

ГЛАВА 5.

Борисоглебск.

Явившись, как полагается по начальству и получив назначение в роту мы были приятно удивлены тем, что размещение курсантов было не в большой казарме, а в отдельных комнатах, по четыре-пять человек. Прямо за зданиями виднелись крыши ангаров и аэродром.

-Эй вы козырьки! Нечего тут разглядывать, ваш аэродром далеко ещё нагуляетесь.

Новое слово «козырьки». Новеньких в «тёрке» называли «сундуками», это было понятно. Позже выяснилось, что ничего обидного в этом не было. Просто здесь не носили фуражки с такими огромными козырьками и, кроме того, речь шла об ученической привычке в самолёте, глаз не сводить с линии горизонта и смотреть через козырёк самолёта.

Убирая свои вещи и устраиваясь в комнате, мы делились впечатлениями от увиденного. -Ну ребята! Восторженно обращался Васильев к нам.

-Как здесь все ребята одеты! Правда мы уже обратили внимание на исключительно хорошо пошитое обмундирование учлётов, все с иголочки. Сапожки хоть на бал. У всех хромовые и очень красивого фасона «коротышки». А козырьки у фуражек совсем нелакированные, а матовой кожи и, что самое главное, у фуражек совсем крохотные поля. Немедленно приобрести такие же.

- Чему удивляться? На всем готовом, да ещё шестьдесят рублей. Тратить их на себя положено. Это тебе не курсантские три шестьдесят. На другой день мы участвовали в похоронах разбившегося перед нашим приездом инструктора. Гроб стоял на фюзеляже самолёта. Вся школа шла в строю под звуки траурного марша. Мы поражаемся большому количеству крестов пропеллеров стоящих в четыре ряда на кладбище. И поему оно в центре города?

Что-то много гробов. Настроение сразу стало подавленным, впрочем, когда нам рассказывали потом об этой катастрофе и о многих других выходило, что в каждом отдельном случае был виноват лётчик, принявший неверное решение в сложных обстоятельствах.

Мы уже числимся в первой эскадрилье и наш комэск Ионов посетил нас. Составлены списки по инструкторам, фамилия нашего «бога» Попов Борис Николаевич, а вот и он сам. В прошлом артиллерийский офицер поручик, стал летать с 1916 года окончив Гатчинскую школу. Он хорошо знал все старые самолёты и теперь летает на «Авро» обучая молодёжь. Он был прост, спокоен, никогда не ругался и не кричал на учеников, как некоторые другие вроде болгарина Афанасова.

Прежде всего он толково показывал и рассказывал всё на земле и на самом самолёте. Сначала он давал нам держаться только за ручку, и требовал вождения по горизонту. Тут мы сразу показали, что это не диво, ибо прошли рулёрку, он нам стал давать и педали. Так постепенно на земле и в полёте, на взлёте или на посадке мы постепенно отработывали какие-то задачи и медленно, шаг за шагом усваивали тонкости управления самолётом. И руки и ноги заняты управлением.

Наклоны ручки кренят машину влево и вправо, от себя и на себя, и машина послушно то клюёт носом то задирается вверх. А ноги стоят на педалях, ими легко повернуть нос самолёта влево и направо и все это проделывается сразу во всевозможных комбинациях.

По-настоящему сложно координировать движения. Была ещё одна трудность, никогда не знаешь кто управляет машиной? Может это всё проделывает инструктор?

Когда дошло дело до виражей, где происходит перемена рулей и руль высоты становится рулём поворота, а руль поворота становится рулём поворота, а руль поворота становится рулём

высоты стало ещё сложнее удерживать самолёт на фигурах без снижения.

Пружинистое, эластичное управление самолётом иногда становилось каким-то жёстким, а иногда просто болтались и ручка, и педали. Но ещё более трудным было справляться с жироскопическим эффектом мотора. Тяжёлый, семицилиндровый мотор вращался со скоростью тысячи двести оборотов в минуту. Этот ротативный мотор был большим волчком, он мог помочь в прямолинейном полёте, при поворотах же он или заставлял клевать носом, или «драл» нос машины кверху. Наш маленький инструктор мало беседовал с нами на посторонние темы, но что касалось полётов и управления самолётом раскрывалось им со всеми подробностями.

-Я вам начинаю передавать постепенно всё хозяйство. Ручкой работайте педалями то-же, теперь даю вам и мотор. Разрешаю всем вам делать самостоятельно взлёт. Газ давать плавно, но решительно и сразу стараться поднять хвост, прямую держать точнее, как только машина отделиться от земли немного её придержать. Смотреть на указатель скорости, учиться набору высоты на одной заданной скорости. Представьте себе шесть верзил, стоящих вокруг маленького, одетого в кожаное пальто инструктора, они блаженно улыбаются и повторяют условия упражнения. У двух человек в руках пробковые каски, без которых не разрешалось летать ученикам.

Ведь это громадный шаг вперёд. Надо сказать, что «хозяйство» в этом самолёте было простейшее, не было даже указателя высоты /альтиметра/ он давался отдельно в кожаной оправе и привязывался к ноге повыше колена.

Что же, вспомнились рулёжки на комендантском аэродроме, прямую выдерживать умеем и первые же взлёты показали нашу подготовленность. Наш инструктор похвалил всю группу. Теперь мы летаем не вокруг аэродрома, а уходим в зону озеру Ильмень. Сначала казалось, что на вираже земля становится боком и катится на нос

сверху вниз и управление становилось непонятным. Потом это прошло, и земля стала вести себя как ей положено.

Над озером пришли успехи в освоении виражей, теперь они выполнялись запросто.

-Ну теперь я вам всем покажу потерю скорости, штопор, выведение из него и запуск мотора в воздухе.

Он долго подробно объяснял причину штопора и не сказал ничего о самом казалось главном, об ощущениях при выполнении этого задания. Это стоило бы рассказать. Когда на высоте в полторы тысячи метров он сбавил газ и задрал нос самолёта кверху – мотор остановился. Повисев несколько секунд, машина потеряла скорость и вдруг... Резко двинулась на себя ручка управления и пошла вперёд педаль. А самолёт со стоящим пропеллером повалился вниз и резко закрутился вправо. Перед носом замелькал голубой Ильмень. Падение вниз ощущалось как будто ты прыгнул вниз. Сердце ёкнуло и хотелось сказать дядинька не надо, довольно. Вращение продолжалось и когда прекратилось и самолёт носом вниз отвесно падал в озеро, закрутился винт. Заработал мотор и нос самолёта стал подниматься к горизонту. Вёл самолёт инструктор. Вот мы входим в большой круг, снижаемся. Ещё мгновение и самолёт на земле.

