыре ИЛ-2 один за другим вспыхнули на земле черными факелами...

Кто не понимает, что без риска нет войны? Но то было не риском, а преступной глупостью. Тот, кто, пренебрегая опытом, рассчитывает на «авось» да вдобавок еще рискует не только своей головой, но и чужими, не заслуживает доброго слова.

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

Оговорюсь сразу: трусов в обычном, общепринятом, что ли, смысле в авиации почти не встречается — они же стараются подобрать себе профессию побезопаснее. Однако среди летчиков нет-нет да и попадаются трусы, которые остервенело цепляются за свою жизнь, не ставя

ни в грош жизнь товарищей. Но подлое это свойство чаще всего губит его носителей, и в этом есть своя справедливость!

Я за всю войну встретился с таким только раз. Не хочется называть его фамилии: ее, кроме него, до сих пор носит кто-то еще. Того летчика подбили, когда он возвращался на базу после выполнения задания. Он напоролся на заслон зениток уже вблизи передовой. Ему удалось перетянуть поврежденную машину через линию фронта, но сесть было некуда. Под крылом мелькали рытвины и буераки. Воспользоваться парашютом было поздно: машина потеряла высоту. В любую минуту она могла врезаться в землю. Жизнь повисла на волоске, и чем тоньше он становился, тем малодушнее становился тот летчик. Да, именно малодушнее. С великолепной точностью родной наш язык определяет суть подобного поведения: когда душа становится малой, и в нее уже не вмещаются чувства товарищества и самоотверженности. Так оно и вышло на этот раз.

Когда под крылом самолета замелькали стога сена, малодушный пилот, начисто позабыв про летевшего с ним воздушного стрелка, мгновенно отстегнул ремни, открыл задвижки фонаря и прыгнул вниз. А лишившаяся управления машина продолжала нестись к земле и врезалась в нее с такой силой, что обломилась крылья и хвост. Но справедливость восторжествовала: стрелок остался жив. Его выбросило из кабины, и он упал в спасительный стог сена. Труса же не повезло: его нашли на земле со сломанным в нескольких местах позвоночником...

Я не хочу сказать, что летчику вовсе незнакомо чувство страха. Ведь нервы у нас хотя и крепче, чем у представителей иных профессий, но поджилки подчас тоже вздрагивают. А вот поддаваться панике не имеем никакого права. Этого не позволяет сама профессия. Она требует трезвого отношения к любому душевному движению, в том числе и к страху. Его надобно рассматривать как индикатор на приборной доске, сигнализирующий о приближении к опасному перекрестку, на котором тебе предстоит крутой поворот: свернешь в сторону — там гибель и нравственная и, чаще всего, физическая; повернешь в другую — наверняка сохранишь свое достоинство, а возможно, и жизнь — товарищей и свою собственную.

Еще на Курской дуге, когда нас с Ананьевым, воздушным стрелком, подожгли «фоккеры», которых из-за камуфляжной раскраски я принял было за «Лавочкиных», страх на несколько долгих минут стал нашим попутчиком. Он влез в кабину в ту самую секунду, когда я сообразил, что самолет может взорваться в воздухе прежде, чем 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 противник. Остаться в пылающей маши-

не — значит через считанные мгновения взорваться вместе с нею. Но 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!

Напряжение растет: ощущение такое, что хуже некуда. Глаза слезятся — дым разъедает; проморгался кое-как, смотрю: левое крыло начинает Журавлиный лес закрывать. Как только лес снова выйдет из-под крыла, мы будем уже 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 шел на секунды. А Журавлиный лес уже был позади.

— Прыгай!

Ананьев прыгнул. Теперь наступила моя очередь.

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

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

И только когда раскрылся купол парашюта, а вслед за его хлопком где-то справа и выше оглушительно грохнуло — самолет все-таки взорвался в воздухе, — напряжение наконец отпустило меня. Понял, что все время ждал этого взрыва. Это ожидание и было моим страхом. Поддайся ему — и мы с Ананьевым оказались бы на вражеской территории. Тогда я и понял, как это важно — не позволить чувству страха овладеть собой.

Но нельзя и пренебрегать им. Да, страх, если вдуматься, по-своему даже полезен: он, как и боль, сигнализирует об опасности. Но этим и исчерпывается его ценность. Предоставленный самому себе, лишенный противодействия воли, страх, как раковая опухоль, начинает расти вглубь ивширь, поработая психику. Сначала полезный как сигнал об опасности, незаметно, исподволь страх превращается в свою противоположность, сам становясь опасностью. Крайняя его степень — трусость, которая, как я уже говорил, сковывает силы, делает человека беспомощным.

Но процесс этот, к счастью, обратим. С помощью воли, все того же опыта страх можно обуздать, поставив под контроль сознания.

Вообще говоря, пугает чаще всего не сама действительность, а ее неверное восприятие — те искажения, которые накопились в сознании в результате неправильного или неполноценного жизненного опыта или недостатка выдержки, мешающих разглядеть свет «в конце туннеля» нагрянувшей опасности.

Стоит, к примеру, вспомнить ту типичную метаморфозу, которая неизбежно происходит со всяким робким подростком после нескольких лет занятий боксом. Страх перед чужими кулаками у него навсегда изжит. Точнее, в какой-то мере он все равно остался, и это вполне естественно, нормально, так оно и должно быть, но это уже не тот страх, что прежде. Теперь он очистился от всего надуманного, наносного, стал тем, чем ему и быть положено, — сигналом об опасности, мобилиующим способность к сопротивлению! И тогда приходит к человеку драгоценнейшая трезвость, делающая его в самые критические минуты не только более осмотрительным и собранным, но подчас и просто дерзким.

Именно дерзости, пилотажной и тактической изощренности для того, чтобы штурмовать на Сандомирском плацдарме, требовалось, пожалуй, как никогда много. Иначе было не пройти вставший поперек наших атак огонь противовоздушной обороны противника. До его сознания уже дошло, что обороняется он на дальних подступах к своей собственной территории. И сопротивление его становилось с каждым днем все более отчаянным.

И вот теперь каждый наш боевой вылет стал всего больше напоминать некий воздушный танец. Мне, моему другу Виктору Кумскову, еще пяти — семи самым опытным летчикам полка приходилось выступать в качестве солистов. «Натанцевались» мы над Сандомирским плацдармом, как говорится, на всю жизнь.

Ведя машину к цели, приходилось то нырять, то взмывать, то уклоняться вправо, то влево, сбивая пристрелку вражеских зенитчиков. А следовавший за каждым из нас «ансамбль» из шести или девяти машин, строго выдерживая интервалы строя, повторял фигуры противозенитного маневра. Но этот на первый взгляд хаос нашего продвижения был жестко ориентирован на цель. На минимально близкой к ней дистанции «пляска» обрывалась. Сбрасывая свой груз и одновременно ведя смертоносный огонь из пушек, крупнокалиберных пулеметов и реактивных установок, машины одна за другой, со строго рассчитанной последовательностью атаковали назначенную точку. Это требовало от каждого участника полета не только мужества и мастерства, еще и понимания замысла ведущего, обеспечивающего согласованность наших действий. И мы добивались этого всякий раз, в чем и убеждались, видя, как разбегались расче-

ты зенитных орудий, как выскакивали из люков горящих танков фашисты.

Но ни на миг нельзя было расслабиться, зарваться от упоения успехом. Тут же надобно было повторить атакующий маневр, но мгновенно изменив его рисунок: пикировать с другой стороны, а выходить из пике также с неожиданного для врага ракурса.

Хотя нас, как правило, сопровождали истребители прикрытия, целиком положиться на них было бы неразумно. Часто летчики противника одной группой ввязывались в бой с истребителями, а другая, более многочисленная, атаковала на уничтожение непосредственно нас. И здесь четкость и стройность защиты только и спасали от неминуемой гибели.

Выйдя из пике, мы тут же создавали «круговую» оборону. Двигаясь к линии фронта, машины наши согласованно менялись местами, а стрелки из крупнокалиберных пулеметов создавали над нашим строем заградительный огневой заслон.

Если бы вражеским летчикам удалось сосредоточить свои усилия на одном из ИЛов, если б они сумели отбить его от остальных, он бы погиб неминуемо. Так плотным маневренным строем прикрытые огнем бортового оружия, мы переваливали их передний край и укрывались под защиту своих зениток. Тут же по команде прижимались к земле.

Атаковать несущийся на высоте пяти метров штурмовик с воздуха не решился бы даже безумный: он неминуемо врезался бы в землю.

Бывало, шестеркой или девяткой машин, атакованные десятью, двенадцатью «мессерами» и «фокке-вульфами», мы возвращались на свой аэродром без потерь.

Однако после посадки, ощущая прилипшую к телу от пота рубашку и полную потерю голоса, далеко не сразу чувствуешь облегчение. Не всякий раз даже осознаешь, на чью долю приходятся командирские благодарности за умелое дирижирование «танцами» над целью — Кумскова, Пряженникова, Биджиева, Аверьянова, Новикова, Скворцова, Колигина или мою собственную. На эту восьмерку пилотов над Сандомирским плацдармом и падала основная нагрузка быть ведущими. Нам это удавалось лучше, чем другим. Но меняли нас постоянно, и не зря. Ибо все физические, нравственные и интеллектуальные силы ведущего испытывали каждый раз такое напряжение, которое и дважды в день не вынести. А налетов ежедневно нам приходилось проделывать по несколько.

Так на изуродованной машине дотянул до своего аэродрома Кумсков. Мы вместе часто летали на ответственные задания. Талантливый летчик, он не раз выходил победителем даже в единоборстве с истребителями противника. Однажды он сбил фашистский самолет огнем своих штурмовых пушек.

