# Весь мир под крылом

Сборник рассказов об авиации

**Геннадий Дмитриев**

## Оглавление

Вспышка сверхновой звезды .....3
Одесса разрешает посадку.....11
Весь мир под крылом.....29
Падает снег.....35

# Вспышка сверхновой звезды

*Рано или поздно, под старость или в расцвете лет, Несбывшееся зовет нас, и мы оглядываемся, стараясь понять, откуда прилетел зов. Тогда, очнувшись среди своего мира, тягостно спохватясь и дорожа каждым днем, всматриваемся мы в жизнь, всем существом стараясь разглядеть, не начинает ли сбываться Несбывшееся? Не ясен ли его образ? Не нужно ли теперь только протянуть руку, чтобы схватить и удержать его слабо мелькающие черты?*
*Между тем время проходит, и мы плывем мимо высоких, туманных берегов Несбывшегося, толкуя о делах дня.*

*А.Грин*

За окном унылый пейзаж, серая, сырая мгла, пронизанная ветром и дождем. Ветер летит над аэродромом и рвет о мачты антенн низкие облака. Косой дождь бьет по окнам, и мокрые листья деревьев хлещут по стеклу. И рев ветра, и барабанная дробь дождя, и удары мокрой листвы по стеклу сливаются в сплошной гул, заполняющий все пространство, пронизывающий души тех, кто прижат к земле непогодой в маленьком, затерянном городке.

В залах ожидания аэровокзала пассажиры сидят на скамьях, на чемоданах и просто на полу, сквозь дремоту прислушиваясь: не объявят ли посадку на их рейс? Но динамик молчит, посадку не объявляют, непогода крепко держит в порту, не предназначенном для обслуживания такого количества рейсов, десятки бортов.

Экипаж самолета Ту-154М, выполняющего рейс «Архангельск – Одесса», мается бездельем в тесной комнатушке местного профилактория, гостиницы для экипажей. Командир, Анатолий Иванович, грузный, лысеющий пилот, долетывающий последние часы перед уходом на пенсию, с мрачным видом смотрит в окно, разминая пальцами не зажженную сигарету. Курить он бросил несколько лет назад, следуя рекомендациям врачей, стараясь отдалить признаки неизбежно надвигающейся старости и, насколько это возможно, продлить свое пребывание на летной работе. Хотя понимал – долго не продержаться – если не спишут по состоянию здоровья его, то спишут самолет, такой же старый, как и его командир. «Тушки», выпущенные еще в советское время, но не отлетавшие свой, определенный ресурсом, срок и вполне годные для эксплуатации, ставили в «железный ряд» – в очередь на разрезку под металлолом, заменяя их более экономичными, хотя и порядком изношенными (новые дороже) «боингами» и «аэробусами». А если спишут самолет, то спишут и его, никто не станет тратить деньги на переобучение пилота, которому летать-то осталось всего ничего.

Он вспомнил, как начинал свою летную жизнь на маленьком самолетике Ан-2, называемом в народе «кукурузником», в аэропорту «Одесса-Застава». Тогда он был молод, красив с гордостью носил на плечах авиационные погоны, расправляя плечи, как крылья и, подходя к своему старенькому

самолету, похлопывал его по крылу, приговаривая: «Ну что, старик, еще полетаем?».

Как давно это было! Как хотел он тогда повзрослеть! Мечтал о тяжелых авиалайнерах, дальних рейсах и больших высотах. Вот и пришло это время: повзрослел, постарел, добился всего, о чем мечтал, но летать осталось уже совсем немного. И его «старик», Ан-2, тихо догнивал на дальней стоянке со снятым винтом и оборванной перкалью на крыльях.

Да и самого аэропорта «Застава» уже давно нет, сейчас на бывшем летном поле – кладбище. Печально и смешно, где впервые поднялся в небо как профессиональный пилот, там придется и в землю лечь.

Бортинженер, тоже не молодой, но сохранивший остатки шевелюры, Николай Петрович, глядя на муки командира, терзающего не зажженную сигарету, сказал:

- Да что ты, командир, дурью маешься, закури.

- Да ну тебя, Петрович! – ответил командир и отложил сигарету.

Штурман, Иван Ильич, почти лысый, с остатками прически над ушами и на затылке, но сохранивший стройность фигуры, выглядел, как экзотический реликтовый экземпляр, занесенный в «Красную книгу». Многие экипажи «тушек», не говоря уже о «боингах» и «аэробусах», давно летали без штурмана. На современных заграничных машинах такой должности вообще не предусмотрено, вот и на «тушках» руководители авиакомпаний старались обходиться минимальным составом экипажа, но Анатолий Иванович руководству компании заявил: «Без штурмана летать не буду!». Его уважали, с ним считались, штурмана в его экипаже оставили.

Штурман вытащил из портфеля с навигационными документами колоду карт и сказал:

- Ну что, ребята, может «пулю» распишем?

- Отстать, настроения нет, – пробурчал командир.

Бортинженер рассмеялся.

- Чего смеешься? – спросил Иван Ильич.

- Да так, анекдот вспомнил. Перед полетом командир спрашивает: «Штурман, карты взял?». А тот отвечает: «Взял, две колоды». Командир говорит: «Вот, черт! Опять придется по пачке «Беломора» лететь!».

Все рассмеялись, но молодой второй пилот, Вася, молчал, а потом, когда смех затих, недоуменно спросил:

- А причем тут «Беломор»? Не понял.

И все снова рассмеялись.

- Эх, молодежь! – ответил штурман, – не знаете вы историю своей Родины. Были когда-то такие папиросы, «Беломор-канал».

- Ну?

- Так вот, на пачке была карта европейской части Союза изображена, понял?

- А…а, – протянул Вася и вздохнул.

- А, все же, командир, – не унимался штурман, – может перекинемся в картишки?

Да отвяжись, Ильич, со своими картами, говорю, настроения нет. Пойди, лучше, в метеослужбу, карту погоды посмотри. Долго еще нам в этой дыре торчать? Завтра у сына день рождения, а мы тут …

- Да, семьи ждут, – ответил бортинженер, – такова уж доля у жен пилотов – ждать.

- А меня вот, никто не ждет, – вздохнул Вася.

Второй пилот, по причине своей молодости, был не женат, родители жили далеко, в русской глубинке, а он, недавний выпускник летного училища, снимал квартиру рядом с аэропортом. Современных девушек, мечтающих удачно выйти замуж, не привлекали молодые люди, хотя и посвятившие жизнь весьма романтической и неплохо оплачиваемой профессии, но не имевшие ни собственной квартиры, ни машины, ни других материальных ценностей, гарантировавших своей избраннице безбедную и радостную жизнь с отдыхом на популярных заграничных курортах. А потому, единственным существом, ожидавшим возвращения Васи из полета, был рыжий кот хозяйки квартиры, тети Софы, который по странному, а может и не очень странному, стечению обстоятельств был тезкой второго пилота.

- Да ты что, Вася, – сказал штурман, – молодой, красивый парень, и не можешь себе бабу найти?

- Профессия не престижная, – ответил Вася.

- Это летчик-то профессия не престижная? – удивился командир. – Ну-ну.

- Да, командир, не престижная! Девкам молодым теперь бизнесменов подавай! В моде нынче юристы, менеджеры, экономисты, а летчик что? Сегодня пилот – завтра грузчик на базаре. Познакомишься с кем, как услышат, что пилот, – нос воротят.

- Не с теми знакомишься, – пробурчал командир.

- Не дрейфь, Вася, – сказал штурман, – встретишь еще девушку своей мечты. Где-то по земле твоя судьба бродит, и найдет тебя. Каждому человеку своя половинка уготовлена, будь она мегера или ангел небесный, – все равно рано или поздно найдет тебя, и никуда от нее не денешься, это они выбирают нас, в не мы их.

- Глупости, – ответил бортинженер. – Человек сам судьбу свою выбирает, не верю я в эти бредни романтические!

- И в Бога не веришь? – спросил командир.

- И в Бога не верю. «Боги» в метеослужбе погоду делают.

- Нет, Петрович, – ответил командир, – это Боги на небе погоду делают, а те, в метеослужбе, пытаются угадать их намерения, но хреновато у них получается, никак не могут сказать, когда этот чертов циклон кончится. А в судьбу я все-таки верю, прав штурман, есть на земле женщина, которая тебе судьбой предназначена, но не всегда встретить ее удается.

- Вот, Вы-то встретили, а я.., – печально произнес Вася.

Командир задумался, посмотрел в окно, снова взял не зажженную сигарету и произнес:

- Да, Вася, встретил, но женился не на ней, а на другой.

- Вот это да! Как же это, Анатолий Иванович? Расскажите, если не секрет, – попросил второй пилот, но командир только махнул рукой.

- Да рассказывать, собственно, нечего.

- И все же? – заинтересовался бортинженер, Николай Петрович.

- Признавайся, Иваныч, что и с кем было? – Иван Ильич поближе пододвинулся к командиру.

- Да и не было почти ничего. Давно, много лет назад, на седьмой станции Большого Фонтана увидел я девушку в окне трамвая. Я на остановке стоял и смотрел на нее. Сразу понял – это именно та, что судьбой мне предназначена, казалось, знаю ее давно, тысячу лет, может, в прошлой жизни с ней встречались, но такое было чувство, что это именно она, моя судьба. И она меня узнала. Так смотрела на меня, будто мы с ней давно знакомы.

- И что потом? – спросил штурман.

- А ничего. Трамвай уехал, а я так и остался, больше мы с ней не виделись.

- Так надо было в трамвай вскочить и поговорить с ней! – воскликнул бортинженер. – Говорю же, сам человек свою судьбу определяет! А ты, что же? Вот так стоял и смотрел, как она уезжает?

- Да мне тогда семнадцать лет было! Молодой был, скромный, и вообще так обладел, что и с места сдвинуться не мог! А ты говоришь.

- Это просто тебе показалось, – сказал Николай Петрович.

- Да нет, не показалось. Потом она мне долго каждую ночь снилась. Два года на остановку эту бегал и все в окна вагонов смотрел, но больше так ее и не увидел. Потом уже, когда со своей Галкой познакомился, эти видения постепенно забылись.

- Глупости, – сказал бортинженер, – юношеские бредни. Скажи, командир, кто твоим любимым писателем в то время был? Какие книги читал?

- Грин, я до сих пор его книги перечитываю.

- Вот! – воскликнул Николай Петрович. – Так я и думал! «Бегущая по волнам», Фрези Грант, Биче Сениэль. Начитался романтики, – вот и померещилось тебе, а ты и нюни распустил! А я вот, Экзюпери читал, потому и в авиацию пошел.

- Ну, Экзюпери я тоже читаю, – сказал Анатолий Иванович, – кто из пилотов не зачитывался Экзюпери?

Вася молчал, гладя на их спор, и штурман спросил второго пилота:

- А молодежь что нынче читает? Или вы теперь кино предпочитаете? А, Вася?

- Я лично Чейза читаю, ну еще Агату Кристи, но это уже отстой.

- Да, Чейз тоже отстой, Вася! – воскликнул бортинженер. – Сейчас молодежь Дарю Донцову читает!

- Та! – отмахнулся Вася, – Чейз мне больше нравится. Вот и сейчас читаю.

- А ну, покажи, – попросил штурман, – что ты там читаешь?

Вася протянул штурману книгу.

- А, Чейз, «Весь мир в кармане». Боже, Вася, какие глупости – мир в кармане! Да у тебя весь мир под крылом! Был бы я писателем, написал бы такой роман, «Весь мир под крылом», – мечтательно произнес штурман.

- И все же, ребята – сказал командир, – это была судьба. Это было, как наваждение, как вспышка сверхновой звезды.

Он взял зажигалку, поднес ее к сигарете, но не закурил, целую минуту боролся он с желанием закурить, но потом положил и сигарету, и зажигалку, и сказал:

- Мне до сих пор кажется, что если встречу ее – узнаю, непременно узнаю, как тогда, в окне вагона.

