

**Галлай Марк Лазаревич** - заслуженный летчик-испытатель СССР (1959), доктор технических наук (1972), профессор (1994), писатель. Родился 3 (16) апреля 1914 года в Санкт-Петербурге. Работал токарем, учился в Ленинградском институте инженеров ГВФ, потом - в Ленинградском политехническом институте. С 1935 года летал на планерах и прыгал с парашютом в Ленинградском аэроклубе. С 1937 года работал инженером в ЦАГИ, без отрыва от работы окончил летную школу и в сентябре 1937 года стал летчиком-испытателем ЦАГИ. Участник Великой Отечественной войны. В июне 1943 года был сбит над территорией, оккупированной врагом, и выпрыгнул с парашютом. Нашел партизан Рогнединской партизанской бригады (Брянская область) и через 12 дней на самолете был вывезен за линию фронта. После этого вернулся на летно-испытательную работу.

В 1950-1953 годах - летчик-испытатель НИИ-17; провел испытания радиолокационного оборудования истребителей-перехватчиков И-320 и Ла-200. В 1953-1958 годах - летчик-испытатель ОКБ В. Мясищева.

За время летной работы освоил около 125 типов самолетов, вертолетов и планеров. Звание Героя Советского Союза присвоено в 1957 году.

Начиная с 1958 года полковник М.Л. Галлай - в запасе. В 1958-1975 годах работал в ЛИИ старшим научным сотрудником. В 1960-1961 годах - инженер-методист отряда космонавтов, работал с первой группой - "гагаринской шестеркой". С 1959 года был заместителем председателя методического совета Министерства авиационной промышленности СССР по летным испытаниям. Опубликовал около 30 научных работ. Преподавал в Московском авиационном институте, Академии гражданской авиации.

Известный писатель, автор многих популярных книг, посвященных авиации и летно-испытательной работе.

*Читателям представлена шестая глава книги - "ЛЁТНАЯ ТЕХНИКА и ЛЁТНАЯ ЭТИКА", в которой автор коснулся очень тонких нравственных проблем, связанных с испытаниями авиационной техники.*

## **Вместо предисловия**

Самолёт снижался быстро и неотвратно.

До земли оставалось немногим более километра. На этой высоте особенно заметно, как приближается горизонт. Его линия обретает привычную, земную чёткость. В стратосфере, даже в ясную погоду, горизонт обычно не просматривается: он так далёк, что теряется где-то за тридевять земель в дымке и превращается в широкий, неопределённого цвета мутный пояс, ниже которого — земля, а выше — небо. Спускаясь с высоты, лётчик видит, как сужается этот пояс и вот здесь — как раз где-то около тысячи — тысячи пятисот метров — вновь превращается в линию.

Пределы видимого быстро сокращаются. Но зато это видимое увеличивается в размерах, конкретизируется, прорастает незаметными с высоты деталями: ползущими автомашинами и поездами, закопчёнными участками — пятнами цивилизации — вблизи фабрик и заводов, бликами света, отражённого в стёклах. Даже дороги, только что казавшиеся тонкими чёрточками, приобретают вторую размерность — ширину. Земля оживает.

И сколько ни летай, это возвращение с необитаемых высот на живую землю никогда не проходит незамеченным, каждый раз вызывает какое-то тёплое движение в душе лётчика. Каждый раз, но не сегодня.

Сегодня машина снижается не так, как обычно. Не слышно прерывистых выхлопов работающего на малом газу мотора. Нет привычной мелкой дрожи на ручке управления. За стёклами кабины шуршит плотный воздушный поток обтекания — и больше ничего. Как на планёре.

Самолёт действительно снижается, как планёр. Только, к сожалению, во много раз быстрее! Мотор выключен, винт не даёт тяги и вращается вхолостую, как ветрянка, от встречного потока воздуха.

Да, сейчас лётчику не до красот природы. Из всего раскрывающегося внизу его интересует только одно: аэродром, по направлению к которому он планирует. И одна лишь мысль вертится в голове: «Дотяну или не дотяну?»

Поначалу, сразу после выключения мотора, казалось, что запаса высоты, чтобы спланировать на аэродром, хватает. Потом вдруг возникли сомнения. Ещё через некоторое время они снова исчезли: «Нет, дотяну. Без лишних запасов, но, кажется, дотяну».

К сожалению, никаких приборов, точно показывающих точку земной поверхности, в которую попадёт планирующий самолёт, не существует. Приходится оценивать положение вещей на глаз. А глаз — прибор, увы, не всегда надёжный! Немудрёно, что уверенность лётчика в исходе дела претерпевала столько колебаний: «Дотяну или не дотяну?..»

Сомнения лётчика были на сей раз особенно тяжки.

И на это была своя причина: дело в том, что мотор сегодня, в сущности, не отказал — не разрушился, не заклинил, не сбросил самопроизвольно тягу. Лётчик сам выключил его. Перекрыл топливный кран, убрал сектор газа, протянул левую руку к выключателю зажигания — и выключил. Такое решение он принял потому, что обнаружил пока ещё косвенные, но уже бесспорно тревожные симптомы в показаниях приборов, контролирующих работу мотора: не такая, какая полагалась бы на данном режиме, температура, не такое давление. Ничто ещё не вышло за пределы допустимого, но явно двинулось к этим пределам.

А мотор — новый, опытный. Ради его испытания и проводятся полёты по всей программе. Запороть такой мотор — большая беда.

Но и выключить его без бесспорных к тому оснований — значит подвергнуть весь самолёт вместе с драгоценным опытным мотором риску вынужденной посадки. Тут риск — и там риск. Где он меньше?

Нелегко принять решение при подобных обстоятельствах! Собственной рукой выключить здоровый, работоспособный, ровно гудящий мотор! В этом есть что-то противоестественное. Что-то похожее на действия врача, который, осмотрев, казалось бы, совершенно здорового, цветущего, ни на что не жалующегося человека, решительно укладывает его на операционный стол. Укладывает, не скрывая, что операция может окончиться трагически, но что, если отказаться от неё, вероятность трагического исхода будет ещё больше. Когда узнаешь о таком случае, каждый раз что-то в подсознании активно протестует: «Не надо! Оставьте все, как есть! Ведь в сколько-нибудь явном виде ничего плохого пока не происходит!..»

Не знаю, что испытывает принимающий подобное решение врач. Думаю, вряд ли он сохраняет такое же безмятежное внутреннее спокойствие, какое демонстрирует больному и его родным.

Лётчик, во всяком случае, не сохраняет. Его душу гложет червь сомнения: а вдруг врут приборы? Это же бывает! А ты, так легко поверив им, выключаешь исправный, ни в чем не виноватый мотор! И хорошо ещё, если дело окончится только прерванным, не выполненным до конца заданием: осмотрят мотор на земле, убедятся, что все в порядке, улыбнутся: «Эх ты, старый перестраховщик!» — и через час ты снова в воздухе на этой же машине.

А если вынужденная посадка вне аэродрома? Как говорится, за просто так, фактически без всякой причины разбитый или по крайней мере серьёзно повреждённый самолёт? От

одной мысли об этом — холодок по спине!

В день, о котором идёт речь, последний вариант — ни за что ни про что битая машина — неожиданно обернулся весьма реальным: когда земля была уже совсем близко и до соприкосновения с ней (где и как оно бы ни произошло) оставалось не больше минуты, лётчик вдруг увидел, что нет — не дотягивает! Самую малость — каких-нибудь нескольких сот метров, — но не дотягивает.

Правда, в его распоряжении оставался отличный, самый, казалось бы, естественный способ избежать вынужденной посадки вне аэродрома: включить мотор снова на каких-нибудь десять-пятнадцать секунд. Работал же он совершенно безотказно до момента выключения — протянет, конечно, и эти несколько секунд.

Рука пилота сама потянулась к выключателю зажигания. Одно лёгкое движение, и неписаная лётно-испытательская заповедь — сделать все возможное и невозможное, но посадить машину на аэродром — будет выполнена.

### **Жизнь дороже "железа"?**

Тащить раненую машину на аэродром, невзирая ни на соображения благополучия собственной персоны, ни на что иное, — эту традицию настоящих испытателей я увидел на ряде блестящих примеров и в полной мере оценил, как только попал в отдел лётных испытаний ЦАГИ.

До этого, учась в институте и летая в аэроклубе, я, исправный читатель газет, совершенно всерьёз принимал высказанную Сталиным и тысячекратно повторенную в печати формулу: «Жизнь лётчика нам дороже любой машины». И хотя очень скоро после рождения указанной эффектной формулы окружающая действительность стала давать все больше и больше оснований усомниться в незыблемой ценности Человеческой личности, я далеко не сразу освободился от гипноза бесконечных повторений — «дороже любой машины» — во множестве статей, речей, докладов. Сейчас, конечно, мне было бы приятно изобразить себя в юности более умным и проницательным, чем это было на самом деле, но, увы, факты остаются фактами.

Да и попав в ЦАГИ, я по молодости лет задумался сначала не о степени искренности упомянутого изречения, а только о самом понятии «ценность машины». Впрочем, это «только» оказалось весьма существенным.

Один за другим возникали передо мной примеры самоотверженной борьбы лётчика-испытателя за сохранение попавшего в беду опытного самолёта. Я уже рассказывал об этом случае в начале своих записок — о том, как лётчик-испытатель И.Ф. Козлов блестяще довёл до своего аэродрома и благополучно посадил полуразвалившийся в воздухе опытный истребитель. Трудно, очень трудно было спасти этот самолёт. И уж конечно, если следовать официальной формуле о сравнительной ценности человека и машины, Ивану Фроловичу следовало без малейших раздумий прыгать на парашюте. А он поступил иначе, причём его образ действий был решительно одобрен всеми окружающими. Нет, тут явно было что-то не то! Казавшееся самоочевидным «жизнь человека нам дороже...» здесь ходу не имело или, во всяком случае, применялось далеко не безоговорочно.

Помню, выслушав с открытым ртом рассказ о незаурядной посадке Козлова, я ощутил целый комплекс чувств: и, конечно, естественное восхищение отвагой и мастерством лётчика, и сожаление, что не видел этой посадки собственными глазами и вот вынужден теперь довольствоваться рассказами очевидцев (я ещё не подозревал тогда, что вдоволь насмотрюсь — и со стороны и «изнутри» — на подобные случаи и быстро перестану воспринимать их с телячьим восторгом), и, наконец, некоторое удивление. Удивление — по той же самой причине: из-за бросающегося в глаза противоречия между тем, как меня приучили думать, и тем, как обстояло дело в реальной жизни. До умения или, для начала, хотя бы потребности думать обо всем в жизни самостоятельно нужно было ещё дорасти

— и каждому из нас, и обществу в целом. ...Но, может быть, поступок Козлова — исключение?

Нет, жизнь подбрасывала все новые и новые факты. Вот мастерски посадил тяжёлую машину на одно колесо при невыпустившемся втором С.А. Корзинщиков. Вот А.И. Жуков, потеряв несколько километров высоты в безуспешных попытках вывести из штопора заупрямившийся истребитель, наконец, вырвал его буквально в нескольких десятках метров от земли. Вот Ю.К. Станкевич притащил на одном моторе за сотни километров к своему аэродрому двухмоторный самолёт, по всем данным, на одном моторе вообще горизонтально не летящий.

Словом, это были уже не частные случаи.

Это была традиция, правило, норма поведения.

Откуда она взялась? Может быть, лётчики-испытатели следовали этой норме потому, что просто не придавали должной цены собственной жизни? Страдали атрофией присущего всему живому инстинкта самосохранения? Тянулись к самоубийству?

Конечно, нет! При всей своей юношеской поверхностности мышления я быстро понял это. Дело обстояло иначе: испытатели того времени (как, впрочем, и все последующие поколения этой профессии) чётко ощущали, что цена опытной или экспериментальной машины понятие не только денежное (хотя и в денежном выражении она тянет многие миллионы!). Более того, цена эта прежде всего не денежная. В ней сосредоточен длительный (иногда многолетний) тяжёлый труд большого коллектива, в ней заложен темп развития нашей авиации.

Если вдуматься — это ведь тоже жизни людей: жизни, потраченные на какое-то дело сейчас, жизни, сбережённые (или, наоборот, напрасно потерянные) в будущих боях. Такое уже соизмеримо с судьбой экипажа опытной машины или тем более одного лётчика-испытателя. Место общих, хотя и выглядевших очень гуманистическими, фраз занимал расчёт. Расчёт, может быть, жестокий, но разумный. Так в бою, где какие-то человеческие потери так или иначе неизбежны, задача командира заключается в том, чтобы свести их к возможному минимуму и, уж во всяком случае, никогда не отказываться от того, чтобы сберечь несколько жизней, отдав взамен одну.

Жестокая арифметика — скажет читатель. Жестокая и неправомерная! Каждая человеческая жизнь бесценна, и аморально пускаться в расчёты, за сколько других жизней можно её отдать... Но ничего не поделаешь: бывают обстоятельства, которые заставляют не уклоняться от следования этой страшной логике. Что делать, скажем, командиру, выводящему свою часть из вражеского окружения и понимающему, что это удастся лишь при условии, если оставить небольшую группу прикрытия отхода? Группу, практически обречённую... Быть гуманистом на практике иногда оказывается куда сложнее, чем в теории.

Не знаю, занимались ли мои старшие товарищи — лётчики-испытатели ЦАГИ — подобными расчётами. Скорее всего, нет. Но на практике каждый из них неизменно следовал жёсткой логике: в острых ситуациях думать прежде всего о своих товарищах по экипажу, затем — о доверенной ему опытной машине, и лишь в последнюю очередь — о себе самом. И — в полном соответствии законам диалектики — в этом, казалось бы, насквозь рационалистическом, построенном на холодном расчёте образе действий явственно просматривались своя романтика, свой пафос, своя красота.

Эти категории — романтика, красота, пафос — доходили до молодёжи в то время безотказно. (Как, впрочем, по моему глубокому убеждению, безотказно доходят и сейчас.) Во всяком случае, благородная традиция бороться за машину до последней возможности — первая из многих норм лётной этики, с которой мы столкнулись, — была воспринята нами, молодыми лётчиками ЦАГИ, мгновенно.

Воспринята всей душой, но, увы, поначалу одной только душой! Реализовать свою полную готовность выводить самолёт из любого опасного положения, не считаясь с риском для собственной жизни, мы не могли по той простой причине, что, как назло,

никаких опасных положений ни у кого из нас — ни у Гринчика, ни у Шунейко, ни у меня — в полётах не возникало.

Конечно, мы прекрасно понимали, что это не случайно. Просто задания, которые мы выполняли, и самолёты, которые нам доверяли, были настолько просты, надёжны и многократно до нас апробированы, что ожидать какого-то осложнения приходилось лишь как редкой и маловероятной случайности.

Но, конечно, так продолжалось недолго. Все пришло в своё время.

Очень скоро стремление во что бы то ни стало вернуться на аэродром, сохранив машину в том виде, в каком она оказалась в результате самого происшествия в воздухе, стало и для нас нормой поведения — не только, так сказать, в теории, но и на практике. Стало и по велению души (романтика!) и, главное, по велению разума (все равно ведь от дефекта, раз уж он существует, не уйдёшь: не разберёмся сейчас — подстережёт в другой раз).

