

В. А. К У З Н Е Ц О В



Служановленне летчикка

За нашу Советскую Родину!

ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ
КУЗНЕЦОВ В. А.

СТАНОВЛЕНИЕ ЛЕТЧИКА (ЗАПИСКИ КОМАНДИРА)

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА — 1963

355. 13
К 89

Почти двадцать пять лет в авиации... Они многому научили. Мне приходилось работать на разных должностях, начиная с рядового летчика. Служба продолжается, но о пережитом хочется рассказать молодежи.

У начинающих летчиков все впереди: будут и радости и огорчения. Очень многое зависит от первых шагов. Удачное вступление в боевую авиацию, словно камертон, дает верную настройку на многие годы.

Первые дни в строевой части самые трудные. Молодой офицер мужает, приобретает самостоятельность. Ему помогают командир, товарищи, партийная и комсомольская организации. Вот об этом я и решил рассказать в брошюре.

Все, что написано, взято из жизни. Многие боевые летчики узнают себя. А тем, кто только вступает в авиацию, пусть эти рассказы помогут быстрее обрести могучие крылья.

А в т о р.



ПЕРВЫЕ СТАРТЫ

Из моего окна хорошо видны площадка для построения личного состава и стадион. А дальше — стоянка самолетов и летное поле.

Сегодня на площадке собрали молодых летчиков. Приятно смотреть на них: красивая, ладно сшитая форма, все перепоясаны новенькими, скрипучими ремнями, в начищенных до блеска сапогах играют лучи утреннего солнца.

Молодые летчики только вчера прибыли в полк. Кто знает, как сложится их судьба... Хочется думать, что каждый найдет свое место в жизни: из одних вырастут хорошие командиры, других увлечет политическая работа, третьим посчастливится стать космонавтами. А сейчас им всем предстоит сделать первые самостоятельные шаги, первые шаги в боевой части.

Летчики еще не освоились. Многое им просто непонятно. Поэтому на площадке чувствуется некоторая напряженность. Через открытое окно доносится негромкий говор. Разбившись на группы, молодежь делится первыми впечатлениями.

Чуть в стороне — два лейтенанта. Они мне уже знакомы. Это Владимир Зуб и Александр Белов. Сразу же по прибытии в полк летчики попросились в одну эскадрилью. Пришлось пойти друзьям навстречу.

Их фамилии запомнились сразу. Зуб — коренастый,

крепкий, смуглый. Белов — худощавый, высокий, светлый. Совсем разные люди. Наверно, и характеры у них разные. Но это не помеха для дружбы. Ведь основа дружбы — общие цели, стремления, идеалы.

В жизни часто бывает так, что сильная, верная дружба встречается у людей с разными характерами и привычками. Очевидно, положительные качества одного в какой-то мере дополняют отсутствие их у другого, а лучшие, сильные черты характера второго влекут к себе первого.

Так было и у них. Впоследствии я узнал, что Белов привлекает Зуба выдержкой, спокойствием. Он не выносит лжи, нетерпим к беспорядку. В то же время Белов тянется к Зубу, более сильному и твердому в проведении своих решений. Оба они страстно влюблены в авиацию и в баскетбол.

Узнал я и другое, накануне до поздней ночи изучая личные дела летчиков. Характеристики очень похожи одна на другую: здоровы, любят летное дело. Однако наряду с положительными сторонами отмечались и недостатки. У Зуба самовольные отлучки, вспыльчивость, иногда своеволие. Белов, видимо, пытался повлиять на товарища, но не умел этого сделать и сам зачастую становился соучастником нарушения. Складывалось впечатление, что с Зубом и Беловым работать будет трудно. И все же я решил друзей не разлучать. Надеялся, что командир эскадрильи и звена, комсомольская организация помогут им выбрать правильную дорогу.

Вот только в какую эскадрилью их направить? Мне как командиру полка принадлежит право окончательно решить, куда включить молодых летчиков. Воспитателей хороших много. Взять хотя бы Туркина или Баркова. Отличные командиры эскадрилий. Оба они справятся с подготовкой молодежи. Но Зуб и Белов потребуют особого подхода. К кому же их направить?

Туркин как летчик, пожалуй, сильнее и неугомоннее Баркова. Его любят и уважают за отзывчивость и работоспособность.

Барков молчаливее, строже. Не прощает нарушений. Летчики его побаиваются, а некоторые даже недолюбливают. Он это знает, но не смущается: «Я командир — пусть уважают и боятся, лишь бы дело шло».

В этой эскадрилье лучший командир звена капитан

Шепелев. По технике пилотирования он один из самых сильных в полку. А это качество ценится среди летного состава гораздо больше других.

Решаю назначить Зуба и Белова в эскадрилью Баркова. Его требовательность не будет лишней для наших новых друзей.

А вот и сами командиры эскадрилий пришли доложить, что молодых летчиков собрали.

— Разрешите?

Оба входят в кабинет. У обоих в глазах вопрос: «Как решил командир?»

Мне их мысли понятны. Каждому хочется получить летчиков посильнее. Но это решают не они. Они будут выполнять приказ.

Я иду им навстречу.

— Вот списки ваших летчиков. Порядок остается прежний. До полкового построения один час, полчаса на беседу вам, полчаса — мне.

Командиры эскадрилий, козырнув, направляются к двери. Тужурки у них слёгка выгорели на солнце. Но по их чистоте и блеску сапог нетрудно заключить, что офицеры тщательно готовились к встрече с новым пополнением.

Да! Каждому из них предстоит большая работа. Нужно ввести в строй молодых летчиков. И не только сделать из них отличных воздушных бойцов, но сколотить единый коллектив — эскадрилью смелых и умелых, готовых на любой подвиг.

Через полчаса я был тоже среди молодых летчиков. Посоветовавшись со своим заместителем по политической части, решил начать знакомство не в строю, а с непринужденной беседы. Летчики сидят полукругом на футбольном поле. Я смотрю на них, и вспоминается сентябрь 1941 года.

Вспоминается молодость. Нас, пилотов-сержантов, тоже собрал командир — полковник Николаев. Небольшого роста, широкоплечий, с четырьмя орденами на гимнастерке, он произвел на нас огромное впечатление.

Николаев поведал о пройденном трудном пути, о боевых традициях и подвигах летчиков-истребителей. Рассказал об особенностях воздушного боя с новыми фашистскими самолетами.

— Ну что ж! — закончил он. — Отныне мы однопол-

чане. Успех каждого боя будет зависеть от нашей смелости, решительности и умения. Ни на минуту не забывайте чувства товарищества.

С тех пор прошло много времени, но простые слова командира запомнились на всю жизнь.

Я тоже начал рассказ с истории полка, и, по мере того как говорил, перед моим взором все ярче вставали образы двенадцати Героев Советского Союза, воспитанных нашей гвардейской частью.

Потом передо мной встали первые послевоенные выпуски курсантов. Все бывшие новички давно стали командирами разных степеней.

Мне было приятно об этом вспомнить. А они, молодые летчики, как воспринимали мой рассказ? Глаза горели шустрыми огоньками, и казалось, ничего другого для них не существует.

Теперь рассказы о воинских подвигах всегда поэзия. Но в учебных делах за поэзией неизбежно следует проза, и я перешел к разговору на темы дня.

— Советский Союз настойчиво добивается осуществления выдвинутых им положений о всеобщем и полном разоружении под строгим международным контролем. Но империалистические государства упорно отказываются принять эти предложения, интенсивно наращивают свои вооруженные силы. Они не хотят примириться с существованием мировой социалистической системы и открыто заявляют о своих безумных планах ликвидации путем войны Советского Союза и других социалистических государств. Это обязывает Коммунистическую партию, Вооруженные Силы, органы государственной безопасности проявлять неослабную бдительность в отношении агрессивных происков врагов мира, быть всегда на страже мирного труда, в постоянной готовности к вооруженной защите своей Родины.

Молодые офицеры внимательно ловят каждое мое слово. А я перехожу к задачам, стоящим перед частью:

— Мы летчики. Мы бережем советское небо. А чтобы стать хорошим летчиком, нужно чаще и больше летать. Но для успеха полетов необходимо тщательно к ним готовиться. На подготовку времени жалеть не будем.

Белов посмотрел на товарища. Зуб нахмурился, недовольно опустил голову. Я словно читаю его мысли: «Опять сидеть за книгой. В школе надоело. Сейчас бы летать да

летать!..» Белов посмотрел на меня. «Нас не удивишь, — как будто говорит он. — Если нужно сидеть и заниматься — мы готовы. Нам не привыкать: в училище это дело отработано. Для того чтобы летать, мы на все согласны».

Белов смотрит на товарищей и любит звездочками на погонах. Ему еще не верится, что он лейтенант, что училище — уже пройденный этап. Хорошо в училище, но в части лучше! Был строй, казарма, закрытый военный городок. В город сходить можно только по увольнительной, да и то не в каждое воскресенье.

Сейчас же мир словно распахнул двери. Идешь по городу, и кажется, что все на тебя заглядываются, и как-то непривычно видеть вокруг людей не в курсантской одежде.

Об этом говорили мне глаза летчиков. А я продолжал вести речь о вещах гораздо более прозаических.

— Помните: летчик-истребитель в воздухе один, он и летчик, и штурман, и стрелок. Только от его сознательности и умения зависит исход полета. Каждая строчка наставления написана великим трудом старшего поколения летчиков, а иногда и кровью. Так уважайте правила полетов, не нарушайте их.

Летчики сидят тихо. Зачем я им это говорю? Сейчас никто из них не посмел бы и подумать о нарушении полетного задания. Неужели об этом можно забыть?

К сожалению, да! И случается это примерно так. После первых удачных полетов летчик окрепнет, почувствует силу: он один в огромном пространстве, самолет послушен ему, выполняет любой задуманный маневр. Очень приятно чувствовать в руках силу в несколько тысяч лошадиных сил. Настроение становится приподнятым, хочется сделать что-то особенное.

Дисциплинированный, контролирующий себя летчик вовремя остановит, сдержит себя; легкомысленный, увлекающийся — может нарушить режим полета, снизиться на недозволенную высоту, выйти из зоны, выполнить пилотаж, не предусмотренный заданием. Он просто забыл или не представлял себе четко, к каким последствиям может привести даже самое малое нарушение.

К счастью, тех, кто помнит и строго выполняет советы командиров, — больше, гораздо больше. Этих летчиков быстро захватывает ритм боевой подготовки, они

берут хороший старт и в конце концов становятся требовательными командирами.

Ну, а остальные? Им приходится почаще напоминать некоторые истины, искать пути правильного применения избытка энергии.

Моя беседа подходит к концу. Стараюсь внушить молодым летчикам, что командование относится к ним с полным доверием, но доверие требует хорошей отдачи.

— У вас различные характеры. Вы хорошо знаете себя. У одних хуже ладилось с теорией, у других — с полетами, у третьих — с дисциплиной. Но вы все сдали государственные экзамены и окончили училище. Вы как бы преодолели один барьер и снова изготавились к старту, к старту на новую дистанцию. И сейчас вы все в равном положении, все рядовые летчики, лейтенанты. Вас никто не собирается упрекать за старые ошибки...

Летчики слушают внимательно. А вот Зуб и Белов о чем-то пошептались. О чем? Может быть, о том, что командование забыло про старые грехи и выстроило всех в одну линейку? Нет. Они, конечно, чувствуют свою ответственность перед коллективом. А новая обстановка еще более обостряет это чувство.

Я кончаю свое обращение к летчикам словами:

— Мы вам полностью доверяем во всем. Но не забывайте, что вы в боевом полку. Помните о том, что пушки ваших самолетов всегда заряжены и вы в любой момент должны суметь встретить врага во всеоружии.

Чувствую, что люди взволнованы. Понимают ответственность. Да, они уже не в школе, а в строю. Они боевые летчики. Этим, конечно, следует гордиться, но это ко многому и обязывает.

После беседы общее построение полка.

Ряды колонн эскадрилий замерли по команде «смирно». Звуки «Встречного марша» и вынос знамени всегда вызывают волнение и возвышенное чувство радости. У военных оно развито особенно остро. Они привыкли к строю, коллективу. Строй сплавивает бойцов. В строю, как нигде, ощущается чувство локтя товарища. Растет уверенность в своих силах, в непобедимости всего коллектива.

...Знаменщик и два ассистента четким шагом проходят вдоль строя. Вот знамя поравнялось со второй эскадрильей, приближается к первой... Там, слева, — Зуб. Белову его сейчас хорошо видно. Зуб словно врос в зем-

лю. В нем все дышит силой, волей, желанием стать отличным бойцом.

Летчики видят развернутое знамя — гвардейское Знамя авиационного полка. Оно чуть колышется на ветру — тяжелое, алое с позолотой. Под этим знаменем летчики и техники полка били фашистов. Под этим знаменем сражались в воздухе двенадцать Героев Советского Союза.

Будьте такими, как ваши однополчане! — напоминает Знамя.

Звуки марша волнуют, зовут на подвиг. Знамя проплывает дальше, на правый фланг.

— Вольно!

Вынос знамени — явление весьма примечательное. Сегодня никакого праздника нет. И молодые летчики понимают, что это сделано только для них. Вынос знамени подтверждает, что полк, прошедший славный боевой путь, принимает их в свои ряды.

Я смотрю на строй полка и вижу, как он изменился. Молодежь выделяется новой формой, четкостью выполнения строевых приемов. Молодцы!

А через два дня мы запланировали первые полеты. Зачем тянуть. Каждому летчику понятно, что большие перерывы в полетах всегда порождают предпосылки к летным происшествиям. Тем более нельзя надолго отрывать от полетов молодых летчиков: их навыки еще не прочны и могут быстро утратиться. Как же покажут себя наши новые однополчане?

...Раннее утро. Такое раннее, что не только город, но и близлежащие деревни еще спят. Летом полеты начинаются спозаранку: погода устойчивее, и не так жарко, как днем.

Первую «пятерку» получил Зуб. Его место в кабине занимает Белов.

Взлет, набор высоты. Главное — выдержать заданную скорость и высоту. Командир звена (в задней кабине капитан Шепелев) замечаний не делает. Значит, все правильно. Вот и зона. Высота 4000 метров. Внизу шоссейная дорога. Нужно лететь вдоль нее, тогда легче определить направление ввода и вывода из фигур.

Левый вираж, затем — правый. Самолет увеличивает крен все больше и больше. Достаточно: крен 60°. От движения ручки зависит скорость вращения самолета и величина перегрузки. Белов тянет ручку на себя. Перегруз-

ки увеличиваются. Тяжело сидеть прямо, трудно держать руку на секторе двигателя, щеки обвисают. Но это длится не долго: Белов выводит самолет из виража.

— Слабо тянете, — слышит он в наушниках шлемофона голос Шепелева. — В бою нужно вращаться как волчок. Смотрите, как надо.

Шепелев плавно, но энергично ввел самолет в вираж. Белова так резко придавило к сиденью, что он с трудом удержал кисть на ручке управления. Ноги словно приросли к педалям. Веки почти закрылись, стало трудно наблюдать за приборами и горизонтом. И все же Белов успел заметить: стрелки высотомера и указателя скорости замерли неподвижно. Так пилотирует мастер, боевой летчик.

Вывод из виража. Сразу огромное облегчение. Здорово летает командир.

— Разобрались?

— Так точно, понял!

— Повторите!

Белов повторил вираж, услышал голос: «Теперь лучше». Это его подбодрило. Остальные фигуры делал смелее и быстрее. Пропала скованность, стало совсем легко. Сколько раз он раньше выполнял их с инструктором и самостоятельно! Чего же стесняться. Каскад фигур сложного пилотажа закончился спиралью. Заход на посадку и приземление произвел очень свободно. Капитан Шепелев больше в управление не вмешивался. Общая оценка за полет — «хорошо».

А Судков получил «тройку». Зуб молчит. Он всегда умеет скрывать свои чувства, но глаза его искрятся: в числе немногих обрести «пятерку» — большая честь для вчерашнего курсанта.

Несколько провозных полетов — и молодые летчики уже самостоятельно полетели на боевом самолете. Полеты короткие — взлет, два разворота и посадка. И так несколько раз, пока не присмотрелись к аэродрому, не привыкли к расчету и посадке.

Теперь дела пошли лучше: почти все летчики взлетали и садились без заметных отклонений.

Как-то раз руководитель полетов вслух сказал: «Молодцы! Хорошее училище, замечательные летчики».

Настроение поднялось, все разговорились. Рады были за училище, за своих старых инструкторов. Жаль, что

их нет рядом, — тоже порадовались бы вместе со своими питомцами.

Вечером, после разбора полетов, все собрались на баскетбольной площадке. Уже не раз здесь встречались команды первой и второй эскадрилий. Успех переменный.