- Эх, командир, – вздохнул бортинженер, – да сколько ей сейчас лет! Она уже старая баба, при муже, при детях, сидит где-нибудь на кухне и варит борщ.

На третий день непогода стала отступать, ветер немного утих, сквозь рваные облака, ползущие на запад, проглядывала синева неба. Самолет один за одним покидали затерянный аэропорт, все пришло в движение, пассажиры топились у стоек регистрации, ожидая объявления посадки на свой рейс. Пришла пора взлетать и экипажу Анатолия Ивановича.

Экипаж занял свои места в кабине, посадка на рейс была закончена, трап с полустертой надписью «Аэрофлот» отъехал от борта самолета, и командир сказал штурману:

- Читай молитву!

Молитвой пилоты называют карту контрольных проверок, что выполняется перед каждым этапом полета.

- Заглушки, штанги?

- На борту.

- Двери, люки?

- Закрыты, табло не горят.

Когда кто-либо, не связанный с авиацией, впервые попадает в кабину современного самолета, то, прежде всего, его поражает обилие тумблеров, рычагов, переключателей, приборов, кажется, что запомнить последовательность их включения, настройки просто невозможно. Возможно, если делать это каждый день, но в авиации полагаться на память не положено, какая-нибудь забытая «мелочь» может привести к тому, что при расследовании авиационных катастроф называют «человеческим фактором» – и техника исправна, и погода не подвела, а самолет упал по вине экипажа.

Когда карта контрольных проверок была выполнена, бортинженер запустил двигатели. Самолет ожил, низкий привычный звук моторов заполнил пространство кабины.

- Пилотирование слева, связь справа, – распорядился командир. – Вася, запроси предварительный.

Второй пилот вздохнул, надежда на то, что командир, наконец, доверит ему взлет, угасла. Он связался с диспетчером и запросил разрешение занять предварительный старт.

- Двигатели прогреты! – доложил бортинженер, и выполнив карту контрольных проверок перед рулением, командир добавил газ, страгивая самолет с места. Ту-154М, рейса «Архангельск – Одесса» вырулил на взлетную полосу. Дул боковой ветер, не слабый, но допустимый, низкие облака клубились над полосой, грозя вновь уменьшить видимость ниже минимума.

- Взлетаем, рубеж 250, режим взлетный, РУД держать! – скомандовал Анатолий Иванович.

Бортинженер двинул рычаги управления двигателями до упора вперед, моторы взревели, разрывая пространство мощным, тяжелым звуком.

- Двигатели на взлетном, параметры в норме, РУД держу, – доложил бортинженер, и когда командир уже отпустил тормоза, яркий луч света, бог весть как прорвавшийся сквозь многоярусную занавесь облаков, ударил в стекла кабины.

«К удаче», – подумал Анатолий Иванович.

Самолет начал разбег, скорость росла.

- Рубеж!

- Подъем! – звучал в наушниках голос штурмана. Командир потянул штурвал на себя, отрывая переднее колесо шасси от бетонки. Самолет продолжал разбег, подняв нос к небу, стремясь оторваться от земли, уйти в свою родную стихию.

- Безопасная! – доложил штурман о том, что скорость, на которой многотонная махина уже способна держаться в воздухе, достигнута.

Полоса ушла вниз, под крыло, растаяв в мутной пелене облаков. Самолет набирая высоту, лег на курс, взяв направление на Одессу. Вот уже набран заданный эшелон, и автопилот, выполняя программу, введенную штурманом в навигационное вычислительное устройство, ведет самолет в Одессу, домой. Под крылом плывут облака, освещенные лучами солнца, а над ними лишь бескрайняя синева неба.

Анатолий Иванович следит за приборами, а Вася с упоением читает своего Чейза. Штурман отмечает на карте место нахождения самолета и вносит поправки в навигационный комплекс. Бортинженер наблюдает за работой всех систем. Все нормально, все в порядке.

И вдруг Анатолия Ивановича что-то кольнуло, какая-то мысль возникла в подсознании, всплыв из глубины памяти, из давних, давно забытых времен.

- Вася, следи за приборами, – сказал он, – а я по салону пройдусь, посмотрю, как там пассажиры.

Он вышел, прошло пятнадцать, двадцать минут, а командир все не возвращался. Наконец он вернулся в кабину. Вид у него был растерянный. Тревога командира передалась экипажу. Когда командир спокоен, – все в порядке, но если он нервничает, – что-то не так!

- Командир, что случилось? – тревожно спросил бортинженер, впиваясь глазами в приборы, прислушиваясь к звуку моторов.

- Все в порядке, ребята, но там, во втором салоне, – она! – ответил Анатолий Иванович.

- Да, кто? – спросил бортинженер.

- Да, она, она! Та, о которой я вам рассказывал, та девушка, которую я видел в окне трамвая, на седьмой станции! – ответил командир.

- Вот, черт! – буркнул бортинженер. – Напугал, Иваныч! Я уже думал, с самолетом что случилось! А тебе снова призраки мерещатся. Да, представь, сколько ей сейчас должно быть лет!

- Все правильно. И лет ей столько, сколько должно быть. Но это она, она! Я точно знаю! И она на меня так смотрела! Она тоже мня узнала.

- Узнала она его! – сказал бортинженер. – Пялишься на бабу, как ненормальный, конечно, она будет на тебя смотреть!

- Да нет, Петрович, не то, не то ты говоришь. Я точно знаю, это она, она! Все было, как тогда, когда я увидел ее в окне трамвая, словно вспышка сверхновой звезды.

- Ты походил, говорил с ней? – спросил штурман.

- Нет, не походил и не говорил, – ответил Анатолий Иванович, – нельзя, нельзя, Ильич, понимаешь? У нее муж и дочка, они вместе летят.

- Почему ты думаешь, что это муж и дочка? Может просто соседи? – сказал бортинженер.

- Я не думаю, я знаю. Просто знаю, и все. Это она, моя не встреченная судьба.

- Да, детское живет в нас до седых волос, – пробурчал бортинженер, – или на старости в маразм впадаешь.

- У тебя сын, у нее дочь, – сказал штурман. – А может именно в этом судьба? И встретил ты ее тогда, когда нужно?

- Ну, подойди к ней, поговори, – сказал бортинженер, – может штурман и прав, черт его знает?!

Бывает, что какое-то событие, случайный взгляд или запах вдруг вызовут из глубин памяти давно забытые мгновения, и образы прошлого вновь всплывут в мельчайших подробностях, казалось бы, давно утраченных, затерянных, затертых новыми впечатлениями. Анатолий Иванович снова увидел то далекое весеннее утро, когда цвела акация, и солнечный свет пробивался сквозь зеленую листву, пятнами ложась на красный борт трамвая, и даже номер вагона видел он, как тогда, много лет назад. Девушка с короткой стрижкой, с большими, как у испуганного зверька, глазами смотрела на него сквозь вагонное стекло, рот ее был чуть приоткрыт, будто хотела что-то сказать, она смотрела так, как смотрят люди на случайно встреченного близкого человека в чужом, далеком краю, встретить которого здесь, сейчас никак не рассчитывали.

Удивленно приподнятые брови, маленькая родинка на левой щеке, прядь волос, спадающая на лоб – все это было знакомо и близко до боли, будто они уже прежде встречались, но он никак не мог припомнить, где и когда. Он хотел вскочить в трамвай, но ноги не двигались, руки онемели... двери закрылись, вагон тронулся и, покачиваясь на рельсах ушел, растворяясь, исчезая в зеленой листве; а он еще долго смотрел вдаль, не в силах двинуться с места.

- Командир! Удаление двести, снижаться пора, – сообщил штурман.

- Вася, запроси погоду в Одессе, – сказал Анатолий Иванович.

- Командир, Одесса минимум погоды дает, – доложил второй пилот.

- Будем садиться, – ответил Анатолий Иванович. – Запроси снижение с эшелона.

Призраки былых лет, неясные тени прошлого, знаки несбывшейся судьбы, всплывшие из глубины подсознания, растаяли в напряженной работе по подготовке к снижению и посадке в сложных метеорологических условиях. Там, за спиной, в двух салонах самолета, было двести человек, двести судеб и судеб тех, кто встречает их в аэропорту. И главное, чтобы те, кто встречает, встретили их, живых, здоровых и невредимых.

# Одесса разрешает посадку

Памяти всех, погибших 17 марта 1979 года,
При катастрофе Ту-104, № 42444, рейс
Москва - Одесса

Мелкий холодный дождь. Сырость. Ветер несет с Балтики рваные клочья тумана. Холод проникает за воротник, под одежду, под кожу. Погода обычная для Питера. Все бы ничего, да видимость ноль. Аэропорт «Пулково» закрыт для взлета и посадки. Мы должны были вылететь еще в 11.50, днем, а уже ночь, около двенадцати. Долго еще ждать? Черт его знает!

Я снова вошел в здание аэропорта и поднялся в комнату отдыха экипажей. Весь экипаж в сборе. Молодой парень, второй пилот Ваня Козлов вопросительно посмотрел на меня. Первый раз с ним лечу, его назначили мне в экипаж перед самым вылетом, в Одессе, когда выяснилось, что мой второй вчера перегрелся на пляже и лететь не сможет.

Ваня раньше летал на Ан-2 вторым, на Ту-104 налетал всего 25 часов.

Штурман, Иван Степанович, не молодой, грузный, лысеющий мужик, начинавший еще на Ли-2, читает книгу. Ему не привыкать к нелетной погоде, летал на севере, в полярной авиации, а на старость лет, ближе к пенсии, перебрался в Одессу, потянуло в теплые края.

Бортмеханик Сева, круглолицый, тридцатилетний, чернявый красавец с черными усами на загорелом лице, типичный одессит, франт с Молдованки, времен двадцатых годов, сосредоточено полирует ногти.

- Ну что, командир? – спросил он, оторвавшись от своего, безусловно важного, дела. – Скоро полетим?

- А вот, сходи в метеослужбу и уточни прогноз, что они там по поводу погоды думают? – ответил я.

- А смысл? – сказал Сева. – Пусть лучше молодой сбегает.

И он снова принялся за свое важное занятие.

- Я сбегаю, я сейчас, – сказал Ваня и направился к двери.

- Во-во, иди-иди, – сказал Сева, – а то все равно дурью маешься, а лучше веник возьми, и на крышу, туман разгонять.

Ваня ушел, но вскоре вернулся, радостно сообщая:

- Видимость улучшается, туман рассеивается. Скоро ростовский рейс отправлять будут.

- А Одесса? – спросил я.

- Одесса пока не принимает.

- Что Ваня? Туман веником разогнал? Мо-ло-дец! – съязвил бортмеханик.

- Да что ты к парню пристал? – сказал я. – Сам дурью маешься. Ей богу, как баба, ногти он полирует!

- «Быть можно дельным человеком и думать о красе ногтей» – Пушкин сказал. А я гитарист, между прочим, ногти – мой рабочий инструмент.

- Ты бортмеханик, в первую очередь, между прочим. И отстань от пацана со своими дурацкими шуточками! – пробурчал я.

- И не пацан он вовсе, а пилот! Ас! Гроза вредителей полей и тараканов! Расскажи, Ваня, как ты там на своем «кукурузнике» поля кропил, а? Э-э-э-х! – потянулся Сева , расправляя плечи, и запел:

С одесского кичмана
Сбежали два уркана.

Приходите ко мне после полета, я вам такой репертуар выдам! Забацаю весь одесский блатняк!

- Да слышали мы твой репертуар, балаболка! – ответил штурман. – Лучше бы чего-нибудь толковое разучил.

- Толковое на эстраде поют, а то, что я исполняю, вы нигде не услышите, – ответил Сева.

- Ладно, – сказал я, – пойду пройдусь, кофе выпью.

Я вышел в кафе, все столики были заняты, и лишь у одного, где сидели мужчина и женщина и о чем-то спорили, оказалось свободное место. Я взял чашку кофе и булочку, и подошел к их столику.

- Не возражаете, если присяду?

- Садитесь, садитесь, тут не занято, – скороговоркой ответила женщина и тут же вернулась к своему спору с мужчиной.