И в случае, с описания которого началась эта глава, дело представлялось ясным и легкоосуществимым: включить мотор на несколько секунд — и машина на аэродроме. Все скажут: лётчик справился!

Справился ли?

В новом опытном моторе, ради испытания которого и заварена, в сущности, вся каша, явно возник какой-то дефект. Какой именно — неизвестно. Но выяснить это чрезвычайно важно. А чтобы выяснить, надо доставить мотор на землю без каких-либо дополнительных повреждений. Дополнительные повреждения здесь примерно то же самое, что посторонние вещества, подброшенные в пробирку, в которой происходит новая, специально изучаемая химическая реакция.

Включить мотор на несколько секунд — дело нехитрое. И посадка будет «как в аптеке» — на своём аэродроме. И никаких мало-мальски неприятных последствий для лётчика от этого не последует; даже похвалят, наверное. Скажут: «Молодец». Но в раненом моторе за эти несколько секунд наломается столько дров, что первоначальные повреждения буквально потонут во вновь возникших. Слабое место конструкции останется загадкой. А если, не трогая мотора, посадить машину с убраным шасси в заснеженном поле, не долетев считанных сотен метров до аэродрома? Что тогда?

Тогда — аварийная комиссия. Письменное донесение. Ответы (тоже письменные; они чем-то неуловимо противнее устных) на каверзные вопросы комиссии: как же это получилось, что не дотянул? Все ли возможности использовал? Своевременно ли оценил обстановку? Может быть, можно было, не включая мотора, все-таки попасть на аэродром? (Прямого утверждения, что, мол, надо было включить мотор, со стороны лиц официальных, разумеется, не последует. Это, махнув со зла рукой, скажет кто-нибудь из коллег.) В конце концов, даже если дело обойдётся без формальных взысканий — выговора в приказе, снижения в классе или чего-нибудь в подобном роде, — моральной травмы не миновать: «Не оправдал...»

Перед испытателем встала сложная моральная дилемма, в которой техника и этика переплетались так, что попробуй расплети!

При этом в отличие от большинства известных человечеству задач подобного рода решать её нужно было в течение максимум нескольких секунд. Героям произведений художественной прозы полагается, столкнувшись со сложной моральной проблемой, провести бессонную ночь, заполнить несколько пепельниц окурками, написать и разорвать добрый десяток писем, а наутро поступить диаметрально противоположно тому, как было решено в означенную ночь. Увы, вся эта роскошь лётчику недоступна: на решение отпущено несколько секунд, причём без возможности «передумать» в дальнейшем. И наш товарищ решил эту проблему.

Он посадил самолёт «на брюхо» в снег, прошёл сквозь строй всех положенных в подобных случаях неприятностей, расстался, пусть временно, с какой-то частью своего завоёванного годами лётной работы репутации, но дал конструкторам мотора возможность найти и устранить дефект. Не берусь назвать точную цифру — сколько пилотов военной и

гражданской авиации остались живы или, во всяком случае, избежали аварий благодаря тому, что новый мотор поступил в серийное производство без лишнего скрытого недостатка...

Вся эта история произошла не со мной и даже не со знакомым мне лётчиком, на далёком от нас аэродроме. Но, узнав о ней, я почувствовал, что установившаяся уже в моем сознании этическая норма — во что бы то ни стало тащить неисправную машину на аэродром — знает исключения. Как и всякая этическая категория, при ближайшем рассмотрении она оказалась сложнее, чем могло представиться с первого взгляда.

### **Стоит ли такая игра свеч?**

Время шло. И каждый очередной случай спасения испытываемой машины из, казалось бы, безвыходного положения (а таких случаев, повторяю, хватало) укреплял мою веру в целесообразность, более того — обязательность подобного образа действий лётчика-испытателя. Исключения вроде только что рассказанного лишь подкрепляли правило. Но риск потому и называется риском, что не всегда оборачивается счастливым концом. Бывало иногда и так, что, безрезультатно испробовав все средства спасения машины, лётчик уже не успевал спастись сам. И после каждого такого случая, особенно в начале моей жизни в авиации, в душу (слаба человеческая душа!) заползали сомнения: стоило ли отдавать жизнь, так сказать, безрезультатно? Все равно ведь сохранить самолёт, даже столь дорогой ценой, не удалось!.. Такое всегда наводит на горькие раздумья. Правда, в зрелые годы выводы из этих раздумий получаются несколько другие, чем в молодости, но не буду забегать вперёд.

Примеров героической, но закончившейся трагически битвы экипажа за жизнь доверенной ему машины можно было бы перечислить немало. Расскажу об одном из них. Новый опытный бомбардировщик Ту-95 — огромный корабль с широко разнесёнными стреловидными крыльями — находился в воздухе далеко не в первый раз. Добрая дюжина полётов на нем уже осталась позади. И вряд ли мог экипаж самолёта и его командир — лётчик-испытатель Алексей Дмитриевич Перелёт — ожидать в этом полёте каких-нибудь неприятностей. Однако неприятности — и очень серьёзные — возникли. Стрелки приборов, контролирующих работу одного из четырех мощных турбовинтовых двигателей, внезапно сошли со своих законных мест и поползли все ближе и ближе к тревожным красным меткам на циферблатах. Через несколько секунд двигатель затрясся, захлопал, из него повалил густой дым, и ещё через мгновение наружу прорвалось пламя. Пожар!

Бортинженер Чернов сразу же привёл в действие противопожарную систему. Горящий мотор со всех сторон обдало упругими струями огнегасящего вещества. Но пожар, приутихнув было на несколько секунд, бурно вспыхнул вновь, как только опустели баллоны с огнегасящим веществом. Перелёт смело бросал тяжёлую, неманевренную машину из одного глубокого скольжения в другое — может быть, косая обдувка встречным потоком воздуха собьёт пламя? Все было напрасно! Пожар разгорался. Вот он уже перекинулся с мотора на крыло. Это — прямая угроза жизни экипажа. И Перелёт даёт команду: «Всем покинуть машину». Всем — кроме бортинженера, без которого лётчик на таком большом корабле как без рук, и, конечно, кроме него самого — командира корабля. Словом, состав остающихся в таких случаях на борту обычный — вспомним хотя бы лётчика-испытателя А.Г. Васильченко и бортинженера Н.И. Филизона, о которых я уже рассказывал.

Штурманы, механики, экспериментаторы, выполняя команду Перелёта, сбросили свои аварийные люки, открыли дверки аварийных выходов и попрыгали за борт. Их раскрывшиеся парашюты белым пунктиром отметили путь, по которому прошёл горящий корабль.

Второй лётчик переспросил командира:

— Мне что, тоже прыгать?

И услышав нетерпеливое: «Давай, давай, не задерживайся!», покинул самолёт вместе с остальными. Кстати, вот ещё моральная проблема: многие из наземной, да и летающей братии склонны были потом осудить второго лётчика. Осудить, конечно, не административно, но, так сказать, с позиций этики. Не должен он, мол, был бросать своего командира в беде.

Не знаю. Может быть, и не должен. Но решительно утверждать это не берусь. Более того, не вижу оснований усомниться в том, что именно таково было желание Перелёта — удалить с борта машины всех, без кого он мог обойтись. Предполагать здесь с его стороны какую-то показную деликатность — нечто вроде уговариваний радушной хозяйки за столом, в ответ на которые вежливый гость должен умеренно поломаться и взять, скажем, лишнюю порцию варенья не раньше чем после третьего предложения, — не приходится. Ведь не велел командир корабля прыгать тому же бортиженеру. Да и немыслимо представить себе в подобной ситуации какие-либо споры с командиром на тему о том, выполнять или не выполнять его приказание, в чем бы оно ни заключалось. На такую роскошь тратить драгоценные — идущие уже по штучному счёту — секунды жалко! Почти всегда, оставаясь в терпящей бедствие машине, первый лётчик старается заблаговременно сплавить с борта второго. И никто никогда не упрекает второго за это. Особенно если его командир остаётся жив.

А Перелёт и Чернов в живых не остались. Уже совсем недалеко от аэродрома горящий самолёт вдруг энергично пошёл в крен и так, задрвав одно крыло к небу, а второе опустив к земле, врезался в лес. Не буду отвлекаться в сторону анализа возможных причин этого зловещего накренения — скорее всего перегорели тяги управления элеронами. Так или иначе, попытка спасти машину не удалась. Риск не оправдался. Нет ни опытного самолёта, ни двух наших товарищей, замечательных авиаторов, Героев Советского Союза А.Д. Перелёта и А.Ф. Чернова.

Стоит ли такая игра свеч?

И все-таки, как это, может быть, ни жестоко, приходится снова и снова давать положительный ответ: да, безусловно, стоит!

То есть, конечно, если можно было бы заранее знать, когда отчаянные попытки испытателей во что бы то ни стало спасти машину увенчаются успехом, а когда не увенчаются, следовало бы в последнем случае спокойно бросать самолёт и спасаться самому. Но такой возможности — так сказать, знать, где упадёшь, и соломки подстелить — жизнь, как правило, не даёт.

Поэтому и приходится в каких-то частных горьких случаях постфактум констатировать, что тут борьба за машину была безнадежной, а в целом, в массе, как общее правило, признавать такую борьбу нормой поведения испытателя.

Иногда это ввевшееся в плоть и кровь каждого настоящего испытателя стремление приводило к результатам хотя и не трагическим, но все же, мягко говоря, далеко не запланированным.

И независимо от добрых намерений лётчика, которыми, как известно, вымощена дорога в ад, не всегда реализация этого стремления удавалась последующего всеобщего одобрения. Особенно если действия пилота оказывались безуспешными.

Один из таких случаев произошёл у меня на главах и запомнился надолго.

Дело происходило на нашем испытательном аэродроме в первые недели войны. Большая часть лётчиков-испытателей аэродрома существовала в это время как бы в двух лицах: днём они выполняли текущую испытательную работу, а ночью несли боевую службу в специально сформированной эскадрилье ночных истребителей, летавшей на новых скоростных самолётах, ещё мало освоенных в обычных строевых частях. Спали «по способностям»: урывками, по два-три часа утром, вечером и даже между вылетами, причём с удивлением установили, что в отличие от сведений, почерпнутых в первых

классах школы, с переменной мест слагаемых сумма ощутительно меняется! По крайней мере сумма часов сна.

## О благородных стремлениях

Так или иначе, лётчики торчали на аэродроме практически безвыходно, круглые сутки. И в один тихий, ясный вечер вдруг раздался сигнал воздушной тревоги. Это было действительно «вдруг»; соблюдая традиции прославленной немецкой аккуратности, фашистские бомбардировщики прилетали только ночью, почти всегда в одно и то же время. Сейчас им появляться не полагалось.

Что делать? Первая естественная реакция — бежать к истребителям своей боевой эскадрильи и взлетать навстречу противнику — проскочила холостым выстрелом: истребители не были готовы к бою; механики ещё только осматривали их, заправляли горючим, заряжали оружие, готовили к ночи.

И тут же у всех сразу сверкнула вторая мысль, второе движение души — спасти опытные и экспериментальные машины. Спасать самым простым способом: поднять их в воздух, взлететь на них! Тем более что, по неведомо откуда пронёсшимся слухам, самолёты противника шли «прямо на нас». (Мы ещё не знали тогда известного правила, согласно которому на войне все самолёты врага идут обязательно на нас, не говоря уже о сброшенных бомбах, которые летят неизменно прямо в нас. Только рвутся в стороне...) Сейчас, конечно, проще всего сказать, что во всем этом было что-то от паники. Наверное, без каких-то элементов этого малоприятного состояния в тот вечер действительно дело не обошлось. Но нельзя забывать, как девственно неопытны были мы тогда во всех военных делах! И второе: что тревога — пусть близкая к панической — охватила наши души, так сказать, не в плане забот о собственной безопасности (если бы это было так, вся бравая команда, недолго думая, просто рванула бы в укрытия). Тревожило другое: что будет в случае налёта на аэродром, при свете дня отлично различимый с воздуха, со всей сосредоточенной на нем драгоценной новейшей техникой!

И лётчики, как один, бросились к опытным машинам. Часть из этих машин не могла взлететь, так как не была к тому подготовлена. Другая часть осталась на земле потому, что севшие в их кабины лётчики решили полностью изготовиться к взлёту, но с его выполнением повременить: неизвестно ведь, далеко ли от нас противник; как бы не получилось, что к моменту его прихода как раз и придётся садиться. Но несколько самолётов все-таки поднялось в воздух.

Среди них был опытный одноместный истребитель, на котором взлетел молодой испытатель лейтенант М.А. Самусев, незадолго до этого пришедший в наш коллектив из морской истребительной авиации. Едва взлетев и убрав шасси, лётчик почувствовал, что с машиной что-то не в порядке. Мотор энергично — как собака после купания — встряхивался, давал резкие перебои, из его выхлопных патрубков выбрасывало дым и пламя. Чем все это пахнет, Миша сразу оценить не мог: машина была «не его», её испытания проводил другой лётчик. Однако ненормальность поведения мотора — пусть сто раз опытного — была очевидна, и лётчик решил на всякий случай подвернуть поближе к аэродрому. Но мотор не стал ждать завершения этого манёвра: он выдал последний оглушающе громкий выхлоп — и умолк. Самусеву оставалось одно: плавным разворотом со снижением заходить на аэродром. И тут быстро выяснилось, что до границы лётного поля он чуть-чуть (всегда это «чуть-чуть!») не дотягивает. Это было очевидно всем, наблюдавшим с земли. Очевидно, конечно, и лётчику. Но выбора у него не было.

Положение усложнялось тем, что за пределами лётного поля на пути приближающейся к аэродрому машины не было площадки, мало-мальски пригодной для приземления хотя бы с убраннным шасси. Сразу за проволочной оградой начинались ямы, канавы, какие-то кучи песка и гравия: здесь собирались что-то строить, но пока так и не собрались.

Как раз в эти кучи и ямы и снижался самолёт. Лётчик сделал все от него зависящее, чтобы ослабить удар: он плавно выровнял машину, выдержал её над землёй до минимальной скорости и...

Тут все находившиеся поблизости, как по команде, бросились навстречу самолёту. Это тоже одно из незыблемых правил поведения на аэродроме: мало ли как может обернуться аварийная посадка! Лётчика может зажать в деформированной кабине, может вспыхнуть пожар — поэтому первая помощь должна быть наготове.

На бегу мы видели, как машина, поднимая облака пыли, бьётся о неровности грунта. Из песчаных клубов неожиданно, как какие-то совершенно самостоятельные, неизвестно почему летающие по воздуху предметы, выскакивали отломившиеся куски крыльев, шасси, оперения. Наконец самолёт (вернее, то, что от него осталось) в последний раз подпрыгнул, оттолкнувшись, как с трамплина, от очередного бугра, ткнулся в землю носом и, перевернувшись на спину, упал вверх брюхом — скапотировал.

— Все под хвост! Взяли!

И вот фюзеляж (ох, какой он, оказывается, тяжёлый!) приподнят, кто-то подныривает под него, с облегчением убеждает, что фонарь кабины лётчика открыт, и начинает перерезать привязные ремни. Действовать приходится не мешкая. Из раскroившихся баков течёт бензин, его парами пропитано все вокруг, а тут же рядом ещё горячие выхлопные патрубки мотора, аккумулятор, разорванная, спутавшаяся, во многих местах замкнувшаяся накоротко электропроводка... Скорее!

