

**Порфирий Порфирьевич
Полосухин**

**ЗАПИСКИ СПОРТСМЕНА-
ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЯ И
ПАРАШЮТИСТА**

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Заслуженный мастер спорта Порфирий Порфирьевич Полосухин — известный рекордсмен-воздухоплаватель и парашютист — родился в 1910 году. Воздушным спортом начал заниматься с 1933 года. Потерпев при одном прыжке тяжёлую аварию, он не бросил любимого дела, продолжал прыгать с парашютом и летать. Он выполнил более восьмисот парашютных прыжков и около двухсот полётов на воздушных шарах. Ему принадлежит ряд мировых и всесоюзных парашютных и воздухоплавательных рекордов.

В годы Великой Отечественной войны П.П. Полосухин работал на парашютном заводе, а затем — в штабе партизанского движения, неоднократно совершал полёты в тыл врага. За выполнение заданий командования он награждён орденами и медалями Советского Союза.

Книга написана в содружестве с инженером-воздухоплателем Сергеем Владимировичем Ревзиным. Он принимал участие в ряде полётов на аэростатах. С 1936 года ведёт журналистскую работу, популяризируя воздушный спорт. Является автором двух книг: “Стратостат-парашют” и “Свободное воздухоплавание”. В той части, которая касается воздухоплавания, “Записки” основаны и на его воспоминаниях.

ОТ АВТОРА

Развитие авиации и парашютизма открывает всё новые и новые возможности перед воздушными спортсменами. А опыт, накапливаемый ими, в свою очередь, помогает движению авиационной техники вперёд. Вот почему наши спортсмены-лётчики, планеристы, парашютисты и воздухоплаватели могут гордиться тем, что они способствовали грандиозным достижениям советской страны в завоевании воздуха и проникновении в космическое пространство.

Мне хотелось рассказать читателям о двух видах воздушного спорта, которыми я с увлечением занимался. Более двадцати лет я прыгал с парашютом и летал на аэростатах, близко знал и знаю многих интересных, отважных людей.

Прыжки с парашютом и полёты на аэростатах безопасны лишь при безупречном знании материальной части, соблюдении определённых правил и строгой дисциплины не только в воздухе, но и на земле. В первые годы развития парашютизма и освоения сложных полётов на аэростатах многое ещё было неизвестным, непроверенным. Отсутствие должного опыта порою приводило нас к печальным ошибкам. И я считаю полезным рассказать о них читателям.

Вся моя работа в области воздушного спорта тесно связана с советской молодёжью, славным Ленинским комсомолом. Сорокалетию комсомола я и посвящаю новое издание этой книги.

ВОЗДУШНЫЕ ПРОСТОРЫ

ПАРАШЮТ НАД МОРЕМ

Солнечным майским днём 1931 года над Севастопольской бухтой, медленно кружа, набирал высоту гидроплан. Самолёты здесь в воздухе появлялись часто и не привлекали к себе особого внимания. Но на этот раз за полётом наблюдали моряки, вышедшие на палубы военных кораблей, столпившиеся на набережных жители и лётчики, съехавшиеся с приморских аэродромов.

С нетерпеливым любопытством смотрел вверх и я, стоя среди других краснофлотцев на палубе крейсера “Коминтерн”. На спокойной глади бухты неподвижно застыли корабли. Вдалеке дымил пассажирский пароходик, регулярно курсировавший между Северной стороной и Севастополем. Всё вокруг было знакомым и обычным. Доносившийся до нас гул моторов вдруг почему-то оборвался, и в наступившей тишине произошло то, о чём мы были специально оповещены накануне. От гидроплана отделилась еле заметная точка. Она стремительно полетела вниз, и тут же над ней, словно по волшебству, раскрылся маленький белоснежный зонтик. Слегка раскачиваясь, он приближался к поверхности моря. Несколько катеров и весельных шлюпок спешили ему наперерез.

Я живо вспомнил короткий полёт на самолёте, выигранный мною однажды по лотерейному билету Осоавиахима до службы на флоте, в Свердловске, где я тогда работал. Вспомнилось, как от одного вида плывущей глубоко внизу земли и уходящих в бесконечную даль лесистых возвышенностей Урала у меня захватывало дыхание. Каким же непостижимым мужеством обладал человек, бросившийся в такую бездну! Не опоздает ли к нему помощь? Ведь он не сможет долго плавать в одежде с намокшим, отяжелевшим парашютом... Тревожно глядел я в ту сторону, куда опустился смельчак. Но мои опасения были напрасными: катер вскоре принял его на борт.

Я старался представить себе парашютиста, и в моём воображении возникал образ героя с могучим телосложением атлета. Меня даже охватило некоторое разочарование, когда на следующий день я увидел в газете портрет самого обыкновенного мужчины с худощавым лицом и далеко не богатырскими плечами. Это был лётчик Леонид Григорьевич Минов, выполнивший первый парашютный прыжок в Чёрное море.