- Я говорила, я говорила, – выговаривала он мужчине, – надо было ехать поездом! А ты: «самолет, самолет». Ну и где, где твой самолет? Сколько мы уже здесь сидим, и сколько еще сидеть будем? Скажи, ты ведь самый умный!

- Ну, Сонечка, ну кто мог знать? – оправдывался он. – Видишь, погода.

- В Ленинграде всегда такая погода, ты знаешь, и все равно взял билет на самолет. Хоть бы раз меня послушал! Нет, всегда делаешь все по-своему. И что из этого получается? Чемоданы сдал в багаж, а я говорила – не надо сдавать! Сдашь, когда посадку объявят. И где, где теперь наши чемоданы? Мы улетим в Одессу, а чемоданы в Ростов? Да? Этого ты хочешь? Бывают такие случаи, сам мне рассказывал.

- Ну, Сонечка, ну угомонись, – отвечал он, – ты же знаешь, авиация начинается там, где кончается порядок.

Он взглянул на меня и осекся:

- Ой, извините.

- Ничего, ничего, – ответил я, дожевывая булочку, – я привык.

- Товарищ летчик, – обратилась ко мне Соня, – с Левочкой в прошлом году был такой случай в Москве, это уму непостижимо! Расскажи, Лева, товарищу летчику, расскажи.

- Да, Соня, ну неудобно, – ответил он.

- Нет, ты все-таки расскажи, пусть товарищ летчик знает, какие у них в авиации порядки! Расскажи!

- В прошлом году я из Москвы в Одессу летел, из Внуково, – начал Лева свой рассказ. – Погоды не было, рейс на три часа задержали, нас два раза в самолет сажали и высаживали, наконец, когда уже таки собрались лететь, и трап уже убрали, и моторы завели, сосед по креслу спрашивает меня: «И когда же мы теперь в Минводах будем?». А я ему: «Не знаю, когда Вы будете в Минводах, я лично в Одессу лечу». Он к стюардессе, билет показывает, и таки да, самолет на Минводы уже улетел!

- Вот видите, видите, товарищ летчик, – возмущалась Сонечка, – какие у Вас в «Аэрофлоте» порядки, человек улетел в Одессу, а его чемодан в Минводы.

Бортпроводница виновата, – ответил я, – не внимательно билеты проверяла. Да и пассажир должен смотреть, над стойкой регистрации номер написан. Но если уж такая ошибка вышла, то пассажира первым же рейсом отправят из Одессы в Минводы.

- А стюардесса? – не унималась Сонечка. – Ее наказать должны!

- Ну, думаю, премии ее лишили. Но, поймите, все ведь живые люди, каждый может ошибиться, столько народу мимо нее проходит.

- А если летчик ошибется, то самолет разобьется, да? – снова спросила Соня.

- Ну что ты такое говоришь, Соня?! – возмутился Лева.

- Опять ты мне рот затыкаешь? И слова не даешь сказать! – возмутилась Соня, хотя Лева в основном молчал, говорила только она, вынудив его рассказать мне историю с заблудившимся пассажиром.

- Летчик не имеет права ошибаться, работа такая, – ответил я, и уже собирался идти, допив свой кофе, но остановить Сонечку было невозможно.

- Товарищ летчик, скажите, когда мы, наконец, в Одессу полетим? Долго нам еще ждать?

В это время объявили посадку на ростовский рейс. И тут ко мне подбежал запыхавшийся Ваня.

- Ваня, что случилось? В чем дело? – спросил я, обратив внимание на его взволнованный вид.

- Товарищ командир, Николай Сергеевич, Одесса добро дает! – радостно сообщил он.

- Вот видите, – сказал я своим новым знакомым, – скоро посадку на Одессу объявят. До встречи на борту.

Мы с Ваней отправились к выходу из кафе.

- Экипаж уже к самолету пошел, – доложил он.

- Ну, пойдем и мы, только запомни, Ваня, пилот не должен суетиться, а идти по земле твердой, уверенной походкой. Летчик, бегущий по коридору, вызывает смех, а летчик, бегущий по салону самолета в полете – панику.

Экипаж уже был у самолета, и штурман, Иван Степанович, деловито руководил погрузкой багажа. Ко мне подошел молодой человек в синем болоньевом плаще, в шляпе, с папкой в руке.

- Вы командир воздушного судна?

- Я, а в чем дело?

- Я представитель заказчика оборонного ведомства, возьмите груз на Одессу, – он протянул мне папку, – вот документы.

Не принимая папки из его рук, я спросил:

- Что за груз?

- Комплектующие для выполнения оборонного заказа, адресован заводу «Нептун», груз секретный и срочный.

- Сколько?

- Сколько чего? – не понял моего вопроса молодой человек.

- Я спрашиваю вес груза, – уточнил я свой вопрос.

- Две с половиной тонны, – ответил тот.

- Нет, не возьму. И так загрузка на пределе. Пассажиры, багаж, топливо, чтобы до Одессы дойти, плюс навигационный запас с учетом погоды. Извините, товарищ, но Ваш груз взять не могу.

- Вы член партии? – строго спросил молодой человек.

- Какое это имеет значение? – раздраженно ответил я. Когда мне задают такие вопросы, невольно вспоминаю анекдот: «Товарищ командир, патроны кончились! Но вы же коммунист! И пулемет застрочил снова». – Летно-технические характеристики самолета от партийности не зависят!

- Но от этого груза зависит безопасность нашей Родины! – воскликнул он.

- Видите? Пассажиры к трапу идут? – показал я в сторону идущих к самолету людей. – Вот за их безопасность я отвечаю. А о безопасности Родины пусть думают те, кому это по должности положено!

- Что Вы сказали? – возмутился молодой человек. – Вы ответите за эти слова! Я офицер госбезопасности! Майор!

- Да, пошел ты, майор, знаешь куда? Или тебе точный адрес указать?

Я отвернулся от него и пошел к трапу, бортпроводницы Лена и Света готовились к приему пассажиров, и тут из динамиков громкой связи прозвучала команда: « Командир борта 42445, зайдите в диспетчерскую!».

- Ну, что там еще? – недовольно проворчал я и пошел.

Диспетчер, мой давний знакомый, Василий Петрович, сказал:

- Николай Сергеевич, нужно груз на Одессу взять. Груз оборонного значения, там майор КГБ, его ведомство этот заказ курирует.

- Да видел я этого майора, послал его куда подальше. Пойми, Петрович, у меня предельный вес, 78 тонн, на нарушение не пойду, сам знаешь, чем это обернуться может.

- Идти на нарушение тебя никто не заставляет, другим рейсом отправим, но послал ты его зря. В Одессе у тебя могут быть крупные неприятности.

- Настырный больно этот майор оказался, к партийной совести призывал. Вот и пришлось послать. К неприятностям мне не привыкать, разберусь, а если груз возьму, то неприятности уже на взлете начнутся.

Я вернулся к самолету. Погрузка багажа и посадка пассажиров была закончена, майора КГБ у самолета уже не было, а вместе с ним куда-то подевались и ящики со срочным оборонным грузом. Я поднялся на борт, трап отошел от крыла, и диспетчер дал разрешение на запуск двигателей.

- Карта контрольных проверок перед запуском, – скомандовал я штурману, но тут Ваня перебил меня:

- Николай Сергеевич, а я ведь принял этот груз.

Я обалдел.

- Ваня, ты что? Хоть понимаешь, что натворил? Перегруз две с половиной тонны! Какого черта ты без меня эти ящики погрузил?

- Но это майор КГБ! Он мне приказал, он сказал что…

- Да наср… мне на то, что он тебе сказал! Тебе никто не может приказывать, кроме меня! Хоть сам министр! Всех в ср… посылай! Куда ты распихал эти ящики?!

- Во второй и третий багажник.

- А вы, блин, куда смотрели?! – обратился я к бортмеханику и штурману. Но Сева на погрузке не присутствовал, он занимался проверкой систем самолета, а штурман отвлекся, разбираясь с тележкой багажа рейса «Пулково – Минводы», которая почему-то подкатила к нашему борту. Да, права Сонечка, бардак в «Аэрофлоте». Этим и воспользовался майор КГБ, надавив на молодого, не опытного во всех смыслах, пилота всей мощью и авторитетом грозного ведомства.

В наушниках раздался голос диспетчера:

- 42445, Вы запустили двигатели? Занимайте предварительный по готовности, за Вами очередь, восемь бортов.

- Запуск не производил, снимаем груз. Трап к первой двери, погрузчик к борту, – раздраженно ответил я.

Когда мы со штурманом выгрузили ящики с грузом оборонного значения и вернулись на борт, я вдруг услышал голос:

- Товарищ командир! Можно Вас спросить? – это была Сонечка, она сидела с Левой в первых рядах первого салона.

- Слушаю Вас.

- А что у нас случилось? – спросила она загадочным тоном. – Мы таки летим в Одессу? Или нас опять высадят из самолета?

- Не беспокойтесь, Соня, сейчас будем взлетать. Пришлось выгрузить груз, который по ошибке погрузили в наш самолет, его нужно было отправить в Ростов.

- Вот видишь, Лева, – обернулась она к мужу, – я всегда говорила, в «Аэрофлоте» такой бардак!

Я вновь запросил разрешение на запуск двигателей, но запуск не разрешили.

- Запуск не разрешаю, – ответил диспетчер, – зона запуска будет занята, ждите буксировщик, запуск на предварительном.

- Ну вот, – чертыхнулся я, – очередь свою пропустили, теперь нам кто-то в хвост заруливает. Сколько еще буксировщик ждать?

Но долго ждать не пришлось, желто-полосатый борт буксировщика медленно надвигался на нас. Все ближе, ближе. Стоп.

- Водило подцеплено, – услышал я в наушниках голос, – к буксировке готовы? Снимайте со стояночного.

- Со стояночного снял, к буксировке готов.

Мы поехали. А с Балтики вновь потянуло туманом. Синие огни по бокам рулежки уходили вдаль и растворялись во мгле.

- Погода портится, – пробурчал я, – можем не успеть. Пока эти десять ящиков выгружали…

- Как десять? – взволнованно воскликнул Ваня. – Я пятнадцать ящиков принял!

- Так, какого черта! – закричал я. – Где они? Ты же сказал, во втором и третьем? Там десять было! Где еще пять?

- Я говорил, когда Вы выходили, – чуть не плача сказал Ваня, – пять ящиков в пятом багажнике остались, 700 килограмм!

- В пятом?! Какая же у нас теперь центровка? Это же надо, 700 килограмм в хвосте! Степаныч! Пересчитай центровку!

Иван Степанович разложил на столе графики расчета центровки, пробурчал что-то себе под нос и доложил:

- Двадцать девять, при выпущенном шасси.

- Твою мать! – заорал я. – Все на пределе! Перегруз небольшой, но центровка! Шасси уберем и центровка на полтора процента назад уйдет! Свалимся к чертовой матери! Что делать будем?

- Разгружать, – спокойно ответил штурман.

- Разгружать – это значит, рейс отменить! – ответил я. – И остальным бортам все переср..! Мы уже на предварительном, и за нами другие тянутся. Это ЧП, Иван Степанович! ЧП!

- Что предлагаешь? – спросил штурман.

- Сева, автоматику расхода топлива на ручное. После взлета шасси не убираем, до трех тысяч. Пока эту высоту наберем, выработает часть топлива из третьей группы. Центровка вперед сместится, тогда и шасси уберем.

- Переключил, – ответил бортмеханик. – Ручное. Расход из третьей группы баков.

Наконец-то мы запустили двигатели, прогрели и заняли исполнительный старт. Посадочные огни растворялись в тумане, был минимум погоды. На душе сыро и неуютно. Все на пределе: и видимость, и ветер, и взлетный вес, и центровка самолета, и нервы.

- Режим взлетный, газ держать! – подал я команду и вывел рычаги управления двигателями вперед.

- Режим взлетный, параметры в норме, – доложил бортмеханик.

- Газ держу! – отозвался Ваня.