Хочу рассказать о подвиге Виктора Кумскова над тем же плацдармом. Во время одного из вылетов, когда Виктор вел шестерку



штурмовиков несмотря на бешеный огонь зенитных орудий, он трижды менял ракурсы, повторяя атаку на колонну танков противника. В момент выхода из последней атаки зенитный снаряд попал в правое крыло его самолета. Приказав остальным немедленно возвращаться на свой аэродром, Кумсков не покинул машины.

Снаряд вырвал пушку, правое колесо, и в крыле образовалась дыра. Самолет накренился, потерял управление и стал терять высоту, входя в спираль. Казалось, все кончено. Нужно прыгать. Высота падает, но Виктор нашел в себе мужество следить за поведением раненой машины. Но рассказ мой, как бы ни был краток, куда продолжительней тех секунд, а иногда и долей секунд, в которые летчику необходимо принять правильное решение. Мотор работал, и это вселило какую-то уверенность. Машина продолжала падать, скорость падения росла, и подъемная сила остатков крыла начала постепенно увеличиваться. И вот на высоте что-нибудь около ста метров, то есть у самой земли, Виктор выровнял машину и на бреющем полете стал уходить к линии фронта. На наших передовых позициях он увидел знакомый командный пункт корпуса. Только попытался по радио доложить о выполнении задания, как его прервал голос генерала Каманина: «Все видел, иди быстрее, как можно быстрее домой!». Кумсков сумел посадить машину на одно левое колесо, и после того, как срочно сменили крыло, он вновь водил на штурмовку врага свой самолет с неизменной двойкой на киле.

Но не всем моим товарищам привелось услышать командирские похвалы. Бывало, шальной снаряд продырявит фюзеляж самолета или очередь пробьет баки с горючим. За месяц непрерывных боев над Сандомирским плацдармом мы потеряли немало боевых друзей — опытных, обстрелянных, вернейших своих товарищей: погиб Герой Советского Союза Гамаюн, сделавший на потерявшей способность летать машине все что мог и в конце концов направивший свой подбитый штурмовик на колонну врага. Он повторил подвиг Гастелло.

После боев за Сандомирский плацдарм мы вошли в состав воздушной армии под командованием генерала Горюнова и поддерживали наступление войск 2-го Украинского фронта. Трассы наших полетов пролегли в небе Румынии.

Одно из первых впечатлений, полученных в Румынии, оказалось тоже из незабываемых. Однажды над аэродромом, на котором мы базировались, появились «мессеры» с крестами на крыльях. К нашему изумлению, зенитки, плотно прикрывавшие корпусной аэродром, безмолвствовали. Самолеты преспокойненько сделали круг и по всем правилам стали садиться. Такого нам еще не приходилось видеть! Мы привыкли встречать эти машины в воздухе и только огнем, а они как ни в чем не бывало заруливают себе на стоянки. ...Из кабин степенно, как дома, вылезают летчики. Это были румынские летчики, перешедшие на нашу сторону.

Так появился в составе нашей воздушной армии первый румынский авиакорпус генерала Ионеску, во взаимодействии с нашим штурмовым каманинским корпусом бивший на перекрашенных, разумеется, «мессершмиттах» общего врага.

Осень 1944-го застала нас уже в Венгрии. Широким фронтом шло наше наступление.

Однажды мы получили задание накрыть вражеский аэродром подскока, расположенный вблизи венгерского города Мишкольц. Обычно основной аэродром со всей его вспомогательной техникой и обслуживающим персоналом размещают в надежной удаленности от передовой, чтобы максимально обезопасить его от воздушных налетов. Аэродром подскока, наоборот, устраивают поблизости к линии фронта, чтобы меньше времени тратить на паузу для заправки и пополнения боекомплекта на машинах, задействованных на переднем крае. На него самолеты и «подскакивают» во время активных боевых действий: израсходуют горючее и боеприпасы — сюда, все закончили — и назад, на основную базу. На аэродроме подскока остаются только цистерны с горючим и комплекты боеприпасов. Вот такой аэродром, конечно, в момент, когда он не пустует, а полон вражеских самолетов, 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), но только аэродром, когда мы на него вышли оказался... пустым. Не возвращаться же ни с чем! Решили атаковать крупную железнодорожную станцию, расположенную по соседству и битком забитую воинскими эшелонами: это мы успели заметить по дороге сюда.

Удар по станции застал противника, успевшего успокоиться, когда мы пролетели стороной, врасплох. Зенитки стали бить поздногато, когда мы уже выходили из пикирования.

Слева от меня горы прорезала глубокая расщелина. Подходы к ней наверняка были пристреляны станционной артиллерией ПВО. Справа лежала долина, откуда тоже били вражеские зенитки. Я сделал правый разворот — прямо на долину, да еще с резким снижением: упал, образно говоря, прямо на стволы вражеских пушек. И как только сбитые с толку зенитчики противника перенесли заградительный огонь вперед, по моему предполагаемому курсу, я тотчас подал команду:

— Всем круто влево!

Девятка вслед за мной легла в крутой вираж, и мы, целые и невредимые, оказались в спасительной расщелине. Девятка Кумского ушла в противоположную сторону.

Конечно, повернуть в долину, на стволы бьющих по тебе зениток, честно говоря, было страшновато, рискованно. Противник превосходно

знал это, но предположить не смог, что мы, да еще коллективно, преодолеем этот страх. А не пойдя мы на такое, и в пристрелянном пространстве — от станции до расщелины — нашли бы гибель многие экипажи. Разделавшись с их эшелонами, вновь повернуть к ним в тыл, в ошестинившуюся стволами зениток долину, — то был единственный выход из положения, требующий коллективной дерзости. И вот обе девятки, отвернув после пикирования не к расщелине, а прямо на врага, сделали именно то, что было единственно верным в сложившихся обстоятельствах.

Да, на войне нередко приходилось сталкиваться с таким стечением обстоятельств, которое и выбора не оставляет. А когда выход — единственный, он по плечу лишь тому, кто всего себя способен подчинить осознанной необходимости. В ту, последнюю осень войны, когда приближавшееся к нашей Победе над фашизмом единоборство становилось все более ожесточенным, с такими ситуациями нам приходилось сталкиваться довольно часто.

Годовщину Октябрьской революции я встретил в кабине самолета. Седьмого и восьмого ноября корпус сделал пятьсот самолето-вылетов, поддерживая наши войска, форсирующие Тису. В боевой круговерти тех дней я не знал усталости. Этому предшествовало вот какое событие.

...Тот день начался для меня обыкновенно. Рано поутру на улочке в небольшом венгерском местечке Бутечелепе, где квартировали мы, летчики, как обычно, просигналил наш дежурный автобус — пора на аэродром. Боевую готовность объявили сразу же, как только рассвело. К ночным полетам штурмовики не были приспособлены, поэтому в светлые часы суток стремились использовать каждую минуту. Конечно, это 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 каждый раз автобус в деревню было нецелесообразно. Проще, практичнее было держать под руками всех.

На аэродроме устраивали настил с тюфяками или соломой, на них и досыпали экипажи в ожидании задания. Спали не раздеваясь, приткнувшись кто где, прикрыв от солнца глаза рукавом гимнастерки или пилоткой. Ведущие научились распознавать нужных им летчиков по... сапогам. Получив приказ поднять в воздух свою девятку, идешь вдоль настила а, чтобы не будить зря остальных, отбираешь кого следует 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. Я стоял в строю, толком еще и не проснувшись, совершенно

не подозревая, что через минуту в жизни моей произойдет нечто неизначительнейшее. Понимание не осенило меня и тогда, когда генерал произнес: «...Береговому Г. Т.»...

Вслед за тем я как бы явственно услышал с детства врезавшуюся в память редкостную похвалу Виктора: «Не подвел братьень. ...И за меня и за себя поработал на славу!» Вместе с этим, до глубины души тронувшим воспоминанием о скупом на похвалу, взыскательном старшем брате я наконец осознал, что имя мое прозвучало в Указе о присвоении мне звания Героя Советского Союза. Признаюсь: более всего жаждал в ту минуту, чтоб Виктор стоял в этом строю награжденных, возле меня...

Отпраздновали событие скромно. Было некогда: моя эскадрилья тут же получила срочное задание — штурмовать танковую колонну врага. И уже вплоть до октябрьских праздников не знали мы передышек.

Редко и ненадолго удавалось задерживаться на земле. А жизнь шла здесь своим чередом, своеобразная жизнь.

Полевые аэродромы чаще всего устраивались неподалеку от сел, поселков, небольших городов. Отношения с местными жителями складывались не вдруг. Присматривались они к нам, пилотам, поначалу настороженно. Требовалось какое-то время, чтоб рассыпался в прах миф фашистской пропаганды о тотальной мстительности, присущей-де нашей армии. Но день ото дня венгры становились доверчивей, проще.

Характерная деталь: если где-то в поселке начинала играть скрипка, значит, лед недоверия, настороженности, боязни начинал таять. Это было приметой добрых перемен. Проходило еще три, четыре дня, и слышались мелодии уже не только венгерские, но и русские. Венгры — так было не раз — собирали небольшой самодеятельный оркестр: скрипки, труба, барабан. Под такой аккомпанемент вечерами устраивали они для нас концерты, а то и танцы, которых и сами не чурались.

Были и куда более значительные приметы проявления уважения и любви венгров к нам, их освободителям.