Наконец Самусева вытащили. Он без сознания, но, кажется, жив. Вроде даже и повреждений особенных у него нет, если не считать ушибов и поверхностных рваных ранений. Впрочем, лицо лётчика залито кровью, глаза закрыты, да и мы сами — медики не сильные: судить сколько-нибудь надёжно о состоянии раненого не можем.

К счастью, на сей раз наше первое впечатление оказалось правильным. Уже через неделю, навестив Мишу в госпитале, мы застали его всего перевязанного, с лицом, густо измазанным зелёной («Как у клоуна», — мрачно заявил нам сам больной), но явно находящегося на пути к выздоровлению.

Однако самое удивительное — ради чего я и вспомнил этот давний случай — началось потом.

Главный конструктор разбитого самолёта воспринял известие о случившемся очень остро. В сущности, его реакцию легко понять, тем более что пресловутая воздушная тревога, с которой началась вся катавасия, оказалась ложной: никакие вражеские самолёты к нашему аэродрому не летели — в начале войны наличие тревоги, когда не нужно, равно как и её отсутствие, когда нужно, было не в редкость. Получалось действительно обидно: без всякой реальной причины разбита опытная машина, та самая драгоценная опытная машина, ради спасения которой от, увы, несуществовавшей опасности и поднял её в воздух Самусев.

Повторяю, эмоции главного конструктора можно понять. Вполне естественно было и то, что он, всплыв и обладая к тому же в то время немалыми административными возможностями, приказал: — Лётчика с испытательной работы снять! Выгнать его немедленно!

Слов нет, отдать такое приказание сгоряча было довольно простительно. Не следовало только, пожалуй, потом особенно настаивать на его выполнении.

Кстати, лётчик, который постоянно вёл эту машину, с полной определённоcтью высказался в том смысле, что, случись с мотором то же самое в любом очередном испытательном полёте, он сам — ведущий лётчик — никак не взялся гарантировать, что сумел бы благополучно добраться домой. Правда, в последнем случае авария была бы списана на счёт неизбежных издержек испытательной работы и, конечно, никак не вызвала бы столь громкого резонанса.

Поначалу грозный приказ о снятии Самусева с работы никого особенно не испугал: посердится, мол, начальство и забудет. Но, увы, расчёт этот оказался несостоятельным.

Через несколько дней последовал суровый запрос:

— Что, Самусев уже откомандирован?

Начальник лётной части института — известный лётчик А.Б. Юмашев — был в то время в длительной командировке за рубежами нашей страны. Его обязанности временно исполнял один из лётчиков-испытателей. В ответ на упомянутый запрос он заявил руководителю института («временным» вообще легче независимо вести себя с начальством, в этом их немалое преимущество перед «постоянными!»): — Если Самусев будет откомандирован, завтра подаю рапорт и ухожу из вридов. Ищите другого! Искать другого руководитель института — профессор А.В. Чесалов — не захотел. А главное, сам он, конечно, чувствовал, насколько несправедливо по отношению к Самусеву и вредно для дела было бы так расстаться с человеком, на формирование которого, как испытателя, уже затрачено столько сил и средств.

Так или иначе, профессор, недовольно поморщившись, сказал:

— Ну ладно. Посмотрим.

Смотреть в подобных случаях, как известно, можно неограниченно долго. Каждое следующее напоминание звучало уже не так категорически, как предыдущее. Дел и без того было много. А вскоре ход войны вообще заставил резко сократить объём испытательной работы, перенеся центр тяжести её на тыловые, находящиеся на востоке страны аэродромы.

Большая часть испытателей — в том числе и М.А. Самусев — разъехалась по фронтам. Но испытатели на войне — это уже другая тема.

Здесь же я вспомнил о досадной неудаче, постигшей нашего товарища — в будущем заслуженного лётчика-испытателя СССР, полковника Самусева, — лишь для того, чтобы показать: иногда самые благородные стремления не получают достойной оценки, если злое невезение делает их результаты обратными задуманным.

## **Последний момент**

Конечно, повторяю, если спасти гибнущую машину — и себя вместе с ней — никакими средствами не удаётся, испытатель должен постараться спасти себя самого. Он все-таки не пулемётчик-смертник, прикованный цепями к своему пулемёту!

Правда, известный в дореволюционные и первые послереволюционные годы авиатор Б.И. Российский начал одну свою статью «Новый самолёт и его испытание» драматической фразой: «Не приходится говорить о том, что каждый лётчик несёт за своей спиной неизменного пассажира — смерть». Но нельзя забывать, что сказано так было на заре существования авиации, когда она действительно была отчаянным, смертельно опасным видом спорта, пожалуй, в не меньшей степени, чем отраслью науки и техники. Да и тогда даже, я уверен, большинство лётчиков вряд ли подписалось бы под эффектной, но мрачноватой концепцией Российского. Тем более никто не хочет считать себя заведомым смертником в авиации наших дней.

Пафос самопожертвования ради самопожертвования среди лётчиков-испытателей не в ходу. И мы знаем немало случаев, когда в самый последний момент, буквально за несколько секунд до взрыва или удара о землю, лётчик успевал выброситься с парашютом. Некоторые из наших товарищей — Сергей Николаевич Анохин, Юрий Александрович Гарнаев и другие — совершили даже не по одному, а по нескольку таких вынужденных прыжков.

Но, кроме всего прочего, чтобы спастись в последний момент, надо суметь точно определить, когда этот «последний момент» наступает. Это тоже не так легко, как может показаться с земли. Отдавая все сто процентов своей воли, внимания, искусства, всех моральных и физических сил борьбе за машину, лётчик должен каким-то краем сознания (сверх упомянутых ста процентов) непрерывно оценивать: «Успеваю... успеваю... успеваю...» И решительно покинуть машину за секунду до того, как это «успеваю»

сменится бесповоротным — «Не успеваю!». Тут нужно если не спокойствие (так называемые железные люди встречались мне в литературе, театре, кино, но не в реальной жизни), то явно выраженная способность к тому, что я назвал бы управляемым азартом. Те же, у кого элемент азарта в подобной ситуации заглушал элемент управляемости, увы, не успевали!.. Так мы потеряли немало друзей — благородных людей, которым не хватило нескольких секунд времени, нескольких десятков метров высоты, какой-то капли трезвого учёта остающихся в их распоряжении резервов. Что они думали в последние мгновения своей жизни? Этого мы никогда не узнаем.

Впрочем, прошу прощения: иногда можем узнать! Можем узнать, что думает настоящий лётчик-испытатель, пусть (к счастью!) не в последние мгновения своей жизни, но, во всяком случае, в мгновения, которые он считает последними...

Я уходил в воздух на реактивном истребителе. Дело было в первые годы существования реактивной авиации, и все её приметы — от ранее непривычного на борту самолёта запаха керосина до небывалых скоростей полёта — воспринимались во всей остроте новизны. Взлетев и развернувшись на курс, обратный взлётному, я снова, в который уже раз, изумился, как быстро уплывает под левое крыло аэродром, от которого я оторвался менее минуты назад.

Многокилометровая бетонная полоса взлётной дорожки была похожа на белую чертёжную линейку, положенную на буро-зелёный ковёр. Сейчас на краю этой линейки поблёскивала какая-то еле заметная букашка.

В наушниках моего шлемофона что-то щёлкнуло — это включился радиопередатчик командного пункта, — и сразу же донеслось:

— Седьмой! Я — Земля. Взлёт вам разрешаю.

Все стало ясно: «букашка», которую я заметил, на самом деле новый опытный реактивный истребитель. Испытывает его Анохин. Вот прослушивается в эфире и его глуховатый, хорошо знакомый мне голос. — Понял вас. Взлетаю.

Самого его взлёта я уже не видел: моя машина тоже не стояла на месте. Пока суд да дело, аэродром и все на нем находящееся остались у меня далеко за хвостом.

Минуты шли одна за другой. Я выполнял задание: менял режимы полёта, включал и выключал самописцы, записывал наблюдения в планшет. Время от времени командный пункт запрашивал меня:

— Четвёртый! Я — Земля. Как слышите? Приём.

Я дисциплинированно откликнулся:

— Земля! Я — Четвёртый. У меня все нормально. Слышу хорошо.

— Понял вас, Четвёртый. Я — Земля. Проверка связи...

Формально это именовалось проверкой связи, но в действительности дело было в другом: как всегда. Земля тревожилась о нас и таким деликатным способом пыталась поддерживать уверенность в полном благополучии трех или четырех своих подопечных, носившихся разными курсами и на разных высотах в нашей огромной, раскинувшейся на сотни километров, запретной для всех других самолётов испытательной зоне. Через одну-две минуты после разговора со мной командный пункт «проверял связь» с другой машиной, потом с третьей и так далее, пока очередь вновь не доходила до меня. Земля тревожилась о нас! Как бы гладко ни шло дело, она никогда не бывает до конца спокойна за испытателей, находящихся в воздухе.

И, как подтвердилось тут же, имеет для этого некоторые основания.

Внезапно в наушники ворвался голос — громкий, звонкий, какой-то, не скажу — взволнованный, но такой, в котором ясно ощущалось сдерживаемое усилием воли волнение:

— У меня флаттер! Флаттер! Флаттер! Флаттер у меня...

Позывные — ни свои, ни адресата — названы не были, но я (да и не я один, конечно) сразу узнал этот голос. Передавал Анохин.

Флаттер! Самый страшный вид вибраций из многих (к сожалению, достаточно многих)

известных в авиации.

Анохин замолчал... Наступила долгая-долгая пауза. Наконец её прервал осторожный запрос командного пункта:

— Седьмой! Я — Земля. Ответьте.

Снова пауза... Повторный запрос... И наконец:

— Земля! Я — Седьмой. Вибрации погасил. Но в управлении что-то неладно. Тяну к вам. Голос Анохина снова был, как всегда, тихий и глуховатый. Звонкость из него исчезла. Но не исчезла смертельная опасность, нависшая над лётчиком и машиной: хорошо, конечно, что она не развалилась от вибраций, но неизвестно, в каком состоянии самолёт вышел из флаттера. Может быть, где-то на грани разрушения — «на последней нитке» — держатся жизненно важные части машины: узлы крепления крыла или оперения, тяги управления рулями. Как поведут они себя под действием болтанки — воздушных возмущений, всегда более сильных внизу, у земли? Не зря, конечно, сказал Анохин не «иду», а «тяну» к вам! В голове у меня проскакивают воспоминания — далеко не самые очаровательные из всех возможных — о том, как я немногим более года назад тянул к аэродрому на МиГ-9 с разрушившимся оперением. А ещё несколькими годами раньше — на экспериментальном СБ с крыльями, деформированными от попадания в тот же зловерный флаттер. А ещё однажды... Словом, воспоминаний хватает. Есть с чем сравнивать. Но сейчас не до сравнений. Хочется каждую секунду знать, что с Анохиным.

Судя по всему, того же самого хочется и Земле. Она периодически, явно чаще, чем следовало бы, запрашивает:

— Седьмой! Где вы?

На что Анохин с обычной своей невозмутимостью коротко отвечает:

— Подхожу к вам.

Большого действительно не скажешь. Хороший симптом — уже сама по себе эта вернувшаяся к нашему товарищу невозмутимость.

Я лежу в глубоком вираже над аэродромом и жадно всматриваюсь в зелено-пёструю — леса вперемежку с полями — полосу подходов. Один десяток секунд тянется за другим, а на полосе все пусто! Наконец — вон она! — появляется сверкающая дюралево-серебристая мушка. Это самолёт Анохина. Он медленно (или это только сейчас кажется, что медленно?) ползёт по зеленому фону полосы подходов... пересекает жёлтую песчаную зону на границе аэродрома и... катится по бетонной посадочной полосе. Все! Сел! В этот момент я пренебрегаю строгими правилами пользования радиосвязью и, нажав кнопку своего передатчика, выдаю прямо в эфир глубокий вздох облегчения и не предусмотренную никакими кодами фразу:

— Молодец, Серёжа!

И никто не сделал мне потом замечания за столь явное, записанное всеми магнитофонами нарушение правил ведения радиосвязи.

А вибрации, случившиеся у Анохина, оказались не флаттером. Техника преподнесла нам очередной сюрприз: ещё один новый (будто не хватало имевшихся!) вид вибраций, очень схожий с флаттером по характеру и интенсивности, но все-таки новый. Его нарекли скоростным бафтингом, а за Анохиным закрепилась честь быть первооткрывателем нового явления.

Но это уже — область чистой техники. Нас же сейчас интересует другая — этическая сторона дела. Итак, если, несмотря на все усилия, спасти машину нельзя, лётчик должен думать о себе. Это мы уже установили.

Ну а если выясняется, что нельзя спасти и себя? Что тогда?

Тогда настоящий испытатель возвращается своими помыслами... снова к машине!

Не ко «всей своей жизни», которая, согласно проверенным литературным традициям, должна «промелькнуть за несколько секунд перед мысленным взором» погибающего, и не к его родственникам, и не к руководящим лицам любого ранга, а к машине. К своей работе, к заданию, к тому, чтобы оставить товарищам как можно меньше неясностей и как

можно больше результатов своего последнего эксперимента!

Вот чего хотел Анохин: дать людям хоть какую-то ниточку, держась за которую они смогли бы распутать сложный клубок загадок, связанных с гибелью опытного истребителя. На это он, повинувшись безошибочному душевному порыву, и бросил секунды, которые считал последними в своей жизни. Это уже не техника. Это — этика. Причём этика, как мне представляется, самая высокосортная.

### **Лётчик — он всегда «за»**

При всем благоговении, которое я смолodu, можно сказать, с самых первых дней пребывания в ЦАГИ, испытывал по отношению к опытным и экспериментальным самолётам, быстро выяснилось, что сами по себе они не летают. Летают на них люди. И, как в любом виде человеческой деятельности, при этом всплывает множество моральных, этических и прочих душевных проблем, причём проблем сугубо земных едва ли не чаще, чем небесных. Чтобы обнаружить это, не требовалось особой наблюдательности: яркие, бесспорные факты ежедневно сами бросались в глаза.

При всем благоговении, которое я смолodu, можно сказать, с самых первых дней пребывания в ЦАГИ, испытывал по отношению к опытным и экспериментальным самолётам, быстро выяснилось, что сами по себе они не летают. Летают на них люди. И, как в любом виде человеческой деятельности, при этом всплывает множество моральных, этических и прочих душевных проблем, причём проблем сугубо земных едва ли не чаще, чем небесных. Чтобы обнаружить это, не требовалось особой наблюдательности: яркие, бесспорные факты ежедневно сами бросались в глаза.

Интересно, что поначалу такие факты выглядели вполне законченными, аккуратно — как патроны в магазинную коробку — укладываемыми в какую-то стройную систему. И лишь постепенно, чаще всего — при столкновении с исключениями, в которых означенная система неожиданно теряла свою стройность, на свет божий выползали сомнения, колебания, противоречия — появлялась проблема.