- Ну, поехали, с Богом, – сказал я, отпуская тормоза.

Самолет начал разбег, загудели колеса на стыках бетонных плит, замелькали огни полосы, сливаясь в сплошные линии, скорость росла. Я потянул штурвал на себя, поднимая переднюю ногу шасси, самолет задрал нос к

облакам, продолжая разбег на двух основных опорах, потом гул колес прекратился, самолет оторвался от бетонки, чуть качнувшись, облака надвинулись на нас, мелькнув рваными клочьями, и плотно окутали самолет.

- Шасси не убирать! – напомнил я Ване. Но он не успел мне ответить, рев сирены ударил по ушам, вспыхнуло табло «Пожар левого двигателя».

Второй пилот, которому я поручил вести радиообмен с землей, пытался сообщить диспетчеру об аварийной ситуации, но я резко оборвал его, не дав закончить фразу:

- Молчать! На борту все в порядке!

Мы продолжали набор высоты, не выключая левый двигатель, хотя руководство по летной эксплуатации требует, чтобы двигатель был выключен немедленно, резкой уборкой рычага управления аварийным двигателем и закрытием пожарного крана. В руководстве сказано: «Самолет уверенно набирает высоту на одном двигателе, с максимальным взлетным весом до 2800 – 2600 метров». Если бы оно так и было! Может быть он и наберет эту высоту, но сначала просядет до самой земли. Возьму штурвал на себя, при максимально допустимой центровке, – и все, срыв. А отдать штурвал от себя, чтобы набрать скорость, некуда – земля рядом. Еще и закрылки создают дополнительное сопротивление, а убирать их рано, нужно набрать высоту, да и убирать их при пожаре нельзя, на стороне горящего двигателя они могут не убраться, а тогда удержать самолет будет попросту невозможно.

Мы продолжали набирать высоту, а диспетчер настойчиво требовал доклада: «Что у Вас случилось?»

Кнопка-лампа «пожар левого двигателя» погасла. Первая очередь огнетушителя сработала автоматически, но через три секунды лампа загорелась вновь, потом опять погасла, опять загорелась. Так продолжалось несколько раз, потом табло зажглось и больше уже не гасло. Обороты аварийного двигателя не падали.

- Так, есть пожар или нет? – стараясь, как можно спокойнее, спросил я. – Сева, что с параметрами?

- Все параметры в норме: и обороты, и температура, и давление масла, и давление топлива, и температура газов за турбиной.

Мы уже набрали высоту, теперь можно выключить аварийный двигатель и заходить на посадку. Но условий для посадки не было, сырой ветер с Балтики туманом накрыл полосу, облака опустились до 30 метров, плотно укутав аэропорт. Да и максимальный взлетный вес, 78 тонн, не давал возможности нормально посадить самолет, максимальный вес, при котором можно посадить Ту-104, – 65 тонн, разница между ними – это вес керосина, который израсходует самолет на маршруте. Лишнее топливо можно слить, это предусмотрено, но если двигатель горит, то при сливе топлива самолет вспыхнет, как спичка.

- Пойди в салон, посмотри на двигатель, – скомандовал я бортмеханику.

Сева вышел в салон и, вернувшись, доложил, что никаких внешних признаков пожара не видно: ни дыма, ни пламени. Внешне все нормально, параметры в норме, а табло горит. Вот и пойми, есть пожар или нет?

Если пожар есть, то сливать топливо нельзя, а если нет, то и сливать его не имеет смысла, нужно набирать высоту и идти по маршруту. Что делать?

- Убери закрылки! – скомандовал я. – Ваня, следи за синхронностью уборки, если что, – сразу выпускай!

- Закрылки убираются синхронно, – доложил второй пилот.

- Механизация убрана!

Я доложил диспетчеру о ситуации на борту и своем решении продолжать полет по маршруту, поскольку ни в одном из ближайших аэропортов не было того минимума погоды, при котором можно было бы посадить самолет. Минимумы погоды для взлета и посадки различны, взлететь еще можно, но сесть, в случае аварийной ситуации …

Диспетчер не мог потребовать от меня выполнять посадку в условиях ниже допустимого минимума погоды, но он настаивал, чтобы я выключил двигатель, как требует того руководство по летной эксплуатации самолета.

- Что делать будем? – советовался я с экипажем. – Выключать двигатель и идти на высоте две с половиной тысячи метров, больше не наберем, или набирать эшелон на двух моторах и идти по маршруту?

- Если идти на малой высоте, – ответил штурман, Иван Степанович, – то расход топлива увеличится, наш запас, что взяли с учетом погоды, значительно уменьшится, если Одессу опять закроют, то сесть сможем только в Симферополе, а если и там погоды нет, то ни до Ростова, ни до Адлера не дотянем. Кроме того, в облаках идти придется, а на маршруте синоптики грозовую деятельность обещали, локальную, но на одном моторе высоту не наберем, чтобы над грозой пройти, обходить будем – вообще без навигационного запаса останемся. Я бы движок не выключал, пожара нет, думаю, ложное срабатывание.

- В семьдесят седьмом, под Алма-Атой борт упал, – мрачно сказал Сева, – пожар был, сигнализация не сработала, заметили, когда обороты падать стали при заходе на посадку, движок выключили, огнетушитель не включили, не думали, что пожар был. Угарный газ попал в кабину и в салон, перегорели тяги рулей, самолет потерял управление и упал.

- Будем следить за параметрами двигателя и осуществлять визуальный контроль, – решил я, – пусть Лена из салона за мотором смотрит, аккуратненько, чтобы пассажиров не тревожить.

Я нажал кнопку вызова бортпроводника. Вошла Лена, но я не успел ей ничего сказать.

- Николай Сергеевич, там пассажиры Вас требуют!

Я посмотрел на экипаж, решая, кого послать. Мне отвлекаться от управления не желательно – набираем высоту с выпущенным шасси, со скоростью ровно четыреста километров в час, ни больше, ни меньше нельзя, идем в облаках. Автопилотом лучше пользоваться уже на эшелоне. Глядя на

глаза второго пилота, широкие, как два блюдца, понял – Ваню в салон посылать нельзя, он своим видом не успокоит, а окончательно перепугает пассажиров.

- Сева, сходи, выясни, что там такое.

- Николай Сергеевич, – сказала Лена, – они именно Вас требуют, там, во втором ряду первого салона.

- А, Сонечка и Лева, – усмехнулся я, – придется идти. Ваня, возьми управление!

- Управление взял, – ответил второй пилот.

- Управление отдал, – сказал я, – держи ровно четыреста, следи за кренами и тангажом.

Сонечка знаком попросила меня нагнуться и тихо спросила:

- Скажите правду, с самолетом что-то не так? Этот молодой человек, что сейчас выходил, у него были такие глаза.

- Не берите в голову, Соня, просто этому молодому человеку сообщили, что его свадьба расстроилась, невеста ушла к другому.

- О…о, – протянула она. – Я всегда говорила, эти молодые девочки так ветрены, так ветрены! Слышишь, Лева?

Но Лева, увлеченный чтением книги, только сказал:

- Угу.

Решив окончательно успокоить Соню, я сказал:

- Если бы самолет был неисправен, мы бы сейчас снижались для захода на посадку в аэропорту, откуда взлетели, а мы набираем высоту, – я показал на высотомер, расположенный в салоне, – большая стрелка показывает сотни метров, а маленькая – тысячи. Сейчас наша высота – тысячу двести метров, когда эта стрелка покажет девять, а эта – один, это будет девять тысяч сто метров, на этой высоте и будет проходить наш полет.

Я вернулся в салон и сказал бортпроводнице:

- Послушай, Леночка, иди в салон следи за двигателем, только по салону спокойно ходи, улыбайся, а если заметишь что с движком что-то не так, из туалета три раза подряд нажми кнопку вызова.

- Почему из туалета? – спросила Лена. – С любого места можно нажать.

- Не стоит делать перед пассажирами резких движений, – ответил я. – А потом иди в кабину, только спокойно, с улыбкой на лице. Не хватало там еще паники в самолете. Если пассажиры с мест повскакивают, центровку собьют, не удержим машину.

Мы уже набрали высоту две с половиной тысячи, как в кабину вскочила Катя:

- Лена передала. Там один пассажир говорит: «Вы шасси забыли убрать!», что делать, Николай Сергеевич?

- Поблагодари, скажи спасибо, скажи: «Сейчас уберем». Грамотные нынче пассажиры пошли! – ответил я.

- Сева, сколько топлива выработали? Степаныч, посчитай, центровка вперед ушла?

- Да, командир, – ответил штурман, – можно убирать шасси.

- Ну, Ваня, убирай!

- Шасси убираются, – ответил второй пилот. – Шасси убраны, стойка закрыты.

- Кран шасси нейтрально, – распорядился бортмеханик.

Ну вот, теперь можно увеличить скорость и быстрее набрать эшелон.

В кабину вбежала Катя и скороговоркой, задыхаясь, крикнула:

- Из туалета вызов, три раза подряд!

- Где Лена, что случилось? Сева! Параметры?!

- Все параметры в норме!

Лены все не было, и я не мог понять, что же случилось? Неужели пожар? Но почему нет Лены? В салоне паника? Не может пробиться сквозь толпу? Успокаивает пассажиров?

- Катя, сходи посмотри!

И тут вошла Лена.

- Николай Сергеевич, простите. Это не я! – говорила она быстро, отрывисто. – Это пассажир. Ему после вчерашней попойки в туалете плохо стало, он три раза кнопку нажал.

- А ты где была?

- Помощь оказывала. Я не знала, что он три раза. Нажал. Когда только за валерьянкой ходила, увидела.

- Ну, иди, неси ему валерьянку, – успокоившись, ответил я.

Там, в аэропорту, в кафе, я сказал Сонечке, что летчик не имеет права на ошибку. Права не имеет, но всегда ли имеет возможность принять правильное решение? Есть пожар или нет? Правильно ли я сделал, что решил идти по маршруту? Может, нужно было выключить двигатель и садиться в Пулково? Почему сработала сигнализация? Ведь какая-то причина есть.

Тому майору КГБ я сказал, что отвечаю за безопасность пассажиров. Все ли я сделал для их безопасности? Я нарушил руководство по летной эксплуатации и не выполнил требование диспетчера. Но все предусмотреть в руководстве невозможно. Иногда обстоятельства требуют нестандартного решения. Но является ли оно правильным? Сливать топливо, если есть пожар, опасно, очень опасно, самолет превратится в факел. Но нигде нет рекомендации, как посадить самолет, если посадочный вес превышает допустимый более чем на десять тонн? Сказано только, что на каждую тонну нужно держать скорость на десять километров в час больше. Это какая же скорость получается? Полосы не хватит! Да еще и погода ниже минимума.

Размышления мои прервала Лена, ворвавшись в кабину с перепуганными глазами:

- Там, там, вспышки на крыле, у двигателя!

- Пламя? – крикнул я.

- Нет, только вспышки! Сами посмотрите!

Мы уже набрали эшелон и шли на автопилоте. Я вышел в салон, посмотрел на крыло, успокоился, прошел в туалет и вернулся в буфет к бортпроводницам, они смотрели на меня с тревогой, ждали ответа.

- Перепугала ты меня, Леночка, – сказал я открывая бутылку «Боржоми». – Все в порядке, это блики от нашего проблескового маячка, что вверху. Проходим перистые облака, крыло влажное, вот маячок и отражается.

Я вернулся в кабину, и тут меня словно током ударило: за бортом минус пятьдесят – почему крыло влажное? Топливо? У нас утечка топлива?

- Сева, посмотри, – сказал я бортмеханику, – у нас утечки топлива нет?

- По расходомерам ничего не вижу, – ответил Сева, – вроде все в порядке.

- Почему же тогда левая плоскость блестит, будто влажная? – спросил я. – Сам пойди посмотри.

Сева ушел, вскоре возвратился и сказал:

- Командир, это не вода, и не топливо. Это лед! У нас обледенение. На левой плоскости. На правой все в порядке.