Александр Пряженников, о котором я уже упоминал, отправился однажды на задание в легком хлопчатобумажном комбинезоне и хромовых сапожках. День был хоть и весенний, но солнце припекало по-летнему. Его группа вышла на цель, атаковала колонну врага. И тут на глазах летчиков зенитным огнем была сбита Сашина машина.

Словами не передать, что испытывает летчик, видя, как погибает товарищ. Ничего нет страшнее, когда ты не в силах ему помочь. Так вот, тогда друзья навсегда попрощались с боевым другом...

Каково же было наше изумление, радость, когда через четыре дня Пряженников живехоньким вернулся к нам.

Он был одет в теплый добротный костюм... венгерского крестьянина. Рассказал, что в последнюю секунду ему удалось выпрыгнуть из самолета. Парашют полностью раскрыться не успел. Саша сильно ударился о землю и потерял сознание. Погода испортилась, хлынул дождь, а к ночи повалил и снег. Не приходя в сознание, он бы замерз, если бы не местные крестьяне.

Его подобрали, обогрели, накормили. Переодели во все это и помогли добраться до своего аэродрома. От села к селу его перевозили, как по эстафете...

Когда настала пора передислоцироваться в Чехословакию, венгерские друзья напомнили о себе. У поселка Хоред, что севернее городка Хатван, остались наши техники, ремонтировавшие самолеты. Однажды Виктор Кумсков был послан на «старые квартиры» перегонять отремонтированные самолеты и перебросить оставшийся на старом месте технический персонал. Пока готовились к перелету, Виктор пошел в село навестить хозяев, у которых жил. Встретили его как родного.

Весть о том, что прибыл «свой» летчик, мгновенно облетела поселок. Моментально собрались десятки людей: «Как там мой лейтенант Петр?.. Как Владимир?.. Как Георгий?» — только и слышал Кумсков. Пользуясь несколькими известными ему венгерскими фразами, а в основном русскими словами «хорошо», «молодец», которые уже отлично знали и венгры, Виктор отвечал на их нескончаемые вопросы.

Он ясно видел, как был доволен тот или иной, когда узнавал, что «его» Михаил «молодец» и у него все «хорошо», как гордо поднимал голову, когда Виктор еще добавлял к тому же, что Михаил получил награду «вот такую». И он показывал на один из орденов, обширно представленных на его собственном кителе.

— Как мой Иван? — спросила Виктора пожилая женщина. Виктор узнал ее. То была хозяйка Ивана Николаева, только что погибшего его командира и друга. Виктор молча опустил голову.

Воцарилась тишина. Сняв шляпы, стояли печальные мужчины, смахивали слезы женщины. Так скорбят только о близком человеке...

Весна 1945 года. Теперь вся боевая работа нашего авиационного штурмового корпуса проходила над Словакией. Войска Второго Украинского фронта, тесня противника, продвигались к Братиславе. Мы с воздуха поддерживали это наступление.

Как-то на границе Венгрии с Чехословакией, в Карпатах, нам предстояло атаковать цель, которую отделяли от нас горы. Вражеские зенитки занимали позиции на самом их гребне и по ту сторону склона, у подножия. Идти на обычной высоте — значило попасть под огонь и тех и других.

Как ни крути, а эти зенитные заслоны не обойдешь — нет к цели других подходов. Решили рискнуть: не уходить вверх, а, наоборот, сесть противнику на голову.

Гребень прошли с ходу — и сразу же ручку от себя: вниз съезжали, словно на салазках, того и гляди фюзеляжем борозду 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: каждый камень, каждый лопух видно. «Накатываешься» прямо на зенитки. Но в этом, собственно, и заключался гвоздь маневра. Зенитчики противника, как мы и рассчитывали, стрелять не решились: боялись попасть в своих же. А чуть мы оторвись от земли — получили б 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 на высоте, в простреливаемой обеими батареями зоне. Ну, напереживались, конечно... А дело сделали!

Словом, опыт войны научил нас, что одинаково опасно как убаюкивать себя, кичась мнимым отсутствием страха, так и стыдливо скрывать от окружающих, а главное, от себя самого, малейшее его проявление. Оно, как и любой другой человеческий импульс, не позорит никого само по себе, если есть смелость обуздать его!

Незабываемой весной сорок пятого я по себе убедился, что война, если она всенародная, освободительная, Отечественная, в конце концов справедливо распределяет сопутствующие ей испытания и тяготы между всеми поровну. И если мне не привелось вступить в полосу непрерывных, прямых и активных схваток с врагом с самого ее начала, так на долю моих однополчан и мою пришлось особо ожесточенное ее завершение: она продолжалась для нас дольше, чем для подавляющего большинства советских солдат.

А случилось вот что.

Генерал вермахта Шернер сколотил целую армейскую группировку из отборных частей, укомплектованных опытными солдатами и офицерами. Войска эти были насыщены всеми средствами ведения наземного огня, бронетранспортерами, танками. В боеприпасах и горючем недостатка не было. Сложилась армейская группировка небывалой дотоле мощности, которая двинулась на запад сдаваться американцам.

Наши войска атаковали шернеровцев непрерывно. Да, всякий раз враг терял немало людей и техники, но поначалу — людей больше. И от этого удельная насыщенность техническими средствами, а главное, огнем всех видов, которым они встречали и наши атаки с воздуха, нарастала, равно как и все более отчаянным становилось их сопротивление, жестокими контратаки.

Эта войсковая группировка, откатываясь на запад, снося все на

своем пути, сжималась, словно пружина, а в боях разжималась со все более уничтожающей силой.

Но мы атаковали их непрерывно и упорнейшим образом, мобилизуя все средства, весь накопленный за эту войну опыт. Войну надо было кончать: уже явственно забрезжила заря Победы!

Однажды рейдовая группа шернеровцев даже попыталась захватить и наш аэродром возле Брно. Больно уж сильно мы сдерживали их основные силы, пробивавшиеся на запад. Рейд был пресечен, участвовавшие в нем силы противника были уничтожены.

Вернувшись из последнего полета, я с трудом добрался до ночлега и прямо-таки провалился в сон — хоть над ухом стреляй, не разбудишь. И вдруг меня внезапно стащили с койки.

— Тревога! — услышал я хриплый голос.

Еще заспанный, выскочил на крыльцо, слышу крики, разнобой винтовочных и pistolетных выстрелов, а в конце улицы — захлебывающиеся автоматные очереди. «Шернеровцы!» — мелькнула мысль. Но вдруг, как только я неуверенно прошел к углу дома, на меня наскочил какой-то пехотинец.

— Конец! Конец!.. — орал он во все горло, разряжая в небо свой автомат.

— Кому конец? — тряхнул я его за плечи.

— Да войне ж конец! — крикнул он и, вскидывая вновь свой автомат, добавил: — Пали, друг, из своего тэтэ, надбавляй салюту!

Так внезапно обрушилось на меня торжество, которое все эти годы «мы приближали, как могли!» Я отогнул рукав гимнастерки и взглянул на часы: было без четверти три ночи. Часа через полтора должен был заняться рассвет первого дня мира. Только, как я в тот час и не подозревал, не для нас: командование армейской группы Шернера не признало подписанную в Берлине капитуляцию рейха и не сложило оружия.

И меньше чем через час, с рассветом, мы ушли в атаку, которая оказалась лишь первой из предстоящих нам.

Плотнейший и, надо сказать, изобретательнейшим образом построенный, многослойный заградительный огонь из всех мыслимых калибров зенитного оружия с того утра встречал нас на подходах к колоннам этих последних частей вермахта.

Не только мощно, но и с продуманной последовательностью атаковала их наша авиация. Мы на штурмовку шли в третьем эшелоне. А до того на высоте волнами проходили «тяжеловозы», застилая бомбами вражеские колонны с высоты, прямо с полета. Пока не успевали осесть дым от первых бомбежек, прямо на них в эту темень низвергались наши пикировщики. И уж затем по их дымам штурмовали мы.

Атаковать приходилось вслепую. Но теперь уж густая концентрация шернеровцев была нам на руку: промахнуться было просто

невозможно. Позади оставалось нечто вулканическое. И все-таки, несмотря на это, нас сопровождал неистовый всплеск зенитных трасс, нет-нет да и находивших в наших рядах очередную жертву.

О тех атаках, что пришлось мне проделать в течение семидесяти двух часов, так невыносимо долго тянувшихся уже в мирное время, у меня сохранилось ощущение преодоления такого сопротивления, с силой которого не могло сравниться ничто, преодоленное до того...

Впрочем, то, возможно, было преувеличением. Объяснить это просто. Я уже говорил, что на войне свыкаешься с опасностью, даже со смертью, но только не напрасной. В те трое боевых суток, которые пришлось на нашу долю, если можно так сказать, «сверх войны», по всем, даже самым суровым, законам гибнуть уже было не положено. А мы теряли товарищей по оружию!

От этого ожесточение, с которым буквально выжигали мы сжимавшиеся во все более плотный кулак боевые порядки шернеровцев, к 12 мая стало предельным. Такой ярости я от себя и не ожидал.

...И вот в последний раз пролетаю над сплошь задымленным, пламенем пышущим участком помертвевшей дороги. Внезапно вспыхивает шальная трасса какой-то уцелевшей зенитки и, не причинив мне вреда, захлебывается. Все наконец стихло. Но сквозь густой дым так и не могу рассмотреть результаты нашей работы. Досадно!

Дым этот все-таки несколько рассеялся, правда, только лет через тридцать. Цитирую:

«Немного не доехав до большого берлинского кольца, увидели на автострате и вокруг нее страшное зрелище. В этом месте по обе стороны автостраты густой лес и через него поперечная просека, которой и в ту и в другую стороны не видно конца. Вот по этой-то просеке, используя ее как лесную дорогу, и пытались прорваться через автостраду немецкие войска... То пересечение просеки с автострадой, к которому мы подъехали, стало сегодня... местом их окончательной гибели.