Взять хотя бы известное, уже не раз затронутое литераторами положение: как лётчик-испытатель «берётся» или «не берётся». Впрочем, нет — он всегда берётся за любую предложенную ему очередную работу. Это на руководителе испытательного или конструкторского коллектива лежит нелёгкая обязанность — прежде чем предлагать очередную работу лётчику, взвесить все обстоятельства, начиная от формы, в которой он сейчас находится, его квалификации, возможностей, даже склонностей и кончая самой целесообразностью проведения предполагаемого испытания. А лётчик — он всегда «за». Скрытую борьбу за получение нового, сложного, интересного, порой опасного задания я наблюдал среди своих коллег, без преувеличения, несчётное число раз. Тенденцию же уклониться от подобной чести — настолько редко, что каждый такой случай воспринимал как нечто противоестественное, как выпадающую точку, как исключение, вызывавшее прежде всего реакцию удивления, а в дни безапелляционной молодости — и безоговорочное осуждение.

Словом, на сей счёт тоже существует традиция. И, надо сказать, традиция хорошая, правильная, явно идущая на пользу делу и в то же время как-то подымающая внутренний облик нашей корпорации. И конечно, не случайно прошло немало лет, пока жизнь не заставила меня впервые задуматься над тем, всегда ли этот традиционный образ действий лётчика-испытателя безоговорочно хорош? Не знает ли и это доброе правило своих исключений?

Алексей Иванович Никашин был одним из первых в нашей стране лётчиков-испытателей с высшим инженерным образованием.

До поступления в Военно-воздушную академию он успел несколько лет полетать в строевых частях. И не просто полетать, но даже приобрести столь ценный для испытателя боевой опыт: орден Красного Знамени — большая редкость в довоенные годы —

напоминал об участии совсем молодого тогда лётчика Никашина в отпоре войскам Чжан Цзо-лина на Китайско-Восточной железной дороге в двадцать девятом году. Он летал умно, смело и чисто. Особенно широкую известность получили его полёты на разных модификациях самолётов, начиная с «ЛаГГ-первого», созданных в конструкторском бюро С.А. Лавочкина. Можно без преувеличения утверждать, что и в знаменитом Ла-5, и в Ла-7, и в последующих машинах этого коллектива продолжала жить немалая доля творческого труда Никашина. Выполнил он и много разных других заданий и вот должен был начать испытания новой машины — первого детища молодого, едва образовавшегося коллектива. Я встретил его за несколько дней до начала этой работы и задал тот самый вопрос, который обязательно задаёт испытатель испытателю в подобных обстоятельствах: — Как машина?

— Да так, знаешь...

Дело было много лет назад, но, как сейчас помню, ответ Никашина заставил меня насторожиться — не столько даже своим содержанием, сколько тоном, которым он был произнесён. Не было в нем того, что называется металлом в голосе.

Разумеется, я не стал настаивать на расшифровке туманной формулировки «да так...» (это, кстати, тоже традиция: не тянуть из лётчика отзывов, которые не успели должным образом созреть и сформироваться).

Но Никашин развил свою мысль сам:

— Понимаешь, она какая-то нелетучая. Бежит, бежит по полю, должна бы уж вроде проситься в воздух, а она ни в какую: едет себе по земле, как влитая.

— А ты на пробежках её до скорости отрыва доводил?

— Доводил. И отрывал. Но очень ненадолго. Больше не получается: аэродром маленький, не хватит потом места остановиться... А разгоняется она после отрыва плохо. Не тянет её в воздух! Это ясно... Впрочем, может быть, ещё немного скорости — и полетит как миленькая. Бывает ведь и так...

Это было верно. Большинство самолётов даёт знать о близости отрыва от земли: машина начинает «привспухать» и покачиваться, будто примеряясь к отрыву. Но действительно встречаются машины, у которых это предупреждение не ощущается: они плотно, жёстко, устойчиво бегут по земле и вдруг, будто пришпоренные, выскакивают в воздух, а потом легко уходят вверх. Никашин был прав: бывает и так. Редко — но бывает.

В сущности, на этом разговор можно было считать законченным, но тут я с присущей мне нехорошей склонностью ставить точки над "i" брякнул:

— Что же, ты считаешь, она не полетит?

Прямого ответа на мой бестактный вопрос Никашин не дал. Он пожал плечами и спокойно сказал что-то в том смысле, что, мол, «должна полететь».

Все это начинало меня тревожить.

— Знаешь что, — сказал я с апломбом житейской неопытности, — знаешь что: если есть такие сомнения, надо кончать работу на вашем куцем аэродроме. Что это за полоса — с гулькин нос! Перебирайтесь хотя бы на наш аэродром; полоса у нас длинная, спокойно все пробежки сделаешь и в настоящем подлёте машину попробуешь. Ну, а в крайнем случае, если совсем плохо полетит, у нас всегда есть куда приткнуться — кругом поля. Правда, насчёт «гулькина носа» я в порыве полемического азарта немного преувеличил: всего несколькими годами раньше аэродром, на котором предполагалось проводить эти испытания, считался едва ли не лучшим в Советском Союзе. На нем базировались и военная, и гражданская авиация, и самолёты Севморпути, и даже наш отдел лётных испытаний ЦАГИ. И никто на него не жаловался — всем он был хорош.

Однако время не стоит на месте: новые самолёты потребовали новых, гораздо более длинных взлётно-посадочных полос, и того, что было по всем статьям хорошо ещё несколько лет назад, сейчас для испытаний новой техники явно не хватало. Вот и Никашин оказался перед необходимостью поднимать впервые в воздух опытную машину, не испробовав её предварительно в полноценном, продолжающемся хотя бы несколько

секунд полёте над самой землёй — так называемом подлёте. Установившаяся уже в то время методика лётных испытаний решительно требовала этого, и моё предложение, казалось бы, напрашивалось само собой.

Но Никашин покачал отрицательно головой:

— Не получается. Для этого надо машину разобрать, перевезти, собрать снова, опять нивелировать, отлаживать все системы. А нас и так сроки подпирают... Нельзя.

— Черт с ними, со сроками! Какой-нибудь цирк на первом вылете отодвинет их ещё больше! Нельзя же так в самом деле!

Я был очень рассудителен тогда. Мы все на зависть умны и рассудительны, когда взираем со стороны на дело, за которое непосредственно не отвечаем. Жаль одного: эти примерные качества мгновенно куда-то испаряются, как только речь заходит о вещах, прямо нас касающихся.

Все ещё не сдаваясь, я продолжал:

— А в конце концов, если ты не уверен, что эта штука полетит, заяви прямо об этом.

Скажи начальнику лётной станции, инженерам, главному конструктору. Откажись, наконец! Скажи, что лететь так нельзя. Потребуй разборки машины и перебазирования на более просторный аэродром. Ты об этом говорил с главным или не говорил?

Этот вопрос, конечно, задавать тоже не следовало. Во всяком случае, отвечать на него Никашин не стал.

Возникла долгая пауза. Потом Никашин невесело усмехнулся и, возвращаясь несколько назад, уточнил: — Я не на все сто процентов уверен, что она не полетит. Понимаешь — не на сто! Представь себе, что я отказываюсь, а на моё место приглашают какого-нибудь зеленого птенца, который никаких сомнений не испытывает просто потому, что не знает ещё, в чем тут можно сомневаться. И вот он, ничтоже сумняшеся, садится себе в самолёт и спокойно взлетает: могут же сработать остающиеся проценты! Как я себя буду после этого чувствовать? Или ещё того хуже: убьётся зелёный птенец. Ведь это будет означать, что я — лично я! — его попросту спихнул в могилу!.. Представляешь себе, каково это будет?!

Я представлял.

### **Лететь или не лететь?**

Я очень хорошо представлял!

Ещё бы мне не представлять, как должен чувствовать себя лётчик в подобной ситуации! С тех пор, когда я на собственной шкуре впервые испробовал это, до дня разговора с Никашиным прошло более двух лет, но казалось, дело было вчера — так врезалось в память и в душу все, что я тогда перечувствовал.

Дело было на фронте. Я получил новое назначение, прибыл в полк пикирующих бомбардировщиков и сразу же включился в его боевую работу.

Новая обстановка, новые задания, новая машина — обилие нового заполнило моё сознание. И все-таки — возможно, в этом было профессиональное испытательское — я не мог не заметить, что с правым мотором полученного мной (в армии очень точно и хорошо говорят: доверенного мне) самолёта не все в полном ажуре: чем-то не нравился мне его голос.

Прошли ещё два-три боевых вылета, и особенности поведения правого мотора стали вылезать наружу: температура охлаждающей воды и масла на нем стала держаться на несколько градусов выше, чем на левом. Заметьте: это были именно особенности — называть их дефектом оснований пока не было, ведь температура оставалась в пределах нормы, да и то, открыв правые заслонки радиаторов несколько больше левых, температурные режимы обоих моторов можно было сравнить.

Но от полёта к полёту это различие росло. Относить свои наблюдения за счёт одной лишь только дотошной испытательской вьедливости было больше невозможно. И я рассказал о

них техникам.

Мотору устроили гонку на земле — гонку долгую, но совершенно безуспешную: на земле он работал, по единодушному заключению всех присутствовавших, не исключая и меня самого, «как часы». К сожалению, этого нельзя было утверждать о его работе в полёте — в воздухе мотор грелся с каждым разом все сильнее и сильнее. Соответственно все более «громким голосом» говорил об этом после каждой посадки и я.

И тут-то мои упорные доклады вдруг возымели неожиданный и очень обидный для меня, прямо ошарашивающий эффект: командир эскадрильи усмотрел в них, что я, выражаясь деликатно, не в должной мере рвусь в бой.

Глядя на вещи с дистанции многих лет, я сейчас могу понять его. Обстановка в воздухе нелёгкая: противник имеет явное превосходство в воздухе. Редкий вылет проходит без боя, и редкий бой заканчивается без потерь. В часть приходит новый человек — пойдешь поручись, что у него там делается в душе! А летать надо. Самолётов и так не хватает. Не ставить же машину, о которой техники докладывают как об исправной, на прикол только потому, что этому только что пришедшему в полк придири что-то в ней не нравится. — Следующий вылет я сделаю на вашей машине сам, — сказал комэск, явно решив, что в данном случае надо не столько искать дефект в моторе, сколько «воспитывать» лётчика. Такого оборота дела я не ожидал! Все мысли в голове мгновенно перестроились на иной лад. Может быть, и в самом деле, думал я, здесь, на войне, надо отучаться от испытательского придиричьего отношения к машине? Самолётов и без того мало. Так надо по крайней мере использовать те, что есть, не цепляясь к ним по ерунде. Не всякий принцип одинаково пригоден для любых условий. Вот уж действительно дёрнул меня черт за язык!..

Тяжко было у меня на душе, когда на нашем полевом аэродроме взвихрилось рычащее снежное облако, из его недр выплыла моя — или теперь она уже не моя? — машина и, убрав шасси, с набором высоты красиво развернулась в сторону линии фронта.

Что я скажу командиру, когда он через час вернётся?..

Но он не вернулся. То есть, вообще говоря, к счастью, вернулся, но не через час, а на следующий день и... без самолёта. Все-таки не зря вызывал у меня такие подозрения правый мотор. Над самой линией фронта он совсем отказал, и попытка лётчика пристроиться вынужденно на передовой истребительный аэродром закончилась неудачно: противник без труда разобрался в происходящих прямо у него на глазах событиях и штурмовым ударом группы истребителей уже на земле добил охромевшую машину. Люди уцелели чудом.

Оказалось все-таки, что к технике надо относиться придиричьиво. Даже когда её не хватает. Вернее, особенно когда её не хватает. Попытка отступить от этой позиции стоила нашему полку ещё одной, столь нужной в жестокую первую военную зиму боевой машины.

Моя репутация самолётного диагноста с тех пор сомнению не подвергалась; во всех неясных случаях подобного рода командир полка приказывал мне проверить ту или иную машину в воздухе — чаще всего «заодно» с выполнением боевого задания, — и заключение моё принималось как окончательное и обжалованию не подлежащее. В этом тоже были свои сложности, но не о них сейчас речь.

Долгие годы не мог я забыть своего самочувствия, когда, отставленный от боевого вылета, стоял на аэродроме и ожидал возвращения улетевшей машины! Ведь в том, что мотор неисправен, я был уверен на те же восемьдесят, девяносто, девяносто пять, но все же не на все сто процентов. И уж тем более трудно было ожидать, что неисправность, если даже она действительно существует, так решительно проявится именно в этом полёте.

Тогда-то я впервые понял, что сколь ни сложен, бессмысленно рискован, неразумен может быть полет, лететь при всех этих условиях порой бывает психологически легче, чем не лететь. Хотя, конечно, уходя по доброй воле при подобных обстоятельствах в воздух, лётчик проявляет не силу, а слабость. Впрочем, не со мной одним случались такие казусы. Стоило вспомнить фронтную историю со злополучным мотором, как тут же, по

ассоциации, в памяти всплыл и другой случай, происшедший с моим товарищем Алексеем Николаевичем Гринчиком.

Незадолго до начала войны ему — ещё сравнительно молодому тогда испытателю — было поручено вести новый истребитель. Конструктор машины С., полный, энергичный мужчина со сверкающей металлом улыбкой, которую он почти никогда не снимал с лица, поражал собеседников какой-то странной комбинацией наивности и апломба. Последнее из этих свойств проявлялось всегда и неизменно, а первое — как только разговор касался тем авиационно-технических и, в частности, испытательных.

— В нашем деле он — чистая деревня! — быстро определил Гринчик.

Но в конце концов не все ли нам было равно: «деревня» или «не деревня» он в нашем деле? Делал бы хорошо своё!

Увы, вскоре выяснилось, что результаты его деятельности, так сказать, по прямому назначению тоже особого восхищения вызвать не могли.

Наступил день первого полёта Гринчика на этой машине. Сначала все было, как всегда: прекращение других полётов, многочисленные зрители-болельщики по краям лётного поля, в окнах пристроек, на крышах ангаров, небольшая группа начальства у кромки бетонной взлётной полосы...

Чуть поодаль от других стоял начальник лётной части отдела лётных испытаний ЦАГИ — наш первый учитель испытательского искусства Иван Фролович Козлов. Когда уходили на сложное задание его подчинённые или ученики — а Гринчик был и тем, и другим, — Козлов всегда выходил на поле проводить их. На лице у Фролыча для всеобщего обозрения было выставлено приличествующее случаю бодро-уверенное выражение, не оставлявшее места для малейших сомнений в беспорном успехе предстоящего полёта. Другое дело — было ли столь же безоблачно в тот момент у него на душе: безоговорочно поручиться за это было бы, по-видимому, довольно неосторожно. Но так или иначе внешний декорум был соблюден полностью. И коль скоро разговор идёт о лётной этике, стоит заметить, что и это тоже имело к ней самое прямое отношение: решение принято, новых обстоятельств, которые дали бы повод к пересмотру этого решения, нет — значит, нечего осложнять работу непосредственных исполнителей своими выставленными напоказ переживаниями!

Впрочем, Гринчик в тот момент если что-нибудь и переживал, то одно лишь полное удовлетворение: наконец-то он дорвался до вылета на опытном самолёте! Мы все думали тогда не столько о том, как будем выпутываться, попав в сложное положение, сколько о том, как бы очутиться к этим романтическим и эффектным положениям поближе.

Выкрашенный в вызывающе красный цвет самолёт стоял на взлётной полосе, как говорится, готовый к бою. Кстати, внешне он на первый взгляд был очень похож на всемирно знаменитый в те годы истребитель И-16: тот же короткий обрубок фюзеляжа, те же низко расположенные овальные крылышки, такой же круглый лобастый капот мотора. Впрочем, давно замечено, что близкие по времени выпуска самолёты одинакового назначения внешне всегда похожи друг на друга — иначе и быть не может: законы развития техники действуют в разных фирмах (и даже в разных странах) более или менее одинаково.