- У нас противообледенители работают?

- Работают, включены, – ответил бортмеханик.

- Ваня, посмотри температуру в носке крыла, – сказал я второму пилоту, именно на его панели установлен прибор ТВГ-13, показывающий температуру воздуха, который подается в носок крыла для предотвращения образования льда.

- Плюс тридцать в левом и девяносто в правом! – ответил Ваня.

Значит, противообледенитель левого крыла работает не на полную мощность. На лобовом стрингере лед не образуется, он тает, но вода не испаряется, а растекается по крылу, и тут же замерзает, покрывая его коркой льда.

Где-то утечка в системе отбора горячего воздуха от двигателя и подачи его в антиобледенитель. В результате утечки, горячий воздух, около трехсот градусов, прорывается в подкапотное пространство, потому и сработала пожарная сигнализация! Вот в чем причина! Значит, пожара нет, но теперь возникла другая проблема – обледенение, причем только на левой плоскости, пока автопилот держит, а потом крен увеличится так, что удержать самолет будет невозможно, рулей не хватит. Нужно снижаться.

- Ваня, запроси эшелон 5700, – скомандовал я, – там температура повыше, и автопилот выключи, беру управление.

Когда Ваня выключил автопилот, я ощутил усилие на штурвале, самолет кренился влево. Нам разрешили изменить эшелон, я снизился, на этой высоте уже не ощущалась тенденция самолета к левому крену. Теперь можно снова включить автопилот. Нервное напряжение, возникшее с самого начала полета, начало спадать, стало ясно, почему сработала сигнализация пожара в гондоле левого двигателя, проблему с обледенением тоже решили, можно немного расслабиться, я откинулся на спинку кресла и прикрыл глаза, но тут бортпроводница, Лена, вошла в кабину:

- Николай Сергеевич, там Вас опять пассажиры требуют.

- Опять Сонечка, из первого салона?

- Да, Ваша знакомые.

Я вышел в салон, Соня смотрела на меня тревожным взглядом, она попросила меня наклониться и тихо спросила:

- Скажите, только скажите правду, с самолетом что-то случилось? – Соня глазами показала на высотомер.

- Да, что Вы, Соня, с чего Вы взяли? У нас все в порядке, – ответил я и понял, что сам дал ей повод к сомнениям, рассказав про высотомер, сама бы она, наверняка, не обратила на него внимания.

- Вы сказали, что мы будем лететь на высоте 9100 метров, сначала этот прибор так и показывал, а теперь она показывает другую высоту. Мы что, падаем?

- Ну, что Вы, Соня! Просто на этой высоте сейчас летит другой самолет, и диспетчер дал нам другую высоту, чтобы мы не мешали друг другу.

Успокоив Соню, я вернулся в кабину и попросил Лену сделать мне кофе, но как только я сел на свое место и надел наушники, как услышал голос штурмана:

- Командир, над Витебском гроза, сплошные засветки.

- Обойти можно?

- Да, с запада можно обойти, там чисто.

- Хорошо, будем обходить, – ответил я.

- Ваня, запроси обход грозы, обходим по своим средствам.

Получив разрешение, я развернул самолет на запад, ожидая команды штурмана, когда же, наконец, мы обойдем грозу и сможем вернуться на линию заданного пути. Но время шло, а штурман молчал, слева от нас вспышки молний озаряли ночное небо, гроза бушевала на нашей высоте.

- Николай Сергеевич, – раздался голос бортпроводницы Лены.

- Ну что еще там? – раздраженно спросил я. – Если опять Соня со своими вопросами, то пусть подождет до посадки, и не морочит мне голову, так ей и скажи.

- Я кофе Вам принесла, Вы же кофе просили, – обиженным тоном ответила Лена.

- Извини, Леночка, на до кофе сейчас, – извиняясь ответил я, – грозу обходим.

- Ну что там, Степаныч? Скоро эти засветки кончатся? – спросил я штурмана. Штурман сидит впереди, внизу, в своей кабине, только у него есть экран локатора.

- Ничего не понимаю, – ответил штурман, – обещали локальные грозы, а тут, похоже, грозовой фронт, обходить уже некуда, скоро граница.

- Ваня, запроси погоду по маршруту, высоту вертикального развития, и заодно погоду в Витебске, Могилеве и Минске, – сказал я второму пилоту.

Но и Витебск, и Могилев, и Минск были закрыты для взлета и посадки, а вертикальное развитие грозовой облачности достигало семи тысяч метров. Я вспомнил, как мы проходили перистые облака, точнее перисто-слоистые, а это явный признак того, что впереди грозовой фронт, но я не придал тогда этому значения, доверившись метеосводке, обещающей на маршруте только локальную грозовую деятельность.

- Ваня, запроси эшелон 9100, пройдем над грозой, Степаныч, возвращаемся на линию заданного пути.

- А как же обледенение? – спросил штурман.

- Не должно быть обледенения, если над облаками пройдем.

Ваня запрашивал разрешение изменить эшелон, но диспетчер не отвечал, связи не было, только разряды грозы трещали в эфире, время шло, грозовой фронт приближался. Началась болтанка.

- Штурман, сколько до грозовых засветок?

- Осталось пять километров, – ответил Иван Степанович.

Гроза неумолимо надвигалась на нас с левого борта. Согласно «Наставлению по производству полетов» ближе десяти километров к грозе походить нельзя. Нужно срочно менять курс и набирать высоту, иначе мы скоро воткнемся в грозовое облако и тогда... Но диспетчер не отвечал, связи не было, и я принял решение самостоятельно изменить и курс и эшелон, судя по радиообмену с диспетчером, других воздушных судов в нашем районе быть не должно. Я развернул самолет вправо, на обратный курс и перевел в набор высоты. Когда мы отошли от грозы, развернувшись на сто восемьдесят градусов, диспетчер увидев на локаторе наш маневр, удивленно спросил что это означает. Я объяснил ему ситуацию и получил разрешение занять эшелон 9100, возвратившись на линию заданного пути.

Мы набрали высоту, где-то внизу, под нами полыхала гроза, обледенения не было. Вот уже и грозовой фронт остался позади, и начали уже снижаться для захода на посадку в Одессе, но все пространство над побережьем Черного моря укутано низкими дождевыми облаками: и видимость, и нижняя кромка облачности, и ветер – все на пределе, минимум погоды. «Одесса-посадка» разрешила заход с прямой, курсом сто шестьдесят градусов, мы идем курсом сто семьдесят, так что не придется выполнять заход по «коробочке», как если бы дали посадку курсом триста сорок. На высоте тысяча двести метров плотные, серые, слоистые облака вобрали в себя самолет, окутав его непроглядной туманной мутью. Диспетчер корректирует наш заход по локатору, команды: «Влево десять», «На курсе, на глиссаде» звучат в наушниках, пока все нормально, идем точно, сильный боковой ветер, меняющийся по высоте, с порывами, требует постоянно доворачивать то вправо, то влево, чтобы удержаться на посадочном курсе, заходя по приборам и командам диспетчера, в сплошной пелене облаков.

- Высота двести пятьдесят! – докладывает штурман.

- Двести!

- Сто пятьдесят! Оценка!

- Сто двадцать! Решение!

На запрос штурмана «решение», я должен ответить, какое решение я принимаю, садиться или уходить на второй круг. Согласно «Наставлению по производству полетов», если на высоте принятия решения не установлен визуальный контакт с землей, то есть, если я не вижу полосы, то должен увеличить мощность двигателей до взлетной и уходить на второй круг. Высота облачности постоянно меняется, грязными, темными космами свисают облака до самой земли, вот мелькнули огни высокой интенсивности, обозначающие подход к полосе, и снова все потонуло в сплошной мгле.

- Садимся! – отвечаю я штурману, хотя полосы не вижу, но она должна быть перед нами.

- Восемьдесят, – докладывает штурман.

Полосы не вижу.

- Шестьдесят!

По прежнему только серая муть перед глазами. Ничего, все нормально, приборы показывают, что идем точно, но где же, черт побери, полоса?!

- Пятьдесят! Тридцать!

Огни высокой интенсивности проявились, как контуры фотографии в ванночке с проявителем, обретая все более реальные очертания, вот и сама полоса, окаймленная огнями, вышли точно, садимся.

Когда мы подрулили к перрону для высадки пассажиров, от диспетчера поступила команда:

- Двигатели выключить, переключатели, АЗСы не трогать, экипажу оставаться в кабине.

- Ну, вот и прилетели, – сказал я, снимая наушники, когда Сева выключил двигатели.

- Что теперь будет? – обреченно произнес Ваня.

- А что будет? – ответил я. – Все худшее, что могло произойти, уже позади, главное – мы долетели, все живы и здоровы, самолет цел. Все уже закончилось.

Тогда я еще не знал, что для меня все еще только начинается.

- Что будет? – отозвался Сева. – Документацию сейчас изымут, самолет опечатают, а нас заставят объяснительные писать.

- А мне что будет за те ящики что я погрузил? – с тревогой спросил Ваня.

- Ладно, Ваня, проехали, – ответил я, – за те ящики в объяснительной ничего не пиши, сам с этим разберусь. А на будущее запомни, никто тебе кроме командира ничего приказать не может, командир для тебя, как говорят моряки, второй после Бога. Понял?

- Понял, Николай Сергеевич.

Объяснительные, объяснительные, вопросы, ответы, и опять объяснительные, так изо дня в день. Время шло, никакого решения никто не принимал, о результатах расследования причин ложного срабатывания датчика пожара мне не говорили, хотя я уже предположил причину, и в своей объяснительной записке ее указал. Тогда я решил обратиться к нашему замполиту отряда, Владимиру Петровичу, у которого когда-то летал вторым пилотом на Ан-2.

Что тебе сказать, Коля? – отвечал он на мой вопрос. – Ты нарушил «Наставление по по производству полетов», «Руководство по летной эксплуатации», не выполнил команды диспетчеров, самовольно изменил эшелон и курс, короче, – сплошные нарушения от взлета до посадки. Придется за это отвечать.

- Значит так получается, – ответил я, – если я пошел на нарушения, но доставил пассажиров до места назначения живыми и здоровыми, то мне за

это отвечать придется, а вот, если бы выполнив все инструкции и приказы, гробанулся бы и пассажиров угробил, Вы бы другие слова говорили: «Мир праху твоему, земля пухом, царствие небесное» и все такое прочие, что на поминках говорить положено? Так?

- Так, да не так, – возразил Владимир Петрович, – земля пухом для пилотов не бывает, а царство небесное ты уже потерял, до летной работы тебя не допустят. Теперь главное тебе под суд не попасть, срок не получить, вот ведь как оно выходит.

- Под суд? За что? – изумился я.

- За что, спрашиваешь? А те ящики с секретным оборудованием, что ты на стоянке бросил? Майор этот был уверен, что груз в Одессу летит, а когда ты приземлился, выяснилось, что прилетели только пять ящиков, а остальные десять пропали, документы у тебя на руках, а груза нет. За этим секретным оборудованием не одна иностранная разведка охотится, а тут просто так, командир бросает ящики на стоянке и улетает. А если бы пропали они? У соответствующих органов возник вопрос: почему ты так поступил? По глупости, или на основании сговора с агентом иностранной разведки?

- Бред какой-то! – возмутился я. – Я же наземной службе сказал, чтобы присмотрели за ними, да и не пропали же они!

- А если среди состава наземной службы был иностранный агент? У него было достаточно времени, чтобы ящик с документацией на оборудование вскрыть и скопировать документы. И механики и грузчики, которые тогда на стоянке были, уже на Литейном в камере сидят по твоей милости. А ты еще и послал офицера КГБ по матери. Думаешь это он забыл?

- Да не по матери, а просто послал, без указания адреса!

- Да, какая разница, куда ты его послал! Объяснить человеку надо было, а не посылать, тем более офицера КГБ.

- Пытался объяснить, но человек не понимает, вот пришлось послать. Могу и извиниться, корона не упадет, – ответил я.