-Поняли посадку? Что молчите? А я вижу вращающееся озеро...

-Нет говорю не понял, вроде как даже не заметил, как сели.

-Следующий!

Наш Чижииков готов, не удаётся ему ничего сказать, он уже в кабине. Вздохая, расстёгиваю шлем, отдаю Майкову. Ну и дела!

- Ну рассказывай. Окружили меня ребята и ждут сенсаций, но нет теперь я окончательно оправился от острых ощущений падения и штопора.

-Да ничего особенного... Сами увидите упражнение не трудное и тут я руками показал, как задирается машина падает вращаясь. На этом

месте рассказ можно было бы прервать, ибо далее кто-то стоящий сзади подёргал меня за брюки и удовлетворённо отметил

-Ничего, сухие.

Много позже я вспоминал эти острые ощущения на первом штопоре, они больше не повторялись всё становилось обычным. А к посадке все стали «присматриваться» всерьёз.

К середине лета мы добрались до петель, переворотов, которые стали проделывать запросто. Одно смущало, кто же управляет самолётом?

При всей ясности картины, послушный самолёт делает то, что ему приказываешь и казалось, что ручка сама «ходит» раньше, чем ты желал бы её двинуть. Зато мы стали видеть и ощущать как при подходе к земле самолёт выходит из угла планирования, несётся над землёй теряя скорость и проваливаясь, ещё немного, ещё тяни, ещё на себя, так, хорошо. Сели!

Это на посадках слышалось в телефоне и невольно сам повторял эти заклинания до самого приземления.

-Ваша группа почти усвоила элементы полёта, теперь давайте сами весь полёт, если всё будет отлично, то пойдёт дело к выпуску в самостоятельный полёт по кругу.

Радостные улыбки и заверения, что всё будет в порядке прервал инструктор – Виноградов садитесь в кабину!

-Полёт по кругу, всё управление ваше, развороты над отметками, держать скорость. Всё.

В этот день нашим переживаниям положил конец только сигнал окончания полётов. Подумать только, самолёт с Виноградовым сел, и наш инструктор вылез, оставив в кабине Васю. Он подошёл к нам не торопясь закурил и задумался. К нему подошёл инструктор соседнего «пяточка» Кончаковский.

-Что Боря? Не думаешь ли своих выпускать? Там Никитин уже второго хочет выпускать.

-Очень даже думаю ... А ты как?

- Хочу посмотреть на твоих сначала ... может быть решусь и я.

Попов подошёл к самолёту и став на плоскость, что-то говорит Виноградову. Он сошёл с плоскости, и Вася даёт команду для запуска мотора. Мы ахнули ... Вася сейчас полетит! Волнение у всей группы было не меньшим чем у сидящего в кабине Васи. Пока ещё не заработал мотор наш инструктор с задумчивым видом прислонился щекой к рулю поворота.

Ведь на карту ставится весь престиж инструктора. Как поведёт себя ученик в воздухе предсказать нельзя мало ли какие ошибки они сделают. А ответственность за жизнь? За дорогую материальную часть?

Он отходит от самолёта, заработал мотор, и Вася вытянул руку просит старт. Он взлетел, а инструктор подошёл к нам, не спуская глаз с машины в воздухе. Вася хорошо сел и вновь ушёл по кругу и так ему удалось в этот день сделать пять посадок «одна в одну» как сказал наш авиатехник. В этот день больше именинников не было. Полёты были закончены. Мы окружили Васю, лицо его было покрыто красными пятнами, он улыбнулся. Ну чего там рассказывать. Всё то же самое, только вот разве теперь я знаю, что управлял самолётом.

-Эх ребята! До чего же здорово! Какое удовольствие самому лететь. Какая послушная машина. Нет страха я не испытывал. Только перед первым взлётом волновался ужасно, не хотелось лицом в грязь ударить. Вы думаете почему инструктор к рулю прислонялся? Ведь мои ноги на педалях стоят? Соображаете?

Настало и «завтра», Опять мы в группе около «пяточка» и Попов залезает в самолёт никому, не дав команды садиться на первое сидение. Потом с ним полетел на контрольный полёт Чижиков и после посадки Попов вылез из кабины. Дав задание прямо в струе от

работающего винта, он спрыгнул с плоскости пошёл к группе. Самолёт побежал по прямой и начал набирать высоту.

Мы затаив дыхание следим за ним. Попов похлопал себя по карманам, и не обнаружил папирос. К нему протянулись несколько рук с коробками. Самолёт заходит на посадку, сзади слышится голос Кончаковского он так же переживает и громко страдающе тянет:

-Выводи из угла. Так, так, выдерживай. Тяни на себя! Ещё! Тяни! О! Сел. Молодец.

Наш инструктор курил не произнося ни слова. Кончаковский ушёл к своей группе, а Попов подошёл к подрулившему самолёту и увидев во прощающее лицо Чижикова поднял руку показав большой палец и махнул рукой. Это обозначало «всё хорошо вылезай».

Какой незабываемый момент! Инструктор поздравляет ученика с первым самостоятельным полётом. Потом оборачивается к нам. Указывая на меня – Быстро в кабину. Даю вам контрольный полёт. Всё ваше, задание то же, полёт по кругу. Выхватываю из чьихто рук каску и на ходу пытаюсь её застегнуть наконец я в кабине, запущен мотор, и я пошёл на взлёт. Как будто всё как и всегда, над знакомыми точками развороты, снижение, выравнивание и посадка. Попов вылезает из кабины. – не останавливайте мотор. Он стоит на плоскости и кричит мне

-Пойдёшь в самостоятельный полёт. Всё задание круг и посадка.

-Пошёл!

