

Геннадий Иванович Дмитриев *Настоящая работа для смелых мужчин*

Часть вторая. Пропавшая экспедиция



Геннадий Дмитриев

**Настоящая работа для смелых
мужчин. Часть вторая.
Пропавшая экспедиция**

«Издательские решения»

Дмитриев Г. И.

Настоящая работа для смелых мужчин. Часть вторая. Пропавшая экспедиция / Г. И. Дмитриев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-500263-1

Друзья, которые расстались в клинике доктора Вагнера, встречаются вновь при не менее загадочных обстоятельствах. Главный герой в поисках летной работы попадает в авиаотряд особого назначения, что занимается исследованием «гиблых мест» нашей планеты. В одном из таких мест, называемом Долиной смерти, пропала экспедиция профессора Мальцева. Экипаж самолета Ан-2 отправляется на поиски экспедиции и, пройдя «врата времени», оказывается в прошлом, четыре тысячи лет назад, где и встречает своих друзей.

ISBN 978-5-00-500263-1

© Дмитриев Г. И.
© Издательские решения

Содержание

Николай Иванович	6
Авиаотряд особого назначения	12
Полет в никуда	18
Ветераны отряда	22
То взлет, то посадка	26
Нелетная погода	32
Гроза	36
Василий Петрович	41
Конец ознакомительного фрагмента.	43

Настоящая работа для смелых мужчин

Часть вторая. Пропавшая экспедиция

Геннадий Иванович Дмитриев

*Все виды транспорта возникли на основе
экономических потребностей человечества, и только авиация родилась
из мечты.*

© Геннадий Иванович Дмитриев, 2019

ISBN 978-5-0050-0263-1 (т. 2)

ISBN 978-5-0050-0087-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Николай Иванович

Табличка на двери кабинета указывала на то, что именно здесь и находится директор авиакомпании. Я постучал и, не дожидаясь ответа, открыл дверь. За ней не оказалось ни приемной, ни секретарши, обычных для директоров даже не очень крупных компаний. Прямо передо мной сидел мужчина средних лет в авиационной форме. Рядом с ним я увидел человека в летной куртке, о чем-то беседовавшего с директором.

– Разрешите? – спросил я.

– Заходите, садитесь, – ответил директор.

Я вошел и сел.

– Слушаю Вас, какие проблемы?

– Александр Петрович, я по поводу работы, я летчик, летал в военно-транспортной авиации на Ил-76. Мне посоветовали обратиться к Вам, сказали, что в Вашей компании есть «семьдесят шестые».

– Да, мы летаем на Ил-76, самолеты есть, а вот с работой помочь ничем не могу. Я так понимаю, Вы интересуетесь летной работой?

– Вот именно.

– Летной работы нет. У меня всего 3 машины, все экипажи укомплектованы. Могу предложить наземную работу, зарплата хорошая и платят вовремя.

– Я летчик, и хочу летать, понимаете?

– Летать он хочет! Не налетался еще за свою жизнь? У меня друг, с которым вместе летали, сейчас диспетчером работает. Так вот сын его закончил в прошлом году летное училище, с отличием, между прочим. И знаешь, где он сейчас? Вкальвует грузчиком на базаре! А ты говоришь. Ну, где я тебе летную работу найду? Я тоже летчик, а вот сейчас уже не летаю, в этом кресле сижу. Всю жизнь летать не будешь, не воробей.

– Но я пилот первого класса, летал на различных типах самолетов. Я на все согласен, хоть на Ан-2 сяду!

– Ну что ж, садись на Ан-2! Вон они на дальней стоянке стоят. Вороны уже и перкаль с крыльев склевали. Нет у нас сейчас работы для Ан-2. Угробили малую авиацию, да и от большой мало чего осталось. Ладно, подожди, я сейчас с товарищем закончу, запишу твои данные, если что появится, позвоню.

Непривычно прозвучало слово «товарищ», сейчас стало в моде обращение «господин». «Господин безработный». Звучит. Хотя трудно чувствовать себя господином в моем положении. Я вздохнул. «Запишу данные», «позвоню позже» – все это варианты вежливого отказа, это все равно что сказать: «Да не пошел бы ты...», — все это уже было, и было не раз.

– Ну, что ты хочешь, Николай Иванович? – обратился он к человеку в кожаной куртке, – ну где я тебе возьму ЗИП для приводной радиостанции? Это же хозяйство аэропорта, обратись к ним.

– А они говорят, что нет у них ЗИПа. Вот я к тебе и пришел. Мы уже второй месяц без приводной летаем, ну помоги по старой дружбе!

– Да откуда у меня ЗИП для приводной?

– Но знаю ведь, что у тебя есть, не может быть, чтоб у тебя, и не было.

– Ну чего ты решил, что у меня он есть? У меня его в принципе быть не должно!

– Не должно, конечно, но есть, я ведь тебя давно знаю. Чтобы ты не припас чего с тех времен, когда объединенный авиаотряд разваливался? Да быть такого не может! Ведь до развала был на складе ЗИП, а сейчас нет. Куда он делся? Неужели мимо тебя прошел?

– Вот пройдоха! Все он знает! Да тебе не за штурвалом сидеть, а в налоговой работать! Ну, есть у меня ЗИП, есть. Бери, черт с тобой! Сейчас записку Семеновичу напишу, чтоб выдал, и иди, получай свой ЗИП!

– Ну, спасибо, Александр Петрович, выручил! Уж не знаю, как тебя благодарить. Что я тебе должен?

– Ты посмотри! – директор обратился ко мне. —Что он мне должен? Да ты должен мне как колхозная земля самолету Ан-2! Мы с тобой пуд соли съели и море водки выпили! А ты спрашиваешь, что ты мне должен! Неужели я с тебя деньги брать буду? ЗИП этот все равно неучтенный, и для реализации не предназначался, так, для себя берег, может, когда и пригодится.

– Ну, вот видишь, пригодился.

– Ладно, ладно, давай иди. Когда летишь?

– Сейчас.

– Ну, привет там ребятам от меня.

Николай Иванович ушел.

– А теперь давай с тобой разберемся. Запишу твои данные. Но особенно не надейся, так, на всякий случай. А то, может, на наземную работу пойдешь? Мы новый класс предполетной подготовки оборудуем, компьютеры ставим. Работы хватает. Или ко мне замом по хозяйственной части, а?

– Да нет, я на летную работу хочу.

– Вот заладил «на летную работу, на летную работу». На земле уже работать пора! А небо надо молодым уступать.

– Да и я, вроде бы, еще не стар.

– Ну, это тебе кажется. Все мы стареть не хотим, все хорохоримся, а время идет, и никуда от этого не денешься.

Я вышел из кабинета. Домой идти не хотелось, зашел в кафе, что возле самого аэропорта, и заказал двойную порцию пельменей. Вскоре ко мне подошел Николай Иванович, которого я застал в кабинете директора.

– Не возражаете, если присяду рядом с Вами?

– Садитесь. Места не бронированы, – буркнул я. Настроение было ужасное, говорить ни с кем не хотелось.

– Как пельмени?

– Съедобные.

– Ну, тогда и я себе пельменей закажу.

– Света! – позвал он официантку, сделай мне порцию пельменей!

– Заказывайте двойную, – посоветовал я, – одной порцией тут, разве что, коту можно накормить.

– О! Николай Иванович! – воскликнула Света, официантка среднего возраста с пышной фигурой. – Надолго к нам? Давненько я Вас не видела!

– Да нет, Света, не на долго, вот пообедаю, и буду возвращаться к себе. Кстати, сделай двойную порцию, товарищ прав, а то мне еще лететь несколько часов.

– Пару минут, Николай Иванович! Вода уже кипит, сейчас пельменей брошу и будет готово.

– Я работал тут не так давно в объединенном авиаотряде, – пояснил он, обращаясь ко мне.

Николай Иванович посмотрел на меня, взгляд его серых, немного усталых глаз был спокоен и приветлив. Светлые волосы были слегка тронуты сединой, которая, почти не замечалась на светлом фоне. Его высокий лоб был расчерчен глубокими, но редкими морщинами, уголки губ рта чуть опускались вниз в несколько ироничной усмешке.

Ищите летную работу? – спросил он.

- Как видите.
 - И на Ан-2 согласны?
 - Согласен, не согласен – не летают уже Ан-2.
 - Ну почему же? Это у них не летают, а у нас летают. Пойдешь ко мне пилотом на Ан-2? – он неожиданно перешел на «ты», хотя мы были едва знакомы.
 - Это серьезно?
 - Куда более чем серьезно. Есть работа. Настоящая работа для смелых мужчин. Полеты в сложных условиях, посадки на неподготовленные площадки и тому подобное. Работаем и за границей, причем пребывание там иногда бывает не совсем законно.
 - Что, контрабанда? Наркотики? Оружие? Если так, то я с криминалом не связываюсь!
 - Бог с тобой! О чем Ты говоришь! Никакого криминала. Мы обслуживаем экспедиции, которые занимаются исследованием аномальных явлений.
 - Летящие тарелки, что ли?
 - Ну, летающих тарелок пока не видели, но есть на Земле, так называемые, «гиблые места». Что происходит там – одному Богу известно. Летать приходится в такие дебри, по сравнению с которыми бермудский треугольник – просто райский уголок!
 - И много таких мест на нашей планете?
 - Хватает. Есть разные теории по этому поводу, но об этом потом. Работа как у летчиков-испытателей, но если там хоть знаешь, чего можно ожидать, то тут совершенно неизвестно с чем придется столкнуться. Отрабатываем с учеными различные теории и гипотезы, вникаем в суть проблемы, но все предусмотреть нельзя. Всякое бывает.
 - Ну, что ж, я, пожалуй, соглашусь. А когда лететь?
 - Да вот доедим пельмени, и полетим. Сколько тебе времени нужно, чтобы домашние дела уладить?
 - Нисколько, с некоторых пор живу один. Да и квартиры нет, живу в общежитии.
 - Раз так, то полетели. Лететь нужно на остров в океане. Он в 50 километров от материка, но на той стороне залива. Можно, конечно, вдоль берега идти, но горючего не хватит, да и напрямик, через море, на пределе дальности Ан-2.
 - А приводная на острове есть?
 - Есть, но не работает. Вот ЗИП для нее возем, спасибо Петровичу, выручил.
 - И как же лететь, над океаном без радионавигационных средств? Как я понимаю, на Ан-2 радиосистемы ближней навигации нет.
 - Нет, конечно! Тебе еще и РСБН¹ подавай! Компас, карта, глаза и уши – вот все средства навигации!
 - Не густо, а на воде ведь ориентиров нет! Чуть ветер изменится – и унесет к чертовой матери, в неизвестном направлении!
 - Ну, к чему такой пессимизм. Пара радиомаяков² на берегу есть, дальность не велика, но определиться со сносом сможем.
 - А если потом ветер изменится?
 - Возьмем поправку. Да не переживай, дойдем, не первый раз.
- Я посмотрел в окно. Небо было ясным, ни одна тучка не проплывала над выжженной июльским солнцем землей. Пирамидальный тополь тянулся ветвями ввысь, листва не шевелилась, был полный штиль. Впереди меня ждало что-то новое, необычное. С точки зрения здравого рассудка, предложение, неизвестно откуда взявшегося Николая Ивановича, было полнейшей авантюрой. Времена героических полетов в никуда на допотопных машинах, без средств

¹ РСБН – радиотехническая система ближней навигации, позволяет определить направление на радиомаяк и расстояние до него, действует до 400 километров.

² Обычный радиомаяк отличается от РСБН тем, что по нему можно определить лишь направление, и действует на значительно меньшем удалении от него.

радионавигации, давно закончились. Сейчас ни один экипаж не вылетит без соответствующего обеспечения маршрута. Но в далеком детстве, зачитываясь книгами о перелетах Чкалова, Экзюпери, я не мечтал об автопилоте и радионавигационном оборудовании, я не грезил командами авиадиспетчеров, отслеживающих каждый мой шаг. Воображение мое рисовало те далекие времена, когда успех полета зависел только от мастерства пилота и его интуиции, когда ему не на кого было надеяться, кроме самого себя, когда каждый полет был шагом в неизведанное. Думал ли я, что буду дремать под мерный гул моторов, пока автопилот ведет машину по маршруту, и, услышав команду диспетчера об изменении эшелона³, послушно снижаться или набирать высоту? Но сейчас я был лишен и этого, я уже почти смирился с тем, что с летной работой придется навсегда распрощаться, я чисто автоматически обходил авиакомпания, более по привычке, чем в надежде получить летную работу.

Летная жизнь коротка, многие из моих друзей, с кем я начинал летать, уже на земле. Чаще всего, случается это неожиданно. Какой-нибудь доктор, старикашка с бородкой, похожий на Мефистофеля или злого волшебника из сказки, вдруг напишет заключение о непригодности к летной работе, и все – прощай небо. Я уже один раз пережил такое, когда меня списали с истребительной авиации. Пришлось пересест на транспортные самолеты. С тех пор я перевез тысячи тонн военных и коммерческих грузов, и мог бы летать еще, если бы не сокращение армии, последовавшее после развала Советского Союза. Мы, офицеры, давшие присягу Родине, теперь оказались этой Родине не нужны, да и само государство, то которое своей Родиной мы считали, рассыпалось, как картонный домик на множество удельных княжеств, в некоторых из них нас стали просто называть «оккупантами».

Многие пилоты моложе меня также бродили по компаниям гражданской авиации, надеясь получить работу. Конечно, можно было найти работу на земле, но тот, кто однажды прикоснулся к небу, уже не может обрести покой. Романтика живет в пилотах до седых волос. Казалось бы, авиация лишь один из видов транспорта, но отличие ее в том, что все виды транспорта возникли из экономических потребностей человечества, и лишь авиация родилась из мечты, из вечной мечты о полетах. Когда первые «этажерки» поднялись в воздух, никто не думал, что придет время, и воздушные лайнеры будут перевозить десятки тонн груза с огромной скоростью на большие расстояния.

Я вспомнил аэроклуб, выгоревшее до белизны летнее небо, запах степной травы, смешанный с запахом масла и бензина, зеленые «Яки» на стоянке и старенький Ан-2, краска которого у двери была потерта вытяжными фалами парашютов. Что-то защемило в груди, как это все было давно, как давно. Может быть, несбывшиеся мечты юности возникли в образе Николая Ивановича с его безумным предложением, возможно, стоит закрыть глаза и броситься с головой в авантюру юношеской романтики? Да, конечно, по натуре я романтик, мечтающий о необычной работе, – романтик, но не сумасшедший!

Сейчас я скажу ему все, что я об этом думаю, потом пойду домой, возьму самого дешевого портвейна, который мы пили в те давние времена, напьюсь до поросычьего визга, а утром, когда протрезвею, пойду в ЖЭК наниматься дворником. Может быть, служебную квартиру дадут.

Николай Иванович смотрел на меня и спокойно жевал пельмени, как будто ему предстояло не лететь над океаном к черту на рога, а ехать в гости на другой конец города.

– Ну, что надумал? – спросил он. – Летим?

– Да о чем Вы говорите! – я вздохнул, и неожиданно для самого себя ответил. — Конечно, летим!

– На Ан-2-то, летать приходилось, или так сказал, с горя?

³ Для предотвращения столкновения воздушных судов существует эшелонирование по высотам, в зависимости от направления полета.

– Приходилось, но очень давно, еще в аэроклубе, я тогда инструктором на Як-18 работал, а по ходу дела на Ан-2 парашютистов бросал. А потом в военно-летное училище поступил, хотел стать истребителем.