Время шло, положение мое было более чем неопределенно, из авиаотряда меня не увольняли, к летной работе не допускали, расследование завершено не было, хотя все произошло еще в августе, а сейчас уже готовились встречать Новый год. Меня раза два в неделю, иногда чаще, вызывали на улицу Бебеля, в здание, про которое говорили, что из его подвалов видна вся Сибирь, и задавали одни и те же вопросы, потом отпускали, не предъявляя никаких обвинений. Но один раз вопрос капитана КГБ меня насторожил, спрашивали о моем дяде, пропавшем без вести во время войны. Спросили, что мне известно о его судьбе. А что мне могло быть известно?

Дядя мой служил летчиком в одной из авиачастей, во время выполнения боевого задания был сбит над территорией, занятой противником, воспользовался парашютом, это видели его товарищи. Больше о его судьбе мне ничего известно не было. Отец неоднократно обращался в Министерство обороны, но оттуда приходили ответы только одного содержания: «Считается пропавшим без вести».

Зашел я перед Новым годом к Владимиру Петровичу, так, с праздником поздравить, заодно выяснить, не скажет ли он мне что-либо более определенное по моему вопросу, уверен, знает он больше, чем говорит. После взаимных поздравлений, пожеланий, ритуальных вопросов о здоровье, о семье, Владимир Петрович в ответ на мой немой вопрос только усмехнулся, пробурчал:

- Садись. Знаю, за чем пришел. Что? В контору снова вызывали? Про дядю, без вести пропавшего спрашивали? Так?

- Так, – удивился я его информированности.

- Жив дядя твой, жив, – замполит вытащил из стола пачку сигарет и протянул мне. – Закуривай.

- Да, ну? Неужели жив? – я привстал с кресла и опустился обратно.

- Да ты закуривай, не стесняйся, – сказал Владимир Петрович, вытащил из пачки сигарету и закурил.

- Спасибо, не курю, бросил, – ответил я, ожидая рассказа.

- Бросил, ну и молодец, а я, вот, никак бросить не могу.

Он сделал глубокую затяжку, выдохнул дым в потолок, положил сигарету на край пепельницы, и продолжал:

- Попал твой дядя в плен, к немцам, в конце войны оказался в концлагере во Франции, союзники его освободили, попал он в фильтрационный лагерь к американцам, в Союз возвращаться не стал, в Штаты поехал. Но самое интересное, что оказался он в Штатах на летной работе, и ни где-нибудь, а в одном из секретных НИИ, в должности пилота-исследователя. За какие заслуги американцы его так приласкали? Непонятно. Сам-то что думаешь?

- А что я думать могу? Я ведь о нем вообще ничего не знаю, – недоуменно ответил я.

- Вот и в комитете не знают. И пока не узнают, по поводу твоей дальнейшей судьбы никто ничего сказать не сможет. Но это еще не все.

- Что еще? – спросил я и потянулся за сигаретой, сказать, что новость ошарашила меня, слишком мало, в голове поплыл туман, я на некоторое время потерял способность рассуждать логично.

- Ото ж, – сказал Владимир Петрович, и поднес к моей сигарете зажигалку.

Я сделал затяжку, голова неприятно закружилась с отвычки.

- Тот груз, что ты должен был доставить в Одессу, – продолжал замполит, – имеет прямое отношение к разработке новейшей атомной подводной лодки, какое-то секретное оборудование. Так вот, после твоего полета, все данные об этом оборудовании появились в ЦРУ.

- Ни фига себе! – удивился я. – И каким образом? А дядя мой здесь при чем?

- Вот в комитете и выясняют, какое к этому делу ты имеешь отношение, и причем здесь твой дядя.

Я докурил сигарету до половины, потушил в пепельнице, и взял еще одну. Голова шла кругом от таких новостей, так еще и в шпионаже обвинить могут.

- Да, этим ребятам человека обвинить, что два пальца об асфальт, – сказал я, – надо виноватых найти, вот ко мне и прицепились.

- Если бы им виновный нужен был, с тобой бы не так разговаривали, – возразил замполит, – закрыли бы на Бебеля и добивались показаний. Им важно источник утечки информации определить, и если ты в чем замешан, то им нужно связи твои отследить.

- Да, какие связи? Я что, с иностранцами встречаюсь? – я был поражен, ошарашен, вторая сигарета уже не показалась мне такой противной, как первая. Я курил, глубоко затягиваясь, а когда стряхивал пепел, обратил внимание на то, что пальцы слегка дрожали.

- Я не сомневаюсь, что ты к этому никакого отношения не имеешь, – сказал Владимир Петрович, иначе рассказывать тебе ничего бы не стал, но ты о нашем разговоре никому, понял?

- Понял, как не понять, – ответил я.

Вот и Новый год наступил, все как обычно, с елкой, с хлопушками, с шампанским, но мне было не до веселья. Я снова начал было курить, но подумав, что это ничего не решит, помучившись два дня угрызениями совести по поводу нарушенного обещания покончить с вредной привычкой, смял наполовину пустую пачку «Ту-134» и бросил в мусорное ведро.

В комитет меня больше не вызывали, время шло, но ничего не прояснялось, в голове возникали мрачные мысли. «А что, если и вправду, сбежать за границу? Попроситься с ребятами на Ан-2 до Измаила, а там угнать самолет и через Румынию, над морем, прямо к туркам, турки назад не вернут. А что потом? Скажу – отправьте меня к дяде в Америку, только не знаю где он живет, и под какой фамилией? Бред».

Прошел февраль, и как-то в марте, восемнадцатого числа, пришел в аэропорт только к обеду, проспал, все равно никакой работы у меня не было, целыми днями болтался без дела, и сразу же понял – что-то не так, что-то случилось. Мне никто ничего не объяснял, и я пошел к Владимиру Петровичу, он был мрачен, хмур, как туча, и непрерывно курил. По количеству окурков и обстановке кабинета понял, что со вчерашнего дня с работы он не уходил.

- Что случилось? – спросил я с порога.

- Готовимся гробы принимать, – прогудел замполит, – борт наш вчера во Внуково упал.

- Какой борт? – у меня внутри все оборвалось.

- 42444, Погода была скверная, минимум для взлета был, для посадки не было, сразу после отрыва от полосы загорелось табло «Пожар левого двигателя», ребята движок не выключили, набрали высоту 1500, потом выключили, стали на посадку заходить, дальний прошли с превышением, над глиссадой, и вправо уклонились, командир уменьшил газ, довернул влево, а выровнять уже не смог, обледенение, максимальный взлетный вес при посадке, так и столкнулся с землей, с левым креном. Пятьдесят семь пассажиров и стюардесса, остальные с разными степенями тяжести в больнице.

- Так, пожар был?

- Не было пожара, ложное срабатывание, как и у тебя. Если бы не твои ящики я секретным грузом, расследование твоего случая давно бы закончилось, глядишь, и рекомендации какие-то бы выработали, как действовать в подобных случаях, может и у ребят бы все иначе сложилось.

Помочь я уже никому ничем не мог, смотреть на то, что творилось в аэропорту, на толпу обезумевших людей, пытавшихся выяснить, живы ли те, кого они встречают, не было сил. Я вернулся домой, взял пачку сигарет и бутылку водки и запил, на целую неделю. Все напряжение полугодичной неопределенности и страшная авиакатастрофа, которой могло бы и не произойти, довели меня до нервного срыва, который я пытался лечить запоем. Через неделю замполит сам пришел ко мне домой.

- Хватит дурью маяться, – сказал он, глядя на батарею пустых бутылок, – возвращайся на работу, к полетам тебя допустили, все обвинения сняты.

- А комитет? А мой дядя в Америке? – спросил я.

- Источник утечки информации они нашли, к тебе никаких претензий с их стороны нет, да и дядя твой оказался честным человеком, думаю, скоро сможешь с ним встретиться.

Вскоре я узнал, что случилось с моим дядей во время войны, и какую миссию он выполнял в США, но это уже другая история.

## Весь мир под крылом

- Шасси выпушены, зеленые горят, – прозвучал в наушниках голос второго пилота.

Мы заходим на посадку курсом 340, со стороны моря в родном Черноморском аэропорту. Старенький, немало повидавший, Ту-154 идет уверенно, спокойно, впереди берег, покрытый зеленью приморских дач, дальше по курсу взлетно-посадочная полоса.

- Закрылки 28.

- Закрылки выпускаются синхронно, стабилизатор перекладывается.

- Закрылки 45.

- Механизация выпущена.

Все нормально, все привычно, как всегда, на пульте радиокомпаса установлены частоты дальнего привода 348 и ближнего 715. Стрелки приборов показывают – идем в створе полосы. Видимость отличная, до самого горизонта, чуть подернутого легкой дымкой. Самолет снижается, и горизонт, такой далекий и необъятный, становится все ближе; все ощутимей становится та, нечеткая линия, за которой исчезает видимый мир. В юности, как на большой высоте, кажется, что весь мир, необъятный и широкий лежит пред тобой, но с годами высота падает, и все меньше и меньше пространства остается впереди, и так близка становится линия горизонта.

Там, перед самой посадочной полосой, – кладбище. Если не дотянул, – то попадешь по назначению, и яму рыть не надо. Бах! И все – братская могила. Во время посадки на кладбище не смотрю, не кресты и обелиски нужны мне сейчас, а посадочные знаки, но все равно, мрачные мысли приходят на ум. Каждый раз, возвращаясь домой, пролетаю на местом своей будущей постоянной прописки. Впрочем, нет, там меня уже не похоронят, недавно открыли новое кладбище, на месте летного поля бывшего аэропорта «Застава». Там впервые поднялся в небо – там и закончу свой путь.

- Дальний! – докладывает штурман, в кабине звенит звонок, до полосы четыре километра.

- Высота двести пятьдесят.

- Двести.

- Сто.

- Ближний! – снова звенит звонок.

- Восемьдесят!

- Оценка.

- Решение?

- Садимся!

- Десять! Шесть!

- Три! Два! Один! Посадка!

Шасси мягко коснулись земли, гудят колеса на стыках бетонных плит.

- Реверс!

Взвыли моторы, реверс реактивной струи гасит скорость.

- Сто восемьдесят скорость!

- Скорость сто сорок!

- Реверс выключить!

Теперь только тормоза. Скорость падает.

- «Двадцать два семнадцать», освободите полосу, сворачивайте на рулежку! – слышу в наушниках голос диспетчера.

Мы заруливаем на стоянку, и бортинженер выключает двигатели. Гул турбин стихает.

- Я, «двадцать два семнадцать», двигатели выключены, на стояночном, – докладываю диспетчеру.

- Понял Вас, «двадцать два семнадцать», до свидания, конец связи.

Вот и все, прилетели, теперь в свой старенький «жигуленок», и домой. Моей машине, ВАЗ – 2101, или, как ее называют сейчас, «копейке», скоро исполнится сорок лет. Ребята спрашивают: «Почему машину не сменишь? Взял бы себе «шевроле» или «тойоту». «А зачем? – отвечаю я. – Меня и эта вполне устраивает». И, действительно, зачем? Зачем менять то, к чему привык? Гнаться за модой? А смысл? Нормальный автомобиль, отремонтирован, покрашен, на мой век хватит.

У трапа меня встречает Василий Никонорович, заместитель директора компании «Черноморские авиалинии». Когда-то летал у него вторым пилотом на Ан-2. Давно это было, давно.

- Привет, Василий Никонорович!

- Привет, Сережа, как слетал?

- Нормально, а «жигуленок» мой как? Стоит?

- Да стоит, куда ж он денется? А ты что, домой торопишься?

- Тороплюсь, Вася, тороплюсь! – ответил я. Там, в далекой, теплой банановой стране, среди пальм и чернокожих женщин и мужчин, я вдруг ощутил необъяснимую тоску по дому.

- А ты, Сережа, не торопись, у нас еще собрание сегодня.

- Какое еще собрание?

- Как какое? Торжественное! Забыл, какой день сегодня?

- Какой день? Среда.

- Да сегодня же День авиации.

- Да? Вот черт! А я привык День авиации 18 августа праздновать.