Прошу старт, мне машут белым флажком. Газ. Я лечу набираю высоту, разворачиваюсь, ведь это я сам. Да теперь я знаю, что всё могу сделать сам. От восторга я ору, что-то несурзное. Самолёт слушается малейшего движения ручки. Как это прекрасно. Пора снижаться, последний разворот и я планирую, земля быстро приближается уже пора выводить из угла, лечу над землёй и тяну ручку ещё немного и качусь к пяточку. Инструктор машет рукой. Давай ещё по кругу. Опять вперёд. Второй полёт, потом третий были

работающего винта, он спрыгнул с плоскости пошёл к группе. Самолёт побежал по прямой и начал набирать высоту.

Мы затаив дыхание следим за ним. Попов похлопал себя по карманам, и не обнаружил папирос. К нему протянулись несколько рук с коробками. Самолёт заходит на посадку, сзади слышится голос Кончаковского он так же переживает и громко страдающе тянет:

-Выводи из угла. Так, так, выдерживай. Тяни на себя! Ещё! Тяни! О! Сел. Молодец.

Наш инструктор курил не произнося ни слова. Кончаковский ушёл к своей группе, а Попов подошёл к подрулившему самолёту и увидев во прощающее лицо Чижикова поднял руку показав большой палец и махнул рукой. Это обозначало «всё хорошо вылезай».

Какой незабываемый момент! Инструктор поздравляет ученика с первым самостоятельным полётом. Потом оборачивается к нам. Указывая на меня – Быстро в кабину. Даю вам контрольный полёт. Всё ваше, задание то же, полёт по кругу. Выхватываю из чьихто рук каску и на ходу пытаюсь её застегнуть наконец я в кабине, запущен мотор, и я пошёл на взлёт. Как будто всё как и всегда, над знакомыми точками развороты, снижение, выравнивание и посадка. Попов вылезает из кабины. – не останавливайте мотор. Он стоит на плоскости и кричит мне

-Пойдёшь в самостоятельный полёт. Всё задание круг и посадка.

-Пошёл!

Прошу старт, мне машут белым флажком. Газ. Я лечу набираю высоту, разворачиваюсь, ведь это я сам. Да теперь я знаю, что всё могу сделать сам. От восторга я ору, что-то несурзное. Самолёт слушается малейшего движения ручки. Как это прекрасно. Пора снижаться, последний разворот и я планирую, земля быстро приближается уже пора выводить из угла, лечу над землёй и тяну ручку ещё немного и качусь к пяточку. Инструктор машет рукой. Давай ещё по кругу. Опять вперёд. Второй полёт, потом третий были

- Не воображайте, что вы всё умеете, это пока ещё не ваши, а мои посадки, буду считать вашими после двадцатого полёта.

Так умерил наши восторги Попов наш «бог» инструктор и не ошибся.

Мы все ещё летали по кругу, когда у меня после второго разворота вдруг раздался сильный удар и на носу самолёта выросло, что-то круглое чёрное и мотор остановился. Не знаю, что я тогда подумал, и сознательно начал действовать только когда самолёт планировал.

Плавно развернувшись против ветра, я стал сажать самолёт на край аэродрома, но немного не дотянул, подо мной мелькнули какие-то ямы и холмы. Невольно стал тянуть ручку что бы перелететь их, но самолёт терял скорость и проваливался.

Всё больше нечего делать, ручка до конца дотянута и машина умница провалившись более метра села как ворона между буграми. Тишина оглушила меня и к своему восторгу я увидел, что стою на земле, самолёт цел и я так же. Вдали, от старта сюда бежали люди и мчалась санитарная машина. Вылез я из кабины и обошёл самолёт. Вот в чём дело! Лопнувшей тягой срезало капот самолёта. Увидев стоящий самолёт техники, бросились к мотору.

Наш инструктор присвистнул, глядя на стоящую в ложбинке «Аврушку». На меня он не обращал внимания и шагами стал измерять длину следа от костыля. Техники по команде старшего, взвалили хвост на плечи двух дюжих мотористов и покатали самолёт к ангарам.

- Товарищ инструктор! Во время совершения Он прервал мой доклад отвернувшись к своему другу Кончаловскому.

- Ну не верил? Так просчитай сам. Они о чём-то заспорили и пошли на «пяточки», поплёлся и я сзади. На старте стояла вся наша группа. Они смотрели на инструктора потом на меня, и я почувствовал, что я как-то виноват перед ними.

— Значит полётов больше не будет? Нам можно уходить?

-Полётов не будет только сейчас поговорим. Все вы видели, как самолёт пошёл на вынужденную посадку, развернувшись против ветра, и был высоко выравнен благодаря чему сел немного с плюшком, на неровную поверхность с минимальной скоростью и пробежав сорок два метра остановился. Всё хорошо, машина цела. Причина посадки авария мотора, срезан капот. Поступайте именно так при посадке на неровности.

С меня как гора свалилась, хотя я и не был ни в чём виноват, но теперь все совсем другими глазами смотрели на меня, а Саша Майоров заулыбался и показал большой палец и ещё «с присыпкой».

Ребята похлопывали меня по плечу, поздравляли с первой вынужденной посадкой Ой что это? Раздался чей-то крик -Смотрите. Кто это? Ну блин из него...

Не успел договорить наш инструктор, как планирующий самолёт вдруг свалился на крыло и грохнулся об землю. В облаке пыли видно было как отскочила вверх полукоробка крыльев. На этот раз понадобилась санитарная машина. Подбежавшие с трудом извлекли учлёта Редькина из обломков самолёта. Он был весь залит кровью, но дышал, и машина умчала его с аэродрома. Техники сокрушённо обхаживали разбитую «Аврушку». Чего уж там. Грузите на автомашину обломки и мотор. Мы молча помогали им. Вот пример невнимания и скорости, всё просто.

Так впервые на наших глазах разбилась машина и тяжело пострадал ученик. Пришлось разбирать и этот случай.

-Не воображайте будто вы лётчики. Так начал разговор с нами Борис Попов наш инструктор.

-Да, не воображайте. Ничто не прощает воздух здесь нет мелочей, наши уставы писаны кровью. Хотите жить и летать?

-Конечно хотим! Ведь он прозевал и потерял скорость

-Прозевал! Он вообразил, что всё умеет и всё можно делать запросто. Ну марш домой. Этот урок вам всем на пользу.