Картина такая: впереди Берлин, справа просека, сплошь забитая чем-то совершенно невероятным — нагромождение танков, легковых машин, броневиков, грузовиков, специальных машин, санитарных автобусов. Все это буквально налезшее друг на друга, перевернутое, вздыбленное, опрокинутое и, очевидно, в попытках развернуться и спастись, искрошившее вокруг себя сотни деревьев.

И в этой каше железа, дерева, оружия, чмоданов, бумаг, среди чего-то непонятного, сожженного и почерневшего — месиво изуродованных человеческих тел. И все это уходит вдоль по просеке буквально в бесконечность...»



Таково свидетельство Константина Симонова, ставшего очевидцем конца одной из многочисленных шернеровских колонн, которую прикончили не мы, но также начисто, как мы.

Так на три дня позже своего окончания война закончилась и для меня. За плечами остались тысяча четыреста двадцать один день непрестанной боевой страды, сто восемьдесят пять боевых вылетов.

Я был на пороге нового этапа жизни.

## ТАИНА СТАРТУЮЩЕЙ КОНСТРУКЦИИ

После недолгих, но не таких уж легких раздумий я принял сразу три решения: первое — продолжать летать, второе — для этого остаться в армии и третье — учиться, чтобы закрепить за собой право на профессиональное будущее.

Но летать теперь уже хотелось, как бы это точнее выразиться, посвободнее, что ли. Штурмовая авиация очень уж привязана к земле. Высота для нее заказана, маневр скован. А запретный плод, как говорится, сладок.

Вкусить его с наибольшей полнотой летчику можно, как я тогда полагал, только в истребительной авиации. После успешного окончания курсов командиров и заместителей командиров авиационных полков вернуться в свою часть я не смог, и меня, теперь уже майора, перевели на новое место службы в истребительную авиационную группу.

Здесь начал летать уже на истребителях. Однако поначалу истребительная «карьер» не обошлась без курьезов.

В полку только что приняли новехонькие американские «кобры» — одноместные истребители.

— Ну как, Береговой, устраивает тебя эта иностранка? — улыбаясь, спросил штурман полка Фомичев, когда я приглядывался на аэродроме к незнакомой для себя машине. — «Кингкобра», заметь, это не просто кобра, а королевская! А в общем, самолет как самолет, с приличным летчиком даже в воздух подняться может. Хочешь попробовать?

Тут-то к нам и подошел командир полка Михайлюк. Я уже был наслышан, что мужик он добродушный, но когда вспылит, слов долго не ищет, а выкладывает то, что на язык подвернется.

— Пробовать компот вечером в столовой будем! А здесь летать надо, технику осваивать, — отреагировал он на последние слова Фомичева. — Давай, майор, садись в кабину.

Говорить мне об этом дважды было бы излишним. Я и сам торопился попробовать себя. О «кобрах» — правда, не «кингкобрах»

а «аэрокобрах» — слышать мне уже приходилось, их нам союзники поставляли. Летчики отзывались о них неплохо. Я знал, что худо ли, хорошо ли, но справлюсь.

Так оно и вышло. Пилотировать после штурмовика истребитель было, конечно, не очень-то привычно. Но и не слишком трудно. Однако...

Едва я набрал высоту и перевел машину в горизонтальный полет, как увидел, что у меня приоткрыта дверца кабины. Видимо, я недостаточно плотно захлопнул ее, садясь в самолет. Прикрыть ее не удалось — мешал поток воздуха.

Пришлось садиться.

— Что так быстро? — не без ехидства поинтересовался Михайлюк. — Ах, дверца! Между прочим, на ней специальный замок существует... Ладно, давай еще!

На этот раз я перестарался, хлопнул дверцей так, что отломилась ручка. Хотел было сказать сразу, но, взглянув на физиономию комполка, раздумал: для второго вылета он дал мне свою машину. Авось, думаю, уйдет к тому времени, когда возвращусь.

Вышел в зону, выполнил задание. Пора возвращаться. Сел, а выбраться из кабины без посторонней помощи не могу: при сломанной ручке дверь открыть можно только снаружи. Сажу, жду.

Подходит Фомичев и, как назло, с командиром полка...

— Чего ж не выходишь? — спрашивает Михайлюк.

— Не могу, товарищ полковник! Ручку сломал.

— Какую еще ручку?

— Ту самую, товарищ полковник, на которой специальный замок...

Фомичев спрятался за крыло, от смеха трясется, а у комполка лицо пятнами пошло. И шея багровеет. «Слова, наверное, ищет», — мелькнуло у меня в голове, а самого тоже смех разбирает.

— Медведь! — рявкнул наконец Михайлюк. — Тебе только на бомберах летать! На бом-бе-рах!!!

— Да он же и на бомбардировщиках не может. Он же к нам из штурмовиков пришел, — добавил жару Фомичев и, не удержавшись, расхохотался.

— Тем более! — отрезал комполка. — Тем более!

— Ты не обижайся, — утирая слезы, утешил меня Фомичев, когда Михайлюк отошел. — Он тебе завтра еще не так выдаст!

На другой день у меня отказал демпфер переднего колеса. Вины, конечно, тут с моей стороны не было никакой; демпферы эти — штука капризная и из строя выходили часто. Но легче я себя не почувствовал.

Демпфер на «кобре» — устройство хотя и не первой ответственности, но отнюдь не бесполезное. Когда переднее колесо при взлете или посадке бежит по неровной поверхности грунтового аэродрома, оно начинает вибрировать, колебания эти передаются через стойку на

фюзеляж, и его начинает трясти. Чтобы избежать этого, и предусмотрено гасящее вибрацию устройство — этот самый демпфер.

При взлете с ним было все в порядке. Отказать ему вздумалось в тот самый момент, когда носовое колесо коснулось посадочной полосы. «Кобру» мою тотчас забило как в лихорадке, и от этой чертовой тряски в конце концов... лопнул фонарь.

Командир полка, как вы понимаете, оказался поблизости. Оглядев покалеченный верх кабины, он кивнул головой и тяжело вздохнул.

— Так... Значит, теперь фонарь, говоришь?

Я ровно ничего не говорил, я молчал.

— Ну, а завтра что? Крыло потеряешь? Хвост оторвешь?

Я продолжал удрученно молчать.

— На бомберах тебе... — начал было Михайлюк, но спохватился, вспомнив, видимо, что уже говорил это вчера. Так и не подыскав других слов, он махнул рукой, повернулся и ушел.

— Упрям ты, братец, упрям! — веселился Фомичев. — Ну зачем тебе, скажи, понадобилось этот демпфер ломать?

Я хотя и смеялся вместе со всеми, но на другой день перед тем как сесть в кабину на всякий случай несколько раз обошел самолет вокруг, тщательно приглядываясь к каждой мелочи. Конечно, я понимал, что такой обход вряд ли что-нибудь даст: самолет готовили к вылету техники, и глупо было бы ожидать, что они пропустят какую-то грубую, бросающуюся в глаза неполадку. Ну, а скрытый дефект, если он даже и есть, при внешнем, поверхностном осмотре все равно не заметишь. Но уж очень мне не хотелось попасть еще раз впросак, подливать масла в костер «красноречия» полкового командира.

Окинув в последний раз взглядом свою, четвертую уже по счету, «кобру», я шагнул к кабине. В кабине за головой летчика на четырех замках-амортизаторах был прикреплен блок радиостанции, который я обозвал про себя «сундуком», считая, что он портит общий строгий вид истребителя. «Ну, с этой-то стороны мне по крайней мере ничего не грозит», — мельком подумал я, забираясь в кабину. Хотя знал, что задние два замка крепления осмотреть невозможно.

Но уж не повезет, так не повезет. Едва я вышел в зону и стал пробовать машину в различных режимах пилотирования, как сзади что-то глухо грохнуло.

«Сундук!» — так и ахнул я, оглянувшись.

В момент, когда я выполнял переворот на спину, а проделал я его, по всей вероятности, не совсем чисто, «сундук» резко ударил изнутри по стеклу фонаря: два недоступных для визуальной проверки задних замка оказались, на мое несчастье, незапертыми. В итоге заднюю, прозрачную, часть фонаря пробило насквозь.

— Слушай, Береговой! — все еще оторопело моргая, но уже оправившись от первого, оказавшегося, видимо, нестерпимо ярким

впечатления, сказал комполка. — Ты что ж это, решил мне все машины перегреть?! А ты хороший истребитель, смотри, уже четыре машины мне истребил... Отправляйся-ка ты лучше, майор, опять на бомберы!

«Дались ему эти бомберы!» — подумал я, ища глазами штурмана и чувствуя, что тот тоже не упустит своего.

Но опасения на этот раз оказались напрасными. Фомичев, который, как и командир полка, караулил теперь каждую мою посадку, обессиленно привалился спиной к цистерне бензозаправщика: от смеха он уже не мог стоять на ногах.

Вечером я зашел к Михайлюку на квартиру. Назрела необходимость выяснить отношения.

— Да ты что, чудак! — искренне изумился он. — При чем же здесь ты? Ну, отказал демпфер, ну, сорвались замки — так то ж не твоя забота, то дело техников. Я уже прочистил им мозги! — Михайлюк взглянул на мою расстроенную физиономию и, все еще не понимая, чего, собственно, от него хотят, недоуменно спросил: — А ты что, разве не согласен со мной?

В ответ я только развел руками.