Юрий Иванович Барков, командир первой, переживает поражение сильно, но внешне старается этого не показывать, а вот Владимир Александрович Туркин не сидит на месте. Он ходит, подсказывает, что-то кричит игрокам и беспрерывно курит.

Соревнование между эскадрильями развернулось не только по летной подготовке, но и в спорте. Кто будет первым?

В этот вечер Белов чувствовал, что команда проигрывает, — не хватало Шепелева и Зуба. Куда же они пропали?

Счет 46 : 32. Барков, поговорив о чем-то с летчиками, подошел к машине и уехал на аэродром. Через несколько минут он привез Шепелева, Зуба и Судкова. Оказывается, командир звена все еще занимался с летчиками.

Подкрепление усилило команду первой эскадрильи. Крупный, грузный Шепелев легко отбирал мяч у нападающих. Подвижный, маленький Зуб так быстро перемещался по площадке, что его очень трудно «держать». Пасовка Шепелев — Белов — Зуб — и мяч в корзине.

Преимущество явное. Вся команда противника ушла в защиту. Огромный Шепелев держался в центре поля и, перехватывая мячи, точно отпасовывал своим нападающим. Счет ровный: 52 : 52.

Еще один натиск, мяч в воздухе и — в корзине! Но... свисток судьи прозвучал раньше, чем мяч коснулся кольца. Ничья!

Усталые, но радостные летчики, перебивая друг друга, делились впечатлениями о встрече. Барков журил Шепелева за неурочные занятия. Шепелев оправдывался: «Белов хорошо знает кабину, а Зуб и Судков слабее. Скоро полеты по приборам, вот я их и тренировал в кабине самолета».

Жури не жури, а дело сделано. И уважение к Баркову и Шепелеву, которые, не считаясь со временем, начали вести своих воспитанников по трудной дороге летного мастерства, можно прочесть в глазах переглянувшихся летчиков.

САМОЛЕТ ОШИБОК НЕ ПРОЩАЕТ...

Хорошо искупаться после полетов и полежать под ласковыми лучами солнца на густой зеленой траве. Прохлада реки снимает усталость, а чистый воздух и тишина располагают к беседе, неторопливой, искренней, задушевной.

В такие минуты друзья всегда рядом. В полетах Володя Зуб идет впереди. Саша Белов радуется за друга.

— Хорошо летать одному, — мечтательно начинает беседу Владимир.

— Очень, — отвечает Александр.

— В воздухе сам себе хозяин.

— Конечно.

— А помнишь в училище: «Высота! Высота! Скорость! Следите за скоростью».

— Да! Трудно было в первых полетах выдерживать заданный режим.

— Сегодня прошелся на 500 метров. Хорошо на малой высоте. Вот когда ощущаешь скорость.

Александр с недоумением посмотрел на товарища.

— Ты что же, нарушил задание?

— Да нет! Случайно вышло. Не получалась спираль, решил сделать еще пару витков, а когда увидел пассажирский самолет, спохватился и снова на высоту.

— Ты это брось. Узнает командир, отстранит от полетов.

— Чепуха! Зона далеко, никто не увидит.

Александр хотел возразить: ведь могло произойти столкновение в воздухе, что может быть страшнее? Но говорить не хотелось. Сказывалась привычка считать Зуба лучшим, более смелым летчиком. Ему ведь и за этот полет поставили «пятерку». Да и солнышко пригрело, разморило. И Александр уже просто так, на всякий случай, заключил:

— Но все же ты это брось: подведешь Шепелева, товарищей. А первое место? Тогда нашей эскадрилье его не видать.

Владимир промолчал. Что верно, то верно. Неудобно подводить товарищей. Но тут же вспомнил поговорку: «Все хорошо, что хорошо кончается». В конце концов дела уж не так плохи, чтобы задумываться над такой мелочью. Летать стали много, полеты удаются, командир

доволен. Хорошо в полку! А вечером предстоит игра в баскетбол. Зуб улыбнулся, вскочил:

— В воду!

И уже через минуту «неразлучные», вынырнув далеко от берега, спорили, кто из них дольше пробыл под водой.

О разговоре друзей, к сожалению, стало известно гораздо позже — после первых предпосылок к летным происшествиям. А как важно вовремя узнать, чем живет, о чем думает летчик. Сколько неприятностей можно было бы предотвратить.

После первых удачных полетов летчики освоились и начали относиться к предостережениям старших вольнее. Уж такова молодость. Не выют гнезда в сердце ни горечь, ни обида, так же как не удерживаются долго в голове серьезные предостережения. Всё, исключительно всё хочется посмотреть, потрогать, проверить самому.

Однако здесь и начинаются неприятности. У молодого летчика огромные желания, но нет опыта. Ему хочется быстрее вырваться вперед, но силенок еще не хватает. И каким прозорливым нужно быть командиру, чтобы не упустить этот момент, вовремя и правильно среагировать на необдуманный или просто неумелый поступок.

Когда все идет хорошо, время бежит незаметно. Однако очередные полеты начались необычно. Когда молодой летчик Владислав Щеглов возвратился с задания, в районе аэродрома ухудшилась видимость.

— Уйдите на второй круг! — приказал руководитель полетов, после того как убедился, что летчик с заходом на посадку не справится.

Все находившиеся на земле летчики и техники сразу обратили внимание на самолет, планирующий на посадку под углом к полосе.

Что с ним? В чем дело?

Но вот самолет прекратил снижение. До земли донесся гул двигателя, характерный при уходе на второй круг.

Но почему же летчик не убирает закрылки, шасси? Почему он на малой скорости выполняет разворот? Наверно, очень спешит зайти на посадку! Так и есть. Однако поспешность опять приводит к тому, что самолет не вышел на полосу.

Прекратив работу, с тревогой следят за самолетом все авиационные специалисты. В глазах у людей недоумение.

Руководитель полетов передал, что ухудшилась видимость. Ну и что же? Есть приводные станции, пеленгатор. Для облегчения захода поставлены полосатые треугольные щиты. А разве в училище он не садился при такой погоде?

С земли на борт самолета поступают новые команды.

— 2-40, не торопитесь. Выполняйте точно мои указания, — слышит Щеглов в наушниках спокойный голос командира.

— Вас понял.

— Выполняйте команды точно! — это уже резче, требовательнее.

— Вас понял.

— Уберите шасси, закрылки. Наберите высоту 500, не теряйте скорость.

Летчик делает все точно, но машинально. Он еще не понял причины своих ошибок.

— Пройдите подальше. Выпускайте шасси. Закрылки. Выполняйте разворот. Следите за автоматическим компасом. Идете правильно, снижайтесь.

Летчик увидел полосу. Заход точный.

Все с облегчением вздохнули, когда самолет мягко приземлился у посадочных знаков.

— Зайдите ко мне, — слышит Щеглов последнее, самое неприятное приказание руководителя полетов.

Вот летчик медленно идет по лесенке покрытого огромными шахматными клетками стартового командного пункта. Ему кажется, что эти клетки нанесены не столько для улучшения видимости СКП с воздуха, сколько для устрашения — так мрачен и контрастен их черно-белый цвет.

Еще медленнее спускается Щеглов вниз, бредет в сторону, лишь бы не видеть никого. Стыд покрасил щеки, и это никак не вяжется с желанием казаться спокойным, независимым. Но друзья тут как тут. Без самокритики не обойтись.

— Отстранили от полетов. Неправильно строил заход, неграмотно уходил на второй круг, исправляя ошибку. — И уже оправдываясь: — Погода скверная, полосы совершенно не видно.

— Ничего, не отчаивайся. Бывает и хуже.

Скупые утешения товарищей не действуют на Щеглова. Впереди доклад командиру эскадрильи, разбор полетов. А самолеты, как назло, один за другим планируют и садятся с первого захода, словно видимость и не ухудшилась. Не повезло, просто не повезло сегодня Щеглову.

Полеты временно прекратили, воспользовавшись перерывом, командиры эскадрилий решили провести краткий стартовый разбор.

Когда майор Барков анализировал ошибку Щеглова, Зуб сидел словно на углях. «И угораздило же этого Владислава сморозить такое как раз перед моим полетом. Теперь из-за него всем урежут время. А мы-то тут при чем? Ну нарушил, ну наказан, а мы-то почему должны мучиться?»

Почти половину указаний командира Зуб пропустил мимо ушей. Действовал на нервы и Белов, внимательно слушавший командира. «Еще не хватало открыть рот», — с ехидством улыбнулся Зуб.

— Вы чему улыбаетесь? — резко прозвучал голос Баркова. — Повторите, что я сказал!

Зуб машинально, но по привычке четко повторил последние слова командира.

— Хорошо, садитесь и слушайте внимательнее... Не следует торопиться там, где есть время подумать. Самолет ошибок не прощает... Будьте внимательны и пунктуальны не только в полете, но и при подготовке к нему. В особых случаях не медлите, быстро выполняйте требования инструкции...

Наконец-то Зуб в кабине самолета. Двигатель запущен. Убрать колодки.

Выруливание. Техник почему-то машет руками. «Ах, я не опробовал двигатель! Ничего, его пробовал техник. Побыстрее в полет, в воздух!»

Узкая рулежная дорожка сменяется простором взлетно-посадочной полосы. Она прямая, ровная, сужающаяся вдали. Посредине тоненькая, прерывистая белая линия — для облегчения выдерживания направления пробега.

Взлет разрешен. Владимир плавно передвигает сек-

тор двигателя вперед, самолет набирает скорость, бежит все быстрее и быстрее.

Но что это? Сектор дошел до половины, а дальше не идет. Что-то мешает. Быстрый взгляд на прибор — обороты далеко не полные. На таких оборотах не взлетишь. Что же делать?

Мысли, рождая десятки решений, проносятся в голове с быстротой молний. «Когда тяжело, не медлите, быстро выполняйте требования инструкции летчику...» — отчетливо вспоминается последний совет командира.

Инструкция выучена до строчки. «Если обнаружил неисправность в двигателе или в самолете в первой половине разбега, — прекрати взлет!»

Резко взят сектор двигателя на себя, энергично зажаты тормоза, короткая передача на командный пункт: «Прекращаю взлет, малы обороты!»

А в голове мелькает: «Хватит ли полосы? Как быстро бежит самолет. Когда он успел набрать такую скорость?»

Еще сильнеежат тормозной рычаг, самолет замедляет бег, усаживается и останавливается в самом конце полосы. Если бы Зуб на несколько секунд позже убрал обороты, быть бы ему за пределами аэродрома.

Уже на рулении Владимир понял причину заедания сектора: мешал соединительный шнур радиостанции. Он почему-то от борта шел к сектору двигателя и только после этого под левой рукой соединялся с коротким концом от шлемофона. А должен идти напрямую от борта к шлемофону.

Летчику стало не по себе. Только его небрежность послужила причиной прерванного взлета. Как он мог так ошибиться? Даже не опробовал двигатель. И техник подсказывал ему. Проба двигателя помогла бы обнаружить неправильное положение шнура и исключить предпосылку к летному происшествию. Вот к чему привела поспешность.

Горечь от сознания своей вины обострялась неизбежностью предстоящих объяснений с командиром, товарищами.

Зуб хорошо понимал причины прерванного взлета, остро чувствовал свою вину. Оттого на разборе полетов ему было еще горше.

А вечером досталось и от товарищей. Порадовало, что Александр не подтрунивал, старался даже подбодрить.

РАЗЪЯСНИТЬ, ПОТРЕБОВАТЬ

К посадочной полосе, постепенно уменьшая скорость, приближается самолет. Летчик выпустил шасси, закрылки и плавно начал снижаться. На фоне розового заката самолет кажется волшебной птицей.

Началась отработка полетов в сумерки. Это потруднее, чем днем. Усложняется расчет на посадку — рассеянный свет изменяет облик окружающих предметов. Даже не каждому отличному летчику посадка в сумерки удастся сразу.

Сегодня летает третья эскадрилья. Белов лежит на траве в нескольких сотнях метров от начала посадочной полосы. Он не пошел в город, хотя его так настойчиво звал Зуб. «Хватит. Нужно сначала стать хорошим летчиком, а потом развлекаться».

Белов на себя сердит. Он попал в число тех неудачников, на которых сумерки действовали отрицательно. Никак не получается расчет на посадку. Стоит на одну — две секунды раньше или позже убрать обороты двигателя, и самолет не попадает в полосу точного приземления. Весь полет оценивается только на «удовлетворительно».

И вот, вместо баскетбола и кино, Александр по совету командира звена наблюдает за посадкой самолетов. В этот вечер я проверял готовность прожекторов к ночным полетам и увидал Белова.

— Вы что здесь делаете и где ваш друг?

Белов быстро вскочил и сказал то, что мне уже было известно от Шепелева и Баркова.

— Хорошо, давайте проследим расчет на посадку вместе.

Вообще-то, это должен был сделать кто-то из эскадрильи Баркова. Но раз так сложились обстоятельства, я решил сам заняться с молодым летчиком и заодно поближе его узнать.

Полеты в сумерках продолжались. Один истребитель снижался после четвертого разворота. В точке выравнивания летчик плавно перевел самолет в режим выдерживания и убрал обороты. Машина пронеслась над землей и мягко коснулась основными колесами полосы.

— Хорошо?

— Отлично! — сказал Белов, улыбнувшись.

В это время на расчетную прямую вышел очередной

истребитель. Он летел значительно выше предыдущего. Летчик видел ошибку и снижался с большей скоростью. За ним, но гораздо ниже, «подтягивал» еще один самолет.

Я обратился к Белову.

— Представьте себе, что определенной скорости и оборотам двигателя соответствует идеальная глиссада планирования. Какие бы ошибки летчик ни допустил на третьем или четвертом разворотах, он может всегда определить — выше или ниже этой глиссады он планирует. Если выше, то скорость растет, ниже — скорость падает. Конечно, это при постоянных оборотах двигателя. И задача летчика заключается в том, чтобы не планировать с ошибкой в точку выравнивания, а выйти на расчетную или «идеальную» глиссаду как можно раньше. ...Если поймете — расчет на посадку не будет казаться сложным.

Белов слушал и внимательно следил за посадочной полосой.

Действительно, первый самолет снизился до расчетной глиссады, летчик увеличил обороты и с высоты 150—200 метров планировал без отклонений. А тот, который «подтягивал», вышел на эту глиссаду снизу, немного прибавил обороты, опустил нос и перешел в нормальное планирование. У обоих самолетов глиссада была точно направлена в точку выравнивания.

— Разрешите присутствовать?

Я обернулся и увидел еще двух молодых летчиков: Нестерцева и Судкова. Очевидно, решили разыскать товарища. А может быть, Нестерцев хотел помочь Белову?

Борис Нестерцев оказался лучшим летчиком, прибывшим из училища: всегда подтянут, дисциплинирован. Он попал в эскадрилью Туркина, но прежние приятельские отношения с Беловым у них продолжались.

Конечно, для Белова было бы лучше дружить с Нестерцевым, чем с Зубом, но советовать этого не следовало. Дружба с Зубом обязывала его самого не нарушать дисциплину и, кроме того, положительно влияла на товарища. Сегодня Зуб ушел в город один, а в следующий раз, пожалуй, подумает. Ведь о нашей сегодняшней встрече он узнает.

— Идите, идите поближе, — зову я лейтенантов.

Летчики подошли. У Судкова тоже не ладилось с расчетом, и он спросил:

— А как определить, что глиссада планирования нормальная?

— Разрешите я объясню, — обратился ко мне Белов. Я разрешил.

— Нужно установить заданные обороты турбины и скорость планирования. Если самолет планирует в точку выравнивания и скорость при этом сохраняется постоянной — это и есть расчетная глиссада.

Мне было приятно, что молодой летчик быстро усвоил сказанное. Ну, а ошибки в технике пилотирования — неизбежное явление. У молодых летчиков их больше, у опытных почти не бывает. Ошибки можно вскрыть и исправить. Со временем летчики научатся без труда взлетать и садиться, освоят полеты в сложных метеоусловиях и ночью.

А вот как относиться к таким нарушениям, какие допустил Зуб, а вслед за ним Денисенко?.. У Зуба уже второе нарушение правил полетов. Недавно он слишком низко вывел самолет из пикирования при стрельбе по наземным целям. А Денисенко убрал шасси на очень малой высоте.

Конечно, летчиков строго наказали, отстранили от полетов. Но это же еще не все. Характер нарушений очень настораживал. Ну ладно, если они случайны. А если — следствие недисциплинированности?

Мне неоднократно приходилось наблюдать, как неоправданный риск, а тем более плохая исполнительность ставили летчика на грань катастрофы. Если вовремя не принять нужных мер, нарушители прослынут «смелыми», у них даже могут появиться последователи. Тогда вести борьбу с нарушениями станет особенно трудно.

«Нет, нет, нарушения ликвидируются в самом зародыше, только тогда отведешь беду», — думая об этом, я снова вспоминаю Зуба и Денисенко.