Но как показало дальнейшее, сходство самолёта, о котором идёт речь, со знаменитым «И-шестнадцатым» было действительно только внешнее!

Тогда-то я и обратил впервые внимание на то, как, в общем, легко — ценой, казалось бы, самых малых изменений — превратить хорошую машину в плохую. Впоследствии мне не раз приходилось удивляться этому феномену...

Но вот Гринчик надевает парашют, влезает в самолёт, запускает и пробует мотор.

Характерный жест кистями выставленных из кабины рук в стороны: «Убрать колодки». Дежурный стартёр отмахивает белым флажком вдоль взлётной полосы вперёд (радио на одноместных самолётах тогда не было, и полёты так — флажками — и управлялись).

Машина пошла на взлёт!

Поначалу все шло нормально: хвост плавно поднят, густо гудит работающий на полном газу мотор, самолёт бежит точно по оси бетонной дорожки.

Бежит... бежит... Что-то он очень уж долго бежит! Обычно о подобных случаях пишут: «Не успели мы об этом подумать, как...» Но мы успели подумать. Подумать, перегляднуться, снова перебросить взгляд на бегущий уже далеко за серединой аэродрома самолёт...

Где-то на самом краю лётного поля машина наконец оторвалась от земли и медленно, метр за метром, потянулась вверх. Вот оно — преимущество большого, с многокилометровой полосой аэродрома!

— Долго бежал, — задумчиво бросил Козлов.

— Верно, долго? Вот и мне тоже так показалось, — светским тоном подхватил стоявший неподалёку конструктор С. — Вы, пожалуйста, Иван Фролович, скажите ему, чтобы в следующий раз так долго не разбежался. Пусть отрывается раньше.

Ответ Фролыча — не будем воспроизводить его текстуально — заставил конструктора прочно закрыть рот. Но присутствующие по достоинству оценили и щедро откомментировали этот красочный диалог лишь впоследствии. А пока их внимание было безотрывно приковано к полёту — дела там по-прежнему шли несколько странно: маленькая красная машина описывала широкий круг над окрестностями аэродрома на высоте ста двадцати, от силы ста пятидесяти метров вместо обычных четырехсот—пятисот.

Долго тянулась четверть часа этого неприятного полёта. Наконец, замкнув полный круг, Гринчик благополучно приземлился.

— Не лезет она, собака, вверх, — рассказывал он, выбравшись из кабины. — Скорость более или менее разгоняет, а вверх, что на взлёте, что в полёте, — ни в какую! Я подобрал наивыгоднейшую скорость, на ней хоть полтора метра наскреблось, а на других режимах так и сосёт её вниз, к земле. Вот уж действительно: аппарат тяжелее воздуха. Оно и чувствуется — значительно тяжелее!

В течение последующих двух недель Гринчик сделал на новом самолёте ещё несколько полётов (теперь я понимаю — вряд ли это было разумно). Однако ничего нового в них не выявилось — самолёт по-прежнему проявлял решительное отвращение к удалению от матушки земли.

Сейчас, в наши дни, причины столь недостойного поведения машины были бы быстро установлены: методы аэродинамических исследований да и самой лётно-испытательной диагностики усовершенствовались настолько, что сомнений в этом быть не может.

Но тогда дело обстояло иначе, и, как это часто бывает при отсутствии технических объяснений, подозрения конструктора перекинулись на лётчика:

— Виноват Гринчик. Что-то у него не получается.

Ну а если виноват лётчик, практические мероприятия по устранению недостатков машины ясны: надо заменить лётчика.

И энергичный С., недолго думая, быстро договорился с лётчиком-испытателем Л., работавшим на одном из серийных авиазаводов.

Боюсь, что читатель усмотрит в этой главе моих записок некоторый переизбыток различных С., Л. и прочих таинственных буквенных обозначений, за которыми — наподобие партизанских командиров в дни войны (хотя и по совсем другим причинам) — скрываются реальные люди. Ничего не поделаешь: каждое содержание требует определённой, соответствующей ему формы — глава-то, что ни говори, об этике... Итак, все-таки С. договорился с Л. Ни руководство нашего института, ни командование лётной части, конечно, никакого участия в этой сделке не принимали, но и противодействовать желанию конструктора не могли: недоверие к лётчику было в то же время недоверием ко всей нашей фирме, и согласно неписаным велениям этики (опять она!) наше начальство обязано было соблюдать позицию демонстративного объективизма. Не уверен, что на сей раз веления этики были очень уж справедливы. Во всяком случае, такому критерию

оценки любой морально-этической категории, как соответствие общественным интересам, они не отвечали никак. Скорее сам конструктор машины должен был бы в данном случае соотносить свои действия с требованиями этики, не говоря уже о лётчике, не устоявшем перед перспективой сорвать лёгкие лавры за счёт своего товарища.

— Я вам сейчас такой пилотаж покажу, что ахнете! — скромно пообещал окружающим Л., садясь в машину.

Но пилотажа он не показал. Его полет заставил по-настоящему перепугаться не только нас, но и самих создателей этого удивительного аэроплана.

С трудом оторвавшись от земли, Л. еле-еле перетянул деревья, росшие за аэродромом, и так, на бреющем полёте, скрылся из глаз. У него не было квалификации Гринчика, позволившей быстро нащупать тот единственный режим полёта, на котором машина набирала хотя бы полторы сотни метров высоты. Время от времени Л. дёргал самолёт вверх, отчаянно пытаясь оторвать его от губительного соседства с землёй, но, как и следовало ожидать, никакого эффекта эти конвульсивные рывки не давали — машина тут же вновь проседала вниз. Так, едва не задевая наземные препятствия, Л., наконец, замкнул круг, отнюдь не ставший для него кругом почёта, и вышел на аэродром.

Приземлившись (благо для этого ему только и пришлось, что даже не убрать, а лишь чуть-чуть прибавить газ: земля и так была прямо под колёсами), он поднял очки на вспотевший лоб, дрожащими пальцами расстегнул привязные ремни, вылез из кабины и, не говоря ни слова, уехал с аэродрома. На этом эпопея и закончилась...

Конструктора С. через несколько лет встречали в одной из центральных областей в качестве...

инспектора мельниц. Известие об этом было, впрочем, встречено в нашей лётной комнате без особого удивления:

— Молоть он умеет. Значит, работа по специальности, — решило общественное мнение. А ещё через много лет, узнав о подозрительно блестящих и, конечно, оказавшихся липовыми успехах этой области по производству мяса, молока и масла, мы снова (и, по-видимому, в последний раз) вспомнили С.:

— Наверное, и он к этой липе руку приложил. Знакомый почерк.

Своеобразная судьба постигла и саму злосчастную машину. Её отдали... в Московский авиационный институт, где она и простояла много лет на виду у студентов и преподавателей. Злые языки утверждали, что так было сделано не без здравой мысли: пусть, мол, будущие авиационные инженеры поучатся, как не надо строить самолёты. Но я вспомнил всю эту забавную (счастье, конечно, что она обернулась забавной) историю потому, что, разговаривая с Никашиным, вновь представил себе самочувствие Гринчика, когда Л. собирался на его машине в полет.

— Черт его знает! — говорил нам потом Лёша. — Вроде никаких сомнений у меня не оставалось: не идёт вверх машина. Все как будто перепробовал. А вдруг, думаю, чего-то не учёл такого, что я не знаю, а Л. знает? Вот взлетит сейчас да действительно открутит над аэродромом весь пилотаж! Куда мне после этого податься: одна дорога — в петлю! И Гринчик, вытянув шею и состроив страшные глаза, наглядно показал, как именно пришлось бы ему лезть в петлю, если бы не выяснилось, что никаких особенных секретов Л. не знает, а просто прихвастнул по безграмотности.

Никашин говорил почти те же слова, какие произнёс в своё время Гринчик, да и внешне положение складывалось очень похожее: и тут, и там машина из породы испытывающих преувеличенную привязанность к земле.

Сказать по существу вопроса мне было больше нечего, и я, пожав руку Никашину и пожелав ему удачи, отправился по своим делам. Как часто потом я горько сожалел об этом! Почему я не выяснил толком, делился Никашин с кем-нибудь, и прежде всего с конструктором самолёта, своими сомнениями или нет? Почему не поднял тревогу, не шумел повсюду, где можно и где нельзя, что делать первый вылет этой машины на

ограниченном аэродроме недопустимо, не требовал, чтобы Никашина выслушали? Почему? Да прежде всего, наверное, потому, что и сам Никашин не говорил ничего сколько-нибудь определённого — так сказать, в полный голос. А сомнения, впечатления, подсознательные ощущения — товар, который на стол начальству не положишь. Тут тоже действует своя этика, вернее — обратная её сторона.

Когда дело дошло до вылета, Никашин оторвал самолёт от земли, перетянул через препятствия на границе аэродрома, но набрать заданную высоту уже не мог. С ревущим на полном газу мотором, в единственно возможном положении, при малейшем отклонении от которого — и в сторону разгона и в сторону уменьшения скорости — машина снижалась, летел он над крышами домов, верхушками деревьев, проводами линий электропередач. Ясно было, что надо скорее возвращаться домой. Но для этого нужно развернуться, а как тут развернёшься, если и на прямой-то еле-еле удаётся держаться! И, я думаю, не случайно Никашин начал попытку развернуться не над домами, а над первой же подвернувшейся рощицей. По крайней мере тут над ним не было людей. В эту рощу машина и рухнула...

### **Предчувствия и традиции**

С тех пор прошло много лет.

И все эти годы я не в силах освободиться от одного тяжкого ощущения.

Известно, что чаще всего лётчик попадает в беду совершенно для себя неожиданно (напомню ещё раз, что самое страшное в авиации — непредвиденное). Бывает, что неприятностям предшествуют какие-то опасения: осознанные или неосознанные; в последнем случае их принято именовать предчувствиями. Иногда же — правда, исключительно редко — лётчик знает.

Так вот, не могу я отделаться от ощущения, что Никашин — знал.

Вернее, почти знал. И в этом «почти», пожалуй, и заключалась главная причина свершившейся беды... Сейчас ничего подобного опять-таки случиться не может. Не может по ряду причин. Во-первых, потому, что современный уровень авиационной науки просто не даёт возможности построить самолёт, который вообще отказывался бы лететь. Он может летать лучше или хуже, может оправдать или не оправдать возложенные на него надежды, может, наконец, преподнести какие-то сюрпризы в области новых, ранее не освоенных скоростей и высот полёта. Но чтобы самолёт не полетел — сейчас такое невозможно!

Во-вторых, выпуску новой машины в воздух в наши дни предшествует большой комплекс жёстко узаконенных проверок и обсуждений. В том числе обсуждение на методическом совете по лётным испытаниям, где опытейшие лётчики-испытатели, ведущие инженеры, авиационные учёные нашей страны с предельной дотошностью взвешивают каждую мелочь, связанную с предстоящими полётами, и дают своё «добро», только когда на любое, пусть самое маловероятное «а вдруг» найдено и рекомендовано надёжное противоядие. Тут не отбрасываются без обсуждения и такие невещественные категории, как малейшие сомнения, колебания, подсознательные ощущения лётчика — и того, которому предстоит лететь на новой машине, и всех остальных, которые не раз побывали в его шкуре, а сегодня олицетворяют собирательную фигуру «лётчика-испытателя вообще», и должны проявить всю мудрость, весь опыт, всю эрудицию, присущие этому, как было сказано, собирательному, но тем не менее, конечно же, реально существующему персонажу. Наконец, драгоценную и практически почти полную информацию о том, как поведёт себя новая машина в воздухе, дают моделирующие стенды, в которых вычислительная техника сочетается с натурными элементами конструкции испытываемого самолёта.

Нет, не может сейчас повториться такая катастрофа! Но в принципе этическая проблема — должен или не должен лётчик-испытатель безоговорочно принимать любое

предложенное ему задание — не потеряла своей остроты. Следует ли ему соблюдать в этом деле столь подчеркнутый нейтралитет только потому, что он — лицо наиболее заинтересованное? Уместна ли здесь испытанная солдатская формула: «Ни на что не напрашиваться, ни от чего не отказываться» (тем более что первую часть означенной формулы большинство испытателей соблюдают не очень-то исправно)?

Не берусь ответить на эти вопросы с полной, пригодной во всех случаях определённой. Этическая проблема не арифметическая задача: не всегда в конце учебника найдёшь на неё однозначный ответ. Тем более что и математические задачи имеют иногда два, четыре и больше равно правильных ответов. А тут, бывает, многие годы пройдут, пока разберёшься — этично или не очень этично действовал в каком-то давным-давно прошедшем случае, прочно забытом всеми, кроме тебя самого.

И все-таки мне по-человечески нравится эта славная испытательская традиция — идти на любое дело, на какое позовут!

На ней выросло не одно поколение наших лётчиков, на ней сформировалась вся советская испытательская школа. Без неё профессия лётчика-испытателя потеряла бы что-то трудно формулируемое, но очень существенное во всем своём облике: стала бы менее рыцарской, что ли (да извинит меня читатель за столь феодальную терминологию).

Если же подойти к вопросу с позиций менее романтических, но более деловых — с тех самых позиций общественной целесообразности, о которых уже упоминалось, — то, я уверен, быстро удастся установить, что потеря и убытков от соблюдения этой традиции куда меньше, чем прямого выигрыша, — и для лётных испытаний и для самих испытателей.

Надо только, чтобы окружающие знали о существовании такой традиции, понимали ограничения, которые она накладывает на поведение твёрдо следующего ей лётчика, и ответственно заботились обо всем том, что сознательно исключает из поля своего зрения он сам. Если сказанное звучит несколько туманно, его можно было бы расшифровать, но это уже область сугубо практическая, относящаяся прежде всего к организации и методике лётных испытаний.

А традиция — пусть живёт!

## **О солисте и оркестре**

— Я слетал!

— Я испытал!

— Я довёл машину!

Лётчики-испытатели редко употребляют эти выражения. Да и когда употребляют, то, как правило, не вкладывают в них такой же смысл, какой вкладывает, скажем, поэт, говоря: «Я сочинил стихи». Современный самолёт испытывает большой коллектив, можно сказать, целый оркестр. И хотя лётчик-испытатель исполняет в этом оркестре сольную партию и к малейшему его замечанию чутко прислушивается — ловит на лету — дирижёр (конструктор машины), все-таки местоимение "я" тут не подходит.

Слов нет, положение «солиста» накладывает на труд лётчика определённый отпечаток. Прежде всего он несёт личную, персональную, ни с кем не разделённую ответственность за все, что сам решил и сам же осуществил в полёте. Конечно, ответственность в тех — увы, нередких — случаях, когда заслуженно или незаслуженно приходится за что-то отвечать. И наоборот: если ни за что отвечать не приходится, а решения и действия лётчика признаются удачными, весь поток общественной одобрения или, во всяком случае, львиная его доля фокусируется — опять-таки заслуженно или незаслуженно — на лётчике.

Так и — возвратимся к этой аналогии — у музыканта: удача или неудача в трактовке исполняемого произведения, уровень владения техникой игры, неожиданное соединение тщательно разученного заранее и внезапно, по вдохновению, возникшего тут же, на глазах

у слушателей, — все это его собственное, индивидуальное, своё.