Из газеты узнал я о важном значении этого прыжка. Молодая авиация нашей страны бурно развивалась. Появлялись всё новые отечественные машины, выполнялись длительные полёты. Но парашют только пробивал себе дорогу. Он ещё не завоевал полного доверия наших авиаторов, хотя двое из них благодаря парашюту спасли свою жизнь. В 1927 году лётчик-испытатель Михаил Михайлович Громов, испытывая самолёт новой конструкции, ввёл его в штопор. Сделав несколько витков, машина перестала слушаться управления и не вышла в горизонтальный полёт. Вращаясь, она всё быстрее приближалась к земле. Катастрофа была неминуема. И вот парашют, с неохотой одетый испытателем перед полётом, оказался единственным средством спасения. С большим трудом преодолевая центробежную силу, Громов выбрался из кабины. Оставив самолёт, он выдернул вытяжное кольцо, и над ним раскрылся купол парашюта.

Подобный случай вскоре произошёл с лётчиком-испытателем Писаренко. И всё же у многих пилотов оставалось недоверчивое отношение к парашюту. А морские лётчики были убеждены, что парашют неизбежно помешает плавать опустившемуся на воду человеку и поэтому вообще не пригоден в морской авиации.

Для того, чтобы доказать ошибочность этого мнения, и совершил свой прыжок Минов. С удивлением прочитал я, что, опускаясь, он постепенно растягивал лямки подвесной системы, охватывающей его тело. Мне казалось, что тем самым парашютист как бы “подпиливал сук”, на котором сидел. Тем не менее, Минов хладнокровно освободился от подвесной системы и в конце спуска держался за неё подобно спортсмену, висящему на кольцах. Почувствовав, что ноги погружаются в воду, он отпустил лямки. Парашют лёг на воду в стороне и не мешал отважному лётчику плавать до подхода катера. Восхищаясь мужеством Минова, я был далёк от мысли, что когда-нибудь сам стану парашютистом.

Прошло немногим более года. Я заканчивал военную службу в Краснознаменной Амурской флотилии, куда меня перевели с Чёрного моря. В то время комсомол принял шефство над Военно-Воздушным Флотом. Авиация всё больше завоевывала сердца молодёжи. С интересом узнавалась каждая авиационная новость. Газеты писали о первых полётах пятимоторного самолёта “Правда” и небольшой пассажирской машины “Сталь-2”, об открытии парашютных и планерных школ, о состязаниях авиамodelистов, о рекордных затяжных прыжках.

Моё внимание привлекли сообщения о развёртывании дирижаблестроения. Дирижабль! Это слово волновало моё юношеское воображение ещё в 1925 году, когда знаменитый норвежский исследователь Арктики Руал Амундсен и итальянский инженер Умберто Нобиле совершили на дирижабле “Норге” 72-часовой перелёт со Шпицбергена на Аляску через Северный полюс. Теперь я был поражён описаниями воздушных кораблей, имевших длину около чет-

верти километра и высоту десятиэтажного дома. Они поднимали десятки тонн груза и могли преодолевать без посадки огромные расстояния.

Устройство дирижаблей и управление ими, как я мог судить из прочитанного, имели кое-что общее с морским делом. Воздухоплавательные названия: “отсеки”, “плавучесть”, “снасти”, “такелаж”, “балласт”, “дрейф” — были знакомыми и понятными каждому моряку. Воздухоплавание стало предметом моих мечтаний. И когда накануне демобилизации мне попало в газете объявление о наборе курсантов в открывавшуюся Московскую Высшую воздухоплавательную школу Гражданского воздушного флота, я понял, что судьба моя решена.

...Как сейчас, помню дождливое осеннее утро, мокрые платформы подмосковных станций, мелькавших за окном вагона. Поезд Владивосток — Москва подходил к столице. Вот и крытый перрон Ярославского вокзала. Огромная шумная площадь. Резкие звонки трамваев, цокот лошадиных копыт, сигналы автомобилей. За пересекавшим площадь железнодорожным мостом громоздились крыши бесчисленных зданий большого, незнакомого, но давно уже родного города.

В тот же день, отворив высокую обитую кожей дверь, я вошёл в кабинет одного из секретарей ЦК ВЛКСМ. Перед столом секретаря сидел симпатичный молодой человек в сером костюме. Секретарь указал мне на свободное кресло.

— Присаживайтесь. Значит, хотите в дирижаблисты? Ну что ж, дело неплохое. Вот товарищ Фомин, — кивнул он на посетителя, — тоже решил заняться воздухоплаванием.

Фомин взглянул на меня. У него было приятное открытое лицо, упрямые тонковатые губы и в уголках глаз мелкие, насмешливые морщинки.

После короткой беседы секретарь вручил нам путёвки в воздухоплавательную школу и, пожелав успеха, попрощался с нами.

Выйдя на улицу, мы разговорились. Александр — так звали моего нового знакомого — заинтересовался моей службой на флоте. Я вспомнил, как, участвуя в первом заграничном походе советских военных кораблей, побывал в Италии и имел счастье вместе с группой моряков посетить на Капри Алексея Максимовича Горького. Фомин забросал меня вопросами об этой встрече с великим пролетарским писателем.

Потом он немногословно рассказал мне о своей работе. Он был секретарём райкома комсомола в городе Кузнецке Пензенской области. С увлечением говорил Александр о воздухоплавании. Я заметил, как при этом у него блестели глаза.

Мы неторопливо шагали по оживлённым улицам столицы. Было радостно думать, что здесь, в Москве, нам предстояло жить и учиться делу, которое казалось мне самым интересным на свете.

В ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНОЙ ШКОЛЕ

В Тушине, неподалёку от железнодорожной станции, есть серое трёхэтажное здание, кажущееся невзрачным на фоне выросших по соседству новых домов. Здесь в 1933 году разместился ДУК — Дирижаблестроительный учебный комбинат аэрофлота, который объединил организованный тогда дирижаблестроительный институт и нашу воздухоплавательную школу.

Напротив комбината был пустырь. Сейчас он превратился в широкий зелёный сквер с ещё невысокими, но крепкими тополями и кустами жёлтой акации. По другую сторону пустыря, позади неоштукатуренного кирпичного жилого корпуса, находилось наше общежитие. Несколько дальше, за шоссеиной дорогой, развёртывалось большое строительство — там выбрасывались первые кубометры земли на этом участке трассы канала имени Москвы.

Тушино теперь — большой и благоустроенный город. А тогда он имел не совсем обжитый вид. Может быть, поэтому мы еще больше любили наше уютное учебное заведение, его классы, коридоры, вестибюли и сводную аудиторию, помещавшуюся в кубическом выступе второго этажа над входом в здание. У нас соблюдался привычный мне флотский порядок: утренние проверки, строевые занятия, рапорты, суточные наряды. Моя новая аэрофлотская форма, не считая разницы в эмблеме, мало отличалась от прежней: я лишь сменил матросский бушлат и бескозырку на китель и фуражку.

Меня зачислили в группу будущих командиров дирижаблей. Среди моих однокашников были такие же, как я, демобилизовавшиеся из флота. Учёба давалась нелегко. Но у нас имелись все условия для преодоления трудностей. Нам охотно помогали преподаватели. К тому же мы не знали никаких материальных забот: были обеспечены повышенной стипендией и бесплатным питанием.

Интересные, талантливые люди работали в Дирижаблестроительном учебном комбинате. Не более двадцати восьми лет было профессору аэродинамики Николаю Яковлевичу Фабриканту, которого мы в шутку называли “самым бедным в мире фабрикантом”. Просто и доходчиво читал он свою сложную дисциплину. Той же простотой и доходчивостью отличался написанный им единственный в нашей стране учебник аэродинамики дирижабля.

Учащиеся обожали профессора Бориса Михайловича Земского — ученика и друга Николая Егоровича Жуковского. Весёлый, остроумный, Борис Михайлович читал курс “Воздушные винты” в такой манере, что в аудитории то и дело раздавались взрывы хохота. Однако это ничуть не мешало усвоению его лекций.

Раз в неделю из подъезжавшей к комбинату машины выходил невысокий пожилой человек с туго набитым портфелем в одной руке и воздухоплавательным балластным мешком в другой. Это был ленинградский профессор Николай Алексеевич Рынин, преподававший нам курс “Воздушные линии” и широ-

ко известный своим учебником начертательной геометрии, по которому обучалось не одно поколение инженеров. Он ещё в молодости увлекался воздухоплаванием и в 1910 году вместе с аэроавтом Кузнецовым на воздушном шаре достиг высоты 6400 метров. В знак своей привязанности к воздухоплаванию профессор и носил вместо чемоданчика балластный мешок.

В институте читал лекции находившийся тогда в Советском Союзе Умберто Нобиле. Он появлялся у нас в сопровождении своей неизменной спутницы — Титины, собаки, которая летала с ним на дирижабле. Об этой небольшой собачонке ходило много любопытных рассказов. Уверяли, например, будто Титина могла по характеру шума моторов почувствовать их неисправность и предупредить об этом лаем.

Однако я несколько отвлёкся. Дирижаблестроительный учебный комбинат ещё готовился к открытию, когда мы, курсанты школы, уже закончили первое полугодие классных занятий. Нас послали на практику в эскадру дирижаблей, расположенную на подмосковной станции Долгопрудная, где соорудилась дирижаблестроительная верфь.

Мы поселились на лётном поле в палатках, раскинутых рядом с эллингом — большущим угрюмым зданием. В эллинге стояли учебные дирижабли, устройство и обслуживание которых предстояло нам изучить.

Сидя в гондоле дирижабля, я любил подолгу рассматривать разнообразное оборудование. Оно было не сложнее того, которое мне приходилось видеть на морских кораблях, но зато имело чудесный смысл: предназначалось для путешествий по воздуху. Я завидовал пилотам, для которых гондола служила местом повседневной работы, и восхищался командиром дирижабля Николаем Гудованцевым, носившим на кителе орден “Красная Звезда” — награду за героический подвиг.

...Это произошло в Донбассе около города Сталине во время перелёта Гудованцева по югу страны. Молодой пилот — штурвальный Людмила Иванова объясняла устройство воздушного корабля вошедшим в гондолу гостям — местным рабочим. Внезапно налетел штормовой порыв ветра. Находившиеся поблизости члены экипажа не успели опомниться, как дирижабль сорвало с креплений и он начал подниматься, унося невольных пассажиров навстречу быстро надвигающейся грозе. Но в самый последний момент к кораблю молниеносно бросился Николай Гудованцев и, крепко схватившись за металлический поручень гондолы, повис в воздухе.