Прошло немного дней, а мы понемногу натренировались в посадках и начали ходить в зону на пилотаж. Ощущения

самостоятельного пилотирования над озером были незабываемы. Валились в штопор, падали на крыло, делали перевороты и петли, останавливали в воздухе мотор и снова запускали. Эти падения, стремительные, со свистом и воем расчалок стали даже нравиться. Но всему приходит конец и привычная «Аврушка», которую мы с такой любовью обмывали от заляпывающей весь хвост касторки была покинута нами.

Простился с нами и наш Борис Попов, простился с сожалением напомнив нам ещё раз золотые правила «Подходить к машине на «вы», а не на ты, и быть очень внимательным и никогда не теряться.

Стало холодно, по утрам морозило, когда нам пришлось впервые выстраиваться на ближнем аэродроме. Здесь стояли в ряд красивые большие самолёты «Хавеланд» с моторами Сиддлей-Пума.

Командир отряда распределяет инструкторов и самолёты по группам и вот к нам приближается наш новый инструктор. На голове застёгнут мягкий шлем и очки на затылке. Глаза колючие, без тени улыбки лицо. Старший группы скомандовал и доложил ему. Подойдя к нам, он ткнул пальцем в ближайшего учлётца- Фамилия? Следующий. Фамилия? Он записывал себе в книжечку и ставил какие-то значки. Странно, ведь у него есть список, чего проще ...

-Осмотреть самолёт. Проверю знания материальной части.

Так начался новый этап нашей жизни. Скоро пришлось забыть и запах касторки, и мягкое жужжание ротативного мотора и старушку «Авро» -504-к и поездки на «Трундулете», на смешной платформе, оборудованной авиационным мотором с толкающим винтом. И не только это, а прогулки в Телермановское лесничество и купанье в реке Вороне, городской парк и выходные дни. Теперь настанёт зима и все это не повторится. Суровый Петров заставляет залезать во все тёмные углы и прощупывать соединения тросов, ролики, натяжку лент расчал. Нам кажется чудом техники эта трофейная машина, на таких летали врангелевские лётчики. Вместо тросов здесь стальные ленты и красивый саблеобразный винт с острым коком, закрывающим втулку. Мы восхищались чистеньким

мотором и особенно его красивой работе на малых оборотах. Как часы тикают, так и мотор работает на старте чик, чик, чик, ... Конечно, хозяйство здесь гораздо богаче, приборы и краны, двойное зажигание, три сектора газа. Всё это новое радовало и хотелось поскорее попасть в воздух.

- Запомните нашу формулу взлёта. Стабилизатор. Лапка. Опережение. Газ. Петров рубит рукой воздух – Повторите. А теперь вы ... он заглянул в книжечку – вы Майоров, в кабину, быстро. Застегнуть ремни. Уселись? Взлетайте.

Плюхнувшийся на сидение Майоров едва успел пристегнуться как Петров нетерпеливо заворчал – Что это вы там копаетесь?

Сашка, нагнувшись толкает рукой штурвал стабилизатора, раз, два, три...десять. Он быстро включает лапку второго зажигания суёт вперёд сектора опережения и газа. Он смотрит вопросительно на Петрова. Тот качает головой – А баки кто за вас будет переключать – Плохо майоров. Вылезайте, Следующий.

Так мы осваивали работу в кабине, владение всем хозяйством при неработающем моторе и ведь нельзя иначе. Не открутишь стабилизатор значит не оторвёшь хвост от земли на взлёте, без опережения так же не взлетишь, не будет мощности. Весь день мы крутились около самолёта и с нетерпением ожидали завтрашнего дня полётов.

Вот мы и в воздухе. Долго, нехотя разбегаются самолёт и незаметно отрывается от земли. На разбеге он плавно раскачивается и мягко подпрыгивает на неровностях аэродрома. Набор высоты идёт медленно и самолёт очень хорошо стабилизируется, а мотор поёт с каким то свистящим добавлением и впереди, перед глазами, на капоте бешено вертятся крыльчатки двух помп качающих бензин в верхний бак. -Выдерживай. Прижми немножко. Вот так и держи ... Гудит в наушнике голос Петрова. Какая замечательная вещь стабилизатор. Немного отдаю ещё и на ручку совсем не давит. Солидно ведёт себя машина. На разворотах не капризничает и делает их плавно. Планирую, сбавляю газ и стараюсь рассчитать. Я хотел

подтянуть мотором, но сектор газа не пошёл и наоборот Петров его совсем убрал. Вот оно в чём дело. Выведенная из-за угла она ещё долго летит и не думая садиться и, наконец медленно проваливается и мягко садится на три точки. Один за другим мы летаем с Петровым, который не слишком долго возил нас и убедившись в нашем умении сажать машину выпустил всех в самостоятельный полёт. Особенностью этих полётов было что у каждого правый бок стал закопчённым гарью и маслом мотора.

Не думал я тогда, что через несколько лет придётся работать на этих машинах, да и все остальные: весёлый Майков, Майоров, Чижиков и Виноградов не могли себе представить какая судьба ожидала нас. Пока что мы выполняли программу, все дальше и дальше уходили от Борисоглебска, рассчитывая свои маршруты, летали ориентируясь по карте и по расчётам водили самолёты по компасу. Быстро выполнялись все пилотажные упражнения и неуклюжий самолёт начинал нравиться своим постоянством, чёткой работой мотора и лёгкостью вождения на маршрутах.

Научившись обращаться с машиной во всех режимах полёта, мы переходим к полётам по разным маршрутам, где требовалось умение ориентироваться по карте, находить нужные пункты и провести самолёт по всем заранее сделанным расчётам. Чтобы легче было различать реки и дороги на карте, их нужно было обвести голубой и жёлтой тушью, как говорили «поднять» карту. Ведь на чтение карты не было времени. Свёрнутая узкой полосой карта наматывалась на валики планшета и пути приходилось перематывать. Некогда было рассматривать когда ведёшь самолёт и всё под тобой быстро уползает назад. Но не боги горшки обжигают, и мы скоро научились с первого взгляда на карте находить своё месторасположение. Дали нам сразу три самолёта и новых инструкторов в качестве наблюдателей. Объяснили маршрут. Мне выпало идти с посадкой на Липецком аэродроме, и я долго и тщательно готовился к полёту. Каково же было разочарование. Моим штурманом или летнабом оказался инструктор Исаев. Небольшого

роста, широкий в плечах Исаев был «страшный ругатель» и не любил лишних хлопот с учениками.