Но при всем том музыкант живёт и творит не в безвоздушном пространстве. Он исполняет не какую-то вольную импровизацию, а строго — до последней ноты — следует написанному композитором. В его успехе или неуспехе обязательно присутствует что-то (и, наверное, немалое «что-то») от труда многих людей, начиная от учивших его педагогов и кончая настройщиком, готовившим к концерту инструмент, не говоря уже о дирижёре и оркестре, если солист выступает вместе с ними. И все-таки солист остаётся солистом!

Нечто сходное можно сказать и о лётчике. Он тоже летает не как бог на душу положит, а пунктуально выполняя (особенно в испытательном полёте) составленное на земле задание — свои «ноты». Есть у каждого лётчика и своя школа, печать которой лежит на каждом его движении. Есть и множество (куда больше, чем у пианиста) «настройщиков», готовящих машину и оборудование к полёту. Есть даже специальные люди, обеспечивающие на аэродроме и во всей зоне испытательных полётов должный порядок, безопасность и рабочую — чуть было не сказал: творческую — обстановку (не знаю уж, с кем их сравнить: с администраторами, рабочими сцены, капельдинерами?). А в полёте на многоместном самолёте налицо и «оркестр». Причём опытные, хорошо сколоченные, с полуслова понимающие командира испытательские экипажи встречаются ненамного чаще и ценятся соответственно не ниже, чем самые что ни на есть заслуженные симфонические коллективы. Правда, лётчику — командиру экипажа — приходится быть «солистом» и «дирижёром» одновременно, но это уже подробность.

Не буду развивать аналогию дальше, сравнивая многочисленные автоматические устройства, устанавливаемые на борту современного самолёта, с магнитофонами, патефонами, грамофонами и прочей музыкальной техникой (подобная аналогия опасна: ещё обвинят в антимеханизаторских настроениях!).

Так или иначе, факт остаётся фактом: на лётчика, особенно лётчика-испытателя, смотрят почти так же, как на солиста. Видимо, действительно разные виды творческой деятельности человека имеют что-то общее между собой.

Но положение солиста, тем более солиста признанного (так сказать, любимца публики), таит в себе и определённые соблазны. При всей своей неистребимой привязанности к родной для меня испытательской корпорации должен сознаться — не все наши молодые (да и не одни только молодые) коллеги одинаково успешно устояли перед лицом этих соблазнов.

И первый из них — пресловутое "я".

Впрочем, это "я" — категория, встречающаяся не только в лётной среде. Вспомним хотя бы распространённое среди директоров: «Я выполнил план на столько-то процентов». Или генеральское: «Я взял город» (по этому поводу, как известно, ещё Василий Тёркин заметил, что «города сдают солдаты, генералы их берут...»).

Нетрудно найти примеры и в области, значительно более близкой: чего стоит хотя бы установившийся у нас порядок именования типов летательных аппаратов по первым двум буквам фамилии главного конструктора! Здесь прямо в глаза бьёт явное противоречие между общественным, коллективным характером труда по созданию новой машины и частным, индивидуальным характером, не скажу присвоения, но, во всяком случае, именованию продукта этого труда. Хочется надеяться, что дни этого удивительного обычая (заимствованного, между прочим, в предвоенные годы у тогдашней Германии) сочтены. Очень уж не гармонирует он с духом времени!

Именно так — «дни сочтены» — я писал тридцать лет назад, в самой первой рукописи воспоминаний, которые вы сейчас читаете. Но оказался плохим пророком. Уже ушли из жизни конструкторы, именем которых продолжают называться летательные аппараты, созданные под руководством их преемников. И дух времени, на который я ссылался, неузнаваемо изменился к лучшему. А самолёты — в отличие от судов, автомобилей, станков, словом, всех других порождений конструкторского творчества — продолжают

называться по-прежнему...

Многие, очень многие смертные грешат тем, что заменяют слово «мы» словом "я". Грешат этим, повторяю, и иные лётчики. Благо вся обстановка их работы очевидным образом тому способствует: сам, один, под собственную ответственность, без чьей-либо подсказки делает он своё дело.

И только если взглянуть на лётные испытания как на процесс (и, позволю себе заметить, процесс творческий), начинающийся задолго до вылета и оканчивающийся не скоро после посадки, только тогда делается в полной мере очевидной его коллективность.

В морском флоте издавна действуют так называемые правила совместного плавания.

Легко представить себе, сколько столкновений, несостоявшихся randevу и всяких других бед случалось бы на море, если бы этих правил не существовало. Горький опыт свидетельствует, чем оборачивается несоблюдение этих правил, — вспомним хотя бы гибель «Нахимова».

Но старые моряки понимают под совместным плаванием не только движение группы судов. Об этом очень хорошо сказано в интересной книге ленинградского писателя — моряка Сергея Адамовича Колбасьева, погибшего, как и многие другие ни в чем не повинные люди, в том же недоброй памяти тридцать седьмом году. Один из рассказов Колбасьева так и называется: «Правила совместного плавания».

Действующий в этом рассказе персонаж — опытный флотский командир Плетнёв — относит к числу правил совместного плавания и такие, как: «...язвительность в разговорах на корабле ни к чему» или: "...служить за столом в кают-компании не полагается".

Во всех существующих лётных наставлениях тоже обязательно фигурирует специальный раздел: «Правила группового полёта». Его содержание, а главное — назначение непосредственно, как говорят, перекликается с флотскими правилами совместного плавания. Но если вдуматься, всякий полет, даже когда в воздухе один самолёт, на борту которого нет никого, кроме пилота, — есть полет групповой.

Групповой потому, что прочные, хотя и незримые, нити связывают лётчика с десятками людей, готовивших полет и обеспечивающих его с земли.

И уж тем более групповая вся деятельность человека, посвятившего себя лётным испытаниям. Тут налицо все приметы коллективного творческого труда и в том числе едва ли не на первом месте — множество душевных, моральных, этических проблем, одна за другой неудержимо всплывающих перед лётчиком, даже если он по молодости лет и возмнил было себя таким гордо-одиноким рыцарем воздуха.

Наше поколение авиаторов помнит времена, когда коллектив испытателей нового самолёта состоял всего из нескольких человек: ведущего инженера, ведущего лётчика, двух-трех механиков и мотористов, техника по приборному оборудованию — вот, пожалуй, и все. И все же это был коллектив. Маленький, но коллектив.

Иначе обстояло дело разве что на самой заре развития авиации. Тогда конструктор машины был един не только «во трех», как господь бог, а, можно сказать, во многих лицах: сам проектировал самолёт, сам рассчитывал его аэродинамику и прочность, сам строил свою машину, сам и испытывал её (с большим или меньшим успехом — это уже другое дело) в полёте.

Думаю, что в этом проявлялась не одна только кустарность, под знаком которой развивалось самолётостроение (да, наверное, и не одно лишь самолётостроение) на первых порах своего существования. Было тут и другое!

Мне кажется, конструктор стремился самолично испытывать свой аппарат в воздухе прежде всего потому, что не хотел отходить от творческого процесса создания новой машины на завершающем, едва ли не самом интересном этапе этого процесса. Ведь ни один художник, написав картину, не поручит «чужому дяде» отойти от неё, взглянуть со стороны, определить необходимые поправки и, главное, своей кистью осуществить их на полотне. А авиационный конструктор наших дней вынужден идти на это: чересчур многого требует от человека подобная профессия, как, впрочем, и профессия лётчика-

испытателя. Полноценно в одном лице их не объединить. Единственный известный мне человек, которому это удавалось, причём в течение многих лет, был авиаконструктор И.И. Сикорский.

Да, коллективна наша работа. Коллективна по самому своему существу.

А раз так, неизбежно всплывает очередная этическая проблема — проблема взаимоотношений лётчика-испытателя с участниками испытаний, остающимися на земле. Добиться полного взаимопонимания тут не так просто, как может показаться с первого взгляда. И не одной лишь известной поговоркой, согласно которой пеший конному не товарищ, определяется эта сложность; хотя первопричина возможных взаимных недопониманий «пешего» и «конного» кроется скорее всего именно в этом. Всякое иное объяснение было бы, по-видимому, недостаточно материалистично.

Легче всего лётчику добиться полного понимания с ведущим инженером. Ведущий инженер — летающий или нелетающий, все равно — естественный единомышленник лётчика. Он тоже, как и лётчик, стремится провести программу испытаний прежде всего надёжно, безаварийно, получить при этом возможно более полные результаты и сделать все это в минимальные сроки. Заметим в скобках, что и конструктор хочет в общем того же самого. Но у него надежды на блистательность полученных результатов, на сроки их получения и на безаварийность этого процесса располагаются, как правило, несколько иначе по порядку. А тут налицо ещё один случай, когда от перемены мест слагаемых сумма вопреки арифметике может измениться. Словом, общие интересы одинаковые, а частные... Частные зависят от места, занимаемого человеком среди других людей. Ничего с этим не поделаешь: бытие действительно определяет сознание.

С наиболее обнажённой очевидностью я наблюдал эту классическую закономерность у обработчиков — девиц и юношей, которые по записям на лентах самопишущих приборов строят экспериментальные кривые и определяют из них те характеристики машины, ради которых проводился очередной испытательный полет. Если спросить любого обработчика, так сказать, теоретически, как он смотрит на постепенность, последовательность и прочие принципы обеспечения безопасности лётных испытаний, ответ будет, конечно, чётко положительный. А на практике... на практике порой бывает и иначе.

— Молодец Коля! — заявил как-то один мой знакомый обработчик.

— Такие дачи сделал: с первого раза почти до полного отклонения рулей. Очень легко обрабатывать.

— До полного?! — ужаснулся я.

— Но ведь на машине ещё не замерены шарнирные моменты. Разве можно давать такие отклонения, пока нет надёжных данных тензометрии рулей? Ведь мы фактически нагрузок на них ещё не знаем. Этак недолго и развалить корабль в воздухе ни за что ни про что!

Мой собеседник пожал плечами. Хотя он в своём деле был не таким новичком, как Коля — молодой лётчик-испытатель, впервые получивший в руки опытный самолёт, — но видел в материалах каждого полёта прежде всего своё: более или менее удобные для расшифровки записи приборов. Любят наземники лётчиков, которых называют «сговорчивыми»! И в общем правильно делают, что любят: конечно же, лётчик обязал делать все от него зависящее, чтобы облегчить труд своих товарищей. Но здесь, как во всем в жизни, нужно обладать хорошо развитым чувством меры.

Чтобы убедиться в этом, достаточно вспомнить хотя бы, как я перед первым дальним полётом на бомбардировщике Ту-4 уступил настояниям начальства, в последний момент потребовавшего включить в наш экипаж нового, не слетавшегося с нами человека. Немало лишних осложнений пришлось преодолеть не только мне (это было бы ещё, так сказать, поделом), но и моим спутникам из-за недостаточной твёрдости их командира!

Да, пожелания наземных участников работы надо, конечно, учитывать. Но учитывать критически, с большой осторожностью и многократным приложением апробированной

испытательской мерки «а если...».

Ну а проявление критичности, осторожности и приложения всяческих мерок если и не относится полностью к области этики, то, во всяком случае, вплотную соседствует с ней. От этого не уйдёшь.

## Об Икаре и Дедале

Давно замечено, что нередко в авиационных и особенно околоавиационных кругах наибольшей популярностью пользуются не те лётчики, которые летают наиболее результативно, а те, которые летают особенно эффектно.

Однажды этот труднообъяснимый с позиций здравого смысла психологический сдвиг открылся мне в особенно явном виде.

Два тяжёлых реактивных корабля уходили в сложный ночной испытательный полет.

Один за другим они медленно выползли на взлётную полосу, проругали в самое её начало и только там развернулись носами по курсу взлёта: разбег предстоял солидный, и пренебрегать лишними десятками метров бетона перед собой не приходилось.

Взлетать с современного, полностью оборудованного всеми положенными светотехническими средствами аэродрома, кроме всего прочего, — очень красиво.

С обеих сторон полосу окаймляют ряды огней — низко, почти заподлицо с грунтом, установленных через строго равные промежутки весёлых, ярких светильников. Через километр полосы среди огоньков внезапно появляется один зелёный, через два километра — два, через три — три и так далее. Они во время разбега подсказывают лётчику, какая часть полосы осталась у него за спиной и сколько, следовательно, лежит ещё впереди. При взлёте до отказа нагруженной машины этот вопрос интересует экипаж самолёта больше, чем, пожалуй, любой другой.

Где-то далеко в ночной тьме двойная цепочка мерцающих огней сливается в одну. Нет, это не обман зрения: действительно, после того, как бетон обрывается, под взлетевшим самолётом продолжает мелькать одинарная линия огней — она помогает точно выдержать направление взлёта.

Вот поочередно опробованы турбины, ярко вспыхнули подкрыльные фары — и первый самолёт пошёл на взлёт. Со стороны видно, как среди аэродромных огней все быстрее и быстрее бежит белый эллипс — участок полосы, освещённый бортовыми фарами. С грохотом и рёвом самолёт пробегает мимо провожающих. Из выхлопных сопел его двигателей бьёт пламя загадочного тускло-красного цвета — удивительно, как это такое здоровенное пламя совершенно невидимо в дневных полётах!

Проходит десять—пятнадцать секунд — и пламя выхлопов растворяется в ночи. Зато грохот двигателей, усиленный многократно пересекающимся эхом, становится даже громче: он направлен теперь почти прямо в сторону людей, оставшихся стоять у края полосы.

Бортовые аэронавигационные огни самолёта — красный на левом крыле, зелёный на правом и белый на хвосте, — удаляясь, мелькают среди огней аэродрома. Наконец где-то в самом конце полосы эти подвижные огоньки начинают медленно уползать вверх: самолёт оторвался!

Все с облегчением вздыхают. Вроде и не было никаких сомнений в том, что машина взлетит — это подтверждалось и расчётами и целым рядом ранее выполненных взлётов с прогрессивно возрастающими весами, — а все-таки шевелилось в глубине души что-то неуютное. Что ни говори — вес небывалый! Словом, наука наукой, техника техникой, но слава богу, что этот взлёт уже позади.

Белая звёздочка хвостового огня лезет по небу вверх.

А в начале полосы уже начинается взлёт второй корабль...

Им предстояло пройти многие тысячи километров, выполнить в ночной тьме сложнейшие совместные манёвры, а потом, разойдясь, разными маршрутами вернуться домой. Не

каждый день выполняются такие задания даже на нашем выдавшем виды испытательном аэродроме! И оставшиеся на земле, разговаривая, читая, занимаясь многими своими наземными делами, каким-то уголком подсознания никак не могли оторваться от наших товарищей, делавших в чёрной стратосфере свою трудную работу.

Не буду описывать весь ход этого незаурядного вылета: я в нем не участвовал и знаю о дальнейшем со слов моих друзей, — благо друзья у меня были в составе обеих экипажей. Поначалу все шло как следует. Под машинами лежала спящая земля, над ними — бездонное, чернильно-чёрное ночное небо. Температура воздуха за бортом такая, что ртуть ушла куда-то в самый низ шкалы термометра: на земле можно целую жизнь прожить, так ни разу и не хлебнув такого морозца! Но люди всего этого почти не замечали — точнее, не отмечали в сознании, так как, во-первых, привыкли к обстановке дальнего ночного высотного полёта, а во-вторых, были по горло заняты каждый своим делом: когда работы иного, не до красот природы!