Василий Никонорович вздохнул.

- Той авиации уже давно нет. Ныне День Украинской авиации празднуем.

- А что, разве на Украине есть авиация? – ехидно заметил я.

- А ты, Сережа, на чем летаешь?

- На том, что еще при Союзе выпущено, на том и летаю. А «боинги» и «аэробусы» украинскими самолетами назвать трудно.

- На этих самолетах, Сережа, весь мир летает. А у нас, слава богу, объединение имени Антонова еще работает.

- Работает, да толку мало. Вон, Ан -24 на замену ничего сделать не могут. Слушай, Василий Никонорович, а нельзя мне как-то с этого собрания слинять? Не люблю я эту пустую болтовню.

- Ишь ты, деловой! – возмутился Василий Никонорович. – Слинять он захотел! Ты что, не член компании?

- Да, член, член!

Когда при развале Союза шла ваучерная приватизация, я вложил свой ваучер во вновь созданное ОАО «Черноморские авиалинии», но обещанных дивидендов никто никому платить не собирался.

- Скажу тебе по секрету, – Василий Никонорович понизил голос до шепота, – Сегодня Валерку Янина награждать будут, руководство отметило его знаком «Лучший пилот авиакомпании».

- Тьфу, черт! – сплюнул я с досады. – Если козлы лучшими пилотами стали, то орлам в небе делать нечего!

- Не плюй на землю! – возмутился Василий Никонорович.

- Так, то ж бетон!

- Тем более! Бетонка – это святое! С нее в небо уходишь, на нее и самолет сажаешь.

Да наша ВПП[1] скоро развалится, и садиться будет некуда, а о серьезной реконструкции никто не думает.

- Не ершись! Думают, кому положено, – пробурчал Василий Никонорович.

- Думают они, как же! Уселись в кресла и думают, тем, на чем сидят! – возразил я. – Авиакомпании отдельно, аэропорт отдельно, все всем платят, все всем должны, а денег на ремонт полосы нет! Зато Янин – лучший пилот!

С Валерой Яниным отношения у нас не сложились давно, еще с училища. Особыми способностями он не блистал, никак не мог научиться толком Як-18 сажать. Не понимаю, как он в командиры выбился? Но есть у Валерки одна весьма важная и необходимая во все времена черта – вовремя нужную задницу подлизнуть. Одним из первых в партию вступил, одним из первых из нее и вышел, когда ветер переменился. Пришел в райком и бросил билет на стол, – демократом заделался! А когда наша компания ввела премии за экономию горючего, он первым эти премии стал получать.

Я от своей премии отказался, что стоило мне немалых неприятностей, чуть с авиакомпании не выгнали, но летное мастерство спасло. Когда мне выписали премию за экономию горючего, я в кассе получать ее не стал, да еще и заявление написал, что, мол, считаю опасным мероприятием экономить горючее в ущерб безопасности полетов.

Вызвал меня тогда к себе директор авиакомпании, Виктор Петрович Пащенко, которого за глаза все называли просто ВПП. Вызвал он меня и говорит:

- Вы почему от премии отказались? Вам что, деньги не нужны?

---

[1] ВПП – взлетно-посадочная полоса.

- Причины я в своем заявлении изложил, – ответил я, – деньги мне, конечно, нужны, но считаю, что экономить на безопасности полетов аморально и преступно.

- Вы выражения, все-таки, подбирайте! – рявкнул ВПП. – На безопасности полетов никто не экономит. За безопасность несет ответственность командир, ему решать, когда и где можно сэкономить.

- Значит, выходит так, сэкономил топливо – компания в прибыли, молодец командир, а гробанулся, да еще и пассажиров угробил, – то сам и виноват. Так получается?

- Получается так, что времена теперь другие, слишком дорогое удовольствие, просто так топливо транжирить. Это деньги, и Ваша, между прочим, зарплата тоже. Вы за штурвалом сидите, и не знаете, как нам эти деньги достаются. Время теперь такое, что деньги считать надо!

- Сегодня деньги считаем, а завтра будем считать гробы! – взорвался я.

- Что? Что ты сказал? – ВПП привстал, упершись руками в стол, покраснел, весь вид его не судил ничего хорошего. – Да при Сталине тебя за такие слова просто бы расстреляли! Знаете, перед войной такой командующий ВВС был, Павел Рычагов? Герой Советского Союза, между прочим!

- Не имел несчастья лично с ним быть знакомым, но слышал.

- Так вот, на совещании у Сталина по поводу высокой аварийности в ВВС он заявил, что самолеты бьются потому, что Вы заставляете нас летать на гробах! Так его за эти слова арестовали и расстреляли!

- А Вы биографию Рычагова читали? – парировал я. – Тут не надо даже исследований проводить, просто открыть военную энциклопедию и прочитать. Да, было такое совещание, аварийность доходила до 300 происшествий в год с гибелью личного состава. И комиссия пришла к выводу, что причина аварийности в нарушениях «Наставления по производству полетов» и «Руководств по эксплуатации самолетов», а это вопросы дисциплины. С кого же за это спросить, как не с командующего? Вот и спросили, а он Сталину просто нахамил! С должности его сняли, но не расстреляли, и даже не арестовали, а отправили учиться в академию. Вот, как Сталин к кадрам относился: не умеешь командовать – учись!

А арестовали его уже в сорок первом, 24-го июня, 22-го, если помните, война началась, и авиация задачу свою не выполнила, разбомбили ее на аэродромах. Перед самой войной, 21-го, в авиачасти пришла команда: горючее с самолетов слить, боеприпасы и вооружение снять. Что это, если не предательство? Кто должен был за это ответить? Вот и ответили, по всей строгости военного времени. А теперь нам лапшу на уши вешают, факты дают, а причинно-следственные связи другие навязывают.

- Ладно, – сказал ВПП, немного успокоившись, – оставим историю историкам, а сами, как говориться, вернемся к нашим баранам.

- Это Вы о ком? О Валере, который первым бегом помчался премию получать?

- Не нарывайтесь! – рявкнул ВПП. – Ну что Вы за человек такой? Своего товарища бараном обзываете! Янин, между прочим, отличный летчик! И политику руководства понимает правильно, и на рожон не лезет.

- Вот именно, между прочим, – проворчал я.

- Короче так, – подвел итог ВПП, – от полетов я Вас отстраняю. Посидите пока на земле, подумайте. И мы подумаем.

- А основания?

- Хотите оснований? – насмешливо спросил ВПП. – Найдем! Но только тогда Вы навсегда летной работы лишитесь, и ни одна авиакомпания Вас не возьмет. Уж это я Вам обещаю.

Так я остался на земле, в весьма неопределенном положении, до полетов не допускали, и из компании не увольняли. А когда потребовалось выполнить сложный чартерный рейс, то послали не Валерку, а меня. С той поры полеты возобновились, к теме этой ВПП больше не возвращался, но уверен, не забыл. Он ничего не забывает. Виктор Петрович любил повторять: «Я не злопамятен, но память у меня хорошая».

Премию за экономию горючего мне больше не выписывали, даже если эта экономия и была. Экономия горючего – это азарт, как карточная игра. Но если там, в карточной игре, сам за себя, и проигравшие нередко пускали себе пулю в лоб, то у пилота за спиной пассажиры, и плевать им на твою премию, они хотят живыми и здоровыми добраться до места назначения. Вот так и летаем, пока беда не грянет.

И беда не заставила себя долго ждать. Случилось это, правда, не в нашей компании, а в другой, российской, «Пулковские авиалинии». Самолет Ту-154, следовавший рейсом «Анапа-Пулково», пытаясь проскочить сквозь грозу, сорвался в плоский штопор и разбился под Донецком. А причина все та же – экономия топлива. Когда командир понял, что обойти грозу не удастся, и над грозой не пройти, вертикальной развитие облачности достигало шестнадцати тысяч метров, а потолок у Ту-154 двенадцать тысяч, единственным правильным решением было бы вернуться в Анапу. Но это опять посадка, заправка, перерасход горючего. Вот и пошел на авось, авось пронесет. Не пронесло.

- Ладно, Серега, – сказал Василий Никонорович, прервав мои размышления, – пошли на собрание. Я вздохнул и пошел.

Я терпеливо выслушал всех ораторов, говоривших пустыми заученными фразами о достижениях украинской авиации, и даже аплодировал, когда Валере вручали знак отличия, угрюмо стерпел доклад о том, сколько топлива сэкономили пилоты, и что дало это нашей авиакомпании, но когда председательствующий спросил: «Кто еще хочет высказаться по поводу доклада?», и в зале не поднялась ни одна рука, черт меня дернул вылезти со своим мнением.

Сказал все, что думал об экономии топлива, об этих чертовых премиях, напомнил трагедию пулковского рейса и спросил: «Вам что, мало? Ждете, когда беда и в наш дом постучит?». Короче, испортил праздничное настроение руководству. На банкет не пошел.

- Мы подумаем над Вашими словами, – сказал ВПП голосом, не предвещавшем ничего хорошего, – подумаем.

И подумали. Думали не долго. Вскоре подошел ко мне Василий Никонорович с мрачным видом и сказал:

- Готовься, Сережа, к полету.

- Куда? – спросил я с тревогой в голосе. Тон Василия Никоноровича мне не понравился.

- Перегонишь свою «тушку» на завод.

- Зачем? – удивился я. – Ресурс продлен, самолет в отличном состоянии. В чем дело?

- Да не на ремонт самолет твой отправляют, – сказал Василий Никонорович, – ставят его в «железный ряд», в очередь, распилят на металлолом.

- Как? Да что ты говоришь? Надежный, отличный самолет, с ресурсом, и в «железный ряд»?

Василий Никонорович вздохнул.

- По экономическим показателям не дотягивает Ту-154 до мировых уровней. Слишком много керосина жрет. Решили «боингом» его заменить.

- Так, – протяжно произнес я, – а со мной что?

- Сам понимаешь, никто не станет тратить деньги на твое переобучение. Пойми, ВПП тоже прав. Конкуренция среди авиаперевозчиков сейчас знаешь какая? Чтобы выжить, нужно каждую копейку считать, на всем экономить, там, где твоя «тушка» пять тонн сожрет, «боинг» – только три. Цены на горючее растут.

- А человек? Сколько жизнь человеческая стоит? Сумма страховки, что родственникам авиакомпания заплатит, в случае гибели? А судьба пилота, что всю жизнь авиации отдал? Я ведь здоров, здоров, как бык. Я любую медкомиссию пройду!

- Не пошлет тебя уже никто на медкомиссию. Есть негласное указание, пилотов старше сорока на другие типы самолетов не переучивать.

- Значить, и меня, тоже, в «железный ряд»?

- Летная жизнь, Сережа, рано или поздно заканчивается. Ну что тебе? Пенсию ты уже заработал, ну, полетал бы еще годик-другой, а потом ведь все равно, спишут.

- Да, все рано или поздно заканчивается, но пилот живет, пока летает. Вот и кончилась наша жизнь, но какая это была жизнь, Вася! Весь мир под крылом!

## Падает снег

«Падает снег, ты не придёшь сегодня вечером». Что это? Откуда? Ах, да! Шарль Азнавур. И действительно, падает снег, и сегодня вечером никто не придёт, и Новый год придётся встречать одному. Ещё темно, шесть утра, можно спать, никуда спешить не нужно, но почему-то всегда, когда можно выспаться, просыпаешься рано. Ах! Какой снег! Снежинки возникают из темноты, лишь на мгновение блеснут перед стеклом, в освещённом квадрате окна, и снова исчезают во тьме. Вот так и мы, возникаем из мрака вечной ночи, чтобы на короткое время появиться на свет, и снова уходим в вечную ночь. Ветер кружит нас в неистовом танце, то сближая, то унося в разные стороны, далеко друг от друга. А кто-то вот так же стоит у окна, и смотрит на нас, как мы смотрим на эти снежинки, у каждой из них своя судьба, но мы не замечаем их, этих мимолётных судеб, мы просто видим, как идёт снег. Для кого-то и наши судьбы, лишь мгновение во мраке вечности. Кто это? Бог? Один, один во всей вселенной, Боже мой! Как он одинок!