-Эй. Кто там со мной пойдёт? Ты? Доложи о задании. Ага, Липецк. Ты знаешь, что там немцы летают? Смотри не посрами землю русскую. Это у тебя что? Карта? Ну, что ей богу, каждый берёт карту обс...т и хвастается «поднял». Дай её сюда.

Он лезет во вторую кабину и кладёт мою разрисованную карту в планшет себе на сиденье и садится на неё.

-Никаких карт ... разбаловались ...мальчишки...

Он ворчал привязываясь, застёгивая ремни

-Ну чего стоишь? Лезь в кабину. Что я ещё тебя ждать буду.

-Слушай внимательно. Взлетишь иди с набором высоты на восток по железной дороге потом свернёшь на Липецк и никуда не уйдёшь там река и там аэродром. Ясно? Ну давай...

-К запуску! От винта! Так и пошли без хлопот, а как хотелось проверить свои расчёты.

Полёт вдоль железной дороги слишком прост и упражнение по ориентировке не выполненное. Достаточно запомнить рисунок сети дорог и далее можно обойтись без карты. Жаль не дал мне хотя бы сравнить карту с местностью. Ровное стрекотание мотора и отсутствие болтанки наводят дремоту и в зеркале видна голова Исаева, привалившая к борту. Не прошло и часа как впереди на горизонте возник туманный город, потом стали различаться улицы и здания и за ними ровное поле с посадочным значком. Делаю широкий круг, снижаюсь и вижу на поле множество больших самолётов. Едва сел как сзади закричал Исаев.

- Рот не разевай. Тебе стартёр и финишер машут, а ты не видишь.

Убирайся отсюда живее! ... Давай, давай!

Быстро рулим к ангарам и там нас встречают и ставят на красную линию. Мотор выключен, бензин перекрыт, отстёгиваюсь. Как шумит в ушах. Странно что голос Исаева теперь звучит слабее.

Ты видал? Самолёты ихние видал спрашиваю? Он машет в сторону стоянки громадных самолётов на которых накрашены

несуществующие окна и наглухо закрыты пулемётные люки. Это «РОРБАХИ», летающие крепости. С интересом рассматриваю незнакомую форму фюзеляжа и шасси.

- Ну чего не видал. Пошли отсюда. Нужно зачехлить самолёт, и мотористы помогают развернуть брезент.

-Откуда вы товарищи? Спросил моторист.

Смотрю на Исаева, как он ответит и невольно засмотрелся на его громадные ручки в крагах. Он ими только, что хлопал меня по плечам стоя во второй кабине требуя разворачиваться то влево, то вправо ... пудовые ручки! Теперь он смотрит на моториста и медлит с ответом

-Давно на военной службе? Давно, а не знаешь, что можно спрашивать, а что нельзя.

- Да нет товарищ командир. Я не потому, если вы из Борисоглебска, то здесь ещё две ваши машины стоят.

-Где стоят? Сразу оживляется Исаев – Давай пошли, кто там прилетел.

Что же он ничего мне не говорит, как летели как сели?

- Сними каску, а то на чучело огородное похож. Надо соображать.

В то время каска была неременной принадлежностью каждого летающего ученика. Да и она не спасала от ударов при аварии самолёта, так погиб Тоболин. У него при приземлении на вспаханное поле самолёт /с мотором Либерти/ два раза перевернулся, разломившись на несколько кусков, каска на голове Тоболина была цела. Но здесь совсем другое дело, разумеется, её нужно было снять, что обычно и делалось тотчас по приземлении. Опять дал повод Исаеву делать замечания.

-Смотри -ка да это Кончаловский ишь собрал народ. Небось опять врёт, что-либо ... Пошли обратно.

Он пошёл к ангарам, где стояли два немецких автобуса и долго внимательно рассматривал их. Подошла ватага молодых лётчиков и шумно стала штурмовать вход в автобус. У каждого на поясе привязан новенький шлем и чудесные очки. О таких только можно

было мечтать. Даже у Исаева на закопчённом старом шлеме туго сидели дрянные очки «Триплекс» с маской и пришитой к ней пёстрой резинкой.

Он был явно не в настроении и бросил недокуренную папиросу выругался:

- Ну, что тут проедаться, ничего тут делать давай к самолёту.

Хотелось приехать в город, посмотреть парк, но делать нечего выдыхая стаскиваю чехлы с машины.

Обратный путь шёл по той же дороге и казался очень долгим. Было не интересно и скучно. На свой аэродром садился запросто и у ангаров поставив самолёт на место долго ждал пока Исаев наговорится со своими друзьями и даст какую-то оценку полёту. Он подозвал меня сам и протянул мне мой планшет с картой.

- На твою карту, да смотри больше её не гадь. Вот слетал без неё ладно, а с картой каждый дурак может. Что тебе сказать?

- Ну в общем нормально, а на меня ты не злись. Вас тут много таких ... отвечать нам придётся. Можете идти.

И поднёс руку к плечу. Вот так. Шаг назад. Кругом. Шагом марш.

Но это было ещё не всё. В воздухе возвращающиеся самолёты делают круг. Один из них прилетел из зоны после пилотирования и резко клюнув носом повалился на крыло и грохнулся с высоты около ста метров о черту городских огородов. Кто это? Помчалась машина с красным крестом, побежали техники и мотористы. Говорят, что вёл самолёт ученик Лавров. Мы не уходили, ждали пока приедет санитарка, но её долго не было. Пришёл обратно моторист и растирая обеими руками прокричал:

- Там пчёлы. Не подойти к самолёту. Упал прямо на пасеку и штук двадцать ульев, валяющихся на земле, а в самолёте его нет и около тоже не видно. Послали за пожарной машиной...

Он был сильно изжален пчёлами и уже начал опухать, из кожи вытаскивали пчелиные жала и мазали лицо универсальным лекарством солидолом /он же при ожогах и при ушибах и ранениях/.