Итак, начало полёта прошло вполне благополучно. Но благополучие это длилось недолго. Первые признаки возможных осложнений появились уже через несколько минут после выхода на заданную высоту. Впереди по курсу среди ночной тьмы заиграли зарницы. Увидев их, лётчики сразу вспомнили грозу, прокатившуюся над аэродромом незадолго до вылета. Неужели это она? Вроде не должна бы здесь быть: синоптики обещали, что грозы уйдут от намеченною маршрута полёта в сторону.

Но — та самая или другая — гроза была уже совсем близко. Времени для особенно долгих раздумий не оставалось. Надо было решать: лететь ли прежним курсом дальше или отворачивать в сторону? Нет, не следует чрезмерно упрощать сложившуюся ситуацию.

Проще всего было бы назвать решение лететь вперёд безграмотным или явно авантюристическим. Но тогда вообще и разговаривать было бы не о чем. А речь идёт о вещах куда более тонких, чем, скажем, бездумное стремление лётчика ни с того ни с сего влезть на тяжёлой, перегруженной, неманевренной машине прямо в грозу.

Дело в том что грозы прямо перед самолётом действительно не было. Впереди, над самым горизонтом, просматривались звезды. Однако оценить сколько-нибудь точно, насколько ниже летящих самолётов останется верхушка грозовых облаков, было невозможно: что ни говори, ночь есть ночь. И конечно, благоразумие требовало отвернуть от этой опасной, так нечётко ограниченной зоны. Такое решение диктовалось всем многолетним, нелегко доставшимся, а потому особенно весомым авиационным опытом. Внезапно впереди и ниже ведущего самолёта загорелось сразу целое поле ярких зарниц.

— Это было похоже на чёрный мраморный стол, весь в сверкающих золотистых разводах, — рассказывали мне потом участники этого на всю жизнь запомнившегося им полёта.

И тут второй лётчик ведущего корабля сдержанно спросил:

— Не притянет нас она? Может быть, лучше обойдём?

Настаивать он не мог. Не мог, несмотря на то, что прослужил в авиации значительно дольше, чем командир корабля, и образование имел посolidнее, да и по всему складу своего характера лучше умел, принимая какое-то решение, учесть все многообразие конкретных обстоятельств. Но он был вторым пилотом в тот день. И прекрасно понимал, что какие бы то ни было споры с командиром корабля, особенно в сложной обстановке, сами по себе таят порой не меньшие опасности, чем даже явно ошибочное решение командира.

А командир встретил замечание своего коллеги молча. Лишь через некоторое время он предпринял попытку, правда, не обойти зону гроз, но хотя бы оставить её пониже под собой. Двигатели были выведены на режим полного газа, и тяжёлый корабль натужно, метр за метром, полез вверх. Но было уже поздно. События помчались в непрерывно ускоряющемся темпе: каждая секунда приносила новое и, увы, все более тревожное. Исчезли из виду звезды на небе. По фюзеляжу заскользили какие-то странные, светящиеся изнутри, розовые облачные клочья.

Ещё мгновение — и могучий нисходящий поток рванул машину вниз. Не успел экипаж

опомниться, как оказался в самой толще грозовой тучи.

И вот тогда-то и началось!

Огромный корабль, которому, можно сказать, по штату было положено переходить из режима в режим медленно, плавно, с солидной неторопливостью, — этот самый корабль, будто лишившись поддерживающих его крыльев, падал — именно падал, а не снижался! — в глубь чёрной облачности. Воздушные порывы швыряли его с борта на борт, гнули крылья, наваливались так, что трескали заклёпки, на фюзеляж.

Машину несло вниз на сотни метров в секунду. Впрочем, назвать точную цифру вертикальной скорости было невозможно: стрелки приборов металась по своим циферблатам как угорелые, ни на мгновение не останавливаясь в каком-то более или менее определённом положении.

Кругом сверкали молнии. И вот, наэлектризованный до предела, засветился каким-то странным, неровным светом сам корабль, забегали огоньки по поверхности крыльев и фюзеляжа, полетели искры с концов консолей, а на штангу, торчащую из носа самолёта — перед самыми лицами полуслепленных лётчиков, — сел огромный кипящий огненный шар.

Ярким пламенем горели окружавшие со всех сторон машину облака. «Наверное, так выглядит изнутри работающая домна», — рассказывали потом обо всей этой переделке наши товарищи.

Один за другим самопроизвольно выключались двигатели — их входные устройства в таких потоках работать, конечно, не могли. Второй лётчик упорно запускал их вновь, но угнаться за темпом событий было нелегко: не успевал запуститься один двигатель, как выходил из строя другой. Был момент, когда не работали три двигателя из четырех!

Надо отдать должное экипажу — он не растерялся.

Оба пилота — и командир корабля и второй лётчик — не опустили руки: тогда уж ни единого шанса на спасение не осталось бы наверняка! Работая, сколько хватало сил, штурвалами и педалями, они старались удержать самолёт в каком-то более или менее приемлемом положении в пространстве, как говорится — лишь бы не вверх колёсами. Сидевший у экрана бортового радиолокатора штурман отрывочно командовал: «Левее... правее... прямо...» — ему, единственному в экипаже, было в какой-то степени видно расположение зон особенно интенсивной грозовой деятельности.

Больше предпринять было нечего...

К счастью, все это мы впоследствии узнали по рассказам экипажа самолёта, а не по разрозненным остаткам, собранным аварийной комиссией, хотя, говоря откровенно, по всему ходу дела следовало скорее ожидать последнего.

Когда гроза в конце концов выплюнула из своих недр многострадальную машину, выяснилось, что за несколько десятков секунд потеряно без малого пять километров высоты! В нормальной атмосфере самолёт этого типа никаким способом — даже в пикировании — не мог бы снизиться так энергично.

Ни о каком дальнейшем выполнении задания, разумеется, не могло быть и речи. Стояла другая задача: как-нибудь потихоньку добраться домой.

И это удалось — дальше полет протекал без приключений, а последующий тщательный — до последней гайки — осмотр на земле показал, что конструкция самолёта выдержала выпавшую на её долю встряску блестяще: существенных повреждений в машине не оказалось. Дотемна обгорели капоты двигателей, местами деформировалась обшивка крыльев и фюзеляжа, но основные силовые узлы остались целы. Впрочем, последнее обстоятельство следует отнести прежде всего к чести тех, кто конструировал и рассчитывал самолёт на прочность, а не тех, кто на нем летал. Ход испытаний в результате всего происшедшего так или иначе прервался на срок гораздо больший, чем потребовался бы из-за обхода грозовой облачности стороной. Не зря говорится, что наши недостатки суть продолжения наших же достоинств, только в гипертрофированном их виде.

Так и тут: похвальное стремление — точно, без отклонений, выполнить задание во что бы то ни стало, — проявленное в чрезмерной дозе, привело к явно нежелательным — хорошо ещё, что не к трагическим — последствиям!

А как второй корабль? Что случилось с ним?

Его экипаж во главе с командиром — лётчиком-испытателем Б.М. Степановым — своевременно оценил возможные последствия неприятного соседства грозовой зоны и был, если можно так выразиться, заранее настроен на то, что — ничего не поделаешь — надо отворачивать!

И как только потенциальная угроза вляпаться в грозу превратилась в почти свершившийся факт — когда заиграл своими разводами «мраморный стол» и на фоне его всполохов исчезли из виду огоньки ведущего корабля, — Степанов энергично отвернул машину в сторону.

Второй корабль в грозу не попал...

Казалось бы, оценка действий обоих экипажей и прежде всего их командиров — ясна? Не тут-то было! Значительная часть общественного мнения (правда, по преимуществу мнения людей нелетающих), а вслед за ним и то, что называется официальным признанием, склонились в сторону шумного восхваления командира корабля, попавшего в грозу («Какой молодец! Ему все равно, гроза там или не гроза: ничего не боится!»). Отношение же к лётчику, принявшему решение на рожон не лезть, осталось сдержанно-нейтральным: его не ругали, но и не хвалили. И мало кому пришло в голову, что лётчик этот не смог отличиться, блестяще выходя из сложного положения, прежде всего потому, что сумел в это сложное положение... не попасть.

Впрочем, в этом странном сдвиге общественного мнения я усматриваю традицию, берущую своё начало во тьме давно прошедших веков — ещё со времён Дедала и Икара. Помните эту красивую легенду? Дедал смастерил себе и своему сыну Икару крылья и перед вылетом предупредил Икара, чтобы тот в полёте не поднимался чересчур близко к солнцу, так как его жаркие лучи могут растворить воск, которым скреплены крылья. Икар не выполнил этого указания, его крылья разрушились, и он погиб, упав на землю.

В сущности, если отвлечься от благородного переносного смысла легенды и проанализировать её содержание с позиций, так сказать, профессионально-лётных, придётся признать, что Икар не кто иной, как первый в истории авиации аварийщик и родоначальник всех последующих (имя которым легион) аварийщиков. Причём, опять-таки в полном соответствии всему последующему авиационному опыту, причина происшествия выглядит весьма тривиально: невыполнение инструкции по пилотированию, нарушение полученного задания.

Так оно с тех пор в авиации и повелось...

Но популярность Икара в памяти человечества несоизмеримо выше, чем популярность Дедала, — хорошо овладевшего техникой скромного пилотаги, благополучно и без происшествий долетевшего до места назначения.

Увы, и по сей день современные Икары начисто затмевают своей сенсационной известностью современных же Дедалов. Странно, но факт.

Что это, тоже проблема авиационной (или околоавиационной) этики?

Или, может быть, скорее — эстетики? Не знаю.

## **Про «фирмачество»**

Известный английский учёный-гидродинамик Фруд закончил своё исследование о качке корабля искренними словами: «Когда вновь построенный корабль выходит в море, то его строитель следит за его качествами на море с душевным беспокойством и неуверенностью, как будто это воспитанный и выращенный им зверь, а не им самим обдуманное и исполненное сооружение, которого качества должны быть ему вперёд известны в силу самих основ, положенных в составление проекта».

Если подобное признание справедливо по отношению к морским судам, которые человек строит уже тысячи лет, то что же остаётся сказать о самолётах! Тут уж сюрпризам, что называется, сам бог велел быть. Не знаю, как насчёт других божьих повелений, но это выполняется на редкость исправно: недостатка в сюрпризах в ходе лётных испытаний почти никогда не ощущается.

И сообщать о них создателям новой машины вынужден не кто иной, как лётчик-испытатель.

Если сюрприз приятный, сказать об этом, конечно, одно удовольствие. Но почему-то гораздо чаще выплывают сюрпризы огорчительные. И докладывать о них — едва ли не самый неприятный пункт длинного перечня профессиональных обязанностей лётчика-испытателя.

«Резать правду-матку» иногда страшно не хочется — как из благородного человеколюбия (кому нравится огорчать окружающих?), так и потому, что означенное действие редко приводит к улучшению взаимоотношений между лётчиком и создателями машины. В праведном стремлении поддержать эти взаимоотношения на достаточно высоком уровне недолго поддаться соблазну и пойти по линии наименьшего сопротивления.

Самолёт, который впервые заставил меня задуматься об этом, появился во время войны.

Мне не довелось принимать участия в его испытаниях, и как-то получилось, что я познакомился с ним в воздухе, только когда машина уже строилась серийно.

К этому времени в моем послужном списке числилось уже добрых четыре десятка самолётов разных типов. Давно уже и речи не было ни о какой вывозке. Ознакомившись с конструкцией и расчётными данными новой для себя машины на земле, я, как всякий профессиональный испытатель, сидел в самолёт, взлетал, а там — в воздухе — он сам раскрывал мне все свои манеры и повадки.

Так же вылетел я и на этой машине, тем более что не имел оснований считать её особенно серьёзной: лёгкий штабной самолёт на пять пассажиров, с двумя маломощными моторами, классической схемы моноплан с низко расположенным крылом — чего там могло быть необыкновенного!

Но отступления от обыкновенного начались сразу после отрыва.

Прежде всего я не почувствовал на штурвале и педалях живого, упругого сопротивления воздушной среды, того самого сопротивления, которое даёт возможность «чувствовать машину». Казалось, можно поставить штурвал и педали в любое произвольное положение, бросить их — и так они в этом положении и останутся, таща самолёт все дальше от исходного режима.

В довершение всего самолёт был не очень гармоничен: недостаточно устойчив в продольном и чрезмерно устойчив в поперечном отношении.

Конечно, опасности для меня и моих спутников все это не представляло: я работал испытателем, повторяю, все-таки уже не первый год, так что разобраться в особенностях очередного самолёта и на ходу приспособиться к нему удалось достаточно скоро.

Но считать в таком виде машину доведённой явно не приходилось. А её ведь уже выпускали серийно! Как же это могло получиться?

Едва самолёт, успокоенный несколькими энергичными движениями рулей, замер в режиме набора высоты, я обернул свою несколько растерянную физиономию к соседу — ведущему инженеру конструкторского бюро.

— Чего вы так смотрите? — забеспокоился он.

— Как вы считаете: пилотажные свойства у неё доведены? Ничего лечить не надо? — дипломатично спросил я, сделав при слове «неё» неопределённое движение головой в сторону штурвала, приборной доски и носа машины.

Мой сосед удовлетворённо хмыкнул:

— Все в порядке. Её облетывал... — тут он назвал фамилию одного из моих товарищей, уже в то время прочно стоявшую в списке первой пятёрки лучших испытателей страны. — Он сказал после полёта, что все отлично, машина превосходная.

По-видимому, выражение удивления на моем трепетном челе усилилось, ибо ведущий инженер счёл нужным повторить:

— Так и сказал.

— И написал в лётной оценке?

— И написал в лётной оценке.

Мы полетели дальше. Самолёт, требующий неусыпного внимания на взлёте, не стал смиреннее ни на крейсерских режимах полёта, ни на виражах, ни на посадке. Для массового лётчика он был, бесспорно, сложноват.

На земле я спросил у коллег:

— Как могло получиться, что такой старый зубр умудрился не разобраться в столь очевидном деле? И получил неожиданный ответ:

— А мы его уже спрашивали. Он сказал: «Захотелось сработать на фирму...»

Сработать на фирму — иными словами, помочь конструктору самолёта, не теряя времени на всякие исследования, искания, доводки, переделки, быстренько воткнуть машину в серию. Это всегда приятно, и, конечно же, заключение лётчика, открывающее ворота к подобной возможности, всегда способствует установлению самых радужных взаимоотношений между ним, лётчиком, и конструктором.

Излишне говорить, что на самом деле в подобной ситуации происходит срабатывание не на фирму, а против фирмы: пилотажные недостатки самолёта рано или поздно (счастье ещё, если рано!) неизбежно выявятся в жестоком опыте широкой эксплуатации, и все недоделанное на опытном экземпляре придётся с несравненно большим трудом делать на серийных машинах. Мороки при этом достанется всем и в первую очередь самому конструкторскому бюро. Правда, остаётся надежда (сложны извивы человеческой психики!), что раздражение конструктора по поводу означенной мороки выльется не на покривившего душой лётчика, а на тех будущих критиков, которые «выдумали какие-то недостатки в прекрасной машине». Если одни люди говорят нам приятное, а другие — неприятное, всегда хочется считать, что правы первые.