Фомичев, когда я передал ему наш разговор, привычно схватился за живот, а отсмеявшись, сказал:

— Да ты и в самом деле чудак! По-твоему, старик не понимает, что зависит от летчика, а что нет? Это же он просто так, от пылкого сердца. Отгремит вгорячах, а через пять минут и думать забудет. А о тебе он, кстати, вполне приличного мнения.

— Ну, а бомберы тогда при чем? — совсем растерялся я. — Я же к вам со штурмовиков пришел.

— Так он же сам когда-то на бомбардировщиках летал! — снова расхохотался Фомичев. — И очень даже уважает этот вид авиации.

Фомичев, разумеется, оказался прав: отношения с командиром полка у меня вскоре сложились самые отличные. Кончилась и полоса невезения. «Кобры» теперь вели себя вполне прилично — что в воздухе, что на земле. Новую для себя технику «истребительного пилотирования» я освоил довольно быстро. Жизнь вошла в нормальную для пилота колею.

Теперь появилась возможность попытаться осуществить и третье свое решение. Очень кстати для этого в полку организовали вечерние занятия по школьной программе за старшие классы. Заниматься поначалу было трудновато. Во-первых, за годы войны из головы выветрилось даже и то немногое, что осталось от школы. А во-вторых, и это, пожалуй, главное, престиж угнетал: здоровенный детина, майор, заместитель командира полка, Герой Советского Союза принужден был втискивать ноги под ученическую парту, с трудом

заставлял себя тянуть руку для ответа, когда выучил урок, и, как мальчишка, прятал глаза, когда не успевал вы зубрить раздел учебника до конца. Но потом психологический барьер я все же преодолел. Втянулся в учебу, и дело пошло.

Служил без помех. Летал, понятное дело, с увлечением. Вскоре я уже разделился с десятилеткой. И тут вышел приказ, рекомендовавший направлять тех, кто хочет продолжать учебу, в военную воздушную академию.

Я подал рапорт.

В августе 1948 года вместе с летчиком нашего полка Янгаевым я приехал в Москву. Едва устроившись в общежитии, мы с Янгаевым зарылись в учебники: знали, что выдержать конкурс будет нелегко. Но в тот год помешали все-таки не экзамены. Подвел случай, не имевший к экзаменационным перипетиям никакого отношения. Но случай этот, как нередко бывает, внес свои коррективы во все без исключения мои планы на будущее.

Мне встретился один несловоохотливый, но сразу и остро заинтересовавший меня человек — полковник Шатунов. Он отбирал летчиков на работу в лётно-испытательный институт.

Стать летчиком-испытателем было для меня больше чем мечтой. То был путь к высшим высотам лётного мастерства. Открывалась возможность вступить на «чкаловскую стезю», с аэроклубовских времен притягивавшую меня сильнее всяких магнитов. Только летать было для меня уже мало. Не бесконечные, похожие один на другой полеты-рейсы привлекали меня, а один нескончаемый, полный неизвестности и напряженного труда полет-разведка.

Стоит ли говорить, что я ухватился за Шатунова, что называется, обеими руками.

— Ну, если уж тебе так приспичило... Приспичило ведь? — перебил сам себя Шатунов. Я только молча кивнул головой. — Поезжай-ка тогда сам в институт, к Аброщенко. Знаешь Аброщенко?

Здесь я прерву свой рассказ и сделаю небольшое отступление. Небольшое в изложении, но сказавшееся на всей моей дальнейшей жизни.

Еще в период послевоенной службы в истребительном полку я встретил девушку. Сестра одного из офицеров, девятиклассница, приехала навестить брата. Приехала и на следующий год. Познакомились мы в библиотеке. В ту пору я кончал среднюю школу, она тоже. Уже в этом отношении судьба, как говорится, поставила нас обоих «на одну доску».

Завязалась переписка. Месяцы шли, складываясь в годы. Наконец Лида в ответ на мои письма сообщила, что окончила школу с золотой медалью и поступает в Харьковский университет на исторический

факультет. Потом еще весточка: «Поздравьте меня, я уже студентка второго курса. Все экзамены сдала на пятерки».

Я терпеливо продолжал ждать, писал ей, надеялся, волновался. Лида... Мысли то и дело возвращались к ней. Наверное, так бывает со всеми влюбленными. Ей пришлось много пережить во время оккупации. Девчушкой она похоронила любимого отца. Голод и холод, постоянный страх не оставляли их с матерью, пока наши солдаты не прогнали оккупантов. Обо всем я узнал из скудных ее рассказов еще при встречах.

Порой, закрыв глаза, я явственно представлял ее стройную фигурку, и хотелось согреть, закрыть ее, защитить от всего, что пришлось ей пережить. Кончилась война, но долго еще люди не могли забыть ее страшную явь, а мы, летчики, в забытьи все еще штурмовали вражеские позиции. И не раз я гнал от себя мысль, что ей что-то угрожает, не раз словно наяву видел во сне, как, сплетя косы над головой, она, стройная, прямая, осторожно входит в воду и плывет, плывет ко мне. Успокаивался только тогда, когда ясно понимал, что уже не раздается за ее спиной окрик: «Хальт!»

Постепенно Лида оттаивала. Может быть, и я был тому причиной. Письма от нее были все бодрее и бодрее.

Прошло почти четыре года ожидания, пока получил самое главное письмо: «У меня все хорошо, кажется, лучше не надо, но я все время чувствовала, что и мне не хватает тебя. Теперь я уже просто не могу без тебя. Лида».

Привез ее в холостяцкий свой дом. Целью нашей первой поездки в город был университет. Не без труда, несмотря на сплошные пятерки в зачетной книжке, удалось Лиде перевестись на учебу в университет, на вечернее отделение.

Нет ни в Москве, ни в других городах вывески: «Курсы летчиков-испытателей». Но такие существуют. Их я легко окончил, но самым трудным барьером, который предстояло одолеть, все-таки оказался тот институт, в который меня подтолкнул Шатунов.

Здесьний абитуриент, как положено, сдает теорию полета, теорию пилотирования, но главный экзамен — сам полет. В нем он должен обнаружить чувство слитности в воздухе с любой машиной, способность разгадать ее норов, почувствовать машину порами всего тела. Даже предчувствовать, как она себя поведет через мгновение, минуту, секунду...

Оценки на таких экзаменах не ставили. Летчики-испытатели — люди сдержанные, немногословны и их оценки. Помню, когда я впервые сдавал технику пилотирования Алексею Кубышкину, известному летчику-испытателю, которого называли в нашем институте «королем выражей», то «король», вылезая из машины после полета со мной на спарке, просто буркнул:

— Шурпишь... Чувствуешь машину! — Это было все: я го-ден.

Такая немногословная оценка означала больше, чем диплом с отличием. Я становился испытателем и изо дня в день постигал главное в своей удивительно интересной, увлекательной профессии. А увлекательна она потому, что в мирное время ты продолжаешь борьбу за жизнь машины, за ее будущее. Ведь никакие расчеты конструкторов, математиков, материаловедов не могут абсолютно безошибочно определить, как поведет себя новая машина, когда она свалится в штопор, выдержит ли она запроектированные ее создателями максимальную скорость, высоту полета, маневренность... То есть ты должен «выжать» из нее все решительно, все ее возможности. И одновременно проверить надежность, не говоря уже о том, что в самом испытательном полете надобно вырабатывать рекомендации рядовому, обыкновенному летчику: что делать, когда у машины заглухнет двигатель; можно ли ее посадить и как; как и что должен делать летчик, когда...

Впрочем, всех «когда» не перечислишь. Для того чтобы не было у нового самолета, запущенного «в серию», загадок, и существует эта профессия — летчик-испытатель. И при своей работе испытатель должен уметь самое важное: быть готовым использовать весь свой опыт, знания для спасения экспериментального образца и любой ценой доставить, посадить золотой, в прямом и переносном смысле, экземпляр на землю для усовершенствования и доработки. И главное, не менее важно указать или подсказать инженерам и конструкторам, где и в чем проявилась недоработка или неточность в расчетах. То есть сознательно идти навстречу опасности. А преодолевая ее, одновременно анализировать ситуацию. Словом, быть мужественным, думающим исследователем. Ставить под максимальную нагрузку и сердце и разум свой. Разгадывать тайны только еще стартующих, можно сказать, прямо с чертежной доски конструкций новейших самолетов.

Я учился у старших своих товарищей. Постигал их профессиональное мастерство, и от машины к машине мне доверяли все более трудные задачи. Летать пришлось на тяжелых машинах и скоростных истребителях, на скоростях «за два звука». Но в среде испытателей, в которой мне посчастливилось работать кряду шестнадцать лет, были свои специалисты, свои «короли» различных форм испытательской работы. Хотя нет табели о рангах в среде испытателей и каждый испытатель самолетов или вертолетов мог выполнять любую работу, все-таки у каждого был свой конек. Кто-то мог достичь предельной скорости и помочь конструкторам и математикам в решении проблем

борьбы с флаттером \*. Когда самолеты стали летать на высоких скоростях, появился этот страшный и неизвестный в ту пору враг — флаттер. Так вот летчик-испытатель Григорий Седов проводил испытания по борьбе с ним, и усилиями этого «короля» и других испытателей сверхзвуковых скоростей флаттер был с помощью математиков и конструкторов наконец обузdan.

Кто-то другой славился умением завалить машину в штопор и предотвратить ее неминуемую гибель. Назову хотя бы всем известных летчиков-испытателей Сергея Анохина, Олега Гудкова, Александра Щербакова, и в этой «королевской фамилии» таких было немало.