Георгий Иванович потянулся за сигаретой, но вспомнил, что он уже скоро год, как бросил курить; давняя, уже забытая, привычка иногда вновь возникает в минуты отчаяния или задумчивости, рука ищет сигарету, как поскользнувшийся ищет опору на льду. Да, он бросил курить, и пить тоже, и теперь Новый год придётся встречать без традиционного бокала шампанского, один бокал, конечно, не повредит, но можно обойтись и без него, тем более, пить одному нет смысла. Снег, снег, снег. Снег на земле, на ветвях деревьев, на крышах домов, и на висках. Снег и одиночество. Можно, конечно пойти к друзьям, но нет настроения, у каждого своя семья. Да, ему будут рады. Несомненно, будут рады, и предложат бокал вина или рюмку водки, он откажется, начнут уговаривать, и возникнет то невольное напряжение, странная неловкость, нарушающая тепло дружеской компании. Нет, не стоит никуда идти.

«Падает снег, ты не придёшь сегодня вечером, падает снег, мы не увидимся, я знаю». Он вспомнил свою первую любовь, и выпускной бал в школе, как танцевал с ней, в первый и последний раз. За окном лежала звенящая, теплая южная ночь, а в зале Шарль Азнавур с нежной печалью в голосе пел о том, как падает снег. Её рука лежала на его плече, она смотрела в его глаза, и улыбалась нежной, печальной улыбкой, и Шарль Азнавур пел о том, что встречи больше не будет. Потом были разные города, и невысказанность, неопределённость, мучительная, тягучая, безысходная. Он помнил, как написал ей письмо, как ждал ответа, и когда получил, понял, что надежды больше нет. Не стало надежды, но не стало и той мучительной неопределённости. Потом он уехал работать на Крайний Север, в надежде на то, что полярные снега смогут погасить жгучую боль неразделённой первой любви, но в завывании северной вьюги он снова слышал ту тихую, нежную печальную мелодию и голос, поющий о том, что встреч больше не будет.

Он пытался создать семью, но с женой прожили они недолго, и разошлись без грусти и сожаления, сохранив в душе горечь ошибок и утрат. То-

гда он не в меру увлекался алкоголем, и жена, устав бороться с этим пороком, погубившим уже не одну семью, собрала вещи и ушла. Теперь он не пьёт, не пьёт и не курит, последняя кардиограмма внушает опасения. Может, удастся ещё протянуть год-другой. Ну, год, два, а потом? Потом всё равно спишут. Какой-нибудь доктор-старикашка с бородкой клинышком и колючими, злыми глазами, как у Мефистофеля, подпишет ему приговор: «К лётной работе не годен». И всё. Что потом? Лётчик живёт, пока летает.

Резкий звонок телефона ударил по нервам, Георгий Иванович вздрогнул. «Кто это может быть? Для Новогодних поздравлений ещё рановато!» Он поднял трубку, звонили из авиаотряда, просили слетать в Норильск с экипажем Костецкого, Георгий Иванович знал этот экипаж, когда-то он летал у Костецкого вторым пилотом.

- А что случилось? – спросил он.

- Костецкий с воспалением лёгких в больницу попал, лететь некому, и заменить его некем, и экипажей свободных нет, ведь Новый год, сам понимаешь, но ты-то у нас непьющий! Так, что выручай Георгий Иванович! Туда и назад, успеешь до Нового года домой вернуться.

- Посмотри, погода какая, заметёт, не только до Нового года, до Рождества в Норильске застрянешь!

- Да, погода через пару часов установится, синоптики обещают!

- А полоса? Снегу, небось, навалило.

- На полосе уже ребята работают, очистят полосу.

Георгий Иванович согласился, чем сидеть одному в пустой квартире, лучше Новый год в полёте, с экипажем встретить. Он поставил чайник, сковородку, поджарил яичницу, заварил растворимый кофе, банку которого привёз на прошлой неделе из заграничного рейса, позавтракал, оделся и поехал в аэропорт. Было ещё темно, и полупустой, холодный автобус, недовольно ворча мотором, пробивался сквозь летящий снег, наконец, он дополз до аэровокзала, и с шипением выдохнув сжатый воздух, открыл двери.

Рассвело, и снегопад действительно прекратился, но низкие, темно-серые снеговые тучи, всё так же висели над городом, снегоуборочные машины вернулись с полосы. Когда Георгий Иванович поднялся на борт самолёта, экипаж Костецкого был уже в кабине. Все грустные мысли куда-то ушли, растворились в суете нового дня, в котором были друзья, любимая работа, и люди, те, что поднимаются сейчас по трапу на борт самолёта, люди, доверившие ему свои жизни. Экипаж проверял работу всех систем, готовился к запуску двигателей, и когда двери закрылись, трап медленно уплыл от крыла, и механик на земле доложил о готовности, бортинженер запустил моторы. Самолёт ожил, пространство кабины наполнилось низким, равномерным гулом, стрелки приборов, сдвинулись с нулевых отметок, заняли свои положенные места, в наушниках звучали команды, доклады, и разрешение диспетчера выруливать на предварительный старт. Двигатели взвыли, медленно страгивая многотонную машину с места, Георгий Иванович вырулил к взлётной полосе, на предварительный старт, и, получив разрешение, вывел само-

лёт на взлетную полосу, развернув его в готовности к взлёту. Встречный ветер разметал снег, заметая позёмкой разметку полосы.

Моторы взревели, заполнив пространство мощным, вибрирующим звуком, Георгий Иванович отпустил тормоза, самолёт начал разбег, чуть подрагивая на стыках бетонных плит. Штурман отсчитывал скорость, огни полосы летели навстречу, превращаясь из пунктиров в сплошные линии, Георгий Иванович потянул штурвал на себя, и самолёт, подняв нос, продолжал разбег, он рвался в небо. Звук колёс шасси, пересчитывающих стыки плит, умолк, полоса чуть качнулась, огни её ушли под крыло и исчезли. Рваные клочья туч пронеслись мимо, и самолёт поглотила темно-серая масса сплошных облаков.

Там, наверху, ярко светило солнце, и облака лежали под крылом белоснежной равниной, укрывшей землю от горизонта до горизонта. Прогнозы синоптиков не оправдались, дав короткую передышку земле, снегопады возобновились с новой силой. Первым закрылся аэропорт Норильска, возвращаться было тоже некуда, и лишь один аэропорт, на северо-востоке, куда не успел ещё добраться циклон, принимал воздушные суда.

Самолёт снижался, для захода на посадку в единственном аэропорту, где погода ещё позволяла приземлиться. Он нырнул в облака, и весь мир, такой широкий и необъятный ещё минуту назад, сузился до размеров пилотской кабины, приборной доски, и только стрелки приборов могли рассказать о положении самолёта в пространстве, расстоянии до аэропорта, высоте, да оставшемся времени, которое измеряется не часами и минутами, а остатком горючего в баках. Высота таяла, где-то там, в сплошной, клубящейся мути облаков должна быть посадочная полоса, но ни огней, ни каких-либо земных ориентиров не было видно. Огни полосы ударили по глазам, возникнув из тумана, как контуры на проявляющейся фотографии, Георгий Иванович посадил самолёт, зарулил на стоянку, и когда бортинженер выключил двигатели, снегопад усилился настолько, что не было видно даже огней аэровокзала, находящегося всего в нескольких десятках метров от стоянки.

**********

И снова за окнами снег. «Падает снег, ты не придёшь сегодня вечером, падает снег, мы не увидимся, я знаю». Что это? Откуда это, когда это было? Ах, да! Шарль Азнавур! Это было давно, так давно, что вспомнить невозможно, когда это было, это было в другой, совершенно другой жизни. А сегодня, сегодня Новый год, и встречать его придётся на работе. Надежда Андреевна задёрнула занавеску, включила свет. Сегодня её дежурство в метеослужбе аэропорта, пока ещё рано, можно не спешить, но нужно привести в порядок квартиру, убрать в комнатах перед Новым годом, выбросить всё старое, что накопилось за долгое время.

Она открыла секретер, стала перебирать бумаги:

- Это выбросить, это оставить, это выбросить, это оставить, это…, это…? Что это?!

В дрожащей руке Надежда Андреевна держала старое, написанное ей тридцать лет назад письмо, написанное, но не отправленное. Почему не от-

правленное? Значит, отправлено было то, другое?! Рука с письмом упала на стол, буквы расплывались перед глазами, по щекам текли слёзы.

Был выпускной бал, за окном лежала звенящая, теплая южная ночь, а в зале Шарль Азнавур с нежной печалью в голосе пел о том, как падает снег. Одна рука её лежала на его плече, другую он нежно держал в своей, смотрел ей в глаза, и улыбался нежной, печальной улыбкой, улыбался и молчал, и Шарль Азнавур пел о том, что встречи больше не будет. Почему, почему он молчал? Он должен был что-то сказать! Но он молчал, мелодия кончилась, он медленно отпустил её руку, поклонился и ушёл. И всё?!

Потом были разные города, она поступила в «Гидромет», он в лётное училище. Больше они не виделись, но однажды пришло письмо, он написал всё, что должен был сказать тогда, когда теплая южная ночь лежала за окном, и с нежной печалью в голосе пел Шарль Азнавур. Но было уже поздно, слишком поздно, те слова уже были сказаны другим, и она не отвергла признание. Надежда Андреевна в порыве горечи и отчаяния написала ему письмо, полное слёз и обиды, она просила, чтобы он больше никогда не напоминал ей о себе. Написала…, но не отправила. Почему? Почему поздно? Нет, ещё всё можно изменить, ведь с тем, другим, их ещё ничего не связывает. Она написала новое письмо, написала и отправила. Но время шло, а ответа не было.

С тем, другим, прожили они не долго, он был хорошим мужем, заботливым, внимательным, но потом… Потом начал пить, сначала немного, по случаю, дальше всё чаще и чаще, иногда запои продолжались неделями. Как могла, боролась она с несчастьем, погубившим ни одну семью, но не в силах справиться ни с ним, ни с собой собрала вещи и ушла.

Это было давно, очень давно, в той, другой, совершенно другой жизни. Казалось, всё прошло, всё забылось, и вдруг это письмо. Значит отправлено было то, другое, которое написала она в порыве горечи и отчаяния! Вот почему не было ответа!

**********

Маленькой, затерянный в просторах севера аэропорт был до предела забит пассажирами и экипажами воздушных судов, нашедших временный приют, укрывшихся от беспощадной стихии циклона. Георгий Иванович был не первым командиром, желающим получить у метеослужбы подробный прогноз метеорологической обстановки, хотя и так было ясно, что Новый год придётся встречать в этом, забытом Богом и людьми аэропорту. Собравшиеся у двери кабинета, где находилась метеослужба, обсуждали только одну тему – как долго будет держать их в плену разыгравшийся циклон?

Вскоре дверь кабинета открылась, и вышла женщина, что-то объясняя собравшимся. Георгий Иванович не мог расслышать её, из-за гула толпы, но он сразу, только увидев эту женщину, понял – это была она. Прошло столько времени, она изменилась, да и он уже не был тем застенчивым юношей, но что-то неуловимое, недоступное взгляду, не поддающееся логике чувство, возникло в его душе, какая-то невидимая искра вспыхнула в давно потухших

глазах, и она, несомненно, узнала его. Она двигалась сквозь толпу к нему, и все собравшиеся здесь люди, весь монотонный гул аэропорта – всё это исчезло куда-то, растворилось, – остались только он и она, да бесконечный, летящий из темноты, и исчезающий во тьме снег, и звуки забытой, нежной, печальной мелодии заполнили пространство, и время перестало существовать. «Падает снег, ты не придёшь сегодня вечером, падает снег, мы не увидимся, я знаю, но я снова слышу твой любимый голос, и чувствую, что умираю, тебя нет здесь».

И снова рука её лежала на его плече, и звучала тихая музыка, пел Шарль Азнавур, и за окнами падал снег.