Эксплуатировать эту человеческую слабость соблазнительно. Иногда — например, ухаживая за интересной дамой и зная всю силу действия самых, казалось бы неправдоподобных комплиментов, — простительно подобному соблазну и поддаваться. Во всяком случае, существенного урона интересам общества от этого проистечь не может. Но создатели новой авиационной техники — не светские дамы. Разговаривать с ними надо без комплиментов, в открытую. Тем более что получить объективную информацию из какого-либо другого источника, кроме лётчика-испытателя, они могут далеко не всегда. Это, как говорится, налагает...

Если вдуматься, «фирмачество» — такую кличку получила тенденция к необъективно преувеличенному рекламированию изделий своего КБ — тоже, подобно многим другим порокам, представляет собой не что иное, как гипертрофию неких достоинств, а именно: горячего, патриотического отношения к творчеству своего коллектива. Другое дело, что порой эта гипертрофия подогревается соображениями далеко не коллективистского свойства.

Иногда приверженность к своей фирме проявляется в формах невинных, никому вреда не приносящих и даже в какой-то мере симпатичных.

Помню, вскоре после окончания войны над нашим аэродромом, появилась размашистая двухмоторная машина. Конечно, мы сразу узнали её: это был новый опытный бомбардировщик хорошо знакомого нам конструкторского бюро. Летал на нем известный советский испытатель Владимир Константинович Коккинаки со вторым пилотом — собственным братом Константином Константиновичем.

Но почему они прилетели к нам? Ведь испытания этой машины проводятся на другом аэродроме. Да и никакой заявки на этот неожиданный визит в нашу диспетчерскую не поступало. В чем дело? Однако раздумывать на эту тему уже не было времени: самолёт заходил на посадку.

Заходил он как-то не по-обычному — низко, издалека, на работающих моторах, по очень пологой траектории. Подойдя к земле, самолёт не перешёл, как испокон веков положено, на большие углы атаки, а, почти не задрав носа, в том же положении, в котором летел, на большой скорости коснулся бетона колёсами и побежал по полосе, держа, как выражаются на аэродромах, «хвост дудкой».

После такой посадки машина, как и следовало ожидать, прокатилась очень далеко — в самый конец лётного поля — и прирулила оттуда на стоянку только минут через десять. Мы уже ждали её и сразу же набросились на весело улыбающихся лётчиков с вопросами: — Чем обязаны?

Братья Коккинаки отшутились:

— А вы что, не рады?

— Рады, рады. Всегда вам рады. А чего это она у вас так интересно садится?

— Вот потому так и садится, чтобы вам было интересно. Она и так может, и этак...

Прошло немало дней, пока мы узнали что к чему. Оказалось, что, взлетев на новой машине, испытатели обнаружили ни более и ни менее как... невозможность сесть обратно на землю! При малейшей попытке убрать газ самолёт так энергично опускал нос, что еле хватало полного отклонения штурвалов для его удержания от пикирования. Какая уж тут посадка!

Взлететь-то взлетели, а вот — «как отсюда слезть»?

Дело оборачивалось так, что покидание самолёта с парашютами если и не оставалось единственным выходом из положения, то приобретало все черты вполне реальной перспективы. Приготовиться к нему, во всяком случае, следовало.

И тут новый сюрприз: оказалось, что прозрачный фонарь, закрывающий кабину пилотов сверху и являющийся единственным выходом из неё, не сдвигается и не сбрасывается аварийно. Заел — и все тут!

Тогда-то лётчики и решили податься на ближайший аэродром с открытыми, без высоких препятствий подходами и длинной, многокилометровой посадочной полосой. И сразу же выработали тактику подхода: на среднем газу — наименьшем, при котором машина не «клевала», — и приземлением с поднятым хвостом на основные колёса, поскольку вытянуть её на три точки так или иначе оказалось невозможно. План этот был безукоризненно выполнен — опытная машина посажена без малейших повреждений.

Но, патриоты своей фирмы, братья Коккинаки, едва оказавшись на земле, решительно не захотели, чтобы о затруднениях, встретившихся при доводке их нового подопечного, раньше времени пошёл звон по всей авиации. Вот окончатся испытания, будут устранены все недостатки и неполадки — тогда постфактум можно будет и рассказать обо всем. А пока — ни-ни! Потому-то они и стали темнить, отделяясь шутками от всех расспросов дотошных коллег и не думая даже, что, поступая подобным образом, в сущности, скрывают от людей совершенный ими подвиг.

Конечно, в таком виде «фирмачество» никакой вредности в себе не содержит.

Но бывают — и нередко — такие ситуации, в которых оно, без преувеличения, было бы смерти подобно. Когда испытывались первые советские реактивные истребители, вторжение в область больших (по тому времени, конечно) околозвуковых скоростей шло практически параллельно на самолётах, созданных в конструкторских бюро А.И. Микояна и М.И. Гуревича, А.С. Яковлева, С.А. Лавочкина. Опасные явления подстерегали первенцев нашего реактивного самолётостроения на этом пути: и затягивание в пикирование, и сваливание в крен, и разного рода вибрации. И тут без взаимной связи и оперативной информации было не обойтись!

Иначе — представьте себе: сегодня вам посчастливилось благополучно выбраться из сложного положения, а завтра от той же причины погибает ваш товарищ, своевременно не предупреждённый вами о стоящей на его пути опасности и способах её преодоления. Как вы будете после этого жить дальше? Нет уж, соревнование соревнованием, фирменный патриотизм фирменным патриотизмом, но тут они отступают перед вещами более

вескими.

И действительно, при испытании наших первых реактивных самолётов, а через несколько лет при испытании первых стреловидных машин, словом, всегда при коллективном преодолении очередного барьера — никаким фирмачеством, конечно, и не пахло. Взаимная информация участников испытаний самолётов нескольких разных, конкурирующих (или, если угодно, можно сказать: соревнующихся) между собой конструкторских бюро оперативно осуществлялась по каналам, которые впоследствии получили наименование «горизонтальных связей» — впрямую, от одного лётчика или ведущего инженера к другому.

Но в ряде других случаев, к сожалению, бывало и иначе.

И если не само фирмачество, то, во всяком случае, слухи об этом явлении получили широкое распространение. Подозревать в приверженности к нему стали порой людей, ни малейшего отношения, как говорится, ни сном, ни духом, к этому греху не имевших.

### **Ещё о «фирмачестве»**

Был в моей лётной биографии период, когда силой обстоятельств мне пришлось заниматься испытаниями не самих самолётов, а специальных видов их оборудования — бортовой радиолокационной аппаратуры. Некоторые из таких испытаний были, в сущности, чрезвычайно интересны, и только непроходящее ощущение своего опального положения мешало мне в полной мере оценить это.

Одно из числа подобных испытаний заключалось в том, что я взлетал на двухместном реактивном МиГе, выходил в зону воздушных стрельб, там закрывался тёмной, непрозрачной шторкой, и, видя одни лишь приборы, выходил в атаку на мишень, буксируемую на длинном тросе другим самолётом. Прицеливание, ведение огня боевыми снарядами, выход из атаки (столкнуться с мишенью было ни к чему: на этом все испытание, как равно и все последующие с моим участием, по-видимому, и закончилось бы!) — все это выполнялось из закрытой кабины.

Быстро выработалась привычка: крутящаяся, мерцающая зелёная отметка на экране индикатора стала выглядеть убедительной, надёжной, ненамного менее наглядной, чем непосредственное наблюдение «собственными глазами».

Даже необходимость пилотировать вслепую — определять пространственное положение машины по косвенным показаниям приборов, да ещё не в спокойном, прямолинейном полёте, а на энергичном, с глубокими кренами манёвре, — перестала казаться особенно сложной.

Через короткое время я, окончательно обнаглел, стал совершенно спокойно относиться и к тому, что во второй кабине нашего истребителя сидел не профессионал лётчик, а ведущий инженер Ростислав Александрович Разумов, не только не умевший управлять самолётом, но решительно неспособный применить это умение, даже если бы оно у него и было, в полёте. Дело в том, что мой друг Разумов был (и остался по сей день) завзятым, неисправимым, закоренелым радиолокаторщиком. Этим все сказано. На фоне дорогой его сердцу радиолокационной аппаратуры таких мелочей, как возможность перевернуться вверх колёсами, сорваться в штопор или воткнуться в мишень, просто не существовало. Он блестяще делал своё дело — сложная опытная электронная аппаратура в его руках отлично работала в воздухе и неуклонно совершенствовалась от полёта к полёту, — но рассчитывать на него как на контролёра и страховщика моих собственных действий не приходилось.

Немудрёно поэтому, что я ощутил прилив некоей дополнительной порции уверенности, когда дело дошло до приглашения на борт самолёта представителя заказчика и этим представителем оказался лётчик.

Все-таки как-то спокойнее.

Николай Павлович Захаров, как я быстро убедился, владел самолётом уверенно. Он

действительно был хорошим лётчиком и к тому же грамотным, эрудированным в своей области инженером, но — это, правда, выяснилось не сразу — болезненно подозрительным человеком. Впрочем, может быть, в последнем я и ошибался: не исключено, что эта подозрительность была даже не чертой его характера, а просто результатом всего того, что он успел наслушаться про пресловутое фирмачество. В первом же совместном полёте, в котором я продемонстрировал ему весь уже отработанный нами цирк, он, когда мы, отстрелявшись, спокойно летели домой, покачал головой и с одобрением в голосе сказал по переговорному устройству: — Здорово это у вас получается!

Одобрение со стороны товарища по профессии всегда приятно, и я воспринял его, надувшись подобно индюку, а своё полное по сему случаю удовлетворение выразил таким самодовольным хмыканием: ещё бы, мол, — знай наших!

Но, увы, недолго длился разгул моего самомнения. Едва ли не на следующий день кто-то из членов комиссии по приёмке нашей аппаратуры спросил Захарова:

— А вы уверены, что Галлай прицеливается действительно по индикатору прибора? Не подсматривает он в щёлку из-за шторки?

Вопрос этот, оставляя даже в стороне моральный аспект дела, был попросту не очень грамотен: сколько-нибудь успешно прицелиться, так сказать, на глаз, да ещё подсматривая в щёлку, на современном истребителе просто невозможно. Тут самый несовершенный прицел даст лучшие результаты, чем полное его отсутствие.

Каково же было изумление окружающих, когда мой напарник ответил на этот наивный вопрос весьма неопределённо:

— Не знаю... поручиться не могу.

Назревал крупный скандал. Дабы по возможности пресечь его развитие, председатель комиссии — видный советский авиационный военачальник, сам первоклассный лётчик, дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант (ныне маршал авиации) Е.Я. Савицкий — решил слетать со мной сам.

И вот мы в воздухе. Несколько минут полёта — и на экране индикатора появляется дрожащий флуоресцирующий крестик. Это — наша цель. Энергично доворачиваю машину на неё, краем глаза поглядывая на приборы слепого полёта — как со скоростью, не великоват ли крен? Нет, ничего, все в приемлемых пределах... Загоняю метку цели в нужное положение... Теперь нужно не упустить её: машина круто, с нарастающей перегрузкой вписывается в глубокий вираж... Палец на гашетку... От короткой пушечной очереди самолёт ритмично дрожит, будто кто-то быстро бьёт его по днищу молотком. В нос ударяет острый пороховой запах... Но до мишени, судя по прибору, остаётся едва несколько секунд полёта. Резким рывком бросаю самолёт в сторону — метка цели, мелькнув, исчезает с экрана: теперь столкнуться с мишенью невозможно...

Все — боевой заход сделан. Плавным виражом с горкой выходим в исходную позицию для следующего захода.

Наконец кончаются снаряды. Да и по остатку горючего вроде пора домой.

По дороге Евгений Яковлевич молчит. И я ни о чем его не спрашиваю: у начальства спрашивать не принято, да и положение, в которое я попал, достаточно щекотливо — что ни говори, а, называя вещи своими именами, меня заподозрили в жульничестве. Или, если хотите, в фирмачестве, что в общем почти одно и то же.

На земле Савицкий, едва выбравшись из кабины, громко сказал:

— Работает честно!

И добавил, усмехнувшись:

— А интересная в общем штука!

Таким образом, все обошлось благополучно. Более того — не без некоторой пользы для репутации нашей новой аппаратуры.

В суতোлке текущей работы я даже как-то и задуматься не успел о, так сказать, нравственной стороне происшедшего. Лишь значительно позже пришло в голову, как в

общем легко угодить в положение ответчика за чужие грехи!

Хотя, впрочем, не такие уж они чужие — грехи товарищей по профессии. Принадлежа к какой-то корпорации, надо уметь отвечать за неё.

Мои коллеги могут возразить мне, что проявления фирмачества в наши дни редкость, исключение. И они будут правы: конечно же, исключение! Потому, наверное, так и запоминается каждый раз, когда мы с ним сталкиваемся. И во всяком случае, веления лётной этики на сей счёт ни малейших сомнений не вызывают. Она — против!

## **О чести**

Не довольно ли, однако, примеров?

Наверное, читателю давно уже ясно то, что я понял, лишь поработав некоторое время лётчиком-испытателем: шагу нельзя ступить в нашем деле без того, чтобы не столкнуться с очередной морально-этической проблемой!

Со всех сторон, как деревья в густом лесу, окружают лётчика эти проблемы, причём в отличие от деревьев они не стоят смирно, а перемещаются, расширяются, сжимаются, то выходят на передний план, то скрываются за соседями, цепляются друг за друга, толкают то в одну, то в другую сторону, вмешиваются активно в его взгляды, привычки, принципы, во всю его жизнь!

Иногда правильное решение подобной проблемы видно, что называется, невооружённым глазом, иногда же, наоборот, так хитро замаскировано, что шансов найти его сразу почти нет.

Берёшься ли ты за новое, ещё в деталях неизвестное тебе задание, входишь ли в состав нового экипажа, решаешь ли извечный, едва ли не в каждом полёте всплывающий испытательский вопрос — когда продвигаться дальше, а когда остановиться, чтобы осмотреться и немного подумать, составляешь ли лётную оценку, — всюду тебя окружает не одна только техника, но и многообразные человеческие проблемы.

Мне понадобилось, как было сказано, несколько лет, чтобы сформировать представление о лётной этике как совокупности каких-то моральных норм, связанных с конкретными профессиональными обстоятельствами нашей работы. Не меньше времени потребовалось и для того, чтобы, вновь вернувшись от частного к общему, понять общечеловеческий характер так называемой (теперь говорю: так называемой) лётной этики.

Впрочем, дело не в темпах формирования отвлечённых понятий в сознании автора этих записок. Интересно другое.

В печати часто мелькают выражения: рабочая честь, честь учёного, честь хлебороба, офицерская, спортивная, даже пионерская честь. А существуют ли все эти разные «чести» в таком чётко разграниченном, по разным полочкам разложенном виде? Можно ли представить себе поступок, полностью согласующийся с велениями, скажем, чести учёного, но противоречащий, например, офицерской чести (если, конечно, это действительно честь, а не кастовый предрассудок)? Можно, конечно, говорить о специфике форм проявления различных «видов» чести (в этом отношении несколько особняком стоит, пожалуй, одна лишь девичья честь), но основа во всех них — одна. Именно она и определяет правильное или неправильное решение человеком этических проблем, выдвигаемых перед ним жизнью.

Является ли в этом смысле лётная этика исключением?

Наверное, все-таки — нет.