Были и асы посадки на сверхзвуковых реактивных самолетах с выключенным двигателем — известные летчики-испытатели Георгий Мосолов, Владимир Ильюшин и другие.

Для чего же велись эти испытания? Только для того, чтобы установить закономерность, разработать методику предотвращения гибели других летчиков, попавших в подобную ситуацию.

Я сам был вынужден воспользоваться их советами, когда попал при испытании в такую западню. С высоты 10 тысяч метров при заглушенном двигателе пролетел на машине около 100 километров и благополучно сел.

Опытнейший летчик-испытатель Петр Стефановский, наш наставник по работе, постоянно требовал от нас, чтобы перед заходом на посадку мы непременно убрали полностью газ и саму посадку производили на холостых оборотах двигателя. Это было одно из его железных требований. «Я не знаю, когда именно вам это понадобится», — говорил он, — но знаю, что когда-нибудь обязательно пригодится!»

В нашем институте были и другие корифеи своего дела. Иван Дзюба, например, славился своей профессиональной настойчивостью, умением выжать, как мы говорили, ситуацию до конца, то есть взять от испытываемой машины предельно все — и максимальную скорость и минимальную; когда у одних летчиков машина сваливалась на крыло при скорости 127 километров в час, Дзюба снижал ее до 120, подтвердив расчеты конструкторов. Как это ему удавалось, знает только он.

Начальник нашего отдела Григорий Седов обладал искусством блестящего анализа. Равных ему не было. Никто другой не мог так детально и метко разобрать поведение машины в полете, как это делал он.

---

\* Флаттер — самопроизвольно возникающие вибрации крыла, хвостового оперения или других элементов летательного аппарата, вызывающие иногда разрушение конструкции.



Коньком Юрия Антипова была техническая информация. Казалось, он знал все или почти все обо всех новинках в авиационном деле. Складывалось впечатление, будто на каждом авиационном заводе, в конструкторских бюро у Антипова сидят свои люди и информируют его обо всем новейшем. Для летчика-испытателя это — великое дело. Всегда можно при неполадках применить что-то новое, попробовать что-то усовершенствовать или ликвидировать те или иные погрешности. Лучшей помощи со стороны летчика-испытателя конструктору не придумаешь.

С каждым днем все интереснее становилось работать, но, присматриваясь к работе старших товарищей по профессии, к их знаниям и профессиональному мастерству, я понимал, чувствовал, что отстаю: не хватает у меня теоретических знаний. К слову сказать, названные мною мастера были заслуженными летчиками-испытателями, а многие и Героями Советского Союза, удостоенными этих высоких званий за испытания новой техники. Они были лучше других подкованы теоретически. Без знания теории в нашем деле многого не возьмешь.

Как нельзя кстати ко мне неожиданно приехал мой однополчанин, о котором я уже упоминал, Герой Советского Союза Виктор Кумсков. Он в то время, окончив академию, остался там работать преподавателем.

— Слушай! Ведь я тебя как понимаю! Не хочется с летной работой расставаться? И не надо. И не расставайся. Ты о заочном не думал?

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

А сам подумал: «Ну, Виктор, ну, друг! Ведь попал в самую точку!»

Этот разговор не прошел для меня даром. Вскоре после упорной подготовки я выдержал экзамены в академию. Но, особенно на двух первых курсах, заниматься было ох как нелегко. Частенько приходилось засиживаться по ночам. Была, правда, у меня в те трудные времена постоянная психологическая поддержка. Жена заканчивала учебу, и ночи бдений над конспектами и учебниками проходили не в одиночку.

Уж на третьем курсе, во время полетов, я стал ощущать себя значительно проницательнее по отношению к машине и самым различным по остроте ситуациям. К опыту прибавились знания. Я учился постоянно — и на лекциях, и дома, и в полетах. Особенно у летчика-испытателя Василия Иванова, учился у него высокопрофессионально чувствовать машину.

Я уже говорил об этом чувстве слитности летчика с машиной. Но чувствовать машину можно по-разному. Одним кажется вполне достаточным ощущать то, на что машина способна. Диапазон чувстви-

тельности и тут колеблется в самых широких пределах. Допустим, при определенных условиях полета возникает такой режим, когда самолет выходит на критические углы атаки и его начинает трясти. Одни, чтобы знать, насколько далеко можно зайти, умеют вовремя уловить момент, когда тряски еще нет, но она вот-вот начнется, другие — нет. Но и те, кто умеет, определяют его с разной степенью точности: кто-то грубее, скажем, за две-три секунды до тряски, другой тоньше — в то самое мгновение, когда нужно остановиться.

Но можно чувствовать машину еще глубже. Чувствовать не только то, что она может, но и что она хочет. Принято считать, будто машине в отличие от человека не дано обладать индивидуальным характером. Не стану настаивать на слове, может быть, тут уместнее было бы какое-то другое. Но попробуйте, пристрелявшись в тире из одного ружья, отложить его и взять новое — мишень сразу же даст почувствовать разницу. Но если даже среди партии немудрящих духовых ружей не найти двух таких, которые ведут себя абсолютно одинаково, то что же тогда сказать об экспериментальных, первых образцах самолета...

Современный самолет — это десятки тысяч связанных между собой и тесно взаимодействующих деталей. Погрешности обработки каждой из них на стадии, когда еще не отлажена технология массового производства новой машины, еще не окончательно отработана ее конструкция, которую вместе с летчиком-испытателем отлаживают конструкторы и технологи, неизбежно накапливаются. Уметь ощущать все недоработки на ручке управления, на педалях, по тону шумов, по характеру вибрации и означает для летчика-испытателя чувствовать машину как самого себя.

Иванов обладал этим качеством в совершенстве. «Влетываясь» в новую машину, он быстро начинал понимать ее язык, и она как бы рассказывала ему о себе, о своих скрытых достоинствах или слабостях. И тогда легче было приноровиться к ней, нащупать те дополнительные возможности, с помощью которых в критическую минуту можно было либо перекрыть, либо обойти какое-то недостающее ей или резко ослабленное за счет сложившейся ситуации качество.

Это не только позволяло ему составить наиболее подробную и глубокую характеристику на испытываемую машину, но и, когда требовали того обстоятельства, успешно бороться за нее в воздухе. 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 он не хочет делиться знаниями, своим опытом. Суть в другом. Когда летишь «на спарке» и кто-то держит руки во 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 старался даже не дышать, когда мне доводилось садиться к кому-нибудь дублером «на спарку», старался взяться за ручку, поставить ноги на педали так, чтобы только-только сохранять с ними контакт. Устаешь от этого другой раз больше, нежели когда сам пилотируешь машину. Устаешь, но и узнаешь! Черпаешь чужой опыт в буквальном смысле слова пригоршнями. Идешь, скажем, «на спарке» с тем же Ивановым и думаешь: «Ну-ну, покажи-ка, дружище, как же ты это делаешь, что ты здесь умеешь такого, чего пока не умею я!» И вдруг чувствуешь, как дрогнул у тебя под руками штурвал, возникло в педалях усилие, а машина между тем легко проделала то, что у тебя никогда так гладко не получалось.

Я и прежде думал, что учиться нужно изо дня в день и так всю жизнь — слишком сложен, слишком быстр в своей изменчивости мир, в котором мы живем. Работа летчика-испытателя все более утверждала меня в этих мыслях. Сколько ни узнавал я нового — и от товарищей, и в процессе практики, всегда оказывалось, что хотя узнанного уже достаточно, чтобы справляться со своими обязанностями, но бесконечно мало, чтобы быть уверенным, что лучше справиться с ними уже нельзя. Сложная, непрерывно развивающаяся современная техника не терпит в тех, кто имеет с ней дело, ни самоуспокоенности, ни 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...

И со мной случилось такое — что скрывать. Сказать, что случилось непредвиденное — значит обманывать самого себя.

При одном испытательном полете я, говоря мягко, позволил себе расслабиться, на несколько секунд отвлечься, забыть, что сижу за штурвалом реактивной машины, а не в кресле карусели в парке культуры и отдыха. Зазеваться в такие секунды смерти подобно. Когда машина чуть набрала высоту, незаметно для себя я перевернул ее на спину и вместо того, чтобы «бочкой» выйти из создавшегося положения, решил выйти переворотом.

Самолет захрустел, как сухарь на зубах; до земли неполная сотня метров, подо мною замелькали макушки деревьев... Изменить уже ничего нельзя: машина чудом не рассыпалась в воздухе. Врежусь или нет? И вдруг в какое-то мгновение не столько разумом, сколько чутьем почувствовал: проскочу! Над самыми верхушками деревьев, но проскочу! Иду на аэродром. «Выйдут ли шасси?» Я чувствовал, что машина порядком деформировалась. «Выйдут ли посадочные закрылки? Не откажет ли управление?» Крадучись подошел к посадочной полосе, все, к счастью, сработало.

Сбежались техники. Удивленно рассматривают самолет, разводят руками. Я вылез, оглядел машину и глазам не верю: крылья, стабилизатор, фюзеляж — все деформировалось. Не самолет, а какая-то стиральная доска. Еще во власти пережитого, сбросил парашют и побрел по летному полю. Слышу, меня догоняет машина. Из нее выскочил инженер и некоторое время шел рядом, с удивлением разглядывая меня. Потом я узнал, что определили инженеры. В момент вывода машины в горизонтальный полет перегрузки, испытанные самолетом и летчиком, были не менее 12—14 единиц. То есть мой собственный вес подскочил до тонны.

Вечером дома праздновали день моего рождения и сдачу Лидой последнего экзамена в университете. За праздничным столом собрались друзья. Один из летчиков-испытателей сказал:

— Я хотел бы предложить тост за сегодняшнее второе рождение Георгия.