Лаврова нашли не скоро. Он был невредим. При ударе о землю полукоробкой самолёт развернуло и снесло всю пасаку, а его выбросило и спасаясь от разъяренных пчёл он бежал и закопался в сено. Там и пробыл пока водой усмирили пчёл и он, высунув голову увидел искавших его людей. Он уверял, что ничего не слышал и поэтому не откликался. Что бы там ни было, а пострадали от пчёл вероятно не менее двадцати человек. Сам же Лавров был отправлен в госпиталь, ибо невозможно было понять отчего он стал таким доглянца опухшим. Из госпиталя его откомандировали в часть для дальнейшего прохождения службы рядовым /отслуживать за школу/.

Эти перелёты показали, что мы уже вышли из ученического возраста. Даже между собой теперь уже не делились впечатлениями, в ходу были больше анекдоты и интереснейшие интерпретации случаев из истории авиации, которыми был буквально начинён наш Леон Горбачевич.

Что в этих рассказах ложь и что правда различать порой было невозможно. Некоторые его рассказы о знаменитом лётчике Ширинкине стоят того, чтобы о них рассказать.

В одном из помещений школы стоял крохотный самолёт биплан системы «Абро-Бэби». У него объёмный фюзеляж, в котором была кабина для двух пассажиров, очень короткий хвост и малый размах крыльев. На этом самолётике совершил перелёт из Лондона в Советский Союз лётчик Гвайта. Очень хотелось узнать подробности его перелёта, но никто не мог о нём ничего рассказать. Тогда была пора различных закупок «за золото» иностранных самолётов, ибо своих было мало и хотелось знать, что представляют собой хваленые иностранцы.

На аэродроме стояли «Мартинсайды»; «Фоккера», /Д-7/ ставшие забытыми теперь, а тогда бывшие ещё в некоторых частях на вооружении.

Были там и «Хейнкели» и «Фоккер С-4 и ФД -11 и даже один раз мы видели ФД-13 на котором прилетал командующий ВВС МВО

Павлов. Этот самолёт казался чудом техники и изящества. К этому времени и относится рассказ Горбачевича о Ширинкине.

«Мало было у нас своих самолётов и решило правительство закупить эту технику у иностранной фирмы «Фоккер» в Амстердаме, а договор с ней заключить должен был один из наших лётчиков 1924-5 годов. Выбор пал на знаменитого тогда Ширинкина, славившегося своим пилотажем и знавшего толк к Фоккерах. Так и очутился в Амстердаме наш Ширинкин вместе со всей советской миссией.

Приняли их хорошо и показали всё производство и склады, набитые запасными частями и резиной. Потом наш Ширинкин попросил показать, как делают эти самолёты и всю миссию повели в один из дней на аэродром. Там на стартовой линии стоял один самолёт и сам «хозяин» глава фирмы долго о чём-то с высоким лётчиком. Потом все смотрели самолёт и когда сам Фоккер взмахнул рукой лётчик дал газ, и машина помчалась по аэродрому. Все, задрвав головы смотрели как самолёт кружился, делал петли, перевороты и штопор.

«Сам» хозяин одобрительно посматривал на небо и вопросительно на своих гостей. Наконец самолёт сел. Самолёт подрулил к группе гостей и из кабины вылез лётчик немец. К самолёту медленно приблизился Ширинкин, он обошёл его вокруг и став на подножку заглянул в кабину. Потом он влез в кабину и стал рассматривать приборную доску. Один из немецких инженеров встал на подножку и стал объяснять Ширинкину как управляется самолёт и как лётчик работает в кабине управляя мотором и кранами питания мотора. Ширинкин попросил разрешения запустить мотор и тотчас инженер, проверив всё ли выключено приказал повернуть винт и когда мотористы отошли медленно влез на плоскость и попросил, указывая рукой крутануть ручку пускового магнето. И мотор заработал как никогда у нас не, бывало, послушно от одного оборота магнето. Ширинкин дал газ и увидел, как все мотористы навалились на плоскости и удерживают самолёт на месте. Потом он убрал газ, и

они отошли. Но он не вылез из кабины и помахав рукой отогнал от плоскости мотористов. Ещё никто не мог догадаться что он хочет делать как он дал полный газ и помчался вперёд. Да так, как был в кепке козырьком назад и без очков на глазах.

Сам Фоккер окаменев не спускал глаз с взлетевшей машины, его инженер застонал и вскрикнул увидев, как самолёт брил траву и вдруг взмыл вверх так круто и странно было и непонятно почему он не валиться вниз. Он не свалился и набрав около пятисот метров, вдруг завертелся в воздухе делая каскады фигур, потом он вошёл в штопор над головою всей миссии и падал, падал, вращаясь. С воплями стали разбегаться люди, у побледневшего Фоккера затряслись губы. Самолёт, перестав вращаться отвесно падал вниз. Нарастающий вой машины, свист и рёв мотора заставил пригнуться всех, а самолёт вновь набирал высоту в сторону солнца и скрылся из глаз. Потом он показался из-за домов на совсем малой высоте и уже катится по аэродрому. Остановился он около автомашины, в которой во весь рост стояла молодая женщина и что-то в восторге кричала, хлопая в ладоши. Потом из остановившейся машины вылез Ширинкин, лицо его было красное от резкого ветра, вынув из кармана платочек он протирал глаза.

Вокруг него сразу столпились все бывшие там немцы и сам «хозяин» стоял напротив него и качал головой. Не знал он, что русский коммерсант умеет летать, так летать! Он через переводчика передал это Ширинкину.

-Что же особенного. Наши русские лётчики все умеют летать. Фоккер уже на поле замеряет длину следа самолёта желая знать сколько метров понадобилось русскому лётчику для разбега на взлёте и каков был пробег на посадке.

На аэродроме состоялся другой разговор с членами нашей миссии.

-Что ты делаешь? Чёрт бы тебя взял... Кого нашёл удивлять,

-Ну что бы ты разбился? Нас всех подвёл бы и наше государство...

-Кто? Я? Разбился бы, чёрта с два. Просто нужно дать им понять, что мы не лыком шиты и в технике разбираемся. К ним подошла молодая женщина в роскошном наряде. Она подала руку Ширинкину

-Хелен Фоккер битте. Тут вмешался переводчик: она вас благодарит за прекрасное зрелище и хочет с вами познакомиться.