— Как чувствует себя Денисенко? — спрашиваю я летчиков.

— Переживает, ни с кем не разговаривает.

— Так что же, он считает себя правым?

— Нет, он понимает, в чем ошибка, но это так для него неожиданно. Ведь никогда раньше у него не было нарушений.

— А почему он убрал шасси так низко?

— Спешил догнать ведущего.

Это успокаивало. Очевидно, ошибка Денисенко случайная. Хотел сделать лучше: не отстать от ведущего, быстрее набрать скорость. Чувство, знакомое каждому пилоту. Но говорить о нем молодым офицерам сейчас было бы неправильно. Следовало обострить их непримиримость к ошибке товарища, и я говорю:

— Если все будут так пристраиваться к ведущему, то за один вылет мы побьем половину самолетов. Грубое, исключительно тяжелое нарушение.

И тут я встретил удивленный взгляд Судкова. Нет, не дошли до него мои слова. Нужно показать опасность допущенной ошибки. Пытаюсь объяснить.

— Может ли летчик быть сразу уверен, что самолет летит, а не отделился от полосы раньше времени из-за мелкой неровности? Может ли он быть уверен в том, что сам процесс уборки шасси — постановка рычага вверх — не приведет к изменению угла атаки самолета? А ведь если это случится, то машина на огромной скорости коснется полосы, но уже без шасси...

Летчики молчат: с одной стороны, они жалеют своего товарища, — ведь полет пары оценивается по времени сбора, а Денисенко хотел его сократить, — с другой — они поняли всю безответственность совершенного поступка.

Летчики в душе осудили Денисенко. А что они думают о самовольстве Зуба? Это очень важно, и я продолжаю разговор.

— Хорошо, Денисенко, очевидно, понял цену своего нарушения. Но Зуб-то ушел в город. Значит, на него отстранение от полетов не подействовало?

— Нет, нет! Он тоже переживает. И ушел ненадолго, — горячо заступился за друга Белов.

— Что же, ему легче без коллектива, без друзей?

— Да! Он же... очень самолюбив. Шел все время впереди и вот...

Действительно, техника пилотирования у Зуба отличная. Но эти два срыва...

Заступался за него только Белов. Нестерцев и Судков молчали. Возможно, они и не соглашались с Беловым. Белов, словно чувствуя, что он один, еще взволнованней оправдывал друга.

— Вы знаете, он сделал несколько заходов для стрельбы по наземным целям, но попаданий оказалось мало. И он решил...

В порыве защиты Зуба Белов покривил душой, и его пришлось одернуть.

— Неправда! В двух заходах он выполнил стрельбу на оценку «хорошо».

Перед правдой пришлось отступить.

— Но он хотел на «отлично»!

Нестерцев уточнил:

— И не только на «отлично». Зуб обещал летчикам уложить в мишень пять снарядов сверх высшей оценки.

Эти слова поразили Белова словно гром, и он укоризненно посмотрел в сторону товарища. Зачем выдавать?

Пришлось снова вмешаться в разговор.

— Вы напрасно, Белов, не договариваете. Если известна причина предпосылки к летному происшествию, то последующие нарушения можно легко предупредить, если же скрывать — неизбежна аварийность.

И я рассказал летчикам историю, которая в свое время глубоко меня поразила и запомнилась на всю жизнь. Поведал ее нам на фронте командир полка Георгий Черепанов.

История такова. Два летчика влюбились в одну девушку. Дом, где она жила, стоял в нескольких километрах от аэродрома. И когда бы друзья ни возвращались с задания, у них всегда находилось время пройти «бреющим» над заветной крышей.

Однажды они стали по очереди пикировать на дом. Девушка махала летчикам. Но в одном из заходов ведомый не справился с управлением и врезался в землю.

— А ведь катастрофы могло и не быть, если бы один из друзей вовремя остановил другого. Вот к чему приводит безрассудный риск, — закончил я печальный рассказ.

Летчики молчали, а я думал: поймут ли они, что полку нужны смелые, но дисциплинированные офицеры. Поймут ли, что их будут кропотливо, настойчиво учить летному мастерству, терпеливо разъяснять и исправлять ошибки, но вместе с тем будут строго спрашивать с нарушителей.

Поймут! Эти трое — хорошие ребята.

— Ну, что ж! О дисциплине, о смелости и риске мы еще поговорим, а сейчас идите.

Лейтенанты пошли в городок, а я отправился на командный пункт. Предстояли ночные полеты.

В СТРАТОСФЕРЕ

Полеты, полеты, полеты. Они чередуются с днями предварительной подготовки, профилактическими осмотрами техники. Летаем в одну, две и даже в три смены. Нагрузка на личный состав огромная. Но никто не ропщет, все понимают, что так нужно для повышения боевой готовности полка.

Летчик должен уметь летать и поражать воздушного противника в любых метеоусловиях. Поэтому он последовательно овладевает техникой пилотирования в зоне, закрытой кабине, на большой высоте, а позже — в облаках и ночью.

Для наших молодых офицеров полеты на средних высотах — уже пройденный этап. Почти не встречаются у них ошибки, которые прежде допускались на взлете, посадке, в зоне. Сегодня состоятся звеньевые полеты на перехват в стратосфере.

Первым уходит звено из эскадрильи Туркина. Минут через десять — Шепелев со своими питомцами.

Первое звено быстро набирает высоту. Яркое солнце слепит глаза.

— Приготовиться к развороту влево, включить форсаж, — услышали летчики команду офицера наведения.

Самолеты несколько растянулись, инверсионный след с поднятием на высоту исчез. «Трудновато придется с поиском цели», — подумал командир звена.

Гулкие выхлопы и легкие облачка позади самолетов, быстрый прирост скорости подтвердили доклады летчиков о том, что форсаж включен.

— Запотевает подвижная часть фонаря! — неожиданно передал Лощиков.

— Проверьте герметизацию, — приказал ведущий, — и усильте осмотрительность.

Командир звена понял, что летчик включил герметизацию не на земле, а в воздухе на высоте двух — трех тысяч метров. Кабина недостаточно прогрелась, поэтому и

запотела боковая часть остекления. Лобовое стекло не запотеет, но наблюдение за целью, особенно за самолетами в группе, усложнится.

— Атакуйте последним, если будете хорошо видеть цель, — уточнил командир задачу летчику.

— Разворот влево, крен 20° , — слышалась команда с земли.

Звено в правом пеленге начало плавно разворачиваться. Вниз — видимость хорошая. Под самолетами раскинулись облака. Белые, волнистые, они очень напоминали бушующее море. Горизонт виден плохо: нет четкой линии, разделяющей небо и землю. Трудно понять, в каком положении самолет. То кажется, что он идет с очень большим углом атаки, то создается впечатление, будто мчится на предельной скорости. Усилия на ручке управления стали тянущими. Это первый признак приближающегося волнового кризиса: скорость действительно велика.

Разворот закончен, а цели не видно. Нестерцев с Лощиковым заметно отстали, правый ведомый — Щеглов — вышел вперед, обогнав ведущего. Если дать ему команду уменьшить обороты — он отстанет, так как маневр по скорости в стратосфере исключительно сложен, во всяком случае для начинающих высотные полеты.

— Атаковать будете первым! — передал командир вышедшему вперед Щеглову. — Форсаж не выключать!

В воздушном бою на большой высоте двигатели работают на максимальной тяге и почти невозможно добиться одинаковой скорости для всех летчиков. Поэтому всегда предусматривается возможность смены ведущих.

— Цель впереди — четыре! — услышали летчики информацию с земли.

Напрягая зрение, ведущий чуть правее и выше увидел четыре точки.

— Цель вижу, высота... курс... — передал командир звена на командный пункт.

— Приготовиться к атаке!

Но вышедший вперед Щеглов цели не видел и продолжал лететь с прежним курсом.

Летчик заметил самолеты «противника» слишком поздно, однако решил атаковать. Чтобы немного отстать, он выключил форсаж. Это была ошибка: самолет заметно уменьшил скорость и стал отставать от группы. По-

вторное включение форсажа положение не исправило: группа ушла далеко вперед. Летчик, видимо, забыл, что в стратосфере нельзя уменьшать тягу двигателя. Ему следовало прибегнуть к маневру в горизонтальной плоскости.

Командир звена атаковал цель, вышел влево с небольшим набором высоты и стал наблюдать за действиями ведомых.

Нестерцев с трудом догонял цель. Вот он на дистанции действительного огня, но «противник» отвернул влево и пошел с набором высоты. Самолет Нестерцева резко накренило и отбросило в сторону. «Попал в спутную струю, — подумал ведущий. — Пожалуй, атаки не получится».

Однако летчик энергичными действиями рулей вывел самолет из струи и снова сблизился с «противником».

— Ближе, ближе! — командовал ведущий, продолжая наблюдать за действиями летчика.

Нестерцев все же атаковал цель и, выйдя влево, пристроился к командиру.

Результат боя таков: двое атаковали, двое нет. Щеголов сильно отстал. Лощиков не мог сблизиться с целью, потому что запотел фонарь.

Повторная атака запрещена. С командного пункта передали, что на подходе звено Шепелева.

Итог воздушного боя не радовал командира звена. И причины «провала» казались совершенно ясными: один из летчиков не загерметизировал кабину перед вылетом, второй — выключил форсаж в процессе воздушного боя. Такие ошибки исправить в воздухе очень трудно, особенно когда самолеты летят на большой высоте с огромной скоростью. Но предупредить их вполне возможно. «Видимо, я не проявил достаточной требовательности, не проверил летчиков как следует перед полетом», — думал командир звена.

А тем временем в атаку пошло звено капитана Шепелева. Справа от ведущего — Зуб, а вторую пару ведет Белов. Так распорядился Барков, потому что так они летали уже несколько раз на средних высотах.

Судкову тяжелее всех. Он самый крайний справа, а быть замыкающим, как известно, много тяжелее, особенно в стратосфере.

«Не растягиваться, не растягиваться, точно выдержи-

вать заданную дистанцию», — не выходили из головы летчиков указания Шепелева.

В остром пеленге звено разворачивалось на цель. Красиво наблюдать за такой атакой в стратосфере. Но как тяжело в этот момент летчикам. В сторону солнца без специальных очков смотреть почти невозможно. Линия горизонта совсем не просматривается. Поэтому нет-нет, да и нужно взглянуть на пилотажные приборы. А вдруг превысишь необходимую скорость полета? Ведь на режиме, близком к максимальной скорости, в стратосфере маневренность резко снижается, самолет менее послушен, «рыскает» в стороны, раскачивается. Огромное напряжение воли испытывает каждый летчик. Нервы — словно натянутые струны. Но, оказывается, нервы тоже поддаются настройке, и три самолета безукоризненно повторяют рисунок первого — ведущего.

Летчики ясно видят самолеты «противника» — четыре увеличивающиеся точки. Командиру звена не нужно распределять цели. Все продумано заранее, на земле. Шепелев будет атаковать ведущего — левого крайнего, Судков — правого, замыкающего. У каждого свой «противник».

Напряжение растет с каждой минутой. Шепелев припал к прицелу. Красноватая точка визира наложена на цель. «Обрамлением» ромбиков автоматически вводится дальность. Цель растет, растет... Через несколько секунд пора открывать огонь.

Но и в этот момент нужно посмотреть, где соседние самолеты. Шепелев бросает беглый взгляд по сторонам. Слева пара Шепелева, сзади ведомый Судков. Как хорошо, что строй не растянулся, — это значительно облегчит одновременную атаку.

И вот Шепелев уже отстрелялся. Следует плавный отворот влево. Беспокойный взгляд ищет ведомого: как он там?

А Судков сближается с целью. Вот-вот он откроет огонь из фотопулемета.

Огонь!

Атака закончена, звено в сборе.

— Повторная атака! — услышали летчики по радио приказ командира звена.

Четкие действия сократили время первой атаки до минимума. Конечно, в этом случае в учебных целях сле-

дует повторить атаку. И звено вновь устремляется на самолеты «противника»...

Чувство удовлетворенности после успешного выполнения задания не покидало летчиков до самого приземления. А если бы они знали, что стрельба всех (после проявления пленок) будет оценена «отлично» и всему звену на полковом разборе командир объявит благодарность, — они радовались бы еще больше.

Иное настроение царило в эскадрилье Туркина. Командир подробно разобрал ошибки каждого летчика. Досталось Щеглову и Лощикову. Да и Нестерцеву, идущему впереди других, следовало выполнить атаку значительно лучше.

— Ну так что ж, — заключил командир, — сегодня в соревновании мы отстаем. И отстаем по своей вине. Дальше так дело не пойдет. Прошу каждого продумать свои ошибки. Кому трудно — поможем. Подтяните дисциплину, повысьте требовательность к себе.

Летчики переживали. Но в глазах у каждого можно было прочитать: «Не беспокойся, командир, мы сделаем все, чтобы исправить свои ошибки».

Не верить этому не было никаких оснований.

ДИСЦИПЛИНА И ПОДВИГ ИДУТ РЯДОМ

Если бы Шепелеву сказали: дай характеристику своим питомцам, он без колебаний первое место в летной подготовке отвел бы Зубу. На второе поставил бы Белова: программу осваивает уверенно. А вот в отношении Судкова не знал, что сказать. Юрий Судков, краснощекий, застенчивый крепыш, ничем особенным среди летчиков не выделялся. Многие упражнения ему давались с трудом. Зато полюбилась Шепелеву его исполнительность. В порученное дело летчик вкладывал душу, не уставал повторять упражнения по многу раз и если заучивал хорошо, то выполнял точно.

Юрий по-прежнему оставался «скромнягой». Он редко вступал в споры, старался держаться в стороне. И кто бы мог подумать, что именно он, Юрий Судков, станет героем дня, человеком, совершившим подвиг.

Все обстояло просто, даже слишком буднично. На стоянку рулил самолет. Как выяснилось потом, у маши-

ны отказал левый тормоз. Летчик пытался тормозить, но — никакого эффекта. Он выключил двигатель, а самолет, развернувшись влево, продолжал упорно катиться в сторону, где стояли другие боевые машины. Столкновение казалось неизбежным.

Техники, стоявшие рядом, растерялись. И вдруг они услышали властный голос:

— Держать! Держать самолет!

Это командовал Судков. Никто и не заметил, как в мгновение ока он очутился возле самолета, руками и грудью пытался остановить неуклонное движение тяжелой машины.

Конечно, сил не хватало и расстояние между самолетами быстро сокращалось. Всего два метра оставалось между коксолями плоскостей, когда на помощь подоспели техники и другие летчики, стоявшие невдалеке. Катившийся самолет был остановлен, столкновение предотвращено. Однако Судков не успел отскочить в сторону, и два металлических ребра атаки сдавили грудь. Сдавили на какие-то доли секунды, ибо усилиями товарищей Юрия Судкова удалось выволить из стальных объятий. Но его все-таки пришлось отправить в госпиталь.

Вот и вся история. Судков вскоре выздоровел. За спасение машины ему объявили благодарность.

Можно было бы об этом случае и не упоминать, если бы он не вызвал больших разговоров среди молодых летчиков.

Одни считали Судкова настоящим героем.

— Молодец, Юрик! Встал грудью навстречу опасности.

Другие не видели в поступке Судкова никаких патристических начал. То же самое сделал бы и Зуб, и Хваткин, и Белов. Но первым увидел беду Судков. Он и не мог поступить иначе, как броситься на спасение самолета.

Третьи считали риск Судкова неоправданным.

— Жизнь летчика дороже машины. Если бы даже самолеты столкнулись, больших повреждений быть не могло. Самолеты в мастерских отремонтировали бы за три дня. Пожалуй, рисковать не стоило.

Я не мог пройти мимо этих разговоров и поручил своему заместителю по политической части майору Сухонову организовать беседу о воинском долге и дисциплине.

Беседа состоялась. Сухонов начал ее с примера смелости и отваги советских летчиков в боях за Родину.

...Звено Александра Покрышкина находилось над линией фронта, когда показалась группа фашистских бомбардировщиков. Их было более тридцати.

Передав по радио обстановку на командный пункт, Покрышкин ринулся в бой. Горит один, второй бомбардировщик. В группе врага переполох: бомбы сыплются на свои войска. Истребители прикрытия тоже растерялись: они не могут понять, в чем дело.

Но когда бомбардировщики стали поворачивать вспять, появилось еще несколько больших групп «Ю-88», «Хе-11» — всего до шестидесяти самолетов.

Покрышкин снова устремляется в атаку. Трассы от пуль и снарядов вражеских бомбардировщиков направлены на четверку отважных советских истребителей. Они образуют огненную сеть. Трудно пробиться к вражеским машинам через такую завесу. Но долг превыше всего. Покрышкину поставлена задача — не пропустить самолеты врага, и он ее выполняет.