Лида поняла все... Она взглянула на меня, а я виновато улыбнулся. И подмигнул ей: мол, не слушай, мало ли что ребята придумают,— это все, что мне в тот момент оставалось.

Работая испытателем, мне приходилось не раз попадать в экстремальные ситуации: сажать машину с заклинившим управлением, с отказавшим двигателем и т. д. Значит ли это, что работа летчика-испытателя — это постоянные ЧП или сплошная игра со смертью? Нет. И для того, чтобы лучше в этом разобраться, нужно, наверное, рассказывать не о «фантастическом» героизме, проявленном тем или другим в отдельных полетах, а о самих летчиках, кому доверены эти полеты, об их собственном мнении о своей работе.

Общеизвестны слова заслуженного летчика-испытателя Героя Советского Союза Григория Седова: «Если летчик-испытатель, идя в испытательный полет, чувствует, что он совершает героизм, значит, он к полету не готов».

Космонавты охотно и по праву взяли это правдивое, глубокое определение, эту формулу на вооружение.

Работа в институте свела меня с одним выдающимся летчиком, Юрием Гарнаевым. Он так сказал о своей работе испытателя: «Мне часто задают вопрос, насколько рискованна эта работа... Авиация, особенно новая, — дело строгое. В той или иной степени каждый полет несет в себе элемент риска... Главное не в этом. Летчики-испытатели вовсе не искатели приключений, и летают они не ради риска, а борясь с ним, чтобы не пришлось потом при массовой эксплуатации самолета рисковать другим летчикам. Риск только тогда имеет право на существование, если он необходим обществу, для которого мы работаем и живем. Всякий другой риск бессмыслен и аморален».

Назвав Гарнаева, я не могу не поделиться своими воспоминаниями

о нем, о том чувстве, которое осталось у меня на всю жизнь от общения с этим незаурядным человеком. О нем я услышал уже в первые дни, когда только приступил к работе летчика-испытателя, а познакомился с заслуженным летчиком-испытателем, Героем Советского Союза на одном из аэродромов. Он приехал, чтобы провести эксперимент. В то время инженеры попытались создать такое устройство, при котором реактивный истребитель мог подняться в зимних условиях с неподготовленной заснеженной полосы. Самолет поставили на лыжи. При взлете они должны были сбрасываться, а садиться машина, по замыслу, должна на другой аэродром на колесах.

Гарнаев приехал на аэродром в кожаном костюме, плотно облегающем его невысокую, крепкую фигуру. Красивое лицо, ноги, как у кавалериста. Приветливый, деловитый. Внимательно осмотрел устройство, расспросил ведущего инженера. Подумал. А потом сказал:

— Ничего не получится. Лыжи ваши зароятся. Видите, какой пушистый снег, и поземка намела бугры.

Инженер упорно доказывал свое. Гарнаев отрицательно покачивал головой.

Поначалу казалось, что летчик откажется лететь. Каждый испытатель имеет на это неоспоримое право, когда нет у него уверенности в надежности техники. Но так подумать мог о Гарнаеве только тот, кто его не знал.

— Значит, вы настаиваете, — сказал Гарнаев. — Все равно кто-нибудь будет пробовать ваши лыжи. Тогда уж лучше я.

Гарнаев сел в кабину. Включил мотор. Мы с тревогой смотрели, что будет. Самолет набирал скорость, стремительно начал разбег. Вот уже пробежал что-нибудь около 400 метров. Вдруг туча снежной пыли окутала машину, оборвался звук мотора. Утопая по поясу в снегу, мы побежали к месту аварии.

Рассеялась снежная пелена. Самолет лежал на брюхе. В разные стороны разлетелись лыжи и обломки шасси.

Живой, невредимый, выпрыгнул из кабины Гарнаев. Он встретил инженера крепкими словами. Чуть успокоившись, сказал:

— Легче и дешевле очистить полосу, чем уплотнять и выравнивать сугробы. Собирайте свои дрова!

Только теперь все поняли, на какой риск шел Гарнаев. Машина могла перевернуться и задавить летчика, а если бы соскочила одна лыжа в момент взлета, то могло бы поломать крыло, изуродовать кабину, и при аварии самолет мог загореться.

Только искусство испытателя в тот момент, когда лыжи зарылись в снег и полетели шасси, помогло ему прижать машину к земле и посадить ее на брюхо, как говорят в авиации.

Гарнаев рисковал собой прежде всего потому, что хоть и был уверен в неудаче эксперимента, но провел его честно и до конца, чтобы не

рисковал кто-нибудь другой, чтобы вздорная затея уже ничьей жизни не угрожала. А в своем мастерстве он был уверен.

То был летчик-универсал. Он летал практически на всех типах машин: на истребителях, тяжелых бомбардировщиках, пассажирских лайнерах и буквально на всех видах вертолетов. И на «огненной струе» — на турборе. Многие авиационные конструкторы, когда у них возникали какие-либо проблемы, которые нередко бывают при испытании новых машин, приглашали Юрия Гарнаева. И вот почему.

На испытательном аэродроме, как известно, есть и летная комната, где летчики отчитываются за работу и беседуют с инженерами. Часто я писал отчеты по соседству с Гарнаевым, слышал его разговоры с ведущими инженерами, его рассказы о только что закончившемся испытании.

Мне нравилось, что он умел четко, так же, как и Григорий Седов, и в то же время очень красочно рассказывать о каждом этапе полета. В нескольких словах дать оценку работы всех приборов и оборудования машины, ее достоинств и ее недостатков, и подчеркнуть главное. Так же, как талантливый писатель, он мог очень емко и точно набросать портрет своего «героя» и раскрыть его психологию, заглядывая в его внутренний мир. Анализы эти были доведены до совершенства. Конечно, эта черта, не говоря уже о гарнаевском мужестве и мастерстве, была хорошо известна конструкторам и инженерам.

Слушая его беседы с инженерами после полетов, я учился у него диагностике полета и машины.

Помню, когда он еще готовился летать на турборе, как-то в шутку назвал себя будущей бабой Ягой или чертом на метле и шутя сказал о турборе: «Ни крыла, ни винта, ни мотора, ни черта». Но он взлетел-таки! Демонстрировал его в Тушине на параде. Впечатление было такое, что летчик взлетел на огненной струе.

Да, Гарнаев был мастером своего дела, мастером высшего класса. Но был он еще и общительнейшим человеком. В летной комнате, во время отдыха, в перерывах между полетами, в компании трудно было сыскать более веселого, остроумного и более интересного собеседника. Он не только много читал, отлично знал литературу, но интересовался музыкой, хорошо рисовал. У него была феноменальная память. Он писал прекрасные стихи и читал их нам.

В отряде космонавтов я узнал, что и здесь Гарнаев хорошо известен и глубоко уважаем. Дело в том, что и тогда и сейчас многие работы, которые проводил он, помогли и помогают в подготовке к космическим полетам.

В его обязанности не входила непосредственная работа по подготовке космонавтов к полетам, но он внес немалую лепту в совершенствование летного их мастерства. Каждый его полет был

искусством, большой лабораторной работой, многие его полеты явились открытиями для самолетостроения, шедеврами летного искусства. Вот почему я выбрал для своего рассказа именно его.

В октябре 1957 года, ровно через год после того, как я окончил академию, был выведен на орбиту первый в мире искусственный спутник, а через месяц в космосе побывала собака Лайка. Начиналась эра штурма космоса.

А жизнь между тем продолжалась, шла привычной накатанной колеей. Академия дала мне знания, я их возвращал, стараясь лучше и умнее делать свое дело. Продолжались полеты, испытания. Попадал в различные ситуации. Была и такая. Испытывал новый истребитель. Высота — 11 тысяч метров, скорость — более двух звуковых. Заклинило стабилизатор. На высоте 8 тысяч метров удалось чуть сорвать ручку с места и вывести машину в горизонтальный полет. Работая сектором газа при выпущенных шасси и закрылках, подобрал режим полета, подходящий для посадки. Теперь можно рискнуть...

Вновь радирую: «Иду в горизонтальном полете. Стабилизатор заклинило окончательно. Высота — шесть тысяч. Прошу разрешения попытаться спасти машину».

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

До аэродрома оставалось километров сорок, когда земля получила последнюю радиограмму: «Иду на посадку. Уберите всех с летного поля. Вырубите эфир! Прошу остаться лишь на приеме...»

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

В то время как аварийный самолет идет на посадку, земля уже ничего не может. Не может даже приказать катапультироваться — только не мешать летчику. И ждать... И дождалась: я сел. Когда разобрались, дело оказалось в сущем пустяке, чуть не погубившем прекрасную машину.

В 1961 году Президиум Верховного Совета СССР присвоил мне почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». Грамоту и знак мне вручал в Кремле Леонид Ильич Брежнев. Помню, в ожидании выхода Брежнева я чувствовал себя скверно. Волнение сковало меня. Мешали руки. Не знал, куда их деть. С его появлением, согретый доброй его улыбкой, я пришел в себя.

Навсегда сохранятся в памяти добрые слова, сказанные им в мой адрес. Когда я сел на свое место, вдруг вспомнил, что много лет назад, когда погиб Валерий Павлович Чкалов, кто-то из курсантов сказал: «Для того, чтобы заменить Чкалова, нужен не один, а сто летчиков». Я осторожно, чтобы никто не заметил и не «прочел» моих тщеславных мыслей, перевернул знак и увидел цифру «26». А потом, подумав, стал гнать от себя эту восторженную мысль: «Почему я думаю, что я лучший номер 26? Откуда такое могло прийти в голову? Я ведь не

знаю порядка присвоения и нумерации. Прочь эти мысли! Удовлетворись тем, что в сотню не худших попал, и все».