Пришлось Ширинкину через переводчика с ней разговаривать и когда подошёл её отец «хозяин» она быстро стала уговаривать его о чём-то просить и наконец переводчик на ухо Ширинкину прошептал

-За тебя старается, просит пригласить тебя на её дачу ей самой вроде неудобно. Ну брат пошло твоё дело в гору.

Вот так и пошло, что ни день, то он с ней, то на прогулке, то на её даче, то на званном обеде, а по вечерам в театрах и ресторанах. Так время и шло пока не заключили договор и стали собираться домой. Да не тут-то было. Она от него не отходит и что же, оказалось заграничный паспорт уже отхлопотала и разрешение на выезд к нам в Советский союз имеется. Ну и дела...

Умел Горбачев рассказывать! Вот он герой, его рассказа простой рабочий человек, русская удаль и смекалка сделала из него отважного лётчика, быстро завоевавшего признание у себя, дома, среди других, немногих тогда лётчиков. Глава фирмы Фоккер по достоинству оценил возможности, которые сулили его фирме великолепные, до безумия смелые, на пределе возможности полёты Ширинкина. Какая великолепная реклама. А самое главное он с первого полёта раскрыл все предельные возможности машины. Он прирождённый лётчик сдатчик. Так думал папаша Фоккер и не удивительно что ему захотелось иметь его на службе у себя. Однако наш Ширинкин получив заманчивое предложение не раздумывая отказался вести разговор на эту тему и рассказал другим членам нашей торговой делегации о предложении Фоккера. Это заставило всех призадуматься и решили поторапливаться с работой и отъездом. Но каково было удивление всех, когда узнали, что Хелен так же укладывает свои чемоданы, и наш герой смущённо оправдывался перед нашим полномочным представителем:

- Она ей-богу девка неплохая, ну почему бы ей и не выйти за меня? Это его очередное чудачество имело очень большие последствия. Папаша дал им в приданное небольшой красный автомобиль и потом его часто видели на московских улицах. Обычно они ездили вдвоём, он садился на место шофёра и подавал ей заводную ручку:

-Ну буржуазия заводи мотор. И она, улыбаясь вертела рукоятку и довольная садилась рядом с Ширинкиным.

-Эх ребята не рассказал я как он её привёз в свою московскую квартиру. Поднялась на пятый этаж открыли дверь в комнату ...а там всё в пыли и стол с объедками, плесень и паутина койка с серым одеялом и из неё торчат грязные портянки...

Не думайте, что она уехала сразу, нет, она принялась наводить порядок, всё перешила постелила свои ковры и занавески повесила и когда он пришёл с друзьями домой то не узнал свою «комнатёю» ни свою «жену» в простенькой, серенькой девушке, подававшей на стол кофе.

Нечего и говорить, что такое счастье не могло долго продолжаться. Да ещё когда стали прибывать закупленные самолёты выяснилось, что у многих машин под блестящим слоем эмали ржавые стальные трубы. Ширинкина взяли за бока и пришлось бы ему плохо если бы не его жена Хелен. Пожив с полгода в Москве, она хорошо разузнала о неудаче своего «мужа» и возмутилась решила ехать для исправления его работы. Она действительно добилась от своего отца поставки машин хорошего качества, их получили даже взамен забракованных. Но обратно она не вернулась. Говорят, что Ширинкин часто в беседах с товарищами, донимавшими его оправдывался-

-Ей богу ребята она была девка неплохая, погодите может и приедет обратно.

Конечно, она не приехала.

Сегодня у нас в гостях наш комеск Ионов.

Адъютант зачитал приказ о переводе нас на обучение полётам на боевой машине «Р-1» с мотором «Либерти». Это была торжественная минута. Мы смотрели друг на друга, не верилось, что мы стали на последнюю ступень, за которой выпуск в части ВВС.

-Поздравляю вас и надеюсь, что всё вами будет учтено. Вам доверяется сложная, мощная машина, да ещё и строгая в добавок. Вот на этой машине в скором времени и начались разные «чудеса». Вылетали мы все быстро и весьма успешно проходили пилотаж. Тупорылая машина была послушной и рёв мотора, свидетельство её мощи нравиться и подолгу после полётов казалось плыли куда-то потихоньку и качался пол. Мы проходили пилотаж, когда внезапно на посадочной полосе вспыхнул огромный костёр, из которого торчал хвост быстро сгоревший. Громадный столб чёрного дыма понесло на город. Кто же там сгорел? Не скоро погасили пожар в котором поплатились металлические части и там, в куче пепла небольшой, чёрный, всё ещё дымящийся свёрток это всё, что осталось от Вени Болховитинова.

Летаем на связь с землёй, используется старинное английское изобретение полотнища Попхэма. Большой синий квадрат с открывающимися клапанами. Они создают разные фигуры и могут передавать сообщения с земли. Интереснее полёты на малой высоте, когда всё сливается и видно только вперёд и всё мгновенно проскакивает назад и кажется, что у тебя невероятная скорость и хочется спуститься ещё ниже к самым колосьям ржаного поля. Это опасно, ибо можно врезаться в провода или бугор и такое здесь уже бывало. Научился почти отвесно скользить, и даже наш новый «бог» Никитин, наблюдавший за мной, предупредил:

-Не стоит так быстро терять высоту, хотя в жизни всё может понадобиться, машины у нас старые ещё развалиться в воздухе.

Ребята пробовали так же скользить, но у них не получилось и они настойчиво старались в каждом полёте применять скольжение.

-Ну ты теперь профессор скольжения, ты да ещё Тупиков так делает.

Чудеса продолжаются. В самую гущу деревьев сел на вынужденную посадку на боевой машине Иван Прокушев. Каким-то чудом он не только жив, но и не имеет ни одной царапины. Это в то время, когда от его самолёта остались только обрывки полотна и щепки от лонжеронов и нервюр. Спас его мотор, пробивший дорогу среди стволов и веток, был цел и бак с бензином и даже первая кабина.

-Что ты Иван чувствовал? Небось душа в пятки ушла?