Иванова была смелой воздухоплавательницей, много летала на воздушных шарах. Самостоятельно же пилотировать дирижабль ей ещё не приходилось. Да она и не управилась бы одна с моторами. Для корабля, наполненного легковоспламеняющимся водородом, близкая гроза представляла большую опасность. К счастью, дирижабль не остался без опытного командира. Гудованцев забрался в гондолу. Он запустил моторы, ушёл от грозового фронта и вместе с Ивановой благополучно совершил посадку...

В лётную погоду высокие створчатые ворота эллинга раздвигались, бесшумно откатываясь по рельсам с помощью электромоторов. В громадном помещении становилось светлее. К неподвижно застывшему дирижаблю подходила стартовая команда — десятка два людей, казавшихся здесь лилипутами. Они отвязывали длинные верёвки, расчаливающие корабль, от лежащих на полу тяжёлых металлических плит. Корпус дирижабля, будто оживая, слегка приподнимался над полом.

Молодцеватый стартёр, стоявший впереди, командовал:

— На меня, марш!.. Левые кормовые, держать!.. Прямо!

Люди равномерно натягивали верёвки, подталкивали за поручни гондолу, из окон которой выглядывал экипаж, и медленно направлялись к воротам. Под крышей носились встревоженные галки — непрошенные жильцы, вечно оставлявшие свои следы на спине дирижабля.

Роль стартёра доверялась опытному человеку, хорошо знающему воздухоплавание, обладающему находчивостью, властным голосом и зоркими глазами. Он должен был быть готовым ко всяким неожиданностям: сильный порыв ветра, случайная нерасторопность людей могли принести немалые неприятности. Чем уверенней и громче звучали приказания стартёра, тем большее одобрение вызывали они у работников эскадры, считавших вывод кораблей своего рода торжественной церемонией.

Наши учебные дирижабли были сравнительно невелики, но всё же производили внушительное впечатление. Как гигантский кит, выплывал корабль из эллинга. На поле гондолу окружали мотористы, такелажники, метеорологи. Запускались и проверялись моторы. А затем дирижабль с неожиданной лёгкостью почти вертикально поднимался, величаво разворачивался и ложился на курс.

Каждый из нас мысленно уносился вместе с экипажем корабля. Но, прежде чем полететь на дирижабле, нам полагалось познакомиться с полётом на воздушном шаре. Полёты на “неуправляемых”, свободных или, как их ещё называют, сферических, аэростатах входили в программу нашего обучения, как важнейшее средство подготовки водителей воздушных кораблей. Ведь дирижабль — тоже аэростат. Только его корпусу придана сигарообразная форма, чтобы он лучше преодолевал сопротивление воздуха. Управляется он рулями и моторами, а также, подобно воздушному шару, сбрасыванием балласта и “травлением” — частичным выпуском газа. Если на дирижабле почему-либо остановятся моторы, он плывёт, как обычный свободный аэростат.

Случилось так, что сперва я всё-таки полетал на дирижабле. Каким же коротким показался мне этот полёт! Не успел я насладиться плавным, спокойным движением в воздухе, налюбоваться открывшимся моему взору красивым летним пейзажем, не успел вдоволь поглядеть на работу штурвального — она больше всего привлекала моё внимание, — как внизу показались эллинг, строения верфи.

Несколько дней спустя в Долгопрудной состоялась передача агитационной эскадрилье имени Максима Горького дирижабля и четырёх воздушных шаров. В ознаменование этого события передаваемые эскадрилье аэростаты отправлялись в первый агитационный полёт. Я был несказанно рад, узнав, что полечу на одном из них вместе с опытным воздухоплавателем — инструктором Сергеем Поповым и моим приятелем Александром Фоминым.

Вылетали мы вечером, в торжественной обстановке после небольшого митинга, на котором присутствовали руководители аэрофлота и командир агитэскадрильи известный журналист Михаил Кольцов. Не без волнения забрался я в маленькую, сплетённую из прутьев ивы, четырёхугольную гондолу. Стужались сумерки. Порывистый ветер с глухим шумом налетал на оболочку шара, свистел в туго натянутых стропах. Этот шум, шелест и хлопанье материи напоминали мне о море. Казалось, что где-то вблизи плещут пенистые волны.

Я, пожалуй, совсем бы размечтался, но тут Попов велел мне помочь Фомину проверить количество балласта — песка, насыпанного в небольшие брезентовые мешки. Пока мы их пересчитывали, командир экипажа осмотрел навигационные приборы, подписал документы о приёмке аэростата.

Стартер скомандовал:

— Выдернуть поясные!

Над нами зашуршали верёвки, продетые в особые петли на верхней части оболочки. Верёвки, извиваясь, упали на землю. Теперь аэростат удерживали только тесно обступившие гондолу люди. Наконец, после ряда других команд, прозвучало:

— Дай свободу!

Гондолу отпустили, и она, сильно раскачиваясь, оторвалась от земли. Тотчас стало неожиданно тихо. Можно было подумать, что ветер внезапно прекратился. На самом же деле мы летели вместе с ветром. Он подхватил воздушный шар и увлёк его в сторону от старта. Площадка оказалась далеко внизу и быстро исчезла в темноте.