– А почему именно истребителем?

– Да так, хотелось летать, как говорили когда-то: «Выше всех и быстрее всех».

– А... ну, да, – промычал Николай Иванович. —А Ил-76, как до такой жизни дошел?

– Пришлось однажды катапультироваться, да не совсем удачно получилось. Сначала госпиталь, а потом военно-транспортная авиация, хорошо, хоть совсем с летной работы не убрали.

– И на чем летал в ВТА⁴?

– Сначала на Ан-26, Ан-12, потом на Ил-76. Был во Вьетнаме, в Афганистане, в Сирии, в Анголе, на Кубе, ну Германию и Венгрию, я уже не считаю. В Афгане на взлете со «стингера» двигатель подожгли, еле сел тогда, а в Анголе чуть в плен не попали, противник наш аэродром захватил, взлетали под обстрелом, еле ушли. Так, что и в переделках побывал, и мир повидал.

– Что ж, богатая летная биография. А я вот всю свою жизнь на Ан-2 летаю.

– А почему в большую авиацию не пошли?

Мы, пилоты большой авиации, считали неудачниками тех, кто так и остался на местных авиалиниях, в малой авиации до седых волос. Переход с легкомоторных самолетов на тяжелые авиалайнеры – естественный профессиональный рост пилота. Если летчик всю жизнь пролетал на Ан-2, значит, что-то здесь не так, либо оказался не перспективным, либо с начальством заелся, либо просто хронически не везло.

Но Николай Иванович усмехнулся, и ответил:

– Не хотел.

– Как? – недоуменно спросил я, что заключалось в этой фразе: «не хотел»? Нежелание учиться, осваивать новую технику, нежелание ломать привычную жизнь?

– Не люблю я большую авиацию, там за облаками земли не видно. Человек не для того в небо поднялся, чтоб в заоблачном пространстве витать, а чтобы с высоты землю-матушку видеть. Там, на девяти тысячах не ощущаешь той красоты, которая открывается тебе с тысячи метров. Там полета не чувствуешь. Конечно, большие высоты, скорости, трансконтинентальные перелеты – все это звучит заманчиво, но на деле – обычная будничная работа, в которой землю видишь только на взлете, и при посадке, а так, ничего особенного.

Ну, взлетел, включил автопилот, и спи, пока по эшелону идешь, потом проснулся, снизился, опять-таки на автопилоте, он же тебя и на посадку заведет, на высоте принятия решения выключил автомат, добрал штурвал на себя, и спи дальше, вот тебе и все романтика большой авиации! А на Ан-2 автопилота нет, тут работать надо, и не только руками, но и головой! Да, на авиалайнерах скоро и штурвала не будет, вот «аэробусы» все на автомате, нажал кнопку и лети, разве это самолет без штурвала?

– Ну, не все так просто в большой авиации. И головой там нужно работать не меньше чем на Ан-2, пилотировать тяжелую машину не так-то просто, исправить ошибку гораздо сложнее, да и цена ошибки может быть слишком велика. Зато, взлетел в Москве – сел во Владивостоке: «Широка страна моя родная»!

– Широту просторов нашей Родины я и на Ан-2 успел ощутить. Летал на Севере.

– А где?

– Да везде: от Мурманска до Магадана. Бывал в полярных экспедициях, на самом полюсе несколько раз побывал. Даже один год в Антарктиде работал.

– Да, у Вас тоже летная биография не бедная!

Мнение о Николае Ивановиче менялось. Ан-2 как Ан-2, но неперспективных пилотов в полярные экспедиции не берут.

⁴ ВТА – военно-транспортная авиация.

– В общем, мир успел повидать, но самолету не изменял.

– А жене? – брякнул я невпопад и тут же пожалел о своем ехидстве, заметив, как изменился в лице Николай Иванович.

– А вот жениться как-то не пришлось, как в песне поется: «На земле не успели жениться, а на небе жены не найдешь».

– Опять-таки, преимущество большой авиации, там такие симпатичные стюардессы летают, женись и летай в семейном экипаже!

– Был у меня роман с одной стюардессой, даже собирались создать семью, она на международных авиалиниях летала, все звала меня в большую авиацию. Но я тогда по северам мотался, а север, это такая страна, к ней душой прикипаешь. Приглашал ее к себе, но куда? На Ан-2 стюардесс нет, а сидеть без работы в маленьком поселке, слушать, как выюга воеет, и ждать мужа из бесконечных командировок – не слишком-то радостная перспектива. Вот так и не сложилось. Долго переписывались, потом расстались. Встречал ее потом, чрез много лет, замуж так и не вышла. Ну, а ты почему один?

– Был женат, да разошлись. Пришлось ей со мной по гарнизонам помотаться, пока дочка была маленькая, еще ничего, а подросла – учиться нужно, она все мечтала актрисой стать. А тут меня в Анголу направили, семьи не брали: война там была. Пришлось нам временно пожить отдельно, жена уехала с дочерью в Ленинград, к родителям, там дочка в театральный институт поступила. Думал, удастся перевестись в Питер, начальство обещало. Возможно, так бы оно и было, если бы не развал СССР. Когда уволился из армии, поехал к ней, думал: там работу найду, но потом мой отец тяжело заболел, а у нее родители тоже в возрасте, и тоже здоровьем не отличаются. Короче говоря, она осталась со своими родителями, а я уехал к своим. Через год отца похоронили: рак у него был.

Потом приехала сестра с мужем, муж ее был капитаном, в Азербайджане служил. После развала Союза, пришлось им все бросить к чертовой матери и уезжать оттуда. Так, оставил я им родительскую квартиру, а сам решил летную работу искать, но, как видите, безуспешно. Жена к тому времени уже нашла себе кого-то, семь лет все-таки врозь живем.

Что-то защемило в душе, заныло. Неудержимая тоска разлилась по всему телу. Я вспомнил свою дочурку, маленькую, еще совсем маленькую, как брал ее на колени, как рассказывал ей сказку про Змея-Горыныча.

– Папа, а Змей-Горыныч бывает?

– Бывает, доченька, еще как бывает!

– А ты на Змее-Горыныче летал?

– Нет, не летал, а вот, дядя Вася летал.

Змеем-Горынычем мы называли самолет Ту-114, почему так его назвали, уже никто не помнит, возможно, за вой пропеллеров, расположенных по два на одной оси, хотя за характерный звук он получил еще и другое прозвище – «пилорама».

– Хочешь, я тебе его фотографию покажу?

– Кого, дяди Васи?

– Нет, Змея-Горыныча, самого настоящего. Я показал ей фотографию Ту-114.

– Красивый! И совсем, совсем не страшный!

Прервав воспоминания, я снова обратился к Николаю Ивановичу:

– А какие машины у Вас в отряде? Одни Ан-2?

– Нет, есть еще Як-12, Як-18Т, и даже Ли-2.

– Ли-2? Откуда? Ведь они давно уже свой срок отслужили!

– Да, есть у нас один раритетный экземпляр. Именно с него наш отряд и начинался.

Авиаотряд особого назначения

Николай Иванович посмотрел на часы:

– Время у нас еще есть, расскажу тебе историю нашего отряда. Когда-то на Севере летал у нас командиром Ли-2 Олег Лактионов. Потом получили новые машины, Ли-2 порезали на металлолом, а один самолет поставили в качестве памятника у ворот аэропорта. Олег все ворчал, что рано, мол, Ли-2 списали. За границей «Дугласы» до сих пор летают, а Ли-2 – его лицензионная копия, только с большим запасом прочности.

– Почему с большим запасом? – спросил я. – Ведь его по чертежам «Дугласа» делали.

– Да, но когда переводили документацию из дюймовой системы в метрическую, все округляли в большую сторону. Следовательно, несущие элементы конструкции получились чуть больше, значит прочнее.

– Но и тяжелее.

– Машина тяжелее, а моторы слабее, чем у «Дугласа». Но если поставить моторы, на которых летал Ил-14, то получится самолет лучше «Дугласа» по всем показателям. Кстати, такой вариант был, но в серию не пошел. Вот Олег и бредил идеей восстановить Ли-2, но поставить более мощные движки.

– Слышал я, что еще в советские времена был восстановлен один Ли-2, и использовали его в качестве летающей лаборатории.

– Да, и Олег об этом знал. Потому понимал, что идею можно реализовать. Но никто из руководства не был в этом заинтересован. А когда начал Союз разваливаться, тот Ли-2, что у ворот аэропорта стоял, решили продать на металлолом. Тогда Олег и выкупил его. Не сам конечно. Был у него друг, инженер-нефтяник, Жора Комаров. Когда началась повальная приватизация, Жора оказался в правлении частной нефтяной компании. Олег уговорил его профинансировать восстановление Ли-2.

– Но, как я понимаю, никакой прибыли нефтяной компании это не дало.

– Прибыли никакой, одни расходы. Но реклама: «Нефтяная компания содействует восстановлению раритетной авиационной техники!». Компания называлась «ЭирОил», и занималась производством авиационных горюче-смазочных материалов. Так появился у нас Ли-2, который развивал скорость до 400 км/ч и имел потолок восемь с половиной тысяч метров. Но что с ним делать никто не знал.

А тут в Тулузе, на аэродроме Франказол, проходила выставка раритетной авиационной техники. Профинансировала участие в выставке все та же нефтяная компания. Я занимался организационными вопросами, и полетел в качестве штурмана на этом самом Ли-2.

– Ну, и как? Произвел впечатление на выставке ваш Ли-2?

– Если сказать честно, то не особенно. Впечатление произвел, но раритетным не выглядел. Французы представили «Латекоэр» времен Экзюпери, а одесский авиаремонтный завод по старым чертежам воссоздал самолет «Анатра», который строили на этом заводе еще до первой мировой. Конечно, на их фоне наш Ли-2 выглядел вполне современно. Были и другие оригинальные экспонаты.

Выставка прошла интересно, а в конце всех ее участников пригласили на научную конференцию, посвященную малоизученным атмосферным явлениям и различным аномалиям, вплоть до НЛО. Доклад делал профессор Ветлицкий от французской академии наук. Сам он русский, потомок наших эмигрантов семнадцатого года. Разработал теорию, которая дает возможность прогнозировать некоторые малоизученные атмосферные явления. Помнишь, в 1980 году в Алма-Ате упал Ту-154?

– Кажется, обвинили экипаж, рано начали убирать закрылки?

– В том-то и дело, что экипаж оказался ни при чем. Закрылки убрали как и положено, и загрузка не превышала нормы, и погода была идеальной, а самолет, почему-то упал. На расследование приехал сам генеральный конструктор сто пятьдесят четвертого, Шенгард. Пытались все списать на человеческий фактор, но оказалось, что никаких отступлений от руководства по летной эксплуатации самолета не было. Потом специалисты ЦАГИ⁵ определили – виноваты малоизученные атмосферные явления. На самолет обрушился мощный нисходящий поток. С подобными явлениями сталкивались неоднократно. Профессор Ветлицкий представил карту мест, в которых подобные явления наблюдались. И самое интересное, что она практически совпадала с картой аномальных зон профессора Мальцева. Именно в аномальных зонах, называемых «гиблыми местами», и происходят подобные явления.

– Но какое отношение могла иметь выставка раритетной авиатехники к этой конференции? Для чего вас туда пригласили?

– Оказывается, пригласили неспроста. Надеялись, что среди энтузиастов авиации найдутся люди, согласные поддержать проект исследования аномальных зон. Для начала нужен был самолет, на который установят аппаратуру, регистрирующую подобные явления, и экипаж, согласный лететь к черту на рога.

– И как? Много было желающих?

– Как ни странно, но желающие участвовать в проекте нашлись. Но более всего для этих целей подходил наш Ли-2. Грузоподъемность, скорость и потолок вполне годились для подобных исследований. Прямо с выставки мы и отправились в первую экспедицию. Это был район Сахары, который обходили все воздушные трассы. Когда-то через этот район пролегал маршрут почтовых авиалиний времен Экзюпери. Многочисленные аварии и катастрофы тогда объясняли несовершенством техники. Но когда непонятные вещи стали происходить и с современными самолетами, этот район стали просто обходить.

Программу исследований разрабатывал профессор Ветлицкий, а руководил экспедицией Ефим Семенович Мальцев. Когда-то он работал с академиком Вейником, Альбертом Иозефовичем, под его руководством. Занимались исследованием аномальных явлений, были получены интересные результаты. Но неожиданно академик Вейник все исследования прекратил, объявив аномальные явления происками дьявола, ударился в религию, а после погиб при довольно странных обстоятельствах. Направляясь из дому в церковь в день своего рождения, он попал под автомобиль.

– Возможно, он вмешался в те области, к которым человеку доступ закрыт? И погиб по воле высших сил?

– Но ведь от исследований он отказался. Принял православие, крестился, для чего высшим силам лишать его жизни? Думаю, тут другое. Видимо, он подобрался к тайнам, которые контролируют спецслужбы некоторых государств.

– Неопознанными летающими объектами интересовался наш КГБ. Однажды, когда летал еще на Су-11, видел нечто подобное, приблизился к объекту настолько, что различал даже заклепки на обшивке. Потом объект резко увеличил скорость и исчез. Доложил о том, что видел, а на земле меня уже ждал офицер госбезопасности. Попросил подробно изложить в письменной форме все, что я видел, и взял с меня подписку о неразглашении.

– Когда академик погиб, уже произошел развал Союза, и госбезопасность больше не интересовали НЛО. КГБ здесь ни при чем, а вот ЦРУ могло приложить усилия к тому, чтобы прикрыть подобные исследования и заставить навсегда замолчать тех, кто приблизился к тайнам НЛО.

– Но ведь профессор Мальцев продолжил эти исследования?

⁵ ЦАГИ – Центральный аэрогидродинамический институт СССР.

– Его исследования имеют несколько иное направление. Это аномальные зоны, они не касаются НЛО. Профессор Мальцев организовал Международное сообщество исследования аномальных явлений. Центр его находится в Москве. После удачной экспедиции в Сахаре, был создан авиационный отряд особого назначения, который входит в это сообщество. Первым самолетом отряда и стал наш Ли-2. Аэродром базирования выбрали исходя из направлений дальнейших исследований. Есть у нас еще и Ан-30, но он в Москве находится, у него другие задачи.

– Почему же тогда на Ли-2 сюда не прилетели? Было бы спокойнее, чем на Ан-2 на пределе топать.

– Ли-2 сейчас далеко, в экспедиции. Остров ищет в океане.

– Что, разве есть еще неоткрытые острова?

– Похоже, что есть. Когда-то давно, еще в начале 50-х годов, когда начала бурно развиваться гражданская авиация, пилоты начали сообщать о каком-то острове в океане, которого нет на картах, причем, корабли, посещавшие этот район, никого острова не видели. Позже, когда появились реактивные самолеты, и полеты стали выполняться на больших высотах, сообщать об этом острове перестали. Может быть, об этом бы и вовсе забыли, но недавно один «Боинг», по техническим причинам, не помню точно почему, вынужден был идти над этим районом на относительно малой высоте, то ли две, то ли три тысячи метров. Так вот, экипаж его не только увидел остров, но и сфотографировал, фотография, правда, получилась не очень качественной, из-за рваной облачности, но четко видно, что это кусочек суши. Научно-исследовательское судно, посланное специально в этот район, острова, который видели пилоты, не обнаружило. Не подтвердили наличие острова и фотографии со спутника. Никакого объяснения этому явлению не нашли, летали в этот район самолеты американских ВВС, ходили, примерно, на тех же высотах, но острова не видели. Можно, конечно, было списать все на галлюцинации, но фотография все же была.