Сознание высокого воинского долга — вот что руководило в бою действиями прославленного летчика.

Кроме того, он был уверен, что с минуты на минуту подоспеет помощь: ведь в готовности номер один сидят эскадрильи, полки на многих аэродромах. И помощь пришла. В самый разгар боя, когда вражеские летчики, несмотря на потери, считали, что они вот-вот достигнут цели, появилось несколько групп краснозвездных истребителей. В этом воздушном сражении враг понес большие потери. Массированный налет удалось отбить благодаря мужеству и отваге советских летчиков.

Так было в бою. А разве в условиях боевой учебы нет места подвигам?

Майор Сухонов напомнил молодым офицерам, как спас дорогостоящую опытную машину летчик-испытатель Казаков, каким прекрасным выглядит поступок техника Жолудева, вынесшего своего командира из горящего самолета, какое мужество потребовалось первым в мире космонавтам.

— Уж таков советский человек: когда дело коснется интересов Родины, партии, нашего народа, он способен на любой подвиг.

Потом Сухонов перешел к анализу поступка Судкова.

— Тот, кто не видит в нем элементов мужества, внутренней собранности и дисциплины, глубоко ошибается. И риск летчика совершенно оправдан.

Я смотрел, как воспринимают офицеры слова замполита. Они с большим вниманием прослушали рассказ о подвиге Покрышкина и случаи из мирных будней. Однако, когда речь зашла о делах нашего полка, «ошибающиеся» начали переглядываться. Среди них оказался и Владимир Зуб.

Замполит продолжал:

— Мы не можем оценивать морально-боевые качества летчика и техника стоимостью поломанной коксоли или разбитой машины. Для нас важно одно: офицер предупредил аварию или поломку — за это ему всенародно спасибо.

Мы все сказали спасибо и Судкову, который оказался находчивее других и подавил в себе страх, спасая самолет.

Зуб посмотрел на Хваткина. Ему не хотелось относить себя к числу «других», и потому последние слова Сухонова он встретил с нескрываемой иронией. «Заметь я первый, — так и хотелось крикнуть Зубу, — да я б один остановил самолет». Это уж бахвальство. Но оно еще живет в молодом офицере, и никак его не скрыть.

После выступления Сухонова первым попросил слово Нестерцев.

— Конечно, каждый, кто пришел в армию, мечтает о подвиге. Но где и когда он его совершит, не знает. Поэтому к подвигу нужно быть готовым всегда.

За эти слова Нестерцева можно было похвалить. Но затем он стал принижать роль дисциплины в свершении подвига.

— Так что же по-вашему получается, — перебил его Туркин, — что на подвиг в равной мере способен самый отъявленный разгильдяй и самый дисциплинированный воин? Нет уж, извините. Самоотверженный поступок неорганизованного человека — это случайность. Зато собранный, дисциплинированный воин всегда готов к подвигу.

И Туркин рассказал историю, которую сам наблюдал на фронте.

— Мне пришлось воевать в одном полку с летчиком Шурыгиным. Летал он прилично, однако имел дисципли-

нарные проступки. Однажды прилетел с задания и произвел посадку с убранными шасси. Шурыгин не выполнил требований инструкции летчику, и его судил военный трибунал. Законы войны суровы, но летчика все же оставили в полку. Он продолжал летать с нами, хотя долго не мог открыть боевого счета: мешала небрежность, неорганизованность. Потом Шурыгин сумел преодолеть в себе этот порок. Он сбил несколько фашистских самолетов, и судимость с него была снята.

Впоследствии он совершил подвиг. В одном из боев в районе Сычевки Шурыгин поджег фашистский самолет, но сам был подбит и приземлился в тылу врага. Утром избу, где он нашел убежище, окружили враги. Из пистолета Шурыгин убил нескольких фашистов. Когда дом подожгли, летчик застрелился. Он предпочел смерть фашистскому плену. Об этом позже рассказали нам партизаны.

Вслед за Туркиным в беседу вступили и другие летчики. «Непримиримые» не унимались.

— Чкалов был великим летчиком, но тоже допускал нарушения правил полетов.

— Он под мостом на Неве пролетал.

— Нет, для смелости дисциплина не так уж важна.

В репликах Зуба и Хваткина не чувствовалось прежней уверенности. Однако они, имея в виду свои дисциплинарные проступки, не хотят оставаться за бортом жизни смелых и умелых.

Хорошие, но еще наивные ребята. Конечно, будет случай — они не пропустят его, ради большого дела не пожалеют ни сил, ни энергии, ни даже жизни. И разве не в этом основа проявления сознательной дисциплины? Конечно, в этом. Однако сейчас им очень нужно внушить, что даже маленькое нарушение установленных правил ведет к большим происшествиям на земле и в воздухе.

Очень хорошо выступил Белов.

— Мне кажется, — сказал он, — что нам теперь должно быть стыдно, когда нас упрекают в плохой дисциплине. Мы уже давно не дети. И просто неудобно, если командир водит нас за ручку, словно первоклассников.

Зуб ерзал на стуле, чувствуя, что слова друга бьют прежде всего по нему. А Белов продолжал:

— Есть такое хорошее, емкое слово: самодисциплина. Кто с ним еще не знаком, давно пора познакомиться.

Оно хорошо тем, что обязывает самого, по велению собственного сердца, строго выполнять все писанные и неписанные законы.

Оно мне очень нравится и потому, что обязывает всегда быть подтянутым, требовательным к себе в большом и в малом. А в трудную минуту помогает побороть страх и сделать все так, как нужно для лучшего выполнения задания, приказа командира.

Оно должно быть нами любимо и потому, что отвечает требованиям советской воинской дисциплины, основанной на сознательном исполнении воинского долга.

Хорошо говорит Белов. Но слова не его. Где-то вычитал. Ну что ж, и это хорошо. С тех пор, как стал комсормом эскадрильи, много читает. Это помогает и ему и Зубу разобраться в прежних грехах, правильно оценить свое поведение в коллективе.

После Белова выступают еще несколько летчиков. Интересная тема разговора захватила всех: спорят, с жаром доказывают свою правоту. Но теперь уже никто не отрицает необходимости строгой дисциплины в любом деле. Видимо, слова товарищей оказались достаточно убедительными. Мне остается подвести итог.

— Очень верно сказал Белов о самодисциплине. По существу, он выразил то самое сокровенное, что таится в сердце каждого из нас. Только один более требователен к себе и это сокровенное уже стало законом его жизни, а другой все еще считает себя мальчишкой и не дает отчета своим поступкам. Но ведь пора бы, друзья, давно пора стать самостоятельными людьми.

Смотрю на Зуба. Он на меня. Смотрит не моргая. В глазах решимость. Наверно, и до него дошли проникновенные слова. Дойдут... если не сегодня, то завтра обязательно дойдут.

Мне хочется высказанные в беседе положения продемонстрировать на практике нашей работы. И я продолжаю:

— Самодисциплина летчику особенно нужна. Ему часто приходится летать одному. Кто судья его поступкам в зоне или на маршруте? Только собственная совесть. Конечно, я как командир с него спрошу, так или не так он выполнил поставленную задачу. Но я не видел, как он ее выполнял, и верю на слово. Это правильно. И слова, и дела летчиков должны быть едины. Тогда успех

обеспечен. И командир всегда будет уверен в своих питомцах.

А от дисциплины, как говорится, до подвига — один шаг. Примеров тому бесчисленное множество.

Беседа затянулась. Но никто из летчиков и не помышлял быстрее уйти. Чувствовалось по всему, как растет и созревает крепкий боевой коллектив, проникнутый единой волей, общими стремлениями.

Разошлись перед самым отбоем.

В ОБЛАКАХ

Низкие, тяжелые облака нависли над аэродромом. Моросит дождь. Раньше такая погода считалась нелетной. А сейчас пара истребителей стремительно отрывается от земли и через минуту скрывается в мутной пелене облаков.

Идут учения. На перехват вылетел капитан Шепелев, но в паре не с «молодым», а со «старым» летчиком.

— Курс 220°, высота... — слышит Нестерцев по громкоговорящей связи приказ офицера наведения. И не только Нестерцев. Когда в полку учения, сложные тренировки, а молодые летчики не могут пока летать по условиям погоды — они не отдыхают. Летчики помогают на старте, на командном пункте, в штабе. Им ведь тоже скоро придется летать в таких условиях, и то, что чувствует летчик в воздухе, как происходит наведение его на цель, нужно знать. Поэтому они все на аэродроме.

— Вас понял, — ответил Шепелев.

Он сейчас в облаках. Ведомый где-то рядом. Оба внимательно следят за приборами, точно соблюдают режим набора высоты. Они не видят друг друга, но самолеты параллельным курсом мчатся за облака. А облака темные — признак большой толщины и плотности. Самолеты слегка обледеневают.

Спросите в такой момент летчика, где он находится, скоро ли встреча с целью? Он не ответит. Да это сейчас и не требуется. Пробить облака! Собрать пару! — вот ближайшая задача.

Томительны эти несколько напряженных минут. Все внимание летчиков сосредоточено на приборах. Высота — курс, курс — авиагоризонт. Высота шесть, восемь, десять

тысяч метров... Заметно светлеет! Еще несколько секунд, и облачность резко обрывается.

Внизу ослепительное волнистое море облаков, над головой голубизна и яркое солнце.

Пара за облаками, Шепелев бросает взгляд вправо — ведомый на месте.

— Облака вверх пробил. Высота... — докладывает на землю ведущий.

Пара в сборе. Первая часть полета осуществлена успешно. Теперь нужно решать задачу на перехват. А как? Ведь летчики ничего не знают о цели. В это время с земли командуют:

— Курс 220, высота... Цель — два «Орла», курс 30, удаление 400.

Все сразу прояснилось. Получив необходимые данные, летчики сами начинают анализировать обстановку: встреча должна состояться не менее как за 200—250 км от прикрываемого объекта.

Но тут, как часто бывает, возникает неожиданная трудность.

— Курс 180! Цель отвернула вправо! — прозвучал в шлемофоне голос офицера наведения.

— Вас понял. Курс 180°...

Шепелев продолжает размышлять. «Дальность перехвата увеличивается, а погода неустойчивая. Надо быть готовым к посадке на аэродром маневра».

С командного пункта поступает новый сигнал:

— Еще влево 20! Включить форсаж, разгон до «максимальной».

И, словно угадав беспокойство летчика, офицер наведения предупреждает: «Быть готовым к посадке на аэродром №...»

Зуб и Белов внимательно следят за наведением. Они уверены в своем командире звена. Ведь еще не было случая, чтобы он пропустил цель. И это закономерно. Опытный летчик своевременно и точно выполняет каждую команду, а штурман, прежде чем передать ее на борт самолета, взвешивает все «за» и «против». Вот и сейчас — большой риск уводить истребитель так далеко. Но цель очень важная, а командир уверен в Шепелеве, и подготовка офицеров боевого расчета командного пункта не вызывает сомнений.

Следует короткий радиообмен между землей и самолетом.

— Разворот влево на курс 90, крен 20.

— Вас понял. Цели не вижу.

— Цель ниже, левее на 2—3 км.

— Цель вижу, атакую.

Летчики атакуют бомбардировщик и ложатся на обратный курс. Кажется, самое трудное пройдено. Однако впереди новые испытания. С командного пункта передают:

— Запасные аэродромы не принимают. Идти на свою точку. Снижаться только по моей команде.

Летчики понимают, что у «соседей» погода окончательно испортилась. В сердце закрадывается тревога. Какая погода у нас? Хватит ли горючего, чтобы долететь до своего аэродрома? Но твердый голос офицера наведения снова вселяет уверенность. Пара пробивает облака вниз и благополучно совершает посадку.

Как удалось выполнить такое трудное задание? Конечно, прежде всего помогла совершенная радиотехническая аппаратура, которой оснащены самолет и аэродром. Она дала возможность «видеть» даже сквозь облака все, что происходит в воздушном пространстве, и держать тесную связь между самолетом и землей.

Но главное — это люди, их техническая и тактическая грамотность. Сколько раз поднимался в хмурое небо командир звена Шепелев, прежде чем каждый его перехват стал неотразимым снайперским ударом по «противнику». Сколько напряженных минут и часов проведено у экрана радиолокатора офицерами наведения. И все-таки они добились своего: научились анализировать сложную воздушную обстановку и безошибочно направлять летчиков на цель.

Возможно, над этим задумались молодые офицеры. А может быть, над тем, как сами скоро пробьют мрачную толщу облаков и атакуют цель на дальних подступах к объекту... Но для этого нужно летать и летать, идти от простого к сложному, от легкого к трудному...

И вот уже наступило это время.

Такие же, быть может, посветлее и потоньше облака, такая же неровная, но более высокая их нижняя кромка. В остальном, как и прежде: разбегаются на полосе самолеты, отрываются и исчезают в мутной пелене. Но в поле-

те уже не Шепелев, а Зуб, Нестерцев, Гуреев и другие молодые летчики.

Как они чувствуют себя, отгороженные от земли и неба непроницаемым экраном облаков? Пока не совсем уверенно. Трудно без привычки оставаться наедине с приборами и арматурой. Кабина сразу становится тесной. И хотя летчики много раз летали с инструктором, самостоятельный полет в облаках намного сложнее. Не успеваешь следить за показаниями приборов, находить тумблеры, кнопки и рычаги управления. Как говорят летчики, стрелки «разбегаются». «Уходит» курс, непроизвольно уменьшается скорость, почему-то возникает крен. Что это — неподготовленность или растерянность летчика? Нет, просто он еще не приобрел нужных навыков в полетах по приборам.

Придет опыт — и все встанет на свое место. А пока, пробив облака и увидев ослепительное солнце, летчик радуется — можно передохнуть, ведь обстановка стала привычной.

Белов сегодня дежурный штурман на стартовом командном пункте. Он всегда со старанием несет службу, а сейчас тем более — руководить полетами в облаках дело непростое. Склонившись над планшетом, он наблюдает за положением самолетов в районе аэродрома.

Мне, как руководителю полетов, хорошо заметно его усердие. Да и все летчики стремятся работать на совесть.

Молодежь строит заход и выполняет посадку хорошо. Но вот Белов встревоженно докладывает:

— 2-44 отклоняется от маршрута, по радио не отвечает.

На лице дежурного штурмана недоуменные вопросы: «Что с ним? Почему молчит? Может, вышла из строя радиостанция?»

Стараюсь быть как можно спокойнее.

— Подождем, летчик дисциплинированный, должен вернуться с маршрута.

На планшете черная прерывистая линия подошла к первому поворотному пункту, описала полукруг и совпала со вторым отрезком маршрута. Однако через минуту появился новый полукруг и четкие штрихи отметок линии полета самолета уже приняли направление на аэродром.

— Молодец! Вот так нужно выполнять указания на полет!

Впоследствии я узнал: летчик, действительно, понял, что нарушилась радиосвязь, проверил напряжение в сети, работу генератора и приборов. Кроме нарушения связи, все в порядке. «Даже можно идти дальше по маршруту», — промелькнула мысль. Но летчик знал, что в таких случаях порядок требует немедленно возвращаться на аэродром, и подчинился выработанному правилу.

Самолет прошел над приводной радиостанцией выше заданного эшелона на 500 м. И это тоже не случайно: на привод одновременно мог идти другой самолет. Потом летчик осмотрелся, снизился до заданной высоты, построил расчетный маневр и пробил облака вниз.

Радисты быстро нашли причину неполадок — произошел случайный обрыв проводки на вводе в шлемофон.

Это был один из случаев, когда летчик должен действовать в соответствии с пословицей: на бога надейся, но сам не плошай. Очень редкий, но весьма поучительный случай. И я подумал, что его обязательно следует разобрать с личным составом.

Однако летчик, оставшийся без связи, уже на земле. А как другие? Где Гуреев, отправившийся в маршрутный полет?

Оказалось, что дежурный штурман увлекся слежением за самолетом без связи и упустил из виду Гуреева.

— Где же Гуреев? — спрашиваю я.

— Сейчас доложу. — В голосе Белова чувствуется волнение. Да и как же иначе: просмотрел товарища, теперь нужно выходить из создавшегося положения.

Включены все локации и радиостанции. Запрос за запросом несется в эфир.

— Прошел дальний привод. Высота пять! — отвечает Гуреев.

— Когда прошли дальний?

— Десять минут назад!

Радиолокатор «увидел» самолет в ста двадцати километрах. Его нужно вернуть на аэродром, но прежде еще раз убедиться, что это самолет Гуреева.

— Я «Ястреб». Выполняйте мои команды! Доложите ваш курс!

— Курс 45.

— Отверните влево на 10.

— Вас понял.

На индикаторе кругового обзора отметка самолета заметно изменила курс. Это он.