Захваченный впечатлениями, я глядел на появлявшиеся внизу электрические огни населённых пунктов. Попов, много раз летавший над Подмосковьем, уверенно определял их названия. Вокруг царила глубокая тишина. И в то же время мы находились в мире разнообразных звуков. Монотонно тикали авиационные часы. Им вторил часовой механизм, поворачивающий барабан барографа — прибора, который автоматически записывает изменение высоты полёта. На проплывавших под нами дорогах порою раздавался шум автомашин. Где-то прогудел паровоз, и у меня возникло давно знакомое ощущение пространства, которое, вероятно, испытывал всякий, услышав поздней ночью одинокий паровозный гудок.

Я был очень удивлён, когда Попов перегнулся через борт гондолы, сложил рупором ладони и, не особенно напрягаясь, крикнул.

— Эй! Какая деревня?

Снизу после минутного молчания явственно послышася ответ. Вероятно, местного жителя немало озадачил вопрос, заданный кем-то невидимым с неба. В это время мы находились на высоте 300 метров. Оказывается, с такой высоты можно свободно разговаривать с землёй! Этим примитивным, хотя и занятным, способом ориентировки воздухоплаватели вскоре стали пользоваться лишь в исключительных случаях. Мы должны были уметь определять своё местонахождение по всем правилам штурманской науки. Тот же, кто прибегал к крикам для восстановления потерянной ориентировки, становился предметом довольно ядовитых шуток. У нас даже появился по этому поводу доморощенный анекдот. Один пилот якобы поднялся вечером в тихую погоду с окраины Москвы и пробыл на аэростате всю ночь, не зная из-за тумана, что его почти не отнесло ветром. Утром, увидев внизу какие-то дома, он крикнул: “Эй! Какой город?” И услышал с земли ответ: “Москва! Таганская площадь”.

Вначале наш аэростат вёл себя капризно. Об этом мы могли судить по вариометру — небольшому авиационному прибору, предназначенному для измерения вертикальной скорости. На круглой шкале вариометра имеется нолевая отметка. Вверх от неё идут деления с цифрами, показывающими скорость подъёма, а вниз — спуска. Стрелка прибора то и дело немножко отклонялась вниз от ноля. Это означало, что мы теряем высоту. Чтобы прекратить снижение, следовало облегчать аэростат, сбрасывая балласт, которым, как я уже упомянул, служит обычный песок в маленьких брезентовых мешках, лежащих на дне гондолы. Каждый такой мешок весит 20 килограммов. Балласт сбрасывается небольшим совком. Для удобства этой несложной, но требующей определённого навыка операции песок по мере надобности насыпается из мешков в “балластницу” — кусок материи, натянутый в углу у борта гондолы. Я обратил внимание, насколько чутко реагирует воздушный шар на самые незначительные изменения веса. Стоило Фомину сбросить полсовка песку, как стрелка вариометра возвращалась к нулевой черточке. Но я знал, что если позволить аэростату разогнаться — пойти вниз с большей скоростью, то для его торможения и остановки придётся потратить больше балласта. А этого следует избегать: балласт на аэростате подобен горючему на самолёте. Если он подходит к концу, полёт приходится прекращать. В противном случае воздухоплавателю нечем будет тормозить снижение и встреча с землёй не принесёт ему ничего хорошего.

Прошло немного времени, и стрелка вариометра успокоилась. Балласт приходилось сбрасывать всё реже.

— Понимаешь, почему мы так ровно идём на одной высоте? — спросил у меня Попов.

— Не совсем, — откровенно признался я.

Командир аэростата пояснил, что аэростат наполнялся перед вечером, когда оболочка и заключённый в ней водород заметно нагревались солнечными лучами. С наступлением ночи водород стал отдавать своё тепло в атмосферу.

Подъёмная сила уменьшалась, и это вызывало снижение.

...Вдали исчезло зарево электрических огней Москвы. Мы уже довольно долго были в воздухе. Не мешало бы и поужинать. С аппетитом подкрепились бутербродами и прохладной фруктовой водой. Попов полностью передал пилотирование Фомину, присел на дно гондолы, прислонился спиной к борту и задремал. Темнота, тишина и скованность движений порою навевали дремоту и на меня.

Много лет спустя, когда наши аэронавты стали выполнять длительные полёты в одиночку, пришлось задуматься: что если воздухоплаватель заснёт? Кто разбудит его в ответственную минуту? Был изготовлен оригинальный электрический будильник-автомат, который начинал звонить при опускании аэростата ниже 200 метров. Кто-то в шутку предложил пропускать ток через самого аэронавта. Я сказал тогда, что, если усну, то меня не разбудить никаким током.

Всё же я старался не спать и наблюдал за действиями Саши. На аэростатах он уже летал несколько раз и сделал большие успехи; в ближайшее время ему предстояло вылететь самостоятельно.

При свете фонарика Фомин отмечал карандашом на карте последние пройденные нами ориентиры и соединял их с прежними. Постепенно на карте появлялась линия полёта аэростата. Каждые полчаса Саша раскрывал бортовой журнал и делал записи о скорости и направлении полёта, облачности, температуре воздуха, о количестве израсходованного балласта.