– Так, что же это за остров? Чертовщина какая-то!

– Долго не было, не то что бы ответа на этот вопрос, но мало-мальски разумной гипотезы. Но потом гипотеза появилась. Академик Вейник создал новую теорию, которую изложил в своей работе «Термодинамика реальных процессов». Он утверждает, что в мире существует пространственное вещество, называемое метрическим и временное, называемое хрональным. Пустоты, как таковой, не существует нигде, даже в космосе, все заполнено метрическим и хрональным веществом. Объект, в составе которого метрического вещества нет, присутствует одновременно во всех точках пространства. А при отсутствии хронального вещества, он находится одновременно, и в прошлом, и в настоящем, и в будущем. Все это не оставляет камня на камне от теории относительности Эйнштейна.

Так вот, если накрыть некоторый объект «колпаком», не содержащим метрического вещества, то он перестанет существовать для нашего мира, хотя внутри этого «колпака» будет такой же мир, как и наш. Профессор Мальцев, ученик академика Вейника, обосновал возможность формирования такого «колпака». Он предположил, что метрическое вещество может находиться в турбулентном состоянии, эта турбулентность изолирует окруженный ею объект от внешнего мира. Возможно, на определенной высоте существует разрыв турбулентности, образующий вход в параллельный мир. У многих народов существуют древние предания о вратах, ведущих в иные миры. Сейчас Ли-2 сканирует по высотам предполагаемый район от 1000 до 8000 метров, производя измерения геомагнитных полей и аэрофотосъемку. К сожалению, профессор Мальцев не смог в этом участвовать, год назад он ушел с экспедицией и пропал.

Я был слегка ошарашен рассказом Николая Ивановича, то, с чем мне придется столкнуться, представлялось гораздо страшнее, чем полеты по неподготовленным маршрутам, предстояло прикоснуться к тайнам мироздания. Читать об этом в научно-популярной и фантасти-

ческой литературе – это одно, а лезть к черту на рога, не зная, сможешь ли вернуться обратно в наш мир, – это уже совсем другое. Даже отчаянные храбрецы панически боялись общения с нечистой силой. Мы, воспитанные в духе материализма, считали, что никакой нечистой силы не существует, И вот на тебе! Оказывается, и параллельные миры существуют, и что там твориться, никому не ведомо, все это интересно, но чтоб самому лезть туда? Ну, влетишь ты на самолете в эти «врата», а обратно?

Я вспомнил город, из которого не было выхода, город призраков, мне стало жутко, что-то сжалось в душе, защемило. Вспомнилась катастрофа, и та женщина, в красном, что смотрела на меня из мрака темной осенней ночи.

– А стоит ли вообще туда лезть? – я посмотрел на Николая Ивановича тревожным взглядом. Он сидел как ни в чем не бывало, как будто все это касалось чего-то далекого и отвлеченного.

– Вообще то, – сказал он, – сам академик считал, что не стоит. Как я уже говорил, исследования он прекратил и утверждал, что духи, являющиеся к нам из параллельных миров, нечистые, общаясь с ними можно и душу загубить.

– Тогда зачем же этим заниматься, других, что ли, дел мало?

– Это все любопытство человеческое! Ребенок ломает любимую игрушку, чтоб посмотреть, а что там внутри? Его детский ум еще не может познать содержимое игрушки, постичь принцип действия, но игрушка уже сломана и восстановлению не подлежит, ему покупают новую, но он ломает и эту, потом родители дают ему по рукам, и говорят: «Нельзя!». Ребенок плачет, прячется от родителей, но упорно продолжает ломать игрушки. Так уж устроен человек, и ничего поделать с этим невозможно. Дойдя до края, он всегда пытается за него заглянуть, даже если это грозит падением.

– Так что же, будем ждать, пока нам дадут по рукам и скажут: «Нельзя»?

– Так, ведь не раз уже давали! Не помогает. Но если бы не это свойство любопытства, присущее человечеству, то не летали бы мы с тобой сейчас на самолетах, а в лучшем случае, ездили бы на телеге.

Я представил себе такую картину:

Вот я, в авиационной форме, лихо сдвинув набекрень фуражку с эмблемой гражданской авиации, сижу на облучке, придерживая вожжи. «Режим взлетный, кнут держать!» И бортиженер, замахаясь кнутом над спинами лошадей, кричит в ответ: «Режим взлетный, параметры в норме, кнут держу!» Кнут со свистом делает петлю, и тройка гнедых лошадей рвет, как три движка «сто пятьдесят четвертого» на взлете, оглашая пространство храпом и топотом копыт, и штурман у меня за спиной на полу, на не струганых досках телеги, подпрыгивая и клацая зубами на каждом ухабе, стараясь перекричать конский топот и храп, бодро докладывает: «Скорость растет!». И понеслась тройка по пыльной, ухабистой дороге, как лайнер по взлетной полосе.

Картина пронеслась перед глазами, вызвав улыбку.

– Чему улыбаешься? – спросил Николай Иванович.

– Да, вот представил себя на облучке с кнутом в роли кучера.

– Что, даже смешно стало? А ведь это более естественно для человека, чем управлять огнедышащим драконом. Не дал Бог человеку крылья. А человек хотел летать. Вот привязал к себе два самодельных крыла, прыгнул с колокольни, и разбился. Так и бились, пока не взлетели, да и сейчас бьются, но все равно летают.

Доводы Николая Ивановича несколько убедили меня, но отнюдь не успокоили. Нужно, наверное, рассказать о себе все, то, что я никогда никому не рассказывал, в своих попытках найти летную работу. И я решил.

– Дело в том, – начал я, не зная, как приступить к рассказу. —Произошел со мной один случай, который, возможно, кому-то покажется бредом сумасшедшего, а поскольку Вы имеете

дело с эээ... не совсем нормальными явлениями, то есть шанс, что Вы меня хотя бы выслушаете.

Так вот, однажды пришлось мне вывозить семьи военнослужащих из наших бывших территорий, о том, как уходили, что пришлось пережить, говорить не буду. Аэродром был в горах, в долине взлетная полоса заканчивается озером, взлет-посадка только в одном направлении, низкая облачность, дождь. На взлете загорается двигатель, обратным курсом не сядешь, со стороны озера никаких радиосредств, пришлось заходить по кругу, потушить пожар не удалось, времени на заход не хватило. Отвалилась плоскость вместе с движками на четвертом развороте. Из всего экипажа и пассажиров, я один чудом уцелел.

Комиссия признала мои действия правильными. Моделировали потом ситуацию на тренажерах, никто справиться не смог. Но чувство вины не давало мне покоя, я видел во сне всех погибших, я разговаривал с ними, чувствовал, что схожу с ума. Так я оказался в сумасшедшем доме, хотя он назывался клиникой психологической реабилитации. Интересно то, что выхода из города не было. Куда бы ни пошел, всегда возвращаешься туда, откуда вышел.

Я рассказал Николаю Ивановичу все о своем пребывании в клинике доктора Вагнера, о попытках найти выход, и о странном полете, в котором мне удалось посадить горящий самолет, и том, что дело, заведенное на меня, приостановлено, но не закрыто.

– Интересно, очень интересно, – ответил Николай Иванович. – Похоже, не только академик Вейник знал о наличии пространственного вещества, и кому-то он мешал, очень мешал.

– Значит, та возможность пространственной аномалии, которая скрывала город от внешнего мира, была обоснована академиком Вейником? Но кто-то независимо от него изобрел средства управления подобными аномалиями?

– Вот именно. Теория академика Вейника обнажила то, что долгое время держалось в секрете. Жаль, что наши спецслужбы не уделили должного внимания его работам, если бы эти исследования вовремя засекретили, возможно, он сегодня был бы жив.

– Значит, доктор Вагнер и здесь идет на шаг впереди, и я у него на крючке.

– Не переживай, Сергей Николаевич, следствие по твоему делу – просто блеф. Все это хорошо разыгранный спектакль, иначе тебя бы никто не допустил к полету без заключения медкомиссии и соответствующей подготовки.

Я внутренне содрогнулся. Он назвал меня по имени отчеству! А ведь мы не представлялись друг другу, и никто нас не представлял! Откуда знает он мое имя? Он мог, конечно, видеть документы у Александра Петровича, но я же оставил их после того, как Николай Иванович ушел! Кто он, этот свалившийся на мою голову авантюрист? Может сам сатана, скупающий души, «нечто» из параллельного мира, о чем предупреждал академик Вейник? Мне стало жутко и холодно, холодно несмотря на то, что за окнами стояла июльская жара. Захотелось прочесть какую-нибудь молитву, перекреститься, но ни одной молитвы я вспомнить не мог, руки не шевелились. Николай Иванович, видимо заметив мое состояние, тихо усмехнулся и сказал:

– Я к Петровичу после тебя еще раз заходил, видел твои документы, сказал ему, что беру тебя. И вот же гнусность натуры человеческой! Не собирался тебя Петрович брать, совсем не собирался, а как сказал я, что к себе тебя приглашу, так он тут же вспомнил, что у него второй пилот с Ту-134 через месяц уходит собирается, и о тебе подумал: «возьму, говорит, этого пилота, больно уж настырный, думаю, хорошо будет летать!»! Так что, выбор у тебя есть: либо со мной на Ан-2 и к черту на рога, либо вторым на 134-й, на международные линии. Девочки-стюардессы красавицы, кофе на эшелоне, рюмочка коньяку после полета. Ну как? Только про дурдом Петровичу не рассказывай, материалист он жуткий, в чертовщину не верит.

И тут я понял, что решение я уже принял, принял сразу, и ни на какой Ту-134-й вторым пилотом я уже не пойду, да где гарантия, что через месяц Петрович не передумает?

– Я с Вами.

– Ну, тогда собирайся, пошли.

– Николай Иванович, – спросил я, – вот Вы сказали, что Александр Петрович «материалист жуткий», это в каком смысле?

– Да, во всех. В том смысле, что материальные блага в его жизни занимают далеко не последнее место. Петрович еще тот жук! Своего не упустит, но, правда, на чужое не зарится, но если это чужое пока ничье, то считай, что уже его. Хотя слово держит, если что сказал, то уж сделает обязательно, за это его ребята и уважают. Мы с ним еще на Севере на Ан-2 начинали, хороший летчик был, потом ушел в большую авиацию карьеру делать, а вот теперь свою авиакомпанию организовал, и неплохо, надо сказать, у него получается. И еще в том смысле, что ни в Бога, ни в черта не верит. Когда-то ребята, еще на Ту-104, НЛО видели. Летел такой себе объект прямо по курсу самолета, и высвечивал крест, потом исчез. Так, Петрович сказал им, что пить меньше надо, с похмелья, мол, и не то еще покажется.

– А Вы сами верите в Бога?

– Да как тебе сказать. Все мы воспитывались в духе атеизма, сейчас многие в религию ударились, но больше как дань моде, а не по велению души. Я это не приветствую, но при нашей работе, когда постоянно сталкиваешься с чертовщиной, то поневоле в потусторонние силы поверишь. К христианству я отношусь скептически, все эти попы напоминают мне наших политработников, говорят одно, а делают другое. Говорят о высоких материях, о душе, а денежку берут, чтоб над покойником кадилом помахать, и не гнушаются, даже если деньги эти ворованные. Когда олигарх на краденые деньги церковь строит – это они приветствуют. Готовы и бандиту «многие лета» петь, лишь бы деньги платили. Да, ну их! Мне, так, больше язычество по душе, все-таки вера наших предков. Христос, как я понимаю, от авиации был далек, а вот у язычников есть Сварог – Бог неба, а значит наш Бог, авиационный! Да и Перуна неплохо попросить, чтоб грозы маршрут стороной обошли.

Полет в никуда

Мы вышли из кафе и направились через летное поле к Ан-2, стоявшему на дальней стоянке, за ангарами. Я смотрел на аэродромные строения, самолеты на стоянках, видел движение тягачей, заправщиков, подъезжающих к самолетам трапов. Знакомые, давно забытые запахи и звуки охватили меня. Я чувствовал себя вновь причастным к чему-то большому, значимому, столь необходимому измученной душе, к той жизни, которая, казалось, давно была в прошлом.

Недалеко от нас выруливал на старт Ту-154-й, и горячий воздух от двигателей размывал отдаленный пейзаж. Казалось, что и лес, и поле, и выгоревшая трава – нарисованы на тонкой прозрачной ткани, которая развевалась на ветру, трепетала, плыла.

Мы подошли к самолету. Это был Ан-2 в поблекшей аэрофлотовской раскраске. Сейчас развелось огромное множество авиакомпаний, и каждая красит самолеты в свои цвета. Часто эти раскраски смотрятся весьма грубо и аляповато, мне же всегда нравились простые строгие линии аэрофлота, они подчеркивали красоту машины, а не уродовали ее, но, впрочем, говорят, что о вкусах не спорят.

Николай Иванович поздоровался с техником. Они поговорили о том о сем, вспомнили общих знакомых, кому-то техник передавал привет; создавалось впечатление, что Николай Иванович здесь знает всех.

– Ну, проходи, – сказал он мне, открывая дверь.

Я уже было занес ногу на стремянку, но вдруг спохватился:

– Ой! Нужно мне к Александру Петровичу зайти, у него же моя летная книжка осталась!

Николай Иванович рассмеялся:

– Да вот она, твоя летная книжка, у меня, я тебя уже и в полетный лист вписал, а иначе как бы тебя через проходную на летное поле пустили?

– А если бы я не согласился? – изумленно ответил я.

– Но ведь, согласился же!

Возразить было нечего, и я вошел в самолет. Фюзеляж внутри был выкрашен голубой краской, вдоль бортов стояли приставные сидения. Это был транспортный вариант Ан-2. Я прошел в пилотскую кабину, нацеливаясь в правое кресло.

– Э, нет! – сказал Николай Иванович. —Садись туда, – он показал рукой на левое кресло, – сам будешь пилотировать, а я пока за штурмана поработаю. Не разучился еще на Ан-2 летать?

– Надеюсь, что нет.

– Ну, тогда запускай движок, помнишь как?

Мотор Ан-2 запускается весьма оригинальным способом, стартер вначале раскручивает маховик, и только потом, после подсоединения маховика к двигателю, за счет его инерции, раскручивается сам мотор. Если же мощности аккумулятора не хватает для раскрутки маховика, в самолете имеется ручка, как у полуторки, да, впрочем, Ан-2 и есть полуторка, он поднимает в воздух полторы тонны груза.

«От винта!» – подал я давно забытую команду. «Есть от винта!» – ответил техник и отошел в сторону так, чтоб я мог его видеть. Маховик начал вращение, низкий гул становился все выше и выше. Я включил сцепление маховика с двигателем, звук сразу же сделался низким, тяжелым. Движок, несколько раз чихнув, выплюнул синее облачко дыма и уверенно заработал на малых оборотах. Руки сами включали нужные автоматы защиты сети (АЗС) в нужной последовательности. Казалось, я уже давно забыл Ан-2, но руки помнили и делали все сами, авто-

матически. Николай Иванович настроил радиооборудование, связался с диспетчером руления и запросил разрешение занять предварительный старт⁶.

– Режимы, скорости помнишь? – спросил он.

– Помню, – ответил я.

– Ну, тогда выруливай на предварительный.

– Надо бы движок прогреть.

– Давай выруливай, пока рулить будем, прогреется, нечего горячее зря жечь.