— Идите с курсом 45. Садиться будете на свою точку. Высоту не теряйте. Уменьшите скорость. Снижение и пробивание облаков по моей команде!

— Вас понял.

Голос летчика спокойный, твердый. Еще бы — его видят, им управляют.

Уже на земле, анализируя свой полет, Гуреев подумал о тех нескольких минутах, которые он летал сверх задания. Но, в конце концов, не его вина, что за ним перестали следить. Да и при чем минуты? Главное в том, что первый маршрутный полет в облаках выполнен успешно.

В этот день полеты пришлось закрыть раньше, чем намечали. Прекратить, несмотря на умоляющие взгляды командиров эскадрилий. Метеорологи обещали резкое ухудшение погоды.

На лицах летчиков написано: «А вдруг метеорологи ошибаются?»

Нет. На сегодня достаточно. Не будем рисковать. Ведь многие летчики давно не летали в облаках.

Три красные ракеты сигнализируют об окончании полетов.

Закончен еще один летный день. Сделан еще один важный шаг на пути к высокому боевому мастерству. И ничего, что были ошибки: на ошибках учатся. Их нужно только своевременно замечать и быстро исправлять.

ЛЕТЧИК И РУКОВОДИТЕЛЬ ПОЛЕТОВ

Осень. Все чаще тяжелые дождливые облака завлакивают небо. А у летчиков впереди большие дела.

Один за другим точно по плановой таблице стартуют истребители и, выполнив задание, возвращаются на аэродром.

Первым заходит на посадку Хваткин.

— Прошел дальний.

— Посадку разрешаю, — говорю я в ответ.

Самолет рядом с посадочной полосой, но его не видно за пеленой моросящего дождя. Легкая тревога в таких случаях не покидает руководителя полетов, хотя лицо и голос не должны этого выдавать.

— Шасси и закрылки выпущены, заход правильный, — докладывает лейтенант Зуб.

Зуб и Белов дежурят внизу у стереотрубы. Их хорошо видно сверху из окна стартового командного пункта.

Но что это? Самолет резко снижается. Он может приземлиться до полосы. Микрофон зажат в руке. «Может, помочь, подсказать?» Зуб и Белов бросают снизу нетерпеливые и даже недоуменные взгляды: «Почему так спокоен командир, почему не подскажет Хваткину?»

Но микрофон так и остается невключенным. «Справится сам! Вот сейчас летчик должен добавить обороты двигателю и немного повернуть влево».

И действительно, словно читая мои мысли, летчик исправляет ошибку и приземляется у посадочных знаков. Облегченно вздыхают воины, несущие стартовый наряд, и, конечно, руководитель полетов.

Хваткин — живой, энергичный летчик, однако в училище ставили вопрос: не отстранить ли его от летной работы. На то высказывали разные причины: уж больно мал ростом и с дисциплиной не все в порядке.

Ростом Хваткин действительно невелик, но разве в этом дело? Было бы здоровье, а его у летчика хоть отбавляй. Хуже с дисциплиной. С ней он до сих пор не в ладу. Я часто напоминаю летчику, что коллектив силен дисциплиной, организованностью. Хваткин это понимает, только не всегда справляется с собой. Но зато ошибки в технике пилотирования замечает быстро, исправляет правильно. Не любит подсказок. Вот почему я не стал указывать на его ошибку.

...На посадку планирует другой летчик — Лощиков. За этим нужно следить. Он быстро утомляется, а на посадке всегда до крайности напряжен. Лощиков может растеряться в сложной обстановке. Очень впечатлительный летчик...

— Хорошо ли видите полосу?

— Полосы не вижу, — отвечает Лощиков.

— Подверните вправо на пять градусов. Видите?

— Сейчас вижу.

— Хорошо. Снижайтесь, снижайтесь! Уберите обороты полностью.

Самолет мягко касается полосы и заканчивает пробег.

До сих пор среди командиров существуют противоположные точки зрения на то, должен или не должен ру-

ководитель полетов подсказывать летчику. Одни считают, что подсказки — великий грех, что они приводят к излишней опеке и сильно вредят воспитанию самостоятельности и инициативы. Другие непрерывно подсказывают, уверенные в том, что только так и можно научить летчика.

Кто же прав?

Пожалуй, и те, и другие по-своему правы. Но в их крайних взглядах скрыта ошибка. Нельзя так ставить вопрос: «Нужно ли подсказывать летчику?» Главное — знать летчика, а летчик в свою очередь должен хорошо знать и понимать руководителя полетов. И не напрасно наставлением по производству полетов предусмотрено назначать руководителем только начальников летчика.

Прямой начальник хорошо знает подчиненных, знаком с их подготовкой, особенностями характера каждого. Он не станет подсказывать умелому. Но если летчик не из сильных да к тому же имеет перерывы в полетах или если создалась ситуация, в которой пилот может допустить грубые ошибки, руководитель полетов должен быть начеку. Он не только может, но и обязан успокоить, подбодрить летчика, мягко, не нарушая хода его мыслей, помочь в трудных условиях.

На посадку заходил летчик Лопырь. Доклад о выпуске шасси и закрылков от летчика получен. Самолет снижается все ниже и ниже. Но... что это?

— Закрылки не выпущены! — сообщают Белов и Зуб.

— Уходите на второй круг! У вас не выпущены закрылки. Заход по «большой коробочке».

Самолет медленно, словно нехотя, набирает скорость и уходит на повторный заход. Через некоторое время летчик благополучно приземляется на аэродроме.

Лопырь забыл выпустить закрылки, но по привычке машинально доложил по радио, что они выпущены. В данном случае летчик пренебрег одним важным требованием безопасности полетов: сначала сделай, потом доложи. С Лопырем придется серьезно поговорить по этому поводу. А вот Зуб и Белов молодцы, своевременно заметили предпосылку. Им следовало бы вынести благодарность. Однако рано. Ведь они провинились.

Дело в том, что накануне вечером полковой врач зашел в общежитие к летчикам. Приближался час отбоя, но Зуба и Белова он не дождался. За нарушение предполетного режима отдыха обоих пришлось отстранить от

полетов. Командир эскадрильи хотел наказать еще строже, но, узнав причину опоздания, решил ограничиться этой мерой. Друзья влюбились в двух девушек-сестер. Готовилась свадьба. Вообще-то Барков радовался этому — успокоятся «неразлучные». Однако нарушение остается нарушением, да тем более оно связано с безопасностью полетов. И пришлось друзьям снова смотреть, как летают другие.

Мимо Александра и Владимира прошел капитан Высоцкий — штурман полка. Он покровительственно похлопал летчиков по плечу и отошел в сторону с инженером. О чем они могут так спокойно разговаривать, если через десять минут Высоцкий должен быть в воздухе?

Зуб посматривает то на штурмана, то на плановую таблицу, вычерченную мелом на классной доске. Видимо, и он беспокоится: не опоздал бы летчик с вылетом.

— Товарищ капитан, ваш вылет через десять минут. Но напоминание Зуба на Высоцкого не подействовало. Штурман махнул рукой: «Знаю, не мешайте» — и продолжал разговор с инженером. Александр и Владимир переглянулись.

Многие в полку недолюбливали Высоцкого за высокомерие. И, очевидно, поэтому заулыбались «неразлучные», услышав команду по радио, обращенную к штурману:

— Запуск запрещаю. Опоздали на пять минут, зайдите ко мне.

Но вот летчики снова нахмурились и демонстративно отвернулись от подошедшей санитарной машины. Из нее вышел виновник их дежурства — полковой врач. Он примирительно и с сочувствием посмотрел на летчиков. Хотел остановиться, но заметил хмурые лица и зашагал на СКП.

А летчики подумали: «Наверное, будет доказывать свою правоту в отношении Лопыря». У него утром давление было выше обычного, и врач подумал, не отстранить ли его от полетов. Только после замечания Баркова: «А не много ли — троих за один день?» — он согласился: пусть летает. Но, пожалуй, доктор был все-таки прав. Возможно, именно из-за состояния здоровья летчик забыл выпустить закрылки.

Чего греха таить — не всегда бывают довольны летчики медицинским осмотром перед полетами. Иногда вор-

чат на строгость полкового врача. Но сами-то понимают, что нет более верного и принципиального помощника у командира в борьбе за безопасность полетов, чем скромный, знающий свое дело полковой врач. Он вовремя подскажет максимальную нагрузку, выявит всех, кто чувствует себя плохо. А то ведь летчики часто из-за ложного стыда не говорят о плохом самочувствии и продолжают полеты в состоянии, которое может привести к летному происшествию.

А ведь летных происшествий и травм могло и не быть, если бы летчики честно перед полетами признавались: «Я лететь не могу. Сегодня плохо себя чувствую». Но, к сожалению, такие случаи редки, и за здоровье, безопасность летчика борется не сам летчик, а врач, иногда с трудом доказывая офицеру, что он не здоров и летать не может.

Вот доктор уже спускается по лесенке СКП и с явным желанием помириться подходит к Владимиру и Александру.

— Нас-то можно бы и не отстранять, давление же нормальное, — доносится обиженный голос Зуба.

— Мы теперь здорово отстанем, — вторит другу Белов.

— Ничего, не обижайтесь, — улыбается врач летчикам, — режим есть режим. Потом когда-нибудь сами благодарить будете.

И чувствуется, что летчики уже не обижаются на врача. Они тут же договорились об игре в шахматы. Хорошо, когда между людьми есть взаимопонимание. Без этого трудно, очень трудно служить, а еще труднее летать и руководить полетами.

Вот о каком случае мне хочется рассказать, пользуясь правом руководителя полетов.

Это было в соседнем полку во время ночных полетов. Неожиданно по всему району резко понизилась облачность. Запасные аэродромы оказались закрытыми и не принимали. В воздухе осталось несколько самолетов. Что делать?

Чтобы успешно справиться с посадкой, летчики должны пройти дальнюю приводную радиостанцию на высоте не триста, а двести метров.

Ночь. Темнота. Огни взлетно-посадочной полосы отражаются в нависших облаках. Вспыхивают посадочные

прожекторы. Один за другим садятся самолеты. Все идет нормально.

Но вот заходит на посадку капитан Бирюков. У него такая особенность: реагирует на команды с замедлением. Ему нужно больше времени, чем другим, чтобы понять и выполнить приказ.

За облаками Бирюков развернул самолет по стрелке автоматического компаса на приводную радиостанцию и передал:

— На посадочном.

Чувствуется по голосу, что летчик волнуется. Да как же не волноваться! За облаками луна, отличная видимость. Четко вырисовывается линия горизонта. Но стоило только самолету войти в облака, как вокруг кабины сразу все потемнело. Где небо, где земля, различить невозможно.

Волнуется не только летчик, но и весь расчет командного пункта. Стартовый наряд — тоже не спокоен. Но этого летчик не должен чувствовать.

Бирюков передает на СКП:

— На «безопасной», облака вниз не пробил.

И получает ответ:

— Снижайтесь до двухсот метров.

— Вас понял. Прошел дальний, полосы не вижу.

— Ваша высота?

— Триста.

Руководитель полетов возмущен. Отлично видны огни самолета, который по самой нижней кромке облаков проносится над стартом. Стоило летчику чуть-чуть отжать ручку от себя, и он был бы под облаками, где хорошая видимость обеспечила бы нормальную посадку. Ох, этот Бирюков. Заучил, что в облаках ниже трехсот метров снижаться запрещено, и сомневается в правильности команды. А может быть, он ее не расслышал?

С самолета поступает тревожный сигнал:

— Высота тысяча. Иду в облаках. Мигает красная лампочка горючего.

Летчик ушел в облака. Боится снижаться. Тянет на высоту, где лучшая видимость. А горючего всего на пятнадцать — двадцать минут полета.

На аэродроме тишина. Все понимают сложность обстановки.

В таких условиях нужно как-то встряхнуть летчика, заставить его снизиться.

— Выполняйте мои команды беспрекословно! Разворот на дальний в облаках! Повторите заход!

Встревоженный Бирюков выполняет приказ и вновь выходит с посадочным курсом на привод и опять на высоте триста метров.

— Прошел дальний, полосы не вижу.

— Вы снизились до двухсот?

— Нет, у меня триста метров.

Наступила критическая минута. Надо предпринять что-то такое, чтобы заставить летчика снизиться хоть на несколько метров. В открытое окно СКП хорошо видны огни самолета. Он опять идет по нижней кромке облаков, и, конечно, летчик ничего не видит. А снижаться не решается.

— Вас вижу, снижайтесь! Снижайтесь до двухсот метров!

Самолет плавно выходит под облака. Но летчик снова может войти в них.

— Смотрите влево! Видите огни ВПП? В облака не заходить!

— Огни вижу, но в каком направлении посадка — не пойму.

— Слушайте внимательно! Разворот влево на девяносто! Так, молодец. Сейчас идете перпендикулярно посадочному!

— Вас понял.

Голос у Бирюкова стал спокойнее. Это хорошо.

— Развороты будете выполнять только по моей команде! Делайте второй!

— Выполняю!

Третий и четвертый разворот летчик совершил точно по команде и благополучно приземлился. Горючего в баках почти не осталось...

У нас все помнят этот случай! Вряд ли кто из присутствовавших при посадке Бирюкова летчиков станет впредь раздумывать: выполнять или не выполнять команду руководителя полетов. Пример говорит сам за себя: промедление может привести к тяжелым последствиям.

Жизнь показывает, что авторитет руководителя полетов растет пропорционально его требовательности, вы-

держке, умению и справедливости. Летчик знает силу приказа и знает, кому доверяет.

Если же руководитель полетов не требователен и не уверен в правильности подаваемых команд (а это передается даже интонациями голоса), то он ставит летчика в трудное положение.

В одной из частей проверялась боевая готовность летчиков. От успеха перехвата цели зависела оценка работы всего коллектива. Цель шла на большой высоте ночью в облаках. Перехватчика пришлось увести далеко от аэродрома. Команды следовали одна за другой.

И вдруг летчик передал, что горючего остается мало, не пора ли ему возвратиться? Его успокоили и продолжали наводить на маневрирующую цель.

Когда же погода испортилась, а радиолокаторы из-за большого удаления стали давать данные с пропусками, на командном пункте растерялись.

Несмотря на сложные условия, дисциплинированный и хорошо подготовленный воздушный боец четко и беспрекословно выполнял команды с земли. И только убедившись, что с земли ему больше не способны помочь, он принял самостоятельное решение.

В воздухе может сложиться настолько тяжелая обстановка, что управлять всеми поднятыми в воздух истребителями будет трудно, а иногда и невозможно. Инициатива, грамотность, трезвость мышления должны прийти летчику на помощь. Этому в значительной мере способствует его умение продумывать, анализировать каждую команду с земли. Летчик должен всегда хорошо представлять общую обстановку, свою роль и место в ней.

Многие летчики начинают понимать это после того, как несколько раз подежурят на стартовом командном пункте. Здесь они знакомятся с обстановкой в целом. Им становится более понятна роль руководителя полетов. Ведь находясь в составе стартового наряда, летчики являются первыми его помощниками. От их бдительности, инициативы во многом зависит успех организации и безопасности полетов. Доверие командира, сознание большой ответственности способствуют четкому исполнению обязанностей.

Приобретаемый опыт характеризует зрелость летчиков. И я уверен, что ни Зуб, ни Белов уже не попадут в

такое неловкое положение, в какое попал их товарищ вскоре по прибытии из училища в полк.

Ему, как помощнику руководителя, дали вводную: самолет планирует с убранными шасси. Летчик быстро ответил: «Даю красную ракету!»

— Хорошо, стреляйте!

Но сколько он ни старался, ракету не выпустил: такой ракетницей летчик никогда не пользовался.

...Летчик и руководитель полетов! Сколько труда вкладывает командир, чтобы воспитать у каждого воздушного бойца смелость, инициативу, волю к победе. Сколько раз приходится то мягко поправить, то строго наказать, чтобы шел молодой офицер верным путем.

Нелегко дается летчику высокое боевое мастерство. Много трудностей приходится преодолевать. Непонятными подчас кажутся жесткие требования командира, строгий регламент полетов. Но со зрелостью приходит и понимание.

Знать и хорошо понимать друг друга — вот основа, которую никогда не следует забывать в отношениях между руководителем полетов и летчиком.

ДЕЛО ЧЕСТИ

Над головой синий шатер небес. Под крылом зеленая земля. А впереди слева сверкают в солнечных лучах стремительные истребители. Белову они напоминают ракеты, мчащиеся в холодную высь космоса.

Звено идет в правом пеленге. Александр летит замыкающим. Ему очень нравится групповой полет. Самолеты словно застыли. И не хочется отрывать от них взгляда.

Но вот в какой-то момент в глазах у летчика самолеты то начали двоиться, то вдруг куда-то пропадать.

«Что со мной», — подумал Белов, и тут же мысль, холодная, как змея, заставила содрогнуться. «Проверь кислород».