Стало светать. Над нами всё ясней вырисовывались контуры оболочки. Теперь я мог хорошо рассмотреть нижнюю полусферу, к которой тянулись шестнадцать верёвочных строп, натянутых весом гондолы. Ночью они уходили в темноту, и казалось, что гондола сама по себе висит в пространстве. Прямо над головой темнело открытое отверстие аппендикса — короткого рукава, соединяющего оболочку с атмосферой. Из него опускались в гондолу снасти управления.

Аэростат позолотили первые лучи солнца, а под нами ещё клубились ночные туманы. Погружённая в предутреннюю дремоту, земля виднелась, как сквозь лёгкую кисею, позволявшую различать лишь очертания ландшафта. Но вот солнце поднялось выше, и картина внизу, словно кем-то быстро раскрашиваемая, стала чудесно оживать: изумрудная зелень разлилась по лугам, показалась тёмная голубизна речек, в которых переливались яркие отблески восхода.

Мы пролетали над Пензенской областью. Пора было готовиться к посадке. Фомин, потянув верёвку, идущую внутрь оболочки, на несколько секунд открыл установленный на её вершине клапан. Воздушный шар потерял от этого небольшую часть газа и стал снижаться.

На дне гондолы лежал свёрнутый гайдроп — толстый и очень длинный канат. Мы стали его потихоньку “сдавать” — опускать за борт, пока он весь не повис в воздухе. Мне было приказано следить за концом гайдропа, который

покачивался под нами на глубине 80 метров и казался тонким, как шпагат. Фомин отвязывал подвешенные к стропам приборы. Они уже не были нужны для управления, и их следовало предохранить от возможных при посадке ударов.

Гайдроп коснулся земли, и я доложил об этом командиру.

— Снять разрывную! — приказал он.

Тут я должен рассказать об одной детали. После того как совершена посадка, водород в оболочке аэростата становится не только ненужным, но даже вредным. Воздушный шар имеет большую поверхность. Сравнительно слабый ветер способен подхватить его и волочить по земле. Тогда оболочке грозят повреждения, а экипажу — опасная “прогулка” в опрокинутой гондоле. Чтобы этого не произошло, в момент приземления необходимо как можно быстрее освободить оболочку от газа. Для этой цели служит разрывное устройство — большое отверстие в верхней части оболочки. Перед каждым полётом оно тщательно заклеивается, а при посадке разрывается аэронавтами с помощью прочной матерчатой ленты, опускающейся через аппендикс в гондолу. Случайное натяжение ленты и вскрытие “разрывного” в воздухе привело бы к аварии. Поэтому лента внутри оболочки имеет “слабину” — запас длины и закреплена на предохранительном карабине.

С карабина и должен был снять ленту Фомин. Он осторожно, коротким рывком сдёрнул её и стал внимательно следить за приближением земли. Когда до неё осталось примерно 3 метра, он, энергично перебирая руками, резко потянул ленту вниз. Я весь приготовился к чему-то новому, что должно было произойти. Но ничего особенного не произошло. Я почувствовал толчок и увидел, что земля снова стала удаляться. Аэростат пошёл вверх, словно подпрыгнувший мяч.

— На клапан! — скомандовал Попов.

Не выпуская ленты, Саша схватил и потянул верёвку клапана. Подъём прекратился, мы пошли вниз, и Попов велел мне помочь вскрыть разрывное. Я не мог пожаловаться на отсутствие физической силы, но моя помощь Фомину оказалась безрезультатной. В то время разрывное отверстие в оболочках аэростатов делалось треугольным. Оторвать полотнище такой формы, если его к тому же слишком прочно приклеили, иногда бывало очень трудно. А на нашем шаре оно, по-видимому, было приклеено с чересчур большим усердием.

Впоследствии отверстия стали делать в виде щели. Щель удобно и быстро заклеивается полосой аэростатной материи и очень легко вскрывается.

Мы оказались на высоте нескольких десятков метров над полем, на котором только что спокойно работали колхозники.

— Друзья! Держите канат! — крикнул им Фомин.

После утомительной погони колхозники ухватились за ускользавший от них как змея гайдроп. Однако он тянулся с такой силой, что удержать его было невозможно.

Мы угодили в стог сена, опять поднялись и пошли над лесом. Гайдроп тяжело полз по верхушкам деревьев, дёргая и раскачивая гондолу. Хотя я знал, что стропы достаточно прочные, становилось страшновато. Лес остался позади, и мы решили, что всему есть предел — должен же наш аэростат когда-нибудь приземлиться! Быстро снизаясь, мы втроём повисли на ленте, разрывное, наконец, вскрылось. На этот раз гондола ударилась сильнее, накренилась, но не опрокинулась и осталась на месте. Подняв голову, я увидел ослабленные, обвисшие стропы. Оболочка бесформенной массой, неуклюже оседая, опускалась рядом.

На место посадки собралось много жителей ближних селений. Они с любопытством разглядывали воздушный шар, задавали разнообразные вопросы. Почему-то на многих особое впечатление производило то, что высота нашей гондолы не превышала одного метра. Люди удивлённо покачивали головами: “А нельзя ли из этой штуки выпасть?”.

Тут же состоялся митинг, на котором мы рассказали о строительстве, ведущемся в нашей стране по пятилетнему плану, об успехах советской авиации и воздухоплавания, призывали колхозников вступать в ряды Осоавиахима.