Я увеличил газ, и самолет плавно тронулся с места. Действуя педалями и тормозами, я вывел Ан-2 на нужную рулежную дорожку. Когда мы выбрались на взлетную полосу и заняли исполнительный старт, двигатель действительно успел прогреться до нужной температуры.

– Ну, взлетай, – сказал Николай Иванович.

Мотор взревел, предупреждая всех о серьезности своих намерений, полный готовности разогнать машину, и унести ее от грешной земли в родную стихию. Я отпустил тормоза, и самолет начал разбег. Вскоре шум колес на стыках бетонных плит прекратился, остались только гул двигателя и винта, да свист ветра в подкосах и расчалках крыльев, самолет прочно лег всеми четырьмя плоскостями на тугой поток воздуха и поплыл над землей, поднимаясь все выше и выше во владения древнего славянского Бога Сварога, которому доверили мы свою судьбу.

– Набирай 500 метров и бери курс 210, – сказал Николай Иванович.

Я молча кивнул. Набрав высоту, я установил режим работы двигателя, соответствующий максимальной дальности полета. Вот уплыл под крыло берег, покрытый зеленью прибрежных дач, скрылись стоящие на рейде суда, и впереди, по курсу, расстилалась необъятная ширь океана, ни одного ориентира, только водная синь, до боли режущая глаза в лучах полуденного солнца.

Настроение было приподнятое, я снова сидел в кабине самолета, снова держал в руках штурвал, я снова жил той жизнью, с которой, казалось, навсегда уже придется расстаться. Еще час назад я хотел напиться от отчаянья и навсегда забыть о летной работе, еще совсем недавно я с робкой надеждой смотрел в глаза тем, от которых зависело решение безответного гамлетовского вопроса: «Быть или не быть?». И вот, вопрос решен. Быть! И я снова был тем, кем и раньше, и жизнь моя снова зависит от метеоданных, высоты и скорости полета, остатка топлива и многого другого, которое отличает тех, кто ходит по земле от тех, кто избрал своим делом воздушную стихию.

Николай Иванович настраивал радиокompас на частоты приводных радиостанций и радиомаяков, уточнял курс и давал мне соответствующие поправки. Стрелка индикатора уровня радиосигнала постепенно клонила к нулю, сейчас она замрет на нулевой отметке, и все, мы останемся одни, одни над океаном, без средств радионавигации, и никто уже не сможет прийти на помощь, если случится беда. Когда указатель топлива достиг середины шкалы, я про себя отметил, что мы прошли точку возврата, и вернуться назад уже не сможем, что бы ни случилось. Оставалось только одно – найти остров в океане и благополучно приземлиться.

При любых полетах, на любых типах летательных аппаратов необходим навигационный запас горючего, позволяющий принимать решение об изменении маршрута при непредвиденных обстоятельствах, либо для восстановления ориентировки, в случае ее потери. У нас этого запаса не было. В нормальных условиях никто бы никогда не выпустил самолет без навигационного запаса, но теперь о «нормальных» условиях придется забыть навсегда, ввязавшись в эту немислимую авантюру. Чем ближе к нулю клонила стрелка топливомера, тем более мрачные мысли лезли в голову.

Вспомнился последний полет Амелии Эрхарт, которая тоже искала остров в океане, искала, но не нашла. Поиски пропавшего самолета не дали никаких результатов, до сих пор

⁶ Предварительный старт – Положение самолет перед взлетно-посадочной полосой.

о последних минутах жизни Амелии и ее штурмана никто ничего не знает, и не узнает уже никогда. Да мало ли было таких полетов – полетов «в никуда», которые не закончились посадкой? Руал Амундсен на своем «Латаме», Леваневский на ДБ-А, – всех их искали. Искали, но не нашли, а нас, если что, и искать никто не будет.

Николай Иванович сидел с полузакрытыми глазами, и казалось, дремал. «Ну вот, – подумал я, – сейчас этот „Сусанин“ заснет, и никто уже не поможет, даже интуиция не спасет, моя интуиция, похоже, молчит, а его – просто дремлет, а других средств навигации, кроме интуиции, у нас нет».

Тут Николай Иванович открыл один глаз, посмотрел на приборы и сказал:

– Доверни пять градусов левее.

Я выполнил указание и уставился на него полным недоумения взглядом. «Ему что, дух Ивана Сусанина сквозь сон курс указывает?»

– Ветер усилился, – ответил он на мой вопрошающий взгляд, – вон на волнах барашки появились, да не сплю я, я вниз, на волны смотрю.

– А почему пять, а не два или семь? – удивился я.

– Ну, это с опытом приходит, тебе ведь не доводилось еще определять скорость и направление ветра по земным ориентирам, в большой авиации это ни к чему, а здесь полетаешь – научишься.

Время шло, горючее было на исходе, а острова все не было видно. Вот сейчас загорится красная лампочка остатка топлива, потом мотор, выработав последние литры горючего, умолкнет навсегда, и все. Посадка на воду на самолете явно для этого не приспособленном, и на дно к рыбам. И никто уже не принесет на могилку цветы, не выпьет рюмочку, поминая заблудшие души, потому что не будет наших могил на этой земле, только волны сомкнутся над фюзеляжем, и наступит вечная тьма. «И зачем только я ввязался в это авантюру? Пожалуй, лучше было бы ездить на телеге». Передо мной возникла картина:

Хмурая бескрайняя степь, надвигаются сумерки, моросит мелкий холодный дождь. Голодные, изможденные лошади по колена в грязи уже не в силах тащить по бездорожью отяжелевшую от налипшей грязи телегу. Бортинженер, орудуя кнутом, и кроя матом ни в чем не повинных животных, пытается заставить их сдвинуться с места. Штурман, чьим основным методом ориентировки является опрос местных жителей, по причине полного отсутствия таковых, ничего вразумительного сказать не может. Не видно ни огня, ни жилья, и негде укрыться от холодного, морозящего дождя. Промозглая сырость пробирает до костей, проникает в душу, наполняя ее холодом и унынием. Темнеет.

«Нет, – подумал я, – хоть на самолете, хоть на телеге, потеря ориентировки ни к чему хорошему не приводит».

Вот мигнула лампочка остатка топлива левого бака, затем правого, мигнула и погасла, потом снова мигнула. Бензин кончается, а острова все не видно. «Все. Прилетели к черту на рога», – подумал я и сказал:

– А в океане, небось, акулы голодные!

– Да нет там никаких акул, – ответил Николай Иванович, – но все равно, в случае посадки на воду, из самолета выбраться не успеем.

«Вот спасибо, успокоил, а я уж думал: акулы съедят, оказывается, нет, целехонькими лежать под водой будем, пока крабы в кабину не заберутся!». Но Николай Иванович связался по радио с островом и доложил, что мы на подходе и будем садиться через двадцать минут. «Ну да, через двадцать минут у нас горючее кончится, и куда это мы, интересно, сядем?» Я хотел уже было съехидничать, что, мол, остров ваш тоже, видимо, накрыт колпаком из турбулентности метрического вещества, как заметил впереди, слева по курсу, легкое облачко. Облака в открытом океане образуются над островами, вследствие различного нагрева воды и суши.

Я довернул самолет в сторону облака, и Николай Иванович сказал:

– Вот-вот, так и держи. Сейчас и остров покажется.

Когда моряки после долгих скитаний в океане вдруг увидели землю, когда радостные крики «земля!» разнеслись по палубе истрепанного ветрами парусника, когда люди плакали от счастья при виде жалкого клочка суши посреди бескрайних водных пространств, они, наверное, не испытывали тех чувств, которые испытал я, увидев этот маленький остров. Еще бы, ведь у них просто кончалась еда, у нас же кончалось горючее. Если есть Бог на свете, как бы он не назывался: Сварог, Христос, Аллах или Будда, – пилотам он жизнь отмеряет не годами, часами и минутами, а литрами оставшегося топлива и метрами высоты.

Ты можешь быть богат, красив, сыт, любим, твоего здоровья может хватить еще лет на сто, но не это определяет срок твоей жизни. Сколько тебе осталось жить, показывает маленькая стрелочка прибора, вот сейчас она замкнет на нуле свой путь, и жизнь твоя оборвется, если до этого ты не сможешь найти свой аэродром.

Когда остров, словно материализовавшись из некоей туманности, обрел реальные черты, обе лампочки остатка топлива левого и правого бака уже устойчиво горели тревожным красным цветом.

– Разворачивай вправо под девяносто, – сказал Николай Иванович, – на траверзе долины влево, на посадочный курс 140, и начинай снижаться.

Из глубины океана поднимались две горы, образуя остров. Посадочная полоса находилась где-то в долине между горами. Когда Николай Иванович перевел рычаг управления винтом⁷ вперед и выпустил закрылки, я понял – мы находимся на посадочном курсе, но ничего, хоть отдаленно напоминавшее посадочную полосу, я не увидел. Передо мной была долина, центр которой рассекал надвое небольшой, извилистый овраг. Капот самолета был нацелен прямо на этот овраг. «И куда же мы будем садиться?» – подумал я и услышал ответ:

– Тут заход хитрый, полоса находится правее, за скалой, как пройдешь скалу, доворачивай вправо, увидишь полосу, и тогда влево, и мы на посадочном. Немного неудобный заход, но ничего, привыкнешь.

«Привыкну», – подумал я, как говорил мой бывший начальник: «Человек и к каторге привыкает». Позже Николай Иванович объяснил мне, почему именно так была оборудована взлетно-посадочная полоса. Когда в горах шли дожди или сходили весной снега, в центре долины образовывался бурный поток, который и вымыл этот овраг, поэтому центр долины был непригоден для взлета и посадки. Перенос полосы вправо вызывал, конечно, некоторое неудобство при заходе, но зато надежно защищал полосу от ветра.

Скала справа от самолета проплывала у самой консоли крыла, и машина, казалось, вот-вот зацепится за нее. Не дай Бог заходить здесь с боковым ветром, да еще с порывами, но боковых ветров здесь не бывает. Долина между горами образовывала некую аэродинамическую трубу, и куда бы ни дул ветер, попадая в долину, становился либо встречным, либо попутным, когда ветер менял направление, соответственно, меняли и старт.

Полоса открылась внезапно, будто отодвинули занавес, и перед глазами возник пейзаж аэродрома со своими строениями, стоянками, небольшим городком и, конечно же, взлетно-посадочной полосой. Полоса была грунтовой, и обозначалась полотнищами и флажками, да следами колес самолетов на выгоревшей траве.

Николай Иванович выпустил закрылки на 30 градусов. Посадил я самолет аккуратно, притер на три точки, будто и не было у меня длительного перерыва в полетах на Ан-2. Когда мы зарулили на стоянку и выключили двигатель, я понял вдруг, как устал, нервное напряжение от полета на пределе остатка топлива вконец вымотало меня.

⁷ Винт перед посадкой переводится на «малый шаг», чтобы при необходимости ухода на второй круг двигатель мог набрать максимальную мощность.

Ветераны отряда

– Интересно, сколько бензина осталось, зажигалку заправить хватит? —спросил я, вспомнив, что во время войны иногда возвращались с задания так, что бензина в баке едва хватало на зажигалку.

– Хватит, и не только на зажигалку, еще и Як-12 заправить можно!

Я недоуменно смотрел на Николая Ивановича – он тихо смеялся.

– У нас в фюзеляже два дополнительных бака от Як-18Т, по 90 литров каждый!

– Так это же более часа полета!

– А ты что думал, мы без навигационного запаса горючего летели? Или я, по-твоему, на сумасшедшего похож? Да Петрович нас бы ни в жизнь не выпустил!

– Так что же Вы тогда!.. Так какого же!.. – больше слов у меня не было.

– Да, это я твою нервную систему испытывал, а ты молодец, хорошо держался!

Теперь я понял, почему так спокоен был Николай Иванович, если бы мы и прошли мимо этого клочка суши, то непременно уткнулись бы в берег, где по береговой линии могли бы восстановить ориентировку и вернуться на остров.

– Ты не обижайся, Сергей Николаевич, но предстоят еще полеты на пределе. Если запаниковал, растерялся – пропал. А сохранил спокойствие – сможешь найти выход. Так что, считай, первый экзамен на должность пилота отряда особого назначения ты выдержал. Идем, познакомимся с личным составом.

Мы вышли из самолета. Выгоревшая, примятая колесами шасси трава, три зачехленных Ан-2, два Як-12, один Як-18Т, несколько низких аэродромных строений – вот и весь пейзаж полевого аэродрома.

– А у вас что, все самолеты с дополнительным запасом топлива? – спросил я.

– Нет, не все. Мысль о дополнительных баках возникла, когда потребовалось в отдаленные места экспедиции доставлять. Такие работы обычно выполнял Ли-2, но он единственный. Наш инженер, Рудольф Иванович, предложил установить в фюзеляже баки от Як-18Т. Вначале перекачивали горючее из дополнительных баков в основные прямо в полете, с помощью электронасосов, но потом он разработал автоматическое устройство, которое включало подачу топлива из дополнительных баков, как только срабатывали датчики остатка топлива в основных. Возможно и ручное переключение, и перекачка топлива в основные баки.

– Рудольф Иванович? Немецкое имя, русское отчество? Что-то мне это напоминает. Кто он?

– Вообще-то он немец, но из русских немцев, что поселились в России с незапамятных времен. Настоящее отчество его – Иоганович, но мы его на русский манер Ивановичем зовем, фамилия – Шмидт, но все называют его Дизелем, настоящей фамилии никто уже и не помнит. Дизелем прозвали его потому, что изобретателя популярного двигателя также звали Рудольфом, да и внешность у него соответствующая. А вот он и сам, вон, к нам направляется.

К самолету шел высокий, мощный мужик. Почти квадратная голова, словно вырубленная из гранита, с массивным подбородком крепко сидела на широких плечах.

– Здравствуйте, Николай Иванович! Как полет? Как машина? – прогудел он низким густым басом, так что более подходящего прозвища, чем Дизель, подобрать было трудно.

– Все нормально, Рудольф Иванович, вот, знакомься. Новый пилот нашего отряда.

Мы обменялись рукопожатиями, и моя рука утонула в огромном мощном кулаке инженера. Но у него не было глупой привычки неандертальца сжимать до хруста протянутую ему руку, рукопожатие его было мягким и спокойным.

– Мы с Рудольфом еще с Арктики знакомы, – сказал Николай Иванович. – Потом он помогал Олегу Ли-2 восстанавливать, и на выставку во Францию с нами полетел бортингенером.

К нашей стоянке не торопясь двигался человек неопределенного возраста, по поводу которого можно было с уверенностью сказать лишь то, что ему было, несомненно, больше шестидесяти, и вероятно, меньше ста лет. Он шел твердой, уверенной походкой, остановившись, он поздоровался со всеми за руку, первым протягивая руку всем, в том числе и Николаю Ивановичу. По всему чувствовалось, что он пользуется особым уважением и влиянием в отряде. Я принял его за начальника, старшего Николая Ивановича по должности. Но каково же было мое удивление, когда Николай Иванович сказал:

– Вот, знакомься – наш аэродромный сторож, Василий Петрович.

Хотя охранять аэродром было не от кого, на острове не существовало никаких других поселений, работу он себе находил. По вечерам опечатывал стоянки, следил за порядком, помогал техникам в обслуживании самолетов, при этом иногда, давал очень дельные советы, из чего следовало, что в авиации он был человеком не случайным.