Александр посмотрел на индикатор. Так и есть. Сегменты стоят неподвижно, не реагируют на дыхание. Летчик нащупал кран. Закрыт. Он резко крутнул. Сегменты индикатора дрогнули, живительные струйки кислорода пошли в легкие, по телу пробежал холодок. Сознание прояснилось, странные ощущения исчезли.

Истребители шли впереди чуть в стороне. Белов увеличил обороты и занял место в строю. «Как же я забыл открыть кран подачи кислорода на земле? — сетовал на себя летчик. — Ведь еще бы несколько секунд — и поминай как звали. Надо доложить командиру, предупредить от такой ошибки других».

Но тут же Александр представил себе суровое лицо командира эскадрильи. Спуска за плохую подготовку к полету он никому не дает. А за предпосылку к летному происшествию тем более. И начнут вспоминать этот случай на каждом разборе полетов.

В сознании долго боролись два противоречивых чувства. Одно напоминало: твой долг — честно во всем признаться. Другое отговаривало: не надо, ведь в самолете ты один, кто будет знать о твоей оплошности? Но голос совести взял верх, и сразу после посадки Белов доложил командиру о случившемся.

И еще был у нас такой случай. Как-то вечером мне позвонили из городского отделения милиции.

— Служит у вас лейтенант Зуб?

— Служит, — отвечаю.

— Так вот, он сейчас у нас в нетрезвом виде.

Снова Зуб. Вроде пошел человек в гору. Стал хорошо летать. И в дисциплине подтянулся. Так нет. Снова срыв.

Я долго раздумывал над случившимся. Бывает же такое в жизни. Все хорошо дома, спорится работа. Даже перестаешь замечать исключительную прелесть, пусть трудноватой, дороги вперед. Сознание говорит: «Так и будет, ничего не изменится». Трудно представить, что может быть иначе. И все же порой случается иначе, чем думаешь. С ведром ледяной воды лучше всего сравнить неприятность, несчастье, внезапно обрушившиеся на голову. И вот тогда человек, с кем случилась беда, начинает думать о том, что было всего несколько часов назад. И таким милым, дорогим, хорошим и, увы, страшно недостижимым, ушедшим сразу куда-то назад, становится обычное прошлое. Человек поневоле начинает размышлять: «А не сам ли я в этом виноват?» И где-то в глубине души зреет трудный ответ: «Да, сам. Не умел ценить настоящего!»

Тому, как жить по совести, учит советских людей родная Коммунистическая партия. Об этом ярко говорят новая Программа КПСС, моральный кодекс строителя коммунизма. Мы и раньше много беседовали с летчиками

на морально-этические темы. Каждый хорошо понимает свой долг перед обществом. И все же приходится время от времени возвращаться к этой теме, чтобы в каждом летчике развивать высокие морально-боевые качества, присущие защитникам нашей Родины.

Бывает, конечно, что несчастье приходит и не по твоей вине. Но в любом случае человек должен помнить: есть коллектив, который состоит из таких же, как ты, людей. Он все поймет, но будь честен и не старайся уйти в себя. Человек не может жить один, без общества.

А Зуб пытался справиться с собой сам. Но сил хватало не всегда. Да к тому же мешало самолюбие. Вот и получалось, что он порой сам становился себе врагом.

Мрачным вернулся Владимир в общежитие... Мы чувствовали, что внутри у летчика все кипит, но о случившемся он твердо решил молчать.

— Где был, что делал? — спрашивали его.

— У знакомых.

— У каких знакомых?

— Этого сказать не могу.

— Где выпил?

— Я не пил.

— Почему бежал от милиционера?

Молчание.

Белов долго разговаривал с товарищем наедине, убеждал рассказать, как было дело. Но Зуб продолжал молчать. Он считал, что объяснять бесполезно.

Дело дошло до обсуждения проступка Зуба на комсомольском собрании. И лишь при выяснении товарищами всех обстоятельств происшествия выяснилось, что Владимир почти ни в чем не виноват. Напутал милиционер, который задержал Зуба, гулявшего по городу в гражданской одежде. Владимир действительно не брал в рот ничего спиртного. А бежал от милиционера из-за мальчишеского озорства.

Владимир очень не хотел, чтобы о случившемся знала невеста. Никому не говорил, что ходил к ней. Потому и молчал.

Обо всем этом я вспомнил перед партийным собранием, на котором Зуба и Белова собирались принимать в кандидаты партии. Как были, так и остались друзья со своими особыми характерами. Зуб — упрямый, своевольный. Белов — выдержанный, принципиальный. И все же,

внимательно присматриваясь к друзьям, нельзя не заметить огромных перемен. Здорово повзрослели наши новые однополчане. Честь коллектива стала для них превыше всего.

Разве не об этом говорит случай с Беловым: летчик пришел к командиру эскадрильи и обстоятельно доложил о своем промахе в полете. Зуб, хоть упорно молчал о городском происшествии, однако в душе его, широкой и своевольной, ярко горел огонек товарищества. Он глубоко переживал за честь своего подразделения, свято берег свои добрые чувства к любимой девушке. Но не всем и не сразу это удалось разглядеть.

Когда Зуб попал в отделение милиции, Барков категорически заявил:

— Вопрос ясен. Был основным нарушителем, так и остался. По-моему, он неисправим.

Я понимал Баркова. Ему надоело возиться с Зубом. Очевидно, больно было ему и неприятно, что не удалось поставить летчика на ноги. Столько труда вложено. Казалось, Зуб исправился, а тут новый срыв.

На собраниях Владимира критиковали многие летчики, даже самые близкие друзья:

— От Зуба мы много терпели в училище и продолжаем терпеть в полку. Надоело. Нарушение за нарушением.

Как хорошо, что весь этот серьезный разговор пошел на пользу. Когда Зуб и Белов стояли перед коммунистами полка, каждый из сидевших в зале мог смело сказать: «Есть доля и моего участия в том, что эти молодые офицеры сегодня станут коммунистами».

Мы приняли Зуба и Белова в партию. А потом гуляли на свадьбе друзей. Девушки-сестры стали их верными подругами. И это тоже всех нас очень радовало.

Так уж ведется в армии: беда одного — горе всего коллектива. Радость товарища — общая радость.

АЭРОДРОМНЫЙ МАНЕВР

Мирно спит городок. Кругом ни души. Предрассветную тишину нарушают лишь шаги часового. Но вдруг протяжно и требовательно завывла сирена. И все ожило. Захлопали двери, застучали сапоги по асфальтированным дорожкам, загудели моторы автобусов, автомобилей.

Тревога!..

Все устремились на аэродром. Быстрее, как можно быстрее подготовить самолеты к бою. Медлить нельзя. Враг может напасть внезапно. Быстрый сбор личного состава, немедленная подготовка самолетов к вылету, постановка боевой задачи — и летчики в кабинах самолетов ждут команды на взлет.

Самолеты звена Шепелева стоят рядом. Командир звена догадывается, что это начало учения, а учение — самый трудный экзамен. Выдержат ли его молодые летчики? Шепелев с волнением посматривает в утреннее небо. Рассветает быстро. Можно ожидать хорошую погоду. В простых условиях с заданием справятся все. Вот только Судков. За Судкова Шепелев тревожился больше всего, поэтому он поставил его своим ведомым, а Зуба соединил с Беловым.

— Запуск! Взлет!

Загудели турбины двигателей, и самолеты пара за парой устремились в воздух.

— Цель на малой высоте!

Информация короткая, но летчики сразу поняли, что задача не из легких. Бомбардировщик, летящий над самой землей, — одна из самых опасных целей.

Для обнаружения цели и принятия решения в распоряжении расчета командного пункта имеется буквально несколько минут. Для атаки у летчика и того меньше.

Время! Главное — не потерять ни секунды!

Шепелев осматривает воздушное пространство. Все в порядке. Справа Судков, чуть выше в стороне пара Белова.

Летчики возбуждены. Внимание обострено. Не в первый раз вылетают они звеном на перехват, но сегодня вылет особый. Нужно найти и атаковать цель во что бы то ни стало!

Самолет на малой высоте настолько послушен, что, кажется, выполняет маневр раньше, чем летчик подумает о нем. С ростом скорости усилия на ручку и педали значительно возрастают, но в отличие от высотного полета на малейшее движение рулей машина реагирует почти мгновенно. Внизу с огромной скоростью проносятся поля, леса, населенные пункты. Ориентировка сложная. От

вертикальных потоков воздуха самолет дрожит, а иногда его бросает вверх, вниз, в стороны. Реагировать на «болтанку» рулями приходится непрерывно, энергично. Но именно напряженность и исключительная занятость возбуждают летчика и делают полет особенно интересным.

Полет на перехват цели на малой высоте скоротечен. Он напоминает стрельбу по быстро движущейся мишени. Не прозевал — попадание, запоздал — промах!

Команды с земли следуют одна за другой. Летчики четко повторяют маневр командира звена.

— Смотрите, ищите цель, — предупреждает Шепелев.

И он прав. Хорошая осмотрительность всегда решает успех перехвата. Но цели нет. Пара Белова поднялась выше, чтобы поддерживать связь с командным пунктом. Цели все нет, хотя у летчиков от напряжения устали глаза.

Белову хочется следить только за парой Шепелева. Ее можно потерять, а это большой минус всему звену. Но нужно искать цель, которая где-то рядом. И Белов ищет, одновременно поглядывая в сторону пары командира звена.

«Что это? Неужели цель? Пожалуй, она». Большой, грузный бомбардировщик кажется издалека маленькой блестящей полоской. И стоит оторвать взгляд — сразу же его потеряешь.

— Вижу цель справа, ниже!

— Атакуйте цель, слежу за вами!

Шепелев приказал Белову атаковать первым. Сам он цель пока не видит. В таком случае первой должна атаковать пара Белова.

Плавный, но энергичный разворот со снижением, быстрый взгляд на ведомого (не отстает ли?), и пара истребителей уже мчится наперерез «противнику».

Напрасно маневрирует бомбардировщик, пытается увеличить скорость, уменьшить высоту — истребитель все это выполняет быстрее и энергичнее.

Атакуют Белов и Зуб. За ними Шепелев и Судков. Затем следует команда ведущего на сбор:

— По местам, иду с набором высоты!

И самолеты, несколько растянувшись после атаки, словно гусиная стая разворачиваются на свой аэродром.

По радио слышно, что звено майора Баркова тоже перехватило цель, но третье звено навести не удалось. Это плохо. Если бы все три звена атаковали цели — быть эскадрилье снова передовой. А сейчас? Очень не хочется отдавать первое место второй эскадрилье. Да кто его отбирает? Ведь учения только начались. Впереди главные трудности. Вот их преодолеть, тогда успех обеспечен.

И словно вторя мыслям летчиков, с земли прозвучала команда:

— Следовать на запасной аэродром.

Нужно заметить, что аэродромный маневр не у всех командиров в почете. Тот, кто живет по принципу «как бы чего не вышло», не балует летчиков такими маневрами. А зря. Встретившись с новой для него обстановкой, летчик приобретает многие качества настоящего воздушного бойца. Конечно, порой бывает нелегко сориентироваться в незнакомом месте, но для того и существует боевая учеба, чтобы, преодолев трудную ступень, двинуться дальше в своем боевом совершенствовании.

Вот и сейчас, летчики устали, но стараются выдерживать дистанцию и интервал как можно точнее. Всех тревожит мысль: «Сумеем ли успешно сесть на маленький полевой аэродром? Полоса на нем грунтовая. Хорошо, что Барков часто тренировал взлету и посадке с грунта. Это поможет. А малозаметный аэродром хорошо знает Шепелев. Он его должен найти без труда».

И действительно, командир звена точно вывел летчиков в указанный пункт.

Впереди посадка. Аэродром кажется чужим, неосвоенным. Это естественно, ведь летчики прибыли сюда впервые. На своем аэродроме известны каждая дорога, речушка, селение. Можно построить заход даже при очень ограниченной видимости. Помогут знакомые ориентиры. А здесь все не так. Нет рядом города, даже деревня раскинулась далеко в стороне. Поле аэродрома круглое, зеленое, не видно привычной полосы, так облегчающей заход на посадку. Поневоле будешь волноваться!

Но не напрасно изучали летчики данные соседних аэродромов: мягко, один за другим бегут самолеты по ровному травянистому покрову. Даже не верится, что все оказалось так просто.

И вот уже выключены двигатели. Летчики с удовольствием растянулись на зеленой нетронутой траве. Хорошо отдохнуть после трудного полета.

Через пятнадцать минут на площадку сели еще два звена. Подошли спецмашины с топливом и сжатым воздухом.

— Будем заправлять и готовить самолеты своими силами, — приказал Барков.

Инженер и техник только контролировали, остальное делали летчики. Инженер улыбался: «Не напрасно учил, вот и пригодилось техническое мастерство».

Летчики вспоминали, как нехотя проходили подобную практику. «Зачем она нам?» — думали они тогда. Сейчас все стало ясно. «Запасных аэродромов много, технический состав не всегда имеет возможность прибыть туда вовремя. Вот и приходится летчикам самим готовить самолеты к повторному вылету». Ничего, справились отлично. И эскадрилья вновь заняла готовность номер один.

Ожидать пришлось недолго. Опять взревели двигатели, и самолеты снова устремились ввысь.

Погода портилась. Облака заволокли небо. Цель на этот раз высотная. Пришлось пробивать облака.

Летчиков наводили на цель новые командные пункты. И были они так далеки от своего аэродрома, что имеющегося топлива на обратный путь никак не хватит. «Придется снова садиться на аэродром маневра», — думали летчики. Но теперь посадка на незнакомом аэродроме уже не вызывала у них прежнего беспокойства. Как-никак, но даже малый опыт пошел на пользу.

Звено атаковало цель на большой высоте и начало снижение в направлении указанного аэродрома маневра.

«Там наши товарищи по училищу!» — радовались летчики. И никому не хотелось ударить лицом в грязь перед сверстниками. Это подтягивало, заставляло сосредоточить все силы на точном соблюдении правил полетов.

— Роспуск!

И Шепелев сразу отвернул в сторону на курс пробивания облаков. За облаками остались трое. Три молодых летчика над чужим аэродромом! Но «молодые» ли они? Не пора ли называть их по-другому.

Нет, пожалуй, чуть-чуть рановато. Вот выдержат раз, другой экзамен на зрелость, тогда сама жизнь поставит

их в ряд с ветеранами полка. А пока только первый экзамен.

— Пошел!

Это передал Судков, вводя самолет в разворот.

За облаками осталась пара: Белов и Зуб. Друзья хорошо видят друг друга. Гордость наполняет их сердца. Еще на запасном аэродроме стало известно, что их звену командир объявил благодарность. Благодарность за успешный перехват на учении, что может быть приятнее для летчика?

...Вошел в облака Белов. Огромные белые горы легко поглотили маленький истребитель.

Зуб тоже установил посадочный курс, прибрал обороты и перешел на снижение. Верхняя кромка облаков словно крышкой захлопнула ослепительное солнце, стерла линию горизонта, замутила прозрачный воздух. Стало совсем темно. Но Зуб не тревожится, он уже летал и в таких условиях. Справится непременно, но хочется поточнее посадить самолет. Уж очень неудобно «мазать» перед лицом друзей.

Высота все меньше и меньше. Вертикальная скорость снижена до предела. Наконец сквозь рваные клочья туч просматривается земля.

— Облака вниз пробил!

Теперь расчет и посадка. Но они уже не так сложны, как казались раньше — несколько месяцев назад.

Вот убран полностью рычаг управления двигателем. Самолет проносится над самой землей и мягко касается колесами бетонной полосы. Трудный полет окончен.

На аэродроме летчиков встретили хорошо. Самолеты гуськом установили у заправочных колонок. Техники быстро и умело взялись за работу, а летчики тем временем знакомились с новой обстановкой.

Интересно побывать на другом аэродроме. «Все и вроде бы одинаково и вместе с тем не так, как у себя дома. Очень хорош стартовый командный пункт, но почему так грязно у заправочных колонок? Воины всюду трудятся с большим старанием, но отчего они по-разному одеты, даже у летчиков нет единства формы? Это плохо». И гости делают вывод: «У нас бы к полетам не допустили в такой форме. Видно, с дисциплиной здесь не все в порядке».

А вот и старые товарищи по училищу. Прошло всего

несколько месяцев, но хочется о многом расспросить: как живут, как учатся?

В свою очередь и гостей забросали вопросами:

— Правда, что у вас строгий командир? Что ходите только строем, а увольнения в город запрещены?

Когда-то Зуб и Белов сами задавали подобные вопросы, а теперь им стало не по себе. Нельзя сказать, что они столкнулись с расхлябанностью или отсутствием элементарного порядка. Нет! Они видели вокруг много хорошего. Но беспорядок, даже малейший, неприятно поразил уже привыкших к дисциплине людей. Поэтому никто из летчиков эскадрильи Баркова не удивился ответам Зуба.