В то время я работал в одном из КБ — испытывал тяжелый скоростной перехватчик. Разговоры, что будут отбирать летчиков для участия в космических полетах, в нашей среде возникли задолго до полета Гагарина. Проверять, уточнять, так это или не так и кого отбирают, у меня времени не было. Работы испытательной было по горло. 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 души. 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 простил.

Я подал рапорт. Главком ВВС маршал авиации К. А. Вершинин, как мне передали друзья, не возражал против того, чтобы включить меня в список для прохождения комиссии. Но дальше все застопорилось: видимо, кого-то смутил мой возраст.

Так же ответил на мою настоятельную просьбу и генерал-полковник Н. П. Каманин.

— Понимаю, все понимаю! — сказал он. — Но у меня приказ брать не старше тридцати лет, а тебе сорок.

И вот 12 апреля 1961 года Гагарин поднялся в космос, а я смертельно «заболел» космонавтикой.

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

Но перед тем как еще раз настаивать на своей просьбе, решил убедиться сам, что мой возраст не помеха. Воспользовавшись тем, что космонавты проходили медицинские комиссии в том же госпитале, в котором ежегодно проверялось и наше состояние здоровья, я попросил знакомого врача учинить мне испытание по тем же требованиям, что и космонавтам.

Проверил он мой организм, что называется, по всем швам. И обнадежил: комиссию пройду.

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

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.

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

Медицины я не боялся: опыт у меня уже был. Так и вышло: комиссию я прошел.

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

— Ждите результатов!

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

И вдруг звонок от Каманина. Взял трубку, слышу:

— Заходи, новость для тебя есть.

В феврале я уже был в Центре, где с ходу, буквально на другой же день, принял участие в парашютной подготовке, которой занималась там скомплектованная задолго до меня группа.

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, кувыряться 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.

Никогда я еще не чувствовал себя столь отвратительно беспомощным. Виду, разумеется, не подавал, но легче от этого не становилось. Выносливость, которую я считал себе обеспеченной почти тридцатью годами интенсивной летной практики, оказалась в здешних условиях мифом.

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. 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. Всякий раз, когда позволял распорядок дня, я старался появляться в спортзале или на гаревой дорожке раньше других, а уходить позже.

Словом, я своего добился. Сбросил лишний вес, кровяное давление соответствовало человеку двадцатипятилетнему, снизился пульс до стабильных шестидесяти четырех ударов в минуту.

А потом центрифуга, термокамера, барокамера, пробы на выживаемость и, конечно, учеба, занятия теорией. Все, о чем знает каждый стар и млад, кто интересовался хоть немного подготовкой космонавтов.

Распорядок дня — жесткий, расписана каждая минута. Пожалуй, никогда прежде я не жил столь многопланово и интересно.

Весной 1967 года вместе с Юрием Гагариным вслед за Владимиром Комаровым и другими космонавтами изучил новый тип космического корабля «Союз». Так начала намечаться цепочка дублеров Владимира Комарова.

Любой космонавт, по сути дела, тоже испытатель. Ведь в каждый новый корабль, даже одного и того же поколения, вносятся усовершенствования, он оснащается новым оборудованием, перед ним ставятся новые задачи. А что говорить, когда меняются не только типы кораблей, но и продолжительность полетов и количественный состав экипажа?

Первым испытателем «Союза» и был Комаров. Выбор на него пал не случайно. За его плечами была и летная практика, и академия, и опыт работы ведущего инженера-испытателя, и полет в космос в октябре 1964 года в качестве командира экипажа многоместного корабля «Восход». Словом, он накопил опыт расшифровки тайн стартующих конструкций новейших летательных аппаратов. В отряде космонавтов он привлекал меня тем, что в нем как бы концентрировались многие из лучших черт тех летчиков-испытателей, с которыми мне пришлось проработать шестнадцать лет кряду и о которых я уже попытался здесь рассказать.

Был Володя к тому же обаятельнейшим человеком. Даже в самые напряженные минуты, когда любой, казалось, способен взорваться, в глубине лучистых Володиных глаз внимательный взгляд способен был различить притаившуюся и вот-вот готовую вспыхнуть теплотой улыбку. Именно так неизменно и разряжалось напряжение, если оно сгущалось вокруг Комарова.

23 апреля 1967 года был выведен в космос испытываемый им корабль «Союз-1». Более суток испытатель выполнял запланиро-

ванные элементы отработки систем корабля. Выполнил всю программу, вплоть до перехода на траекторию спуска. Тут-то и произошел катастрофический сбой в работе парашютной системы. Спускаемый аппарат приземлился, превысив допустимый скоростной предел.

Заменить погибшего товарища, продолжить испытания «Союзов» выпало на мою долю. Это нелегкая эстафета. Но мне, прошедшему через испытания потерями войны и в период стартов на еще не летавших толком машинах, которые тоже не обходились без трагических финалов, убежден, было легче, чем другим. По крайней мере, принимая «комаровскую эстафету», сам я брался за дело с такими мыслями.

Единственное, с чем мне было трудно справиться, — это замедленный темп подготовки к полету. Умом я все понимал, но сердцу было нелегко настроиться на волну осмотрительной расчетливости.

Помню октябрь шестьдесят восьмого года. Бабье лето в Подмосковных лесах, в Звездном городке выдалось на редкость теплое, красочное. А на Байконуре шли последние приготовления к запуску беспилотного корабля «Союз-2» и пилотируемого «Союз-3» для совместного маневрирования. Дублерами были назначены Владимир Шаталов и Борис Воинов.

Какие чувства испытывал я? До старта были еще долгие две недели. Все могло случиться. Даже легкий насморк накануне мог стать препятствием к осуществлению моей мечты, и полет, к которому я столько лет готовился, станет для меня недоступным. И вместо команды «Пуск» услышу успокоительное: «Ну что ж, в следующий раз...»

В следующий... Но мне уже сорок семь, а космические корабли не отправляются пока с частотой поездов метрополитена. Нет, мне нельзя было откладывать старт до следующего раза. Это «в следующий раз» равносильно «никогда». То было единственное до старта всепоглощающее раздумье.

Но вот мы на Байконуре. Если говорить о тех чувствах, которые испытывал я незадолго до взлета, в то время когда вживался в корабль, то они мне были знакомы. Они были схожи с чувствами летчика-испытателя, собирающегося в сложный рейс на очередном детище конструкторской мысли. А тот факт, что плохо сработал один из агрегатов корабля и погиб мой предшественник, только обострял придирчивое внимание ко всему, что окружало меня в кабине. Чувство настороженности перед взлетом, которое неминуемо ощущает испытатель, отошло, как только услышал команду «Ключ на старт!». «Как перед боем», — мелькнула мысль.

Когда могучая космическая ракета-носитель отделилась от стартовой плиты и понесла мой «Союз» в космос, я испытывал уже

другое чувство. Скорее нестерпимое желание как можно лучше выполнить поручение Родины, позволившей мне познать высшее счастье Испытателя!

Говоря языком ТАСС, помимо ряда научно-исследовательских экспериментов в космосе, я проверил маневренность корабля, эффективность работы автоматики. Отработал процесс сближения своего «Союза-3» с беспилотным «Союзом-2». Пользуясь системой ручного управления, дважды сближался с «двойкой» на расстояние в несколько метров. Впервые вел прямой телерепортаж из Космоса.

Полностью закончив программу эксперимента, 30 октября 1968 года благополучно прибыл на спускаемом аппарате на родную матушку Землю. Доделал недоделанное Владимиром Комаровым.

В конце июня 1972 года мне позвонили в Звездный из Москвы: «Подписан приказ о назначении тебя начальником Центра подготовки космонавтов...» Передо мной открывалась совсем неизведанная перспектива.

Но это уже сюжет для другого рассказа.

## СО Д Е Р Ж А Н И Е

Стартовый город . . . . .	3
Пороховые будни . . . . .	13
Тайна стартующей конструкции . . . . .	44

**Георгий Тимофеевич Береговой**

### О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

Редактор Е. Ф. Олейник.

---

Технический редактор В. Н. Веселовская

---

Сдано в набор 08.07.82. Подписано к печати 23.09.82. А 06664.  
Формат  $70 \times 108^{1/32}$ . Бумага газетная. Гарнитура «Школьная».  
Офсетная печать. Усл. печ. л. 2,80. Учетно-изд. л. 4,20.  
Тираж 100 000 экз. Изд. № 2311. Зак. № 2814. Цена 25 коп.

---

Ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции типография  
газеты «Правда» имени В. И. Ленина, 125865, ГСП, Москва, А-137,  
ул. «Правды», 24.

## **ДЛЯ ВАС, КНИГОЛЮБЫ!**

Во всех книжных магазинах и киосках продаются билеты Всероссийской книжной лотереи.

Вероятность выигрыша достаточно велика: из каждых 200 билетов — 69 выигрышных.

Стоимость билета 25 копеек, а сумма выигрыша заранее обозначена на внутренней стороне запечатанного билета: 50 копеек, 1,3 и 5 рублей.

По выигрышному билету можно получить по своему выбору книгу или другие товары из наличного ассортимента любого книжного магазина или киоска на территории РСФСР.

Прочитанные книги вы можете продать книжным магазинам. Этим вы окажете добрую услугу другим книголюбам.

**Желаем удачи!**

**Росглавкнига.  
Дирекция Всероссийской  
книжной лотереи.**