Кем он был раньше и откуда взялся, никто толком не знал, рассказывать о себе Василий Петрович не любил. Без него трудно было представить себе наш авиаотряд, за советом к нему обращались все: и пилоты, и техники. Создавалось впечатление, что нет ничего такого, касающегося авиации, чего он бы не знал. За глаза его называли «профессором». Его уважали и даже слегка побаивались, прежде чем что-либо сделать думали: «а как на это Петрович посмотрит?». Он никогда не повышал голос, от него не слышали ругани, но осуждающего взгляда или замечания, сказанного тихо, но твердо, было достаточно.

Поселили меня в одном домике с Жан Полем, черноволосым французом небольшого роста, с красивым выразительным лицом и насмешливыми черными глазами. Он был моложе нас с Николаем Ивановичем, но уже далеко не юношей. Домиком наше жилище можно было назвать лишь относительно: оно представляло собой деревянный ящик от фюзеляжа Ан-2, в котором были проделаны окна и дверь. Для меня это было не в новинку, на полевых аэродромах часто применяются такие ящики для подсобных помещений.

– Ну, вот, – сказал Николай Иванович, представляя нас друг другу. Это Жан Поль Бенуа, настоящий француз, ветеран нашего отряда. Бросил свой Париж, и отправился с нами к черту на рога. Знакомьтесь, обживайтесь, а я пошел.

Николай Иванович ушел, и мы остались вдвоем.

– Скажите, Жан, – спросил я, – а Вы и в самом деле француз? Вы из Парижа? Вы безупречно говорите по-русски!

– Дело в том, что француз я только наполовину. Мой отец воевал в России, в эскадрильи «Нормандия», там женился на русской, и вернулся во Францию. У нас в семье говорили на двух языках: на французском и русском. Да и в Париже я был-то всего два раза, родился и вырос в Тулузе. Отец после войны приобрел авиаремонтные мастерские. Но занимался не только ремонтом, сам строил легкую авиатехнику. Получился небольшой авиазавод. Я окончил летное училище, и работал у отца на заводе, испытателем.

– И что производит Ваш завод?

– Планера, дельтапланы, легкомоторные самолеты.

– А как Вы попали сюда, если не секрет?

– У меня предложение: давай на «ты». Мне так проще, думаю тебе тоже.

– Возражений нет. Так, как же ты сюда попал?

– Все началось с Экзюпери, точнее с самолета его времени. Отец купил еще одну мастерскую, и начал ее переоборудовать. Когда очищали ангары от всякого хлама, я увидел старый самолет «Латеккоэр-28», вернее то, что от него осталось. Представляешь, может быть, сам Экзюпери на нем летал?! Возникла мысль отреставрировать его, и попробовать в воздухе.

– Так это ты представил на выставку «Латекоэр», о котором мне Николай Иванович говорил?

– Ну да. Мы с отцом его отремонтировали и представили на выставку. Восстановить его было не так-то просто. Нужны были чертежи. Пока их искали, перезнакомились со многими людьми, фанатами раритетной авиатехники. Тогда и возникла идея организовать выставку. Сперва просили выделить салон раритетной техники на выставке в Париже, в Ля Бурже. Но желающих представить свои экспонаты со всего мира набралось так много! Разместиться в Ля Бурже было не реально. Отец предложил организовать выставку в Тулузе, на аэродроме Франказол. Идею поддержали, и выставка состоялась. Там я и познакомился с Николаем Ивановичем. Но никогда не думал, что придется вместе летать.

После того, как мой «Латекоэр» поднялся в воздух, возникла вторая бредовая идея. Я решил повторить полет по маршруту, описанному в романе Экзюпери «Южный почтовый». Отец был против. Да и вообще, немногие одобрили эту идею. Но нашлись и энтузиасты, достали старые полетные карты, уточнили маршрут. Об этом полете писали все газеты, меня воспринимали, чуть ли ни как героя. Но какой к черту героизм! Всего-навсего повторить то, что когда-то делали другие. И героями они себя не считали, ведь это была их работа! Но полет был непростой, очень непростой!

Чего только стоило перелететь Пиренеи. На «Латекоэре» набрать три тысячи – это что-то значит! Мотор греется, не тянет. Пришлось три площадки⁸ делать, пока на высоту забрался. Облака старался обходить, но когда попадешь в облако – приятного мало. Авиагоризонта⁹ нет, только указатель поворота и скольжения¹⁰. Определить положение машины в пространстве не так-то просто. Средств радионавигации в те времена вообще не было. Только компас, карта и глаза. Иногда казалось – вообще непонятно, куда лечу. Когда уже увидел отроги Иберийских гор, стало на душе спокойнее. Снизился, легче дышать стало, а там и береговая линия Средиземного моря видна.

Когда в Аликанте приземлился, уже пожалел, что ввязался в эту авантюру. Но, представляешь, какими были те пилоты начала эры авиации! То, что для меня казалось авантюрой, для них было работой! Каждый раз по этому маршруту, через горы, сквозь облака, в болтанку, и летом и зимой!

А теперь что? В белой рубашечке, в теплой кабине «Аэробуса», с полным комплектом радионавигации, с автопилотом – разве это полет? Да, мельчают люди. Сейчас от Тулузы до Аликанте слетать, что в булочную за хлебом сходить, а когда-то... И никто не знает, сколько разбитых машин на этом маршруте, сколько могил.

– Другое время, другая авиация, другая работа.

– Нет. Время другое, авиация другая. А работа все та же – настоящая работа для смелых мужчин. Здесь ты это почувствуешь. Придется летать там, где еще никто никогда не летал. На наших маршрутах нет радиомаяков, иногда и карт толковых нет. Конечно, на рожон никто не лезет, пытаемся предусмотреть все, что только возможно. Но что можно предвидеть, когда сталкиваешься с неизведанным?

Но и это еще не все. Иногда ощущается сопротивление спецслужб некоторых государств нашей работе.

– И в чем оно проявляется?

⁸ Площадка – переход в горизонтальный полет при наборе высоты или снижении, в частности, для приведения к норме температурных параметров.

⁹ Авиагоризонт – прибор, показывающий положение самолета в пространстве.

¹⁰ Указатель поворота и скольжения для выполнения координированного разворота. Состоит из шарика и стрелки, стрелка показывает крен, шарик – скольжение (движение самолета под углом к набегающему потоку).

– Необоснованная задержка виз, запреты полетов именно в те районы, которые нас интересуют, и прочие мелкие пакости. Серьезных угроз пока не было, но думаю, за этим дело не станет, если подберемся к чему-то интересному не только для нас.

– Николай Иванович предупреждал, что иногда пребывание за границей бывает не совсем законным.

– Да, он прав. Бывает. Когда заведомо знаем, что район, в который отправляется экспедиция, нам зарубят, указываем другой, а сами летим туда, куда надо. Там, где мы бываем, радиолокационного контроля воздушного пространства нет. «Гиблые места» все трассы обходят.

– Выходит, аномальные зоны интересуют не только ученых?

– Мне кажется, что некоторые аномальные зоны возникают в результате работы каких-то секретных лабораторий. Их-то и прикрывают спецслужбы.

– Значит, ходим по краю, между Богом и дьяволом?

– Именно так. Не знаешь, с чем придется столкнуться: с потусторонними силами или с агентами ЦРУ. И все же я не жалею, что попал сюда.

– Так, как же ты все-таки оказался в этом отряде?

– После Аликанте следующим пунктом маршрута был Агадир. А там я увидел на стоянке знакомый Ли-2. Отыскал Николая Ивановича и Олега, и узнал, что они участвуют в экспедиции, которую давно готовил профессор Ветлицкий. Николай Иванович мне сразу предложил присоединиться к ним. Я согласился, только надо было маршрут закончить.

Но не повезло мне, а может и повезло. Только взлетел, лег на курс, начал набирать высоту, как возникли перебои в моторе. Пришлось возвращаться. Еле до Агадира дотянул. Движок на моем «Латекоэре» был родной, «Испано-Сюиза», восстановили мы его на заводе отца, а вот отремонтировать в Агадире никакой возможности не было. Пришлось оставить самолет в качестве памятника пилотам былых времен. Вот с тех пор и летаю под началом Николая Ивановича.

То взлет, то посадка

Остров, на котором был расположен аэродром, образовывали поднявшиеся со дна океана горы. Между двумя вершинами, которые не имели своих имен, и назывались соответственно «Восточной» и «Западной», находилась долина, где и была оборудована посадочная полоса. Из-за не совсем обычного расположения полосы, посадочную прямую пилоты называли «посадочной кривой».

Приводная радиостанция была одна, смонтированная на автомобиле, она перемещалась в зависимости от направления взлета и посадки. Это был и не дальний и не ближний привод, устанавливалась она там, где нужно было повернуть в сторону посадочной полосы, таким образом, срабатывание маркера приводной радиостанции означало, что пора выполнять маневр, обеспечивающий выход на посадочный курс. Если в этой точке полоса не просматривалась, то посадка самолета была запрещена, это был минимум видимости, характерный для данного аэродрома.

Западная гора поднималась на триста метров над уровнем океана, и обрывалась острыми, высокими скалами, круто спускающимися к воде. Восточная была не высока, на 80 метров возвышалась она над долиной, и на 120 метров над уровнем океана, плавно сбегая к воде двумя отрогами, образующими небольшую, тихую бухту, удобную для стоянки судов. Был на острове и свой флот, состоящий из одной самоходной баржи, прозванной за неказистый вид «лаптем», двух моторных баркасов и трех весельных шлюпок.

При выполнении взлета и посадки с курсом 140 градусов применялся левый круг полета, а с курсом 320 – правый, так, чтобы маршрут полета проходил над более низкими, Восточными горами.

После изучения наставления по производству полетов с данного аэродрома и восстановления в памяти руководства по летной эксплуатации Ан-2, я приступил к учебно-тренировочным полетам. То, что я так лихо посадил Ан-2 в первом полете, еще ничего не значило, мне приходилось заново осваивать этот самолет. Обычно пилоты переходят от легких самолетов к тяжелым, у меня же получилось наоборот. Нужно было восстановить забытые навыки, да и многому еще научиться.

Полеты начинались с раннего утра. Лишь только первые лучи солнца касались вершины Западной горы, аэродром оживал. Первым взлетал Николай Иванович на Як-12 на разведку погоды. К учебным полетам привлекались все, кто не был занят в экспедициях и на плановых работах. Кроме обслуживания экспедиций, самолеты нашего отряда доставляли почту, продовольствие и прочие грузы на метеостанцию и в отдаленные селения, расположенные в глубине гор.

Все пилоты, независимо от того, на каких самолетах они летали, обязаны были выполнять пилотаж на Як-18Т. Владение техникой высшего пилотажа дает летчику уверенность в том, что он сможет справиться с управлением в самой сложной ситуации, а не будет растерянно хлопать глазами, видя, что горизонт находится не в том месте, где он привык видеть его обычно.

Николай Иванович был моим инструктором на Ан-2. Полеты по кругу выполняли по десять полетов подряд, взлет сразу после посадки, без заруливания на стоянку, потом небольшой отдых, замечания и наставления, и снова все с начала, так с раннего утра до самого позднего вечера.

Работа инструктора в авиации отличается высоким нервным напряжением. Ошибки обучаемого могут стоить жизни обоим, поэтому часто инструкторы, делая замечания курсанту в полете, прибегают к, так называемой, ненормативной лексике, а проще говоря, обкладывают трехэтажным матом вспотевшего ото лба до самых пяток, провинившегося ученика. При этом курсант, услышав о себе что-то новое, вконец обалдевший, и потерявший способность сооб-

ражать, может отмочить такое, что заставит инструктора грубо вмешаться в управление. Убедившись в своей полной неспособности к пилотированию, ученик с облегчением отдает управление инструктору, тот же, исправив ошибку курсанта, считает, что ученик продолжает вести самолет, пока не выясняется, наконец, что вот уже несколько минут самолетом вообще никто не управляет.

Николай Иванович никогда не позволял себе грубости по отношению к обучаемому, замечания делал корректно, спокойно, в управление не вмешивался, я сам порой удивлялся его выдержке и самообладанию.

Привычка к тяжелым самолетам сказывалась в моем пилотировании Ан-2, основной ошибкой моей было высокое выравнивание. Хотя и понимал, что лечу на легкой машине, и землю видел¹¹, но руки сами добирали штурвал раньше чем нужно, усилием воли я задерживал их, посадка получалась хоть и не очень грубой, но весьма корявой. Боясь высокого выравнивания, я стал заходить на посадку на повышенной скорости, это давало возможность плавно подвести самолет к земле и притереть аккуратно на три точки, но посадочная дистанция при этом значительно увеличивалась. После того, как мы зарулили на стоянку, Николай Иванович покачал головой и сказал:

– Нет, на ограниченную площадку ты так не сядешь. Ведь ты же в первый раз нормально посадил Ан-2, что с тобой происходит? О чем ты думаешь во время посадки? Ты уже заранее настраиваешь себя на ошибку, зачем ты заходишь на повышенной скорости? Сам себе не доверяешь? Короче так: я пойду прогуляюсь, а ты сиди и думай, думай крепко! А когда надумаешь, скажешь.

И действительно, что происходит? Почему в первый раз я так лихо посадил самолет, несмотря на многолетний перерыв в полетах на этой машине? Я старался восстановить в памяти тот полет, нервное напряжение было на пределе, ведь я думал, что в любой момент может закончиться горючее, потом этот необычный заход, совершенно незнакомый аэродром, нужно было точно выйти на полосу, пугающая близость скал справа, казалось еще чуть и зацеплюсь крылом за скалу. О самой посадке я не думал вообще, ни одной мысли о том, когда начинать выравнивание, на какой скорости заходить, все происходило автоматически, как будто невидимый автопилот работал внутри меня.

Все навыки и привычки, выработанные нами в течение жизни, никуда не уходят. Они живут где-то в глубине подсознания, и когда разум не мешает, срабатывают, глаза видят приборы и землю, руки сами добирают штурвал на нужной высоте. Главное не мешать подсознанию, не пытаться логикой мысли пересилить то, что всплывает само собой из прошлого, казалось давно забытого и потерянного. Атмосфера прошлого, которую воссоздают забытые запахи, обстановка в кабине, вид приборной доски, звук мотора, сама поднимает из глубины подсознания те навыки и привычки, которые были выработаны много лет назад.

Я вспомнил аэроклуб, я работал тогда инструктором на Як-18А. Командир парашютного звена, который летал на Ан-2, уходил на пенсию, на его место планировался опытный парашютист, которому на самолетах летать не приходилось. Мне предложили переучиться на Ан-2 и совмещать сразу две должности: пилота парашютного звена и инструктора на Як-18.

Парашютные прыжки начинались ранним утром, когда еще не поднялся ветер, к семи часам они заканчивались, и начинались полеты на «яках». Вставать приходилось рано, в четыре часа, но это меня не пугало. Дело в том, что наша палатка, а на летних сборах с весны до самой осени все: и пилоты, и парашютисты жили на аэродроме в палатках, чтобы не тратить время на дорогу к аэродрому и обратно, была разбита у самой стоянки Ан-2. Рано утром, когда еще тьма окутывала землю, и крепкий сладостный предутренний сон блаженством разливался по всему телу, вдруг раздавалось недовольное ворчание мотора, перерастающего в глухой вой.

¹¹ Видеть землю – чувствовать расстояние от колес шасси до земли.

Полчаса Ан-2 над самым ухом прогревал двигатель, потом ворчание стихало, самолет вырливал на старт, но сон был уже окончательно испорчен, не успеешь закрыть глаза, как звучит команда: «Подъем!», прыжки закончились, нужно встать, разбивать старт, готовиться к полетам.