— Командир наш — человек чудесный. И в город сходить можно всегда, но разве трудно спросить на это разрешение?

А хозяева удивились. Они знали Зуба другим. Их поразили слова летчика. «Как, Зуб — поборник дисциплины?» Это не укладывалось у них в голове.

Барков заметил изумление летчиков и в душе радовался за своего воспитанника.

Потом речь зашла о полетах. Оказалось, никто из здешних молодых летчиков не летает в облаках. О ночных полетах еще и не думали. На других аэродромах не бывали.

— Что-то вы, друзья, отстаете, — заметил Зуб.

— Видишь ли, — оправдывались хозяева, — было летное происшествие, поэтому задержались с выполнением программы. Теперь нужна простая погода для полетов под шторками, а ее нет.

— Ну что ж, желаем успехов.

С нескрываемой завистью смотрели товарищи на Зуба, Белова, Судкова.

— Неужели и ночью начали летать? Вот это здорово!

В стороне Шепелев о чем-то говорил с Барковым. О чем же, как не о здешних летчиках и не о том уроке, который они получили из разговора со старыми товарищами. Слова друзей уже оставили в сознании глубокий след. «Оказывается, нужное дело дисциплина, требовательность, порядок. У них нарушения и даже летное происшествие произошли только из-за расхлябанности. А это и явилось тормозом в летной подготовке».

Конечно, молодежь интересовали и другие вопросы.

Разговор веселый, непринужденный, дружеский продолжался до получения нового задания.

И вот «наши» уже в кабинах своих самолетов. Прощальный привет.

— Прилетайте к нам, до свидания!

Пара за парой поднимаются в воздух истребители. Гул умолкает, самолеты скрываются в облаках.

Через несколько минут звенья снова ринулись в бой, чтобы не пропустить воздушного «противника» к обороняемым объектам.

Когда самолеты вернулись на свой аэродром, уже смеркалось. А на старт выруливала третья эскадрилья. Она готовилась к отражению «противника» ночью.

Летчики собрались возле самолетов. Барков сделал короткий разбор и поставил задачу на следующий день. Все довольны. Трудный экзамен выдержали успешно. Теперь они могут летать в простых и в сложных метеоусловиях, на больших и малых высотах.

И еще: сегодня летчики снова убедились, что они на правильном пути. Им привит хороший вкус к порядку и дисциплине.

СМЕЛОСТЬ И РИСК

Весна 1942 года. Полевой аэродром на Западном фронте. Светает. На востоке сквозь белые хлопья тумана уже проглядывает солнце.

Из землянки — командного пункта полка — размашистым шагом вышел высокий подтянутый летчик. Это лейтенант Виктор Кулысов. Поставь его рядом с Беловым — не отличишь. На гимнастерке Кулысова ордена Красного Знамени и Красной Звезды. В то время такие награды в полку имели немногие. Виктор улыбнулся нам, помахал рукой и через несколько минут улетел в разведку.

Задание ответственное. Предстояло разведать несколько вражеских аэродромов, установить места сосредоточения резервов противника. В подобные полеты командование посылало наиболее умелых и смелых летчиков.

Кулысов в полете. Изрытые снарядами и минами поля, одиноко торчащие трубы на месте сожженных дере-

вень — все говорит о близости линии фронта. Там за речушкой территория, занятая врагом.

Словно холодом веет с земли. Опасность подстерегает всюду. Откажет мотор — вынужденная посадка в тылу врага. Безобидный лесок, чудом уцелевший стог соломы может оказаться замаскированным зенитным орудием, а темные точки на небе — фашистскими истребителями.

Медленно тянутся минуты. Но вот — характерный изгиб железной дороги, город Сычевка и станция Новое Дугино. Впереди аэродром врага.

Резкое снижение. Аэродром слева под крылом. Надо быстро определить тип и количество вражеских самолетов. Вот вытянутые «мессершмитты», а рядом покрупнее — «юнкерсы». Всего шестьдесят самолетов. По рулежной дорожке, оставляя за собой хвосты пыли, быстро движутся четыре истребителя. «Поздно — прозевали».

Яркое солнце помешало и зенитчикам. Вот что значит внезапность. А ведь на аэродроме до 64 стволов зенитной артиллерии. Только при отходе разведчика некоторые из них дали несколько залпов.

Южнее Сычевки облачность. Летчик переводит самолет в набор высоты и через несколько минут входит в спокойные, светлые облака. Вот когда пригодилось умение пилотировать по приборам. Маскируясь в облачности, Кулысов продолжает полет. Внизу Вязьма.

Снова курс на один из аэродромов. Но враги уже заметили разведчика. На полных оборотах, с копотью, набирают высоту два «Ме-109». Небо стало белесым от разрывов зенитных снарядов. Маневрируя по скорости и высоте, летчик выходит на аэродром противника. Быстро подсчитаны самолеты. Резкий набор высоты. И последний шквал огня зенитных батарей остался где-то позади.

Вскоре Кулысов докладывал командиру о результатах полета. Разведывательные данные были очень ценными. Но еще ценнее оказался для нас, молодых летчиков, пример смелости и мужества, показанный опытным воздушным разведчиком.

Мне вспоминается этот случай не потому, что полет на разведку был каким-то особенным. Нет, он скорее походил на один из типичных боевых вылетов, но в нем удачно сочетались смелость, риск и умение летчика.

А разве в условиях боевой учебы не приходится рисковать, проявлять самообладание, принимать ответст-

венные решения? Все приходится. И победителем становится тот, у кого тверже воля, глубже знания, прочнее навыки.

Вспоминая о военных годах, я всегда стараюсь внушить молодым летчикам, что героями становились прежде всего умелые, глубоко сознающие свой долг перед Родиной люди. Если воздушный боец твердо держит в руках штурвал самолета, если он умеет слиться с машиной и самолет целиком подвластен его воле, если он чувствует ответственность за выполнение задания, такому никакие трудности не страшны. Он наверняка выполнит любое задание.

Однако смелость, как и умение, не сразу становится достоянием каждого летчика. Такой, как Зуб, быстрее преодолевает чувство страха. Белову труднее проявить решимость. А по мере приобретения опыта и тот и другой станут смелыми воздушными бойцами, конечно, при активном воздействии командиров.

...Идут обычные полеты. В воздухе несколько самолетов. Руководит командир эскадрильи Туркин. Метеоролог докладывает:

— Ожидаю понижения облачности.

Четыре летчика ждут разрешения на запуск двигателей. Они успешно осваивают полеты в сложных метеоусловиях, но при таком понижении облаков, какое назвал метеоролог, еще не летали. Что делать? Разрешить или отставить полет?

Я советую командиру эскадрильи поговорить с самими летчиками и отдаю соответствующие распоряжения:

— Вызвать летчиков на командный пункт. Уточнить погоду на запасных аэродромах.

Офицеры напряженно слушают своего командира. Им понятны его сомнения: трудно принять решение в условиях быстро меняющейся погоды. Понизится облачность, ухудшится видимость — справятся ли летчики? Просчеты обходятся слишком дорого. Может, лучше закрыть полеты и обождать немного? Продолжить работу можно и в следующий раз, но тогда у летчиков увеличится перерыв.

И это еще не все, что заставляет командира думать о продолжении полетов. Если тренировать летчиков в упрощенных условиях, то они никогда не смогут выполнить задание в сложной обстановке. Нельзя научить офи-

цера преодолевать трудности, если он с ними не встречается в повседневной учебе. Нужно приближать задания к боевой обстановке, избегать упрощенства, условностей. Трудности способствуют воспитанию смелости, инициативы, выносливости и решительности. Вот о чем еще думал командир эскадрильи.

В данном случае, как ни в каком другом, имело огромное значение хорошее знание личных качеств летчиков. И командир рассуждает. Ложкин может не справиться: у него был перерыв, он отстал по программе от других. А Щеглов, Гуреев, Нестерцев вполне справятся: это сильные летчики. Но Гуреева следует предупредить: у него раньше наблюдались неточные заходы на посадку.

— Справитесь? — обратился руководитель полетов к летчикам после того, как метеоролог доложил данные о погоде.

— Так точно.

Желание летать было написано на лице каждого.

— Но вам, товарищ Ложкин, лететь не придется — у вас большой перерыв. Потренируйтесь в менее сложных метеоусловиях. А вы, товарищ Гуреев, помните о своих ошибках?

На лице Гуреева отразился испуг: неужели тоже не допустят?

— Помню хорошо, товарищ майор!

— В вас я уверен. Но будьте внимательны, особенно к командам с земли.

Оказать доверие подчиненному, внушить ему уверенность в своих силах — очень важное качество воспитателя. Именно так и поступил командир эскадрильи. И летчики успешно справились с заданием. А вечером они долго делились впечатлением о первом усложненном полете.

Вопрос о смелости и риске — излюбленная тема разговора между летчиками. И это понятно. Сама профессия заставляет говорить, и не только говорить, но и действовать точно, расчетливо, смело.

В свое время много говорили о трудной посадке майора Губского, совершенной в одной из родственных нам частей.

Находясь в ночном полете, Губский сообщил по радио на КП, что двигатель на его самолете дает перебой. Неприятно руководителю полетов получать такие сообщения. Посадка ночью с неисправным двигателем — дело

рискованное, а вне аэродрома практически невозможна.

«Что делать? Дать команду покинуть самолет? Нет, прежде надо поговорить с летчиком. Губский сообщил, что высота полета большая, и повторил, что двигатель продолжает работать плохо, но запросил разрешение на посадку. Затем еще раз подтвердил, что он уверен в возможности выполнения посадки.

Как быть? Ведь руководитель полетов несет ответственность за жизнь экипажа, но хочет сохранить и самолет. Ошибаться нельзя. Правильное решение может быть только одно. Но какое?»

Пока командир размышлял над создавшейся ситуацией, летчик снижался в сторону аэродрома. Двигатель работал с перебоями, и первая мысль летчика, как только началась тряска, была о катапультировании. Но тут же он отбросил ее. «А что, если я попробую сесть, — думал он, — высота большая, до аэродрома дотяну».

Летчик напряженно следит за приборами, прислушивается к работе двигателя. В чем дело? Тряска, скрежет и повышение температуры... Это характерные признаки повреждения лопаток турбины. «Не надо торопиться, — решает он. — Посмотрю, что будет дальше». Летчик уменьшает обороты двигателя и продолжает снижение в направлении аэродрома.

Один в воздухе. Кругом тьма. Непривычное подрагивание самолета. Но страха совсем нет. Все внимание сосредоточено на наблюдении за приборами и построении захода на посадку. Из предосторожности решил выполнять расчет без значительного прибавления оборотов.

Но в мозгу нет-нет да и пронесется мысль: «А правильно ли я делаю? Не проще ли катапультироваться? Момент — и все тревоги позади». Но тут же возникает другое: «А самолет?»

Снова и снова он смотрит на приборы, всем своим существом ощущает, как лихорадит двигатель.

«А что скажет командир, когда я не прилечу, а приду один... без самолета? А товарищи? Нет, надо подождать, посмотреть, что будет дальше».

Самолет снижается, дальнейшего ухудшения в работе двигателя нет, аэродром виден хорошо. И майор Губский запрашивает разрешение на посадку.

Руководитель полетов в это время тоже напряженно оценивал обстановку. Обстановка требует, чтобы он дал

команду летчику катапультироваться. Но майор Губский уверенно доложил о возможности посадки. Летчик он опытный, не раз выходил из сложных положений; кто же, кроме него, может правильнее оценить условия полета. «Ну, а если не сядет? Нет, не может этот летчик рисковать безрассудно. Он опытный «ночник» и знает, как ему лучше поступить».

Время идет. Пора принимать решение. Еще запрос по радио. Бодрый и уверенный ответ летчика успокаивает руководителя. Он отдает указание, берет микрофон и... разрешает посадку.

Осмотр самолета на земле подтвердил предположение летчика: действительно произошел обрыв лопатки.

Майор Губский в этом полете проявил мужество и волю. В холодном ночном небе он принял ответственное решение. Можно было, конечно, сразу оставить самолет и самому спастись на парашюте. Но какой летчик бросит своего «боевого коня», не приложив всех сил, чтобы спасти машину.

Так и поступил Губский. Высокая выучка и мастерство, любовь к своей профессии, выдержка и правильное выполнение указаний с земли помогли ему с честью выйти из очень трудного положения. Командир высоко оценил мужество и искусство летчика и объявил ему благодарность.

Этот случай живет в моей памяти до сих пор. Вместе с молодыми летчиками мы много говорили о трудной посадке. Правильно ли поступил летчик, приняв очень рискованное решение: садиться ночью с ненадежно работающим двигателем? Может быть, это было неблагоприятно?

Зуб и Белов, да и многие другие молодые офицеры, оставались целиком на стороне Губского.

— Мы тоже использовали бы все до последней возможности, чтобы посадить самолет.

Я пытался поставить вопрос как можно острее:

— Но допустим, что летчик или руководитель полетов немного просчитался и полет закончился, к примеру, аварией. Как бы вы оценили действия Губского в данном случае?

— Если летчик уверен, хорошо знает свой самолет, просчеты исключены.

Пожалуй, летчики правы. Губский поступил правиль-

но. Твердое знание техники, трезвая оценка обстановки позволили ему пойти на разумный риск. Принимая решение посадить самолет, он не просто рисковал, а учитывал все факторы, способствующие достижению цели. Достаточная высота, отсутствие дальнейшего ухудшения в работе двигателя при удачно подобранном режиме, видимость старта и помощь с земли дали возможность Губскому успешно осуществить свой смелый замысел.

Впоследствии и на нашем аэродроме складывались довольно сложные условия посадки. Но разговор, проведенный с офицерами вокруг нескольких фактов, наглядно показавших смелость и разумный риск летчиков, помог молодежи в трудную минуту.

Во всяком случае можно считать, что проблема смелости и риска молодежью усвоена.

«ШАРИК» СБИТ

У самого начала взлетной полосы, чуть в стороне, прилип к рулежной дорожке низенький домик. Кому из летчиков он не знаком? Это дом дежурного звена, или, как зовут его многие, дежурный домик.

С разными чувствами проходят мимо него летчики, техники. Лишь немногим разрешается заходить внутрь, а тем более далеко не всем предоставляется право заступить на боевое дежурство. К дежурству допускаются только самые умелые.

Летчики-перехватчики давно сроднились с домом. Здесь они проводят значительную часть своей службы.

Молодежь смотрит на домик и его обитателей с нескрываемой завистью. Когда же наконец им выпадет честь заступить на боевое дежурство?

От дверей дома через палисадник к стоянке самолетов ведут две дорожки: одна протоптана техниками и тянется из той стороны помещения, где располагается обслуживающий состав, другая соединяет комнату летчиков с самолетами.

Обычно в дежурном домике и вокруг него бывает очень тихо. Часовой медленно вышагивает возле самолетов, старательно обходя лужицы, уже подернутые тонкой кромкой льда. А летчики отдыхают либо играют в шахматы и домино.

Но это внешнее спокойствие обманчиво. Личный состав дежурного звена всегда настороже. Лишь только раздастся сигнальный звонок, все стремглав бегут к самолетам. Скорее, скорее сесть в кабину и пристегнуть привязные ремни, как можно быстрее запустить двигатели.

Самое неожиданное и самое ответственное задание можно получить только в дежурном звене. Трудности и романтика вызывают у летчиков интерес. Оттого так рвется молодежь на боевое дежурство.

И вот пришел этот долгожданный час. На дежурство заступили Юрий Шепелев и Владимир Зуб.

Мимо окон дежурного домика проходят товарищи летчиков, они машут друзьям.

«Может, подойти к ним? — думает Владимир. — Друзьям хочется поговорить, узнать, как проходит первое дежурство». И Зуб выходит к товарищам.

— Здравствуйте, ребята!

Голос у него неторопливый, немного самовлюбленный. Зуб гордится. Ему есть чем гордиться: он в числе первых молодых летчиков заступил на боевое дежурство.

— Ну как, Володя, обстановка?

— Нормально. Обстановка отличная. — Зуб улыбается и продолжает уже шутя. — О вас коечки плачут: ждут не дождутся молодых.

— Ничего, Володя, дождутся. Вот сходим сегодня еще разок на высоту и тогда придем...

Зуб мрачнеет. Ему-то сегодня летать вряд ли придется. Это плохо. Но ничего не поделаешь.

— Может, и меня поднимут, — с надеждой восклицает Зуб.

— Ну что же, удачного полета!

Летчики идут на стоянку самолетов, а в окне дежурного домика Владимир видит Шепелева. Командир зовет Зуба. Владимир бежит в дом.