ХОЧУ ПРЫГАТЬ

Вероятно, никогда ещё Ленинградское шоссе не было таким оживлённым, как утром 18 августа 1933 года. Его заполнили все виды городского транспорта, спешившего доставить десятки тысяч москвичей к Центральному аэродрому.

С трудом выбравшись из переполненного трамвайного вагона, мы с Фоминым опасливо оглядели тщательно выглаженные накануне костюмы. Они были в относительном порядке. И главное — начищенные до золотого блеска пуговицы наших белых кителей оказались на месте. Мы облегчённо вздохнули: каково было бы нам явиться не в парадном виде на впервые отмечающийся День воздушного флота!

Глядя на пёструю, оживлённую толпу, заполнившую лётное поле, я чувствовал себя в какой-то степени хозяином праздника. Ведь, как-никак, я учился летать и был курсантом единственного в мире Дирижаблестроительного учебного комбината.

Мои размышления прервал гром аплодисментов. Высоко-высоко над аэродромом возникла надпись “СССР”, выведенная в небесной синеве чётким строем самолётов. Над нами пронеслись истребители и штурмовики; сотрясая воздух гулом моторов, торжественно проплыли тяжёлые многомоторные самолёты.

Когда наступила тишина, репродукторы объявили о начале второго отделения праздника. “Сейчас вы увидите, — сказал диктор, — затяжные прыжки

с парашютом. Их выполняют лётчики-парашютисты Николай Остряков и Пётр Балашов”.

Я взглянул на Фомина. Он, не отрываясь, следил за показавшимися над аэродромом двумя маленькими учебными самолётами У-2, которые теперь называют ПО-2, в память их конструктора Николая Николаевича Поликарпова.

— Прыгнули! — негромко промолвил Саша. Я увидел, что от самолётов отделились два крошечных комочка... Секунда... другая... пятая... десятая!.. Откроют ли, они, наконец, парашюты? Нет, отчаянные парашютисты продолжали стремительно лететь вниз.

Мне приходилось испытывать сильные ощущения. Я увлекался верховой ездой и был неплохим наездником; я опускался в глубь моря в водолажном костюме, поднимался на самолёте, воздушном шаре и дирижабле, но ничто не представлялось мне теперь столь поразительным, как затяжной парашютный прыжок. Казалось невероятным, что человек может заставить себя так падать в пространстве.

Прошло 20 секунд, прежде чем Остряков и Балашов открыли парашюты. В напряжённой тишине до нас почти одновременно донеслись сверху два гулких хлопка. И тотчас же разразилась буря рукоплесканий. А над аэродромом уже плыл АНТ-14 — пятимоторный агитационный самолёт “Правда” конструкции Андрея Николаевича Туполева. Вслед за ним летели несколько других, меньших самолётов. И вдруг мы увидели над собой много куполов. На землю опускались сразу шестьдесят два парашютиста! Такой необыкновенной картины не наблюдали ещё жители ни одного города в мире.

— Ну что? — лукаво сощурился, спросил Саша, когда мы снова оказались на Ленинградском шоссе.

— Хочу учиться прыгать! А ты?

— Я тоже, — сказал Фомин и добавил: — Это нужно всем, кто летает.

Саша оставался верным себе. Полёты на аэростатах — вот что целиком захватывало его. Я понимал это, но и парашютные прыжки сами по себе были, по моему мнению, очень увлекательны.

Вскоре у нас организовался кружок начальной подготовки парашютистов. На первое занятие этого кружка я пришёл с чувством первоклассника, впервые явившегося в школу. В одной из аудиторий на столах лежал развёрнутый во всю длину парашют. Мы почтительно щупали его шёлковый купол, от которого тонкими белыми ручейками бежали стропы.

Впоследствии парашют много раз был моим верным спутником в воздухе. Я привык к нему, как привыкает солдат к автомату, но чувство уважения, которое испытываешь, когда укладываешь, осматриваешь или надеваешь парашют, со временем даже усиливается. И он заслуживает этого — замечательный друг лётчиков, спаситель многих жизней, чудесный и простой аппарат, позволяющий человеку уверенно опускаться на землю с любой высоты!

Вряд ли сейчас найдутся люди, не верящие в парашют. Но двадцать пять лет назад его надёжность и безотказность следовало всячески подчёркивать. С этого и начал руководитель кружка Фёдоров.

— Прежде всего следует знать, что парашют очень прочен и, безусловно, надёжен, — сказал он, а затем объяснил, что купол парашюта может порваться лишь тогда, когда вес груза, приходящийся на 1 квадратный метр его поверхности, превысит полтонны. Каждая шёлковая стропа выдерживает нагрузку в 150 килограммов, а все двадцать восемь строп — более чем 4 тонны. Так же прочны металлические детали — пряжки и карабины, которыми пристёгивается подвесная система.

Мы слушали, стараясь не проронить ни слова. Оценив нашу внимательность, Фёдоров сразу же приступил к изложению теории прыжка. Её основы интересны, сравнительно просты и доступны всякому, кто знаком с физикой. Впрочем, больше теории нас, конечно, привлекало изучение устройства парашюта, правил его укладки и надевания. Не терпелось узнать, как выполняется прыжок, как должен действовать парашютист в воздухе. Но прошло несколько занятий, прежде чем каждый из нас получил возможность, щёлкнув карабином, застегнуть на себе лямки и взяться рукой за магическое вытяжное кольцо.