Мне нравились парашютные прыжки, когда в небе над аэродромом расцветают, как загадочные небесные цветы, купола парашютов, плавно плывут они над землей и не спеша опускаются, отцветая и превращаясь в пятна разноцветной материи, которую парашютисты тут же собирают в бутоны, связывая стропы бесконечной петлей.

Мне и самому приходилось прыгать, нам, пилотам, положено было каждый год выполнять по одному прыжку, чтоб в критической ситуации быть готовым доверить свою жизнь куполу парашюта, тщательно уложенному в ранец, на котором, собственно, и сидит пилот.

Я вспомнил свой первый прыжок. Как стоял я у обреза двери, готовясь сделать шаг в неведомое. Может быть кто-нибудь расскажет вам, что собирал он волю в кулак, преодолевая страх перед первым прыжком, что решал извечный гамлетовский вопрос: «Быть или не быть», что, напрягая нервы и сжимая зубы, он... Врут, всё врут! Ничего этого не было. Ни предельного напряжения нервов, ни сцепленных зубов, ни собранной в кулак воли. Просто стоишь, поставив ногу на край, слышишь свист ветра за бортом, и ни одной мысли не проносится в голове, стоишь и ждешь команды, и по команде: «Пошел» нога сама отталкивается от обреза двери. Рев ветра охватывает тебя, и начинаешь считать: «Сто двадцать один, сто двадцать два, сто двадцать три», и всё – три секунды, если за это время парашют не раскроется, нужно открывать запасной. За три секунды полета при принудительном способе раскрытия парашюта (купол вытаскивает вытяжной фал, закрепленный за трос внутри самолета) тело еще не успевает набрать большую скорость падения, и ты не ощущаешь того динамического рывка, который характерен для затяжных прыжков. Ремни плавно подтягивают тебя вверх, и, поняв голову, видишь, как расцветает над тобой белый цветок купола парашюта. И тогда вдруг тебя охватывает ни с чем несравнимый восторг, тот восторг первого прыжка, который ни за что не ощутит тот, кто никогда в жизни не сделал шаг в небо, отделившись от борта самолета.

Перед тем как сделать этот свой первый шаг, ты проходишь длительные тренировки на земле, прыжки с высоты двух метров, с макета самолета, с тренажера, развороты в подвесной системе, отработка действий в особых случаях и так далее. Потом, там, в самолете, на высоте 800 метров, все происходит, как бы, само собой, ты выполняешь движения, которые много раз повторял на земле.

Вопрос: «Быть или не быть» в самолете никто не решает, тот, кто поднялся на борт самолета с одним парашютом за спиной и другим, запасным, на животе, уже все для себя решил. Если человек прыгнет, то он сделает это по команде «Пошел», не раздумывая и не рассуждая, не преодолевая сомнения. Самолет летит со скоростью сто шестьдесят километров в час, и каждый миг отдаляет тебя от того места, где рассчитано твое приземление, думать некогда! Если, услышав команду, человек не сделает этот шаг, то он уже не сделает его никогда, по крайней мере, в этом полете, и не помогут ни воля, собранная в кулак, ни сжатые до предела нервы, ни сцепленные до боли зубы. Он просто отойдет в сторону, уступив дорогу другим, и никто, никогда не станет пинками выталкивать его из самолета!

Любое решение достойно уважения, никто тебя силой не заставлял идти в аэроклуб, никто и не будет принимать решение за тебя. Если ты, вдохновленный романтикой неба, пришел сюда, но твои романтические бредни рассыпались в прах, когда ты столкнулся с реальной трудной работой – значит это не твое, и никто тебя за это не осудит. Инструктор, выпускающий парашютистов в первый прыжок, полностью несет ответственность за их жизнь и здоровье, и, если он насильно выбросит курсанта из самолета, и с ним случится несчастье – инструктор сядет в тюрьму. А этого никому не хочется. Все инструкции и наставления запрещают насильно

принуждать человека к прыжку. В жизни, конечно, бывает всякое, но это исключение из правил.

Так, сидя в кабине Ан-2, я углубился в воспоминания далекой молодости, вспомнил все до мельчайших подробностей, вспомнил не умом, нет, душа перенеслась в те времена, мне слышались прежние звуки, прежние чувства переполняли меня, прежнее состояние души возродилось, и вело меня по той далекой загадочной стране, которую называем мы юностью.

Ведь будучи в том возрасте, когда детство уже ушло, а зрелость еще не наступила, мы хотим повзрослеть, мы завидуем пилотам, налетавшим тысячи часов, в то время, когда у нас едва наскребается сотня, не думая о том, как они завидуют нам. Но если мы, едва оперившиеся юнцы еще станем такими как они, то они, уже не станут такими как мы, никогда.

Мы стареем, мы безбожно врем, убеждая себя, что душой мы молоды, как и прежде, но время не обманешь, нет-нет да заносит сердце, и седой доктор на медкомиссии, рассматривая твою кардиограмму и покачивая головой, недовольно проворчит: «Пора бы Вам подумать о смене профессии, молодой человек!». И все, потом останутся одни воспоминания, и реплики в адрес молодых: «Да что вы, вот мы в ваши годы!». А что мы? Мы были такими же, как они.

Я позвал Николая Ивановича и доложил, что к полету готов. Мы взлетели. Я больше не метался между Ан-2 и Ил-76-тым, я не думал о том, как и когда я буду выравнивать самолет, я ЗНАЛ, что я летаю на Ан-2 лучше, чем любой летавший на нем до меня пилот! Я начал выравнивание на положенных шести метрах и притер машину на три точки, мягко и точно.

– Вот это другое дело! – сказал Николай Иванович, – вот так и надо сажать этот самолет, а то телом ты на Ан-2, а душой на Ил-76.

Высокое выравнивание больше не повторялось. Так проходили дни, недели, обычные будни аэродромной жизни, взлеты, посадки, разговоры, воспоминания. Я втягивался в этот ритм, снова чувствовал себя приобщенным к большой, настоящей, трудной работе, и время поисков и скитаний отодвинулось куда-то вдаль, растворилось в синеве прошлого, и дай Бог, чтобы не вернулось оно уже никогда.

В то утро я проснулся как обычно и посмотрел в окно. Погода не радовала. Шел дождь, ветер хлестал по стеклу мокрыми ветвями деревьев, низкие, тяжелые тучи проплывали над аэродромом. На глаз прикинул видимость, оценивая расстояние до ближайшего различимого объекта, «меньше минимума», – подумал я, потянулся и вернулся в еще не успевшую остыть постель.

– Ты, что, на полеты не собираешься? – спросил Жан Поль.

– Какие могут быть полеты в такую погоду?! Можно хоть раз выспаться, – ответил я сладко зевая.

– Ну-ну, недооцениваешь ты Николая Ивановича, смотри, устроит он тебе выволочку!

– Не устроит, сам, небось, спит еще.

Не успел я снова уснуть, как понял, к своему глубокому разочарованию, что жестоко ошибся в оценке ситуации, Николай Иванович ворвался в домик как ураган.

– Ты что спишь? А ну быстро на полеты! Техники уже машины готовят, а он дрыхнет себе, как котятка! Совсем мышей не ловишь!

– Так, погода же! – попытался я неуклюже оправдаться.

– Погода, погода, – проворчал недовольно Николай Иванович, – будет тебе погода, венник в руки, и на гору облака разгонять!

Я вскочил с постели, натянул на себя одежду, плеснул в лицо водой из умывальника, и, умывшись одной рукой, как кот, пряча шею под воротник куртки, поплелся на стоянку.

Мы вырулили на исполнительный старт. Полоса терялась вдали за пеленой дождя, видимость была явно ниже минимума для Ан-2.

«Взлетай!» – скомандовал Николай Иванович. Самолет разогнался и оторвался от земли, и все сразу будто провалилось куда-то, скрывшись в тумане. Летать в условиях ограничен-

ной видимости мне не впервой, но без соответствующих средств обеспечения слепой посадки, летать в такую погоду – это верх глупости.

Я был зол на себя, на Николая Ивановича, на погоду, на то, что согласился на эту авантюру, короче, зол на весь мир. Земля просматривалась прямо под самолетом и чуть в сторону, дальше – сплошной туман. Капли дождя били о стекло, расплываясь по нему тонкими нитями, усиленно работали «дворники», убирая пелену с глаз. «Буду заходить по приводной, – решил я, – хорошо хоть приводная радиостанция работает». Не успел я это подумать, как стрелка радиокompаса, потеряв направление, стала беспомощно метаться по циферблату, уровень сигнала упал до нуля.

– Приводная не работает! – доложил я своему командиру.

– А она тебе нужна? – пожал он плечами. —Заходи визуально.

– Ничего себе, визуально! Не видно же ни черта!

– Не болтай, следи за приборами и землей!

Злость переполняла меня. Летать при видимости, которая ниже минимума для данного летательного аппарата может только окончательно выживший из ума. Чего он добивается? Что он хочет мне доказать? Что он самый лучший в мире пилот? Что это? Мальчишество! Бахвальство! Полный идиотизм! Хочет угробить себя и машину, пускай! На здоровье! Но я-то здесь при чем? Пусть бы сам себе летел в такую погоду! Какого черта меня с собой потащил! Дай нам Бог благополучно приземлиться, я уж тогда скажу ему все, что об этом думаю!

С горем пополам вышли мы на посадочную прямую, и когда дошли до точки, где нужно доворачивать вправо, я увидел, полосу, которая с трудом просматривалась за пеленой дождя. Мы сели. Когда шасси коснулись земли, я уже открыл было рот, чтобы высказать Николаю Ивановичу все, что я о нем думаю, но он передвинул рычаг управления двигателем вперед и скомандовал: «Взлетаем!».

В этот момент я готов был его убить. Но мотор уже взревел, набирая взлетную мощность, и деваться было некуда, пришлось взлетать. Отменять решение командира, каким бы безумным оно ни казалось, нельзя. Не согласованные действия экипажа всегда приводят к беде. Пока мы будем туда-сюда дергать рычаги управления, самолет выкатится за пределы полосы.

Так прошли обычные десять взлетов и посадок, и когда мы зарулили на стоянку, я был вымотан до предела, никаких сил ругаться с Николаем Ивановичем у меня уже не было. Вместо возмущенной речи, которую я приготовил, получилось лишь нечто невразумительное о том, что при видимости ниже минимума летать не стоит. На что он мне ответил:

– Не внимательно ты изучал руководство по летной эксплуатации. Это минимум для рейсовых полетов, а при выполнении поисково-спасательных работ, минимум в два раза ниже. Учти, что в хорошую погоду люди, как правило, не теряются!

– Так ведь это же на равнине, а мы в горах летаем! – слабо попытался я возразить.

– Ну, горной местностью эту можно считать с очень большой натяжкой, хотя, конечно, равнинной ее тоже не назовешь, но ведь аэродром свой, родной, а при поисково-спасательных операциях придется садиться на неразведанные площадки, так что готовым нужно быть ко всему!

– А что с приводной радиостанцией случилось? Опять не работает.

– Да, работает, ничего с ней не случилось. Это я приказал выключить ее, когда мы в воздухе будем.

– А это еще зачем?

– Там, где будем летать, приводных не будет, так что привыкай.

Впоследствии я часто с благодарностью вспоминал эти уроки Николая Ивановича, которые не раз спасали мне жизнь. На тренировочные полеты он не жалел ни сил, ни времени, ни горючего. Нельзя сказать, что раньше я неуважительно думал о малой авиации, скорее всего, я не думал о ней вообще. Распрошавшись с аэроклубовским Ан-2, я не мог себе даже

представить, что когда-то вновь придется возвратиться к этой машине. Большая авиация жила по своим законам, поглощая полностью все мои мысли, и я совершенно не задумывался о том, что где-то над полями порхает этот маленький трудяга, Ан-2. Мне-то что до него?

События последнего времени, изменившие мою жизнь, заставили меня вновь переосмыслить свое отношение к тем машинам, которым не ведомы большие высоты и скорости, которые изо дня в день выполняют нелегкую будничную работу, и требуют от пилотов мастерства ничуть не меньшего, а то и большего, чем тяжелые авиалайнеры.

Нелетная погода

К вечеру погода испортилась окончательно, и стало ясно, что полетов завтра не предвидится. В домик я вернулся измученный и уставший.

– Ну что, – спросил Жан Поль, – замучил тебя Николай Иванович?

– Ой, не говори! – слабо отмахнулся я.

– Это еще что, скоро он погонит тебя на подбор площадок в горах при минимуме погоды, там по-настоящему попотеть придется!

– Рискованное мероприятие!

– Да нет, риск минимален, все эти площадки давно разведаны, но тебе они неизвестны, придется работать. Чаю не хочешь?

Да, я бы с удовольствием чего по крепче выпил, устал так, что и уснуть не смогу.

– Это можно, у меня есть бутылочка коньяка, как говорят у вас, в России, хряпнем по рюмашке, все равно завтра полетов не будет.

– Коньяк французский?

– Нет, русский, но неплохой.

– Я в коньяках не особенно силен, это вы, французы, специалисты по этой части.

– Да я, честно говоря, тоже в коньяках не большой специалист, почему-то принято считать, что все французы в коньяках разбираются, на самом деле, далеко не все.

– Ну, ладно, наливай.

Он налил нам по рюмке коньяка, я достал из холодильника колбасу.

– Хоть водка, хоть коньяк, без закуски пить не могу.

Мы выпили, тепло благородного напитка блаженством разлилось по всему телу, глаза сами начали закрываться, я лег на кровать и уснул. Жан что-то еще рассказывал, но я уже не слышал, я провалился в сон.

Утром я проснулся оттого, что дождь барабанил по крыше, я встал, подошел к окну, за окном висела непроглядная пелена, видимость – ноль. Жан Поль еще спал, он приоткрыл один глаз и сказал:

– Можешь спать дальше, сегодня никто тебя не потревожит.

Но не успел я улечься обратно в постель, как в комнату ввалился Рудольф Иванович с бутылкой спирта.

– Спите, работяги, отсыпаетесь! Забыли, что сегодня у профессора Мальцева день рождения!

Жан Поль открыл оба глаза, приподнялся в кровати и сказал:

– Кто это забыл? Я всё помню, но не с раннего утра же водку пить!

– А что еще делать! – прогудел Рудольф, – погода такая, что ни полетами, ни матчастью¹² не займешься.

Жан Поль сел на край кровати, и натягивая рубаху, проворчал:

– И что вам не спится в такую рань. Дурной пример подаешь, инженер!

– А я уж грешным делом думал, что у вас тут вообще сухой закон, – вставил я.

– Закон-то сухой, – ответил Рудольф, – да погода мокрая!

– В летные дни мы не употребляем, в выходные тоже, – ответил он, – а тут погода на неделю дожди зарядила, так, что по пять капель принять не грех, у нас-то и запасов выпивки не водится, вот из личных резервов выделил.

– Что я слышу, ребята! – воскликнул Жан.— У нас, оказывается, выходные дни есть?

– Ну, я имел в виду дни матчасти.

¹² Материальная часть – это собственно сам самолет, дни матчасти планируются для обслуживания техники.

– А, понял, а то я уже на рыбалку собрался.

– А что, иди, – сказал Рудольф, – говорят, в дождь рыба хорошо клюет.

– Сам иди в такую погоду, и знаешь куда? Можешь даже лодку взять и в море выйти, а мы потом спасать тебя полетим, когда дождь кончится! Веревку брошу тебе с Як-12-го, будешь хвататься за нее как Джеймс Бонд.