— Это твоя кислородная маска? — спрашивает командир звена.

— Моя.

— Ее место не здесь. Пойдем к самолету, я покажу, где и что должно лежать во время дежурства.

У Зуба много вопросов: где хранить перчатки и шлемофон, как лучше уложить привязные ремни и лямки парашюта. Вопросы не случайны: у летчика все должно

быть продумано до мелочей, тогда он сможет быстро подготовиться к полету, в считанные секунды запустить двигатель и взлететь по тревоге.

Командир звена помог начинающему боевому летчику познать некоторые премудрости дежурства.

— Ну а теперь пошли, а то прохладно, — говорит Шепелев и направляется в домик.

Зубу не хочется уходить от самолета. Он с любовью поглаживает холодную обшивку истребителя и снова думает о том, что хорошо бы именно сегодня проверили боевую готовность дежурного звена. Он не ударит в грязь лицом и покажет товарищам, чему научился за несколько месяцев пребывания в полку.

Мысли прервал шум возле дежурного домика. К самолетам бежали летчики и техники. «Так и есть — тревога».

Зуб засуетился возле самолета. Техник помог занять место в кабине и запустить двигатель. Шепелев уже рулит к взлетной полосе, а Зуб еще не закрыл фонарь. Быстрее, быстрее! Отлетели колодки из-под колес, загерметизирована кабина, и Зуб догоняет Шепелева на рулежной дорожке. Шепелев рулит тихо, ожидает ведомого.

Пара уходит на перехват цели. Стремительно набирают высоту истребители. С командного пункта информируют: быть готовыми уничтожить аэростат. Больше летчикам не говорят ничего.

А тем временем на КП идет напряженная работа. Приказано уничтожить оторвавшийся аэростат. На нем подвешены важные метеорологические приборы. Чтобы их сохранить, аэростат нужно сбить как можно быстрее. Об этом и думают на командном пункте.

— По цели действует пара «соседей», — услышал Зуб знакомый голос штурмана наведения. — Вам курс 20 градусов, высота максимальная!

«Эх, не везет, — пронеслось в голове Владимира. Ну конечно же, соседи собьют «шарик» с первой атаки. А он, Зуб, останется лишь созерцателем поединка». И тут же другой внутренний голос осуждает: «Задержался со взлетом, теперь смотри, как действуют другие».

Зуб осматривает воздушное пространство. Слева в вышине показался двойной инверсионный след. Это соседи начинают атаку.

Ведомый летчик сильно отстал. «Действуют одиноч-

но», — думает Зуб. По голосу и позывным он узнал в ведущем летчика Чернова, в ведомом — Бирюкова.

Чернов быстро сближается с целью. Пора открывать огонь! Но залпа не последовало, и самолет проскочил ниже цели.

Зуб внимательно следил за атакой, и, когда самолет промчался мимо аэростата, двойственное чувство еще сильнее овладело летчиком. В душе теплилась надежда: может, и ему удастся атаковать. И в то же время мучил вопрос: почему летчик промахнулся.

А тем временем Чернов повторил заход, огненные шары крупнокалиберных пушек полетели в направлении цели. Снова промах. Трасса легла значительно ниже аэростата. Зуб так и не мог понять, в чем причина плохой стрельбы. В голове вертелась мысль: «Близок локоть, да не укусишь». Зато Шепелев понял все.

— Неправильно наводите, — передал он на КП. — Летчик ниже цели на 600—1000 метров.

Дело в том, что до подхода к цели летчик не был выведен на заданную высоту. А ведь «потолок» самолет может набрать только в режиме максимального набора и только на прямой. Никаких доворотов, кренов в это время быть не должно. Офицеру наведения следовало бы так построить маневр, чтобы истребитель мог выйти на цель без разворотов. Если же потребуется разворот, то дополнительно набирается такая высота, какую придется потерять в процессе разворота. Чернова сразу после взлета направили на цель. А прямая для набора заданной высоты оказалась явно недостаточной.

Если бы в кабине самолета сидел опытный летчик, он, вероятно, смог бы правильно оценить обстановку и парировать ошибку штурмана КП. Но молодому офицеру разобраться в случившемся оказалось не под силу.

Шепелев переживал это не меньше Чернова. Ну что стоило ему потребовать от КП повторного наведения. Для этого потребовалось бы сделать отворот, отойти от цели и на прямой набрать высоту. Так нет. Чернов довольно уверенно передал по радио: «Цель вижу, атакую!» Он пытался сближаться с целью, несмотря на большую разницу в высоте. Атака оказалась неудачной.

Боясь потерять аэростат из виду, летчик допускает вторую грубую ошибку: начинает маневрировать в непо-

средственной близости от него. Но это можно делать на малой высоте, а в стратосфере крен самолета (даже при максимальной тяге) приводит к резкой потере высоты в процессе разворота. Летчик это, безусловно, знал, однако победило желание уничтожить цель во что бы то ни стало. К сожалению, в данном случае желание победить не опиралось на точный расчет и возможности самолета.

Чернов понял ошибку, но уйти от цели, не поразив ее, по-прежнему не хотел. Во втором заходе он увеличил насколько мог угол кабрирования, но трасса все равно легла ниже цели.

Получив приказ по радио, Чернов отходит от цели.

В атаку заходит Бирюков. Шепелев и Зуб отлично видели, что летчик набрал заданную высоту задолго до подхода к цели. Молодец! Хотя летчик он не из сильных, но точно выполняет команды с земли, и это приносит первый успех.

Пара Шепелева тоже идет на высоту. Если Бирюкову сбить «шарик» не удастся, будут атаковать они.

Владимир не отрываясь смотрит на крошечное белос облачко аэростата и приближающийся к нему на огромной скорости истребитель. «Сумеет ли летчик сохранить высоту? Сможет ли точно прицелиться, определить дальность до почти неподвижного аэростата? Цель нескоростная, требует особой сноровки в прицеливании. Рано откроешь огонь — снаряды пройдут ниже цели, поздно — можно столкнуться с аэростатом».

Дальность все меньше и меньше. Из носовой части истребителя показались огненные трассы. Они яркими линиями легли выше цели, потом ниже, ниже. И вдруг вместо белого облачка аэростата вспыхнуло огромным огненным шаром желтое пламя. «Шарик» сбит! Сбит с первой атаки Бирюковым.

«Шарик» сбил Бирюков, а не Зуб. Владимир по-прежнему досадовал. «И надо же упустить такую возможность. Ну хоть на минуту пораньше взлететь, и все было бы иначе. Командный пункт стал бы наводить Шепелева и его. А Чернов и Бирюков ходили бы в запасных. Конечно, Шепелев не оставил бы «шарик» — ну и ладно: это все же приятнее, что аэростат уничтожил твой напарник. Как же теперь смотреть в глаза товарищам?»

Самолеты уже на земле. Зуб не торопясь вылезает из кабины. Он видит Белова, Нестерцева и Судкова. «Сейчас

начнутся расспросы: как атаковал, хорошо ли навели? Что он им ответит?» Летчики быстро подошли к Зубу.

— Поздравляем с первым боевым!

Зуб смущенно улыбается:

— Поздравлять-то не с чем. «Шарик» сбили не мы...

— Ну и что же? Мы все знаем. Если бы первыми навели вас, так сбили бы вы. Чего же тут огорчаться, ведь «шарик»-то сбит! И это главное.

Зуб облегченно вздыхает. Ожидал другого. Но аэростат сбит. Это действительно — главное. Летчик выпрямляется и смотрит на товарищей потеплевшими озорными глазами.

— Вас сменяют ночные экипажи. Успеем одну партию в баскетбол?

Владимир улыбается.

— Конечно! Одну партию обязательно.

Зубу приятно. «Хорошие друзья. Пришли и поздравили с первым ответственным вылетом. Беспокоились, справлюсь ли с заданием? Шепелев сказал «хорошо» и пошел докладывать о выполнении задания. Значит, в конце концов, действительно неплохо».

Владимир посмотрел на Александра.

— Как там, дома?

Белов улыбнулся.

— Все хорошо. Они у баскетбольной площадки, ждут нас.

На сердце стало совсем весело. «Какое счастье быть летчиком и быть любимым. Это счастье нужно беречь».

В ВОЗДУХЕ — ПЕРЕХВАТЧИКИ

Ночь. Облачность не видна, но она угадывается: совсем незаметно звезд, а на фоне огней аэродрома косо падают редкие капли дождя. Облака очень низкие. Об этом можно судить по яркому экрану, который они создают, отражая свет близлежащего города.

С наступлением ночи огней становится меньше, а видимость, и без того незначительная, еще более ухудшается. Но полеты идут.

У стартового командного пункта летчики первой и второй эскадрилий. Они сегодня не летают. Их специально

пригласили на аэродром, чтобы познакомить с процессом наведения перехватчиков в облаках.

— Интересно? — с улыбкой спрашивает командир третьей эскадрильи майор Александров, на ходу застегивая шлемофон и направляясь к самолету.

— Очень! — отвечают летчики. Им хорошо знаком Александров, лучший перехватчик части. — Неужели и мы когда-нибудь сможем летать в таких условиях?

— Скоро, очень скоро, — улыбается командир эскадрильи и смотрит в мою сторону.

Офицеры еще не знают и даже не догадываются, что на днях они приступят к освоению наземной, а потом и летной программы истребителя-перехватчика. Для них это будет большим сюрпризом.

Летчики внимательно следят за взлетающими самолетами, несмотря на дождь и плохую видимость.

Самолет, в кабину которого сел майор Александров, быстро вырулил на полосу, развернулся и с ходу начал взлет. Короткий разбег — и разноцветные аэронавигационные огни погасли в темноте ночи.

Летчики, оставшиеся на земле, пошли на командный пункт. А для Александрова часы отстукивали минуты трудного испытания.

После отрыва от полосы он несколько секунд ведет самолет визуально по взлетным огням. Затем проверяет показания приборов и полностью переходит на пилотирование с их помощью.

— Разворот вправо на курс 350 градусов с набором высоты! — следует первая команда штурмана наведения.

— Курс 350 градусов. Выполняю!

По вспышкам аэронавигационных огней на консолях и увеличению освещенности в кабине летчик определяет, что вошел в облака. Авиагоризонт, курс, скорость — это сейчас главное.

Вначале кажется, что самолет не разворачивается, а летит по прямой. Но командир эскадрильи опытный летчик и хорошо помнит основное правило полетов в облаках: «Доверяй не чувству, а приборам!»

Авиагоризонт и компас показывают разворот. Небольшим усилием воли летчик заставляет себя верить их показаниям: приборы не подведут. Показания каждого из них в какой-то мере отражаются на поведении двух — трех других. Поэтому отказ или неточную работу одно-

го можно всегда заметить и вовремя переключиться на пилотирование по дублирующим приборам.

При больших перерывах в полетах чувство веры в приборы и, если так можно выразиться, согласованность чувств летчика с их показаниями уменьшаются. Это вызывает иллюзии. Летчик может ощущать крен, кабрирование (пикирование), не подтверждающиеся показаниями приборов. Явление очень опасное. Оно может появляться в полете и после недостаточного отдыха, при болезни или переутомлении. Поэтому командиру очень важно хорошо проверить подготовку каждого летчика и правильно оценить его способность выполнять полет именно в таких метеорологических условиях.

Александров внимательно проверяет показания приборов. Курс 350° . Кренов нет. Вариометр показывает максимальную вертикальную скорость. Поступательная скорость — заданная. «Стрелки по нулям!» — любят выражаться летчики об относительно установившемся режиме полета, когда все показания приборов соответствуют заданному режиму.

Теперь у летчика есть время проверить работу двигателя и прицела, оценить погоду и поудобнее устроиться в кабине. А это тоже очень важно при длительном полете в сложных условиях. Неудобная посадка может вызвать иллюзии или сомнения в показаниях приборов.

Пока Александров набирает высоту и летит в район встречи с целью, взоры всех присутствовавших на командном пункте офицеров обращены на индикатор радиолокатора. Две точки, изображавшие истребитель-перехватчик и условную цель, быстро сближаются. Автоматическое устройство выдает все новые и новые координаты самолетов. Над полями, лесами, реками, населенными пунктами пролегли маршруты двух экипажей. Истребитель и самолет-цель с огромной скоростью мчатся к точке встречи.

Наступает самый ответственный этап работы боевого расчета командного пункта. Предстоит определить точку начала маневра истребителя для выхода в выгодное положение, откуда начнется атака.

Вот уже перехватчик совсем близко от цели. Штурман наведения включает микрофон и передает на борт истребителя:

— Разворот влево, курс 200, крен 30.

На индикаторе кругового обзора за маленькой точкой обозначилась светлая дужка-хвостик. Истребитель начал разворот. Штурман быстро уточняет расчет. «Опаздывает — надо увеличить крен», — думает штурман наведения и передает на борт истребителя:

— Крен 45.

— Крен 45. Выполняю, — отвечает летчик.

Через две минуты маленькая точка оказалась почти рядом, но позади большой. Последовала еще команда. А тем временем Александров, сосредоточив внимание на самолетном радиолокаторе, начал поиск цели. Среди искрящихся, то возникающих, то пропадающих светлых полос и точек он быстро нашел отметку цели и доложил на КП.

Но прошла минута, вторая, а доклада об атаке все не было. Белов и Зуб, сидевшие рядом, обменялись вопросительными взглядами. На их лицах можно прочитать и недоумение и тревогу: «Что случилось? Почему не состоялась атака?»

А дело вот в чем. Отметка от самолета «противника» вдруг пропала.

Александров понял: «противник» маневрировал по скорости, курсу и высоте.

Но команды с земли следовали одна за другой, и летчик вновь обнаружил цель. Дальность быстро уменьшалась.

— Дайте точно высоту цели, — запросил Александров.

Получив необходимые данные, он мысленно представил себе положение спутной струи от двигателей бомбардировщика и начал маневр.

Вот отметка цели вышла на вертикальную черту. Вспыхнула горизонтальная светло-зеленая линия. Цель «захвачена». Летчик доложил об этом на КП, перенес взгляд на прицел и, совмещая центральную метку с «птичкой» от цели, пошел на сближение с «противником».

Истребитель точно маневрировал вслед за целью и на заданной дальности поразил ее.

Летчики внимательно следили за перехватом. А когда наведение закончилось, я спросил:

— Все поняли, что такое воздушный бой ночью?

Офицеры улыбались, весело смотрели на меня, на штурмана наведения. Они уже догадались, с какой целью были вызваны ночью на КП.

— Мы готовы овладеть боевым применением ночью в сложных метеоусловиях, — один за всех ответил Зуб.

И я с восхищением смотрел на молодых офицеров, которые уже перестали быть молодыми летчиками.

— Ну что ж! Посмотрели, как перехватывают ночью в облаках, а теперь на отдых. Завтра соберемся и поговорим о программе летчиков-перехватчиков.

Лица у офицеров повеселели еще больше. Молодежь стояла на пороге большого летного искусства.

К автобусу летчики отправились гурьбой. В моих ушах долго звучали их звонкие голоса. Наверное, никто из них не слушал друг друга: все говорили, жестикулировали, что-то доказывали и, как обычно, спорили по каждому пустяку.

А самолеты выруливали на полосу сквозь мутную пелену дождя, с низким гулом совершали разбег, и некоторое время плыли над землей их красно-зеленые огоньки. Потом они таяли, и оставалась одна беленькая точка хвостового огня. Но вскоре и она растворялась в непроглядной тьме.

Летчик ушел на задание. Скоро в такую же непогоду полетят наши новые однополчане. Счастливого вам полета!



СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Первые старты	3
Самолет ошибок не прощает	12
Разъяснить, потребовать	17
В стратосфере	22
Дисциплина и подвиг идут рядом	26
В облаках	32
Летчик и руководитель полетов	37
Дело чести	45
Аэродромный маневр	48
Смелость и риск	55
„Шарик“ сбит	61
В воздухе — перехватчики	66

Василий Андреевич Кузнецов
СТАНОВЛЕНИЕ ЛЕТЧИКА (ЗАПИСКИ КОМАНДИРА)
М., Воениздат, 1963, 72 с.

Редактор подполковник **Соколов В. Д.**
Литературный редактор **Смирнова Р. П.**
Художник **Селезнева Е. И.**
Технический редактор **Зудина М. П.**
Корректор **Мамышева Г. П.**

Сдано в набор 4.4.63 г.

Подписано к печати 7.6.63 г.

Г-90884.

Формат бумаги $84 \times 108^{1/2}_{32}$ — $2^{1/4}$ печ. л. — 3,6 усл. печ. л. 3,67 уч.-изд. л.

Тираж 18 500 экз. ТП 63 г. № 23

Изд. № 1/5175.

Цена 11 коп.

Зак. 950.

1-я типография
Военного издательства Министерства обороны СССР
Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3

Цена 11 коп.