-Эх ребята ... он тяжело вздохнул -Ведь на малой высоте мотор сдал как обрезал. А тут и деревья, сразу затрещало, и ручка меня по животу как даст. Только помню, что руки вперёд выставил и упёрся.

-Да ...он задумался -А выходить из кабины было очень удобно.

-Я всё себя оглядывал и ощупывал, неужели всё цело? Не так страшен чёрт, как его малюют. Мы ещё летаем, верно ребята?

-Теперь тебе Иван ничего не будет страшно, ишь какой герой.

-Нет ребята всё это до поры до времени. Вот отчего это получилось нужно узнать досконально. Мотор то ведь цел. Никто не мог по этим щепочкам и обломкам трубок на моторе установить причину его отказа.

Сегодня мы впервые летали строем. Никогда не думал, что машины в воздухе так выплясывают и так сопротивляются нашим желаниям. Они то проскакивают вперёд, то начинают отставать без всякой видимой причины. Это бы ещё полбеда, но, при этом они мотаются то вверх то проваливаются вниз. Таково было первое впечатление. Однако довольно скоро удалось плавно работать газом и отрегулировать стабилизатором положение горизонтального полёта. Набравшись, смелости подходим, не сговариваясь ближе к ведущему, благо он увлёкся рассматриванием чего-то на земле. Внезапно он поднял голову от борта и увидев нас висячих почти в десятке метров от него замахал рукой как бы отодвигая нас подальше. Потом оглянувшись на нас, стал грозить кулаком. Делая вид, что не понимаем, чего он хочет мы стали приближаться к ведущему. Но на этом всё и закончилось. Он покачал самолётом «Внимание» и нырнул вниз, мгновенно исчезнув из поля зрения. Мы

находились над нашим аэродромом вслед за ведущим стал снижаться и я. Наверное теперь попадёт нам на «орехи».

Ведущий нам уже отрулил к ангарам и там собрались кучка инструкторов. Поставили на красную линию, и мы свои машины. Техники вытаскивали из второй кабины Иван Иванычей, а мы подошли доложить о выполнении задания. Наш «ведущий» был в хорошем настроении и когда мы подошли он разговаривал с командующим эскадрильи Ионовым. Докладать по всей форме не удалось. Комеск повернулся к нам.

-Майков и Алексеев так, ходили вы строем хорошо, но можно подходить к ведущему ещё ближе. Наш боевой строй, наоборот требует треугольника в тридцать метров у каждой стороны. Научитесь всему. Пока, вероятно, больше летать здесь мы вам не дадим.

-Почему товарищ командир эскадрильи? -мы с недоумением смотрели на него.

-Потом узнаете, не позже следующей недели. – он, улыбаясь поднёс руку к головному убору, и пошёл с нашим инструктором к штабу.

-Ну теперь ясно? Жди приказа о выпуске ведь все теории сдали?

Летать нам действительно больше не пришлось. Но и ожидать приказа пришлось недолго. Мы были заняты экипировкой. Ведь нежно было пошить всему выпуску новые, теперь синие, суконные костюмы и шинели.

В городе был один хороший портной, который взялся сшить только половину требующихся костюмов. Наша половина не обеспечивалась пошивом и поиски хоть какого ни будь портного пока были безуспешными. В столовой к нам подошла наша официантка Груша.

-Ребята у меня есть подруга Шура её отец старик был когда-то военным портным в Москве, сходите поговорите может он и ...

-Тихо Груша, чтобы никому. Понятно? Давай адрес.

Так мы в тот же день стучались в двери низенького домика на окраине города. Дверь открыл седой, приветливый человек. Когда он

узнал о цели нашего прихода то опечалился и развёл руками. Он, сторбившись отвернувшись от нас стал вытаскивать какие-то книги и подал нам.

— Вот смотрите, всё это я умел делать и более сорока лет шил на гвардию. -он, вздыхая развернул старинный альбом с красочными рисунками всех гвардейских мундиров и шинелей.

-Что я теперь могу шить? Не те глаза, да и не знаю форм нынешних.

— Он листал альбом и вдруг мы увидели великолепные бриджи, красивейшего рисунка.

-А такие бриджи вы могли бы пошить? — он улыбнулся.

-Я всё могу пошить только я давно не работал, боюсь не подвёл бы я вас. Машина у меня старинная таких ни у кого нет.

Вошла молодая женщина и положила руку на плечо портного.

- Папа, не бойся я тебе всю мелкую работу буду делать берись.

Портной задумался, а мы наперебой стали уговаривать его. Ему самому хотелось тряхнуть стариной и сделать что-то хорошее,

-Господи...как теперь шьют! Никакого понятия! — он обиженно поджал губы. — Я Шляпужников несколько раз премии получал за красоту.

-Ладно, уговорили. Давайте материал и я попробую. Шура сантиметр мне. И случилось чудо. У портного разогнулась спина, голос окреп и в нём были какие новые нотки. Он распрямился и в глазах мы увидели смешинки. Он заволновался, ходил по комнате и собирал свои нехитрые инструменты. Тем временем принесли сукно, и он долго щупал и нюхал материал и, наконец стал снимать мерки. Он ворчал, что разве такое сукно должно быть, вот раньше было сукно «манчестер», гвардейское, а это так себе, лодзинский товар. Договорившись о цене, мы покинули возрождённого мастера взяв с него слово, что через три дня один пробный костюм будет готов.

Незаметно пролетели дни и приказ, зачитанный в помещении клуба, подвёл черту всем нашим тревогам. И приказ, и второй о назначениях и даже торжественный вечер в том же клубе мы перекрыли как во сне и лишь получив на руки все документы

собравшись в своей комнате призадумались. Да и было над чем. Как потрясающе звучали слова приказа «присваивается звание младшего военного лётчика и командира РККА». Теперь нас так и именовали в документах, это было предметом неопишуемой гордости за самого себя. Напутствия старых лётчиков инструкторов и комэска Ионина сводились к призывам вести здоровую жизнь, быть с машиной «на вы» и не воображать, что всё знаешь и всё умеешь. Так и разъехались мы по белу свету и как это ни странно, ни с кем из своих однокашников встретиться не пришлось. Я попал в одну новую часть вместе с тремя товарищами из нашего выпуска, однако не прошло и года как нас переназначили в другие части.