– Не знаю, как там Джеймс Бонд, – сказал Рудольф Иванович, – а рассказывали мне ребята, как одна девица верхом на Як-12 каталась.

– Это, еще, каким образом? – спросил я.

– А дело было так. Работали на химии¹³, поля колхозные опыляли, стоит Як-12, химикатами заправляется, девушка, заправщица, сидит на фюзеляже со шлангом. Пилот в кабине, мотор работает. Дали ему отмашку, что заправка закончена, он и взлетел, а девушка слезть не успела. Когда ему по радиации передали, что у него пассажир верхом на фюзеляже сидит, он аккуратненько круг сделал и сел. Девица в порядке, но страху натерпелась!

Врут, – сказал Жан, – всё врут, не может такого быть, не могла она удержаться, слетела бы к чертовой матери.

– Может и врут, – сказал Рудольф Иванович, – а может и нет, какая разница? Красиво приврать – это тоже искусство.

Из холодильника достали закуску, и на скорую руку накрыли стол, Жан Поль достал уже начатую бутылку коньяка.

– У! Да у тебя коньячок водится! – прогудел Рудольф. — Ну, наливайте, кто во что верует. Рудольф Иванович налил себе спирт.

– Ты хотя бы разбавил, – сказал Жан.

– Ни к чему это. Разбавлять – только портить продукт.

– Ну, что, ребята, – Рудольф Иванович поднял рюмку, – за профессора Мальцева, за его скорейшее возвращение!

– Пейте скорее, – сказал Жан Поль, а то придет сейчас Николай Иванович, получим все, мало не покажется!

Мы выпили.

– А что, собственно, с экспедицией случилось? – спросил я.

Рудольф крикнул, закусив неразбавленный спирт селедкой, и сказал:

– Я с Ефимом Семеновичем Мальцевым еще с Севера знаком, он тогда занимался исследованием геомагнитных полей, а я помог ему один приборчик соорудить, институт я заканчивал по специальности прибориста. Потом вместе работали, хороший мужик, толковый.

– Послушай, Рудольф, – сказал Жан, – у тебя руки, как у боксера в перчатках, и как это ты этими руками такие тонкие вещи делаешь?

– Главное, – ответил Рудольф, – ни какого размера руки, а откуда они растут!

Рудольф Иванович, окончивший институт по специальности инженер-приборист, разобрался во всех системах самолета не хуже любого специалиста, и своими руками мог сделать практически все. Когда я слышу о немецкой аккуратности, то представляю себе Рудольфа, что бы он ни делал, он делал так, что лучше уже, пожалуй, сделать никто не сможет.

– Мы с Николаем Ивановичем, с Олегом и с Жаном, – продолжал он, – высаживали эту экспедицию на Ли-2. Жуткое место! Называют его Долиной смерти. Когда-то давно там исчез целый народ, исчез в одну ночь, будто бы его и не было. Они называли себя свангами, потомками птиц.

Это были высокие, красивые, светловолосые люди, на представителей местных племен совсем не похожи. Кто они, и откуда пришли – никто не знает, но в долине жили с незапамятных времен. Мирно жили со всеми соседями. Земледелием занимались, скотоводством, охо-

¹³ Так называют обработку с помощью авиации колхозных полей.

той, рыбу ловили. В общем, жили, как жили. Так продолжалось до тех пор, пока колонизаторы не добрались до них. Англичане на селение напали, всех уничтожили: и женщин, и стариков, и детей. У колонизаторов ружья и пушки, а у свангов только луки и стрелы, да мечи. Отступили сванги.

Но праздновать победу англичанам не пришлось, в ту же ночь сванги напали на лагерь, часовых сняли, так, что и пикнуть никто не успел, и вырезали весь отряд к чертовой матери, потом исчезли, будто растворились во мраке ночи. Но на смену этому отряду пришли новые войска. Несколько лет продолжалась эта война, а потом вдруг, в одну ночь, сванги куда-то исчезли, исчезли все.

А когда англичане в долину вошли, тут странные, непонятные вещи начались. Стали люди пропадать. Однажды в долине пропала целая рота. Трое в живых остались, но и те рассудка лишились. От страха тряслись, и ничего вразумительного сказать не могли. Тогда войска долину оставили, назвали ее Долиной смерти, и больше никогда никто туда не входил. Если кто и забредал в долину, то оттуда уже не возвращался. Потом англичане совсем ушли, пришли французы, но и они не решились в Долину смерти войти.

– Что же может происходить в этом гиблом месте? И куда же мог подеваться целый народ? – спросил я.

– Профессор Мальцев считал, что таинственное исчезновение свангов как-то связано с теорией академика Вейника, и решил исследовать явления, которые в этой долине происходят. Казалось, мы все предусмотрели, и ежедневная радиосвязь, и полеты сопровождения, но через три дня связь с экспедицией прекратилась, и поиски ни к чему не привели.

– А может, это повествование о племени свангов всего лишь легенда? – спросил я.

– Нет, не похоже, – ответил Рудольф, – живет в долине одна женщина, старуха Изель, из этого племени. Она называет по именам всех вождей и жрецов, рассказывает о событиях того времени так, если бы сама была их свидетелем. Она и утверждает, что видела всё сама. Если верить ее рассказам, то ей должно быть уже более двухсот лет.

– Но ведь, такого быть не может, – возразил я.

– Кто его знает, всякое может быть, тем более, что теория академика Вейника допускает такие феномены. Старуха эта знает гораздо больше, чем говорит. Когда пропала экспедиция, она сказала, что они вернуться, она верит в то, что и сванги однажды должны вернуться, сказала, что не умрет до тех пор, пока сама не увидит возвращение свангов.

– Вот и мы верим, – сказал Рудольф, – что Мальцев вернется. Центр готовит поисковую группу, вот возвратится Олег на Ли-2, и снова на поиски полетим. Старуха Изель говорила о неких вратах, через которые ушли сванги, сейчас в Центре разрабатывают приборы, фиксирующие изменение всех возможных полей. Может удастся обнаружить эти самые врата. Если такие врата действительно существуют, то они должны представлять собой некоторую пространственно-временную аномалию.

Прервав наш разговор, в комнату вошел Николай Иванович

– Ага! – сказал он, посмотрев строгим взглядом на все это безобразие. – Вот вы где! Решили, значит, по поводу нелетной погоды наркотики употребить?

– Да, какие наркотики, командир, бог с тобой, это же чистый спирт!

– Вот и я говорю, наркотик, спирт является наркотическим веществом! Во время войны его в качестве анестезии применяли. Вам что, лекцию о вреде алкоголя прочесть? Сколько раз можно вам говорить одно и то же? Вот видишь, – обратился он ко мне, – борюсь с этими охламонами, и все без толку! До чего же сильны в подсознании вредные привычки.

– Что делать, – обреченно произнес Жан Поль, – русская традиция.

– Что? Русская традиция? Только посмотрите на них! Один немец, другой француз – спаивают русского, утверждая, что пьянство – это его национальная традиция! Вот так вот византийские греки Русь и споили! До принятия христианства Русь алкоголя не знала! Что по-

вашему могли пить на Руси? Виноград на севере и в средней полосе не растет, самогон еще не придумали. Не пили они ничего, наши предки!

– Несмотря на это, водка – русский напиток, – попытался возразить я.

– Да, водка – это истинно русский напиток! А вы, хоть знаете, что наши предки называли водкой? Это чистая родниковая вода, настоянная на целебных травах, и ни капли алкоголя! Вот, что такое водка! Так, что убирайте всю эту гадость со стола, и ставьте чайник, а ты, Рудольф Иванович, представишь мне полный отчет об использовании спирта.

Вечерело. Хмель давно выветрился из головы, а мы все сидели за столом, обсуждая предания о племени свангов, проблемы исчезнувшей экспедиции и другие вопросы нашей жизни и работы.

Гроза

Непогода кончилась на третий день. Летнее солнце быстро высушило раскисшую полосу, и снова начались полеты. Жан Поль ушел на Як-12 на метеостанцию. Метеостанция находилась в горах, и мы периодически доставляли туда почту и продовольствие. С метеостанции сообщили, что Жан Поль взлетел. Связи с ним еще не было, она появится тогда, когда он пройдет горы. УКВ радиостанция самолета имеет ограниченную дальность связи, которая зависит от высоты полета и рельефа местности. Мы сидели под крылом самолета, возле СКП¹⁴ и ждали. Рядом с нами на траве блаженно растянулся аэродромный кот Васька. Рудольф почесывал его под шейкой, и кот громко и вдохновенно мурчал.

Неизвестно откуда прибившийся к нам, кот был большим специалистом по части мышей. Он ловил их и в поле, и на продовольственном складе, за что был зачислен на должность начальника отдела по борьбе с грызунами, и поставлен на довольствие в столовой. На завтрак, обед и ужин он являлся вовремя и получал свой кусочек мяса. Паек свой он отрабатывал добросовестно, мыши с его появлением больше не хозяйничали на складе, не портили продукты и не грызли мешки.

Вдруг кот вскочил, тревожно понюхал воздух, громко сказал: «Мяу!» и бросился прочь со стоянки к домикам.

– Куда это он так подорвал? – спросил я.

– Наверное, мышь учуял, – ответил Рудольф.

– Да, нет, не похоже, что-то здесь не так.

Мы продолжали лежать на траве, болтая о том о сем, как вдруг заметили тяжелую, темную, грозовую тучу, надвигающуюся на остров. Возникла она неожиданно, посреди ясного, безоблачного неба. Туча была страшной, внутри нее все клокотало, клубилось, небо озарялось вспышками молний. Казалось, сказочные, мифические чудовища вели жестокую, безжалостную борьбу, пожирая друг друга и порождая новых, еще более страшных чудовищ. Николай Иванович высунулся из окна СКП.

– Срочно заруливать всем на стоянку, крепить самолеты! – крикнул он.

Легкие самолеты обязательно должны крепиться во время непогоды к земле, иначе ветер может их запросто перевернуть. В землю ввинчиваются штопоры, к которым крепко привязывают самолет в двух или трех точках. Есть даже такой старый авиационный анекдот на эту тему:

Сидят в кабаке пилот и техник, и усиленно охмуряют симпатичную соседку, пилот говорит: «Вот кручу я штопор!». Изрядно подвыпивший техник, кивнув, продолжает: «А земля то мерзлая, а я кручу, кручу...».

– Эх! Ваську зря не послушали, предупреждал он нас, – сказал я, – коты, они нутром беду чувствуют!

Мы еле успели закрепить самолеты до начала грозы. Тяжелая, темная туча накрыла остров, наступила тьма. Поднялся ветер, он дико ревел в проводах антенн, гнул и ломал деревья, выл в плоскостях самолетов, стараясь оторвать их от земли и унести с собой в черную, клубящуюся темноту. Самолеты подпрыгивали, покачивались и дрожали под напором взбесившегося ветра. Дождь барабанил по крыльям, по остеклению кабины; и свист ветра, и шум дождя сливались в один сплошной рев, сквозь который доносились тяжелые раскаты грома.

Мы старались связаться с Жан Полем, и сообщить ему о грозе, чтоб он немедленно вернулся на метеостанцию, но связи не было. И тут я увидел ЭТО. Такого я раньше нигде, никогда не видел. Это была застывшая молния. Молния неподвижно повисла между небом и океаном,

¹⁴ СКП – стартовый командный пункт.

несколько секунд она висела, разрывая своим светом окутавшую остров тьму, потом, рассыпавшись на мелкие куски, медленно сползла в черные волны.

– Видел? – крикнул я Рудольфу.

– Что это было? – спросил он.

– Не знаю.

Молнию видели все. Все, кроме радиста, который пытался по коротковолновой радиации связаться с метеостанцией, чтоб передать Жан Полю информацию о грозе, если у них еще была связь с самолетом.

Метеостанция не отвечала. Кроме треска разрядов грозы в эфире ничего не было слышно. И вдруг мы услышали слабый, далекий голос: «Я Альтаир, я Альтаир, с нами все в порядке, все живы, мы находимся в долине, но в другом...», грозовой разряд оборвал следующую фразу, больше сообщение не повторялось. «Альтаир» – это был позывной профессора Мальцева. Гроза кончилась так же внезапно, как и началась, небо вновь сияло голубизной, ярко светило солнце, парила умытая дождем земля, где-то в вышине пели птицы.

Короткие волны, несмотря на то, что они распространяются по прямой, могут, многократно отражаясь от ионосферы и от земной поверхности, достигнуть любой точки планеты. Всё зависит от условий прохождения радиоволн. Видимо, гроза создала необходимые условия, и мы получили эту радиограмму. Теперь мы точно знали, что все члены экспедиции живы, но что означала фраза «в другом...»? В другом измерении, в другом пространстве, в другом мире? Оставалось только гадать.

Руководитель полетов продолжал вызывать на связь Жан Поля. Жан Поль молчал. Прошло уже сорок минут после того, как он должен был приземлиться.

– Все, сказал Николай Иванович, – вызывать бесполезно, у него уже кончилось горючее.

Фраза прозвучала как удар хлыста. Кончилось горючее. Значит все, ждать больше нечего. Еще оставалась надежда на то, что он приземлился где-то на площадке в горах. Если нет, то самолет упал в океан.

– Надо организовать поиски, – сказал Николай Иванович, – готовьте Ан-2 и Як-12, будем искать над морем и в горах.

– Если упал в воду, то вряд ли что-то увидим, – возразил я.

– А если он сел на воду, и успел выбраться из самолета? На всякий случай просмотрим всё на его маршруте.

Пока готовили машины к полету, рассматривая карту, составляли план поисков, прошло еще полчаса. И вдруг мы услышали в небе звук мотора, это был мотор Як-12-го. Вскоре показался и сам самолет. Несомненно, это был Жан Поль, он запросил разрешение на посадку. Его спокойный, ровный голос звучал в динамике, выведенном в наружу, внутри СКП никого не было. Все стояли в оцепенении и заворожено смотрели на самолет.

– Да, ответьте же, кто-нибудь! – крикнул Николай Иванович. Все бросились на командный пункт. Посадку разрешили. Когда Жан Поль зарулил на стоянку, его окружила толпа, и все стали наперебой расспрашивать, что случилось. Обалдевший Жан Поль ничего не понимал.

– Да, ничего со мной не случилось! Все как обычно, – отвечал он нам.

– Ты грозу видел, где она тебя застала?

– Не видел я никакой грозы! Погода отличная, все нормально, что вы пристали!

– Где ты был три часа двадцать минут? У тебя уже давно должно было горючее кончиться!

– Вы что, какие три часа двадцать минут? Час сорок минут полета! Час и сорок минут от взлета до посадки! Еще литров тридцать горючего осталось, больше чем на час.

– Сколько на твоих часах?

Жан Поль посмотрел на свои наручные часы:

– Десять минут третьего, то есть четырнадцать часов и десять минут.

– А по нашим часам уже пятнадцать часов и пятьдесят минут! А твои часы в самолете?

Часы в самолете показывали то же время, что и наручные часы Жан Поля.

– Но не могли же одновременно отстать и самолетные и наручные часы, притом на одно и то же время, – проворчал Жан.

– Давай, снимай свой «черный ящик», – распорядился Николай Иванович.