Однажды наш руководитель сказал:

— Ну, товарищи, в воскресенье узнаем, кто из вас боится прыжков.

— Поедем прыгать с вышки? — догадались мы.

— Конечно, — подтвердил Фёдоров. — Пора устроить вам экзамен.

В глубине Краснопресненского парка культуры и отдыха стояла первая в нашей стране парашютная вышка. Она представляла собой деревянную, суживающуюся кверху ферменную башню, несколько напоминавшую буровую вышку. На её вершину вели зигзаги узкой, крутой лестницы. Там, на высоте восьмизэтажного дома, выступала маленькая площадка, откуда производились прыжки. Парашют, готовый к услугам желающих прыгнуть, находился рядом за перилами площадки. Он свисал с горизонтальной балки, протянувшейся в сторону, подобно стреле грузоподъёмного крана.

Подняв головы, мы разглядывали вышку и раздумывали над предстоящим испытанием.

Саша Крикун — балагур и шутник — спросил:

— Ну, братишки,
Прыгнем с вышин? —

и захохотал, довольный своим каламбуром.

— Мы-то прыгнем, а как вот ты, рифмоплёт? — язвительно ответил кто-то.

— Как же! Прыгнете... если “помогут”, — добродушно смеялся Крикун. Кивнув, на вышку, он сделал выразительное движение руками и коленкой.

Но большинству из нас было не до шуток. Многие молчали и явно нерв-

ничали. Подошёл Федоров и, построив нас, сказал:

— Сейчас начнём, товарищи. Всем ясны правила прыжков?.. Первым прыгаю я, потом пойдёте по списку.

Через несколько минут наш наставник появился на краю площадки. Мы увидели, как он протянул руки к лямкам парашюта, слегка нагнулся и мгновение спустя, раскачиваясь, повис под опускавшимся куполом.

Когда он коснулся земли, раздался голос неугомонного Крикуна:

— Вы, ребята, как знаете... (тут Крикун с нарочито испуганным видом сделал несколько шагов в сторону)... а я пошёл!

Все рассмеялись. Это вызвало полезную разрядку. В то время из-за отсутствия опыта прыжки с вышки производились примитивно и были связаны с некоторым риском. Прыгающий не надевал на себя, как это делается теперь, подвесную парашютную систему, а продевал кисти рук в прикрепленные к стропам матерчатые кольца. Быстрый спуск продолжался, так же как и на современных вышках, на расстоянии примерно 3 метров, пока вступали в действие парашют и соединённый с ним противовес. Случалось, что трос противовеса заедало, тогда следовал сильный рывок, который мог повредить руки.

Первым после Фёдорова предстояло прыгать мне. Должен сознаться, что я поднимался по лестнице без особого воодушевления и, добравшись до верха, имел, вероятно, не очень бодрый вид. Мне сначала показалось, что обслуживавший вышку инструктор смотрел на меня с холодным любопытством. Но он дружески улыбнулся, открыл барьерчик, загораживающий край площадки, и подал мне матерчатые кольца, прикрепленные к лямкам, от которых уходили вверх стропы парашюта.

— Проденьте руки и крепко держите лямки... Подвиньтесь сюда. Так. Смелее!

Я окинул взглядом парк, изгиб Москвы-реки, ближние кварталы Красной Пресни. Потом поглядел вниз. Меня охватили противоречивые чувства: инстинктивная боязнь высоты и стыд за нерешительность. Однако для раздумья не было времени.

— Пошёл! — скомандовал инструктор.

Наклонясь, я оттолкнулся ногами и полетел вниз. Сжалось сердце,хватило дыхание... Несильный рывок и плавный спуск возвратили меня к нормальному состоянию. Я слегка согнул колени, пружиня, встретил землю и пожалел, что снижение было таким коротким.

Парашют, поднимаемый тросом, уплыл вверх.

— Товарищ Крикун! — вызвал Федоров.

Саша направился к лестнице с притворным видом великомученика, хотя всем было ясно, что он волнуется не на шутку.

— Ну, Крикун, держись! — произнёс кто-то.

“Не держись, а прыгай!” — подумал я и вспомнил, как познакомился с Крикуном в Хабаровске.

...Войдя в одну из комнат штаба Амурской Краснознаменной флотилии, я увидел за столом широкоплечего краснофлотца, который по-детски шевеля толстыми губами, читал какую-то книгу.

— Прибыл с Черноморского, — объяснил я. — У вас должны быть мои документы.

— Ничего нет, — ответил краснофлотец, не отрываясь от книги.

— Не может быть, они давно высланы!

— Мало что высланы! Не приходили...

Я сердито вышел и через минуту возвратился со старшиной.

— Крикун! Где личное дело Полосухина? — спросил он.

Краснофлотец молча протянул здоровенную ручищу к стопке папок и достал одну из них. Это были мои документы!

— Что же это вы? — строго спросил старшина.

— Зачитался, товарищ старшина, — смутясь, сказал краснофлотец и закрыл книгу.

“Ишь ты, бюрократ, что читает!” — удивился я, заметив название: “История