«Черным ящиком» на самолете называют устройство, регистрирующее параметры работы различных систем и переговоры экипажа. На Як-12 такого устройства нет, единственным прибором, фиксирующим параметры полета, является барограф, висящий на пружинных растяжках в задней части фюзеляжа, за пассажирскими сидениями, его то и назвал в шутку Николай Иванович «черным ящиком». Барограф представляет собой anerоидную коробку с самописцем, и барабан с часовым механизмом. Он рисует график профиля полета по времени и высоте. Сняв барограмму, мы определили, что продолжительность полета, согласно вычерченному графику, составляла один час сорок минут. Все три прибора зафиксировали одинаковое время в пределах точности их показаний.

– Что же это получается, – сказал я, – что в самолете время шло быстрее чем здесь, на аэродроме?

– Получается, что так, – ответил Николай Иванович.

– Быть такого не может! – сказал Рудольф.

Все бурно обсуждали это непонятное явление, только один Жан Поль вертел головой во все стороны, ничего не понимая.

– А, вы помните грозу, – сказал я, – эта застывшая молния вам ни о чем не говорит? Это можно объяснить только тем, что время замедлилось!

– Если бы наше время замедлилось, – ответил Рудольф, – то наши часы бы отстали от часов самолета, а они, наоборот, ушли вперед на час сорок!

– Час сорок! – воскликнул Николай Иванович, – ведь это же полетное время Жан Поля! Он летел час сорок от метеостанции к аэродрому, и его часы отстали от наших тоже на час сорок! Значит, относительно аэродрома самолетное время сжалось до нуля!

– Что-то ты путаешь, Николай Иванович, – сказал Рудольф, – если бы его время сжалось до нуля, он бы прилетел как раз к началу грозы!

– Погоди, пока Жан Поль летел к нам час и сорок минут, у нас прошло уже три часа и двадцать минут, так?

– Так, но это значит, что наше время текло в два раза быстрее.

– Или его в два раза медленнее, – вставил я.

– Послушай, Жан, ты грозу видел? – спросил Рудольф.

– Да, спрашивали уже! Не видел я никакой грозы! Не было грозы на моем маршруте!

– А кто видел, куда ушла гроза, – спросил я, – в сторону берега или в океан?

Но оказалось, что никто не заметил, в какую сторону ушла эта гроза, она будто бы никуда и не уходила, просто исчезла, растаяла, она и появилась-то ниоткуда.

Я вспомнил неожиданную реакцию кота Васьки, который вдруг, ни с того ни с сего, убежал со стоянки. Если бы гроза подходила к острову, он бы заранее начал проявлять беспокойство, и только потом, когда в воздухе запахло дождем, убежал бы. А он среагировал так, если бы опасность возникла внезапно, вдруг.

Грозовые явления так неожиданно не возникают! Какая-то не та это была гроза, не из нашего мира. Возможно, явилась она из параллельного мира, туда же и ушла, как НЛО.

Мы запросили метеостанцию, наблюдали ли они грозу. Они ответили, что грозовая деятельность не прогнозировалась, и ни приборами, ни визуальными зафиксирована не была. Потом Николай Иванович связался по радио с Александром Петровичем и попросил его собрать информацию от всех бортов, что летали сегодня в этом районе о том, наблюдали ли они грозы на локаторе. Оказалось, что в этот день ни один борт на своем локаторе гроз не наблюдал.

Мы долго еще обсуждали происшедшее, считали, строили предположения, но так ни к чему и не пришли.

– Составим подробный отчет, и пошлем в центр, – решил Николай Иванович, – пусть там научные работники разбираются.

Мы составили подробный отчет обо всем: о грозе, взявшейся неведомо откуда и неизвестно куда исчезнувшей, о застывшей молнии, о временном парадоксе, и, конечно же, о полученной от профессора Мальцева радиограмме. Прочитав внимательно отчет, Николай Иванович нахмурился и погрузился.

– А что, если это не та радиограмма? – сказал он.

– Что значит не та? – спросил я.

– Если произошли такие парадоксы со временем, то и радиограмма могла быть отправлена еще год назад.

– Почему это год назад? – спросил Рудольф, – ведь время сдвинулось всего на час сорок минут!

Николай Иванович тяжело вздохнул.

– Все может быть, даже то, чего никогда быть не может, – философски заключил он, и медленно побрел со стоянки.

Через несколько дней из центра пришел ответ. Нам сообщали, что подготовка к поискам пропавшей экспедиции близится к завершению, полученная нами радиограмма подтвердила целесообразность проведения поисковых работ. Нас просили уже сейчас вылететь в район поисков, произвести аэрофотосъемку с одновременным измерением геомагнитных и электрических полей прибором Рудольфа.

– Что это за прибор? – спросил я.

– Да тот, что я делал для профессора, еще когда мы с ним на Севере работали, – ответил Рудольф Иванович.

– На чем пойдём? – спросил Жан Николая Ивановича. – Ли-2 еще не скоро вернется.

– Пойдем на Ан-2, сделаем пару лишних посадок, возьмем тридцать вторую машину, там дополнительные баки установлены.

В привычный, размеренный ритм жизни отряда вплелись хлопоты подготовки, наполняющие повседневность некоторой торжественностью и тревогой, все было подчинено той минуте, когда самолет с экспедицией вырулит на взлетную полосу и, покидая привычную, знакомую до мелочей обстановку, взлетит в неизвестность. И каждый шаг, ведущий к этой неизвестности, продумывался, взвешивался, расписывался до мелочей.

Нами было получено строгое указание из центра, ни в коем случае не производить посадки в долине, все измерения делать с воздуха. После проведения всех, предусмотренных программой работ, мы должны были подготовить площадку для приема самолета Ан-30 с поисковой группой, и встретить их. И уж совсем невыполнимая задача была поставлена перед нами, обеспечить посадочную площадку приводной радиостанцией. Николай Иванович негодовал:

– Ну, где я им приводную найду! Совсем они там обалдели! Что они думают, у нас тут техники пруд пруди! Или я нашу приводную туда повезу, вместе с автомобилем, вот погрузим ЗИЛ-131 в Ан-2, и повезем! Визуально, видите ли, они не смогут на площадку зайти, приводную им подавай! Передай им, – обратился он к радисту, – что приводной на площадке не будет! Все, на что они могут рассчитывать, это УКВ радиостанция на нашем Ан-2, и больше ничего не будет!

Николай Иванович нервничал, я еще не видел его в таком возбужденном состоянии, ни в полете, ни на земле. Он очень переживал пропажу экспедиции профессора Мальцева, и теперь, когда появилась надежда, все напряжение вылилось наружу.

– Ни кипятись, Николай Иванович, – сказал Жан Поль, – что-нибудь придумаем. Приводная им не для захода нужна, зайдут и визуально, а вот обнаружить место нашего базирования визуально не так просто, они же там никогда не бывали.

Николай Иванович успокоился, выплеснув эмоции в пространство, и, тяжело вздохнув, произнес:

– Да, что, что ты придумаешь?! Они не бывали, а мы бывали, когда на Ли-2 экспедицию вывозили?! Вообще летели к черту на рога, и ничего, долетели, и площадку нашли, и никто нам ее не готовил! Без Ефима Семеновича в этом Центре вообще полный бардак творится!

– Аппаратуру можно и за границей закупить, у них есть довольно компактная техника, я по своим каналам свяжусь, попрошу своих в Тулузе, чтоб организовали покупку где-то поближе к нашему маршруту, и доставили на последний аэродром посадки.

– Ага, это если твои родичи не пошлют тебя куда подальше, отец твой и так не с восторгом воспринял то, что бросил ты бизнес и ввязался в нашу авантюру.

– Не пошлют. А на счет бизнеса, так брат мой только рад такому обороту дела, теперь ему все в наследство достанется.

Почти две недели ушло на то, чтобы подготовиться к полету в неизведанное. Жан Поль успел связаться с Тулузой, и ему пообещали, что малогабаритная приводная радиостанция будет приобретена и доставлена в аэропорт Дегира, небольшого провинциального городка, расположенного в двухстах километрах от того загадочного, проклятого людьми места, которое называли Долиной смерти.

При прокладке маршрута Николай Иванович категорически отказался идти через международный аэропорт, по той причине, что цены за обеспечение полета и стоянки в этом аэропорту были заоблачные. Поэтому решили лететь через горы, с посадкой в аэропорту Тангар, так было дешевле и ближе, кроме всего прочего, мы сэкономили еще на одной посадке. Каждая посадка – это деньги за проводку, посадку, руление, стоянку и прочее.

Высота гор, которые нам нужно было преодолеть, доходила до пяти тысяч метров, а потолок у Ан-2 всего четыре тысячи, потому маршрут проходил над долинами, через перевалы, огибая вершины гор. Главное, чтобы погода не подвела, при хорошей видимости пройти этим маршрутом не сложно, но упаси Бог, застанет непогода в горах!

Мы сидели над синоптическими картами, анализировали долгосрочные и краткосрочные прогнозы, определяя дату и время вылета. По всем прогнозам и расчетам вылетать нужно было через три дня, когда висящий над горами циклон сместится на юг, и его место займут холодные массы воздуха, идущие с севера, с устойчивой, ясной погодой. Таким образом, у нас оставалось еще три дня для того, чтоб еще раз все проверить, продумать, просчитать и, конечно же, отдохнуть после напряженной работы по подготовке к полету.

Василий Петрович

Провожать друзей в трудный и опасный путь, на край бездны, – событие тревожное и торжественное, вот и решили устроить небольшой банкет, хотя Николай Иванович и запретил употребление алкоголя, ребята упростили его разрешить выпить по сто грамм хотя бы тем, кто не принимает участие в экспедиции.

– Ну, что за дурацкие привычки, отравлять себя алкогольным ядом по случаю каких-либо событий? – возмущался Николай Иванович. – Пора менять стереотипы, ну до каких же пор человек будет рабом этого зелья?

Первый тост на таких мероприятиях всегда произносил самый старший из нас, Василий Петрович.

– Давайте, ребята, выпьем за вас, за вашу молодость! – произнес он.

– Да, какая молодость! – возразил Николай Иванович, – уже и седина, и лысина пробивается.

– Рано, Коля, ты себя в старики записал! Пока руки держат штурвал – ты молодой, а спишут с летной работы, так сразу, считай – старик, даже если и сорока нет. Молодость и старость – это не возраст, это состояние души, а какое может быть состояние души, когда летной работы лишили, душа, она в небо просится.

Звон бокалов, как звон колоколов разнесся в комнате, сразу стало тепло и уютно, обстановка располагала к разговорам и размышлениям.

– Как пойдете? – спросил Василий Петрович. — Через международный аэропорт, как в прошлый раз?

– Неет, – ответил Николай Иванович, дожевывая бутерброд, – цены там дикие, прошлый раз нас как липку ободрали, сервис, правда, тоже на уровне, но нам на Ан-2 много не надо. Пойдем через Тангар, так и ближе и дешевле.

– Ой, ребятки, там горы, если погода прижмет, вы на своем Ан-2 там не выкрутитесь.

– А мы в плохую погоду лететь не будем, – сказал Жан Поль, – мы прогноз проанализировали, все рассчитали.

– Прогноз, прогнозом, – возразил Петрович, – а может быть всякое, в горах погода быстро меняется, иной раз и не сообразишь, откуда что берется.

– Так, к горам нам не привыкать, – сказал Николай Иванович, – горы, вот они, рядом.

– Это горы свои, родные, тут вы каждый бугорок знаете, а там – чужие, неведомые. Каждые горы свой характер имеют.

– Ничего, дойдем.

– В Тангаре аэропорт высокогорный, 1500 над уровнем моря, – продолжал Петрович, – заход сложный. Километров за пятьдесят до Тангара – два маяка, один работает на частоте 320, второй – 705, пойдете с курсом 180, выйдете в створ этих двух маяков, потом, когда первый маяк пройдете, настраивайте второй канал на частоту 418, увидите его слева. Если вдруг стрелка вправо уйдет, не обращайтесь внимания, это отраженный сигнал от гор, вправо не ходите, там горы, когда этот маяк будет под 30 градусов слева, разворачивайтесь влево, и идете на него, курсом 150. Освободившийся канал настройте на 360, когда пройдете маяк, разворачивайтесь вправо, опять курс 180 на маяк, после прохода этого маяка курс 220, на дальний привод полосы, частота 695, и вы на посадочном.

Николай Иванович встал, взял портфель с картами и схемами захода, посмотрел, ворча что-то себе под нос, и, наконец, объявил:

– Все точно! И частоты и курсы! И откуда, Петрович, Вы всё это знаете, и всё на память, без шпаргалки?

– Так, я же не всегда дедом Василием, аэродромным сторожем был, я и на международных трассах летал. В Тангаре садились в облаках, при минимуме погоды, там один раз пройдешь, на всю жизнь запомнишь.

– Насколько я помню, – сказал Николай Иванович, – наш «Аэрофлот» в этот район никогда не летал.

– А я не в «Аэрофлоте» тогда летал, – ответил Василий Петрович, – в одной американской авиакомпании. Два раза пришлось мне там побывать, первый раз на Дугласе, второй раз уже на Боинге.

– Вот, это да! – воскликнул Рудольф. —Когда же Вы успели, Василий Петрович?

– А, – отмахнулся Петрович, – долго рассказывать.

– Расскажите, расскажите! – накинулись все на старика. Жан Поль налил рюмку, и незаметным движением подвинул ее к Петровичу.

– Ну, ты хитрец, Жан, – покачал головой Петрович. Он поднял рюмку, – давай, давай, и остальным наливай! От, француз, от, хитрая бестия, думаешь – я сейчас выпью, раздобрею и на рассказы потянет? Да, если я начну рассказывать, то и ночи не хватит, о моей жизни романы можно писать!

– Ну, хоть коротко, самую суть, Петрович, ну все же вас просят!

– Ладно, – ответил Василий Петрович, – расскажу, в общих чертах, а подробно, как-нибудь потом. Если, конечно, вам интересно будет. Он выпил, закусил основательно, и начал свой рассказ.

– До войны был я летчиком-испытателем, а когда началась война, попросился на фронт. Воевал неплохо, но на все имел свое мнение, и высказывал его где надо и где не надо.

Когда один летчик таранил бомбардировщик, в нашей части провели партсобрание, посвященное его подвигу. Многие выступали, что-то говорили, но я молчал. Нет, думал, не буду на рожон лезть со своим особым мнением. Но последняя фраза замполита меня просто добила, закончил он свою речь словами Горького: «Безумству храбрых поем мы песню!». Наступила тишина, а я тут и пробурчал себе под нос: «Безумству храбрых поем мы реквием». В полной тишине голос мой прозвучал как раскат грома, все замерли.

– Что, что ты там говоришь? – сказал замполит, – а ну, иди сюда, на трибуну, и всем Расскажи, что ты по этому поводу думаешь!

Делать нечего, вышел я на трибуну, да и сказал, что безумство – плохой помощник в бою, воевать с умом надо. Сказал, что преклоняюсь перед мужеством героя, но ничего хорошего не могу сказать о его летном мастерстве. Выйти один на один с бомбардировщиком, с полным боекомплектом, расстрелять все в белый свет, как в копеечку, и потом пойти на таран? Разве этому мы должны учить наших летчиков? Конечно, «хейнкель» – крепкий орешек, задняя полусфера защищена хорошо, и сверху и снизу, завалить его не просто, а кто говорил вам, что будет легко? Воюем с сильным, опытным, матерым противником, тут одной храбрости мало, необходимо мастерство, точный расчет и безукоризненная техника пилотирования. А если летчик, идя в атаку, думает только о том, как бы в штопор не свалиться, о какой победе может идти речь? И если будем платить самолетом за самолет, то скоро и летать будет не на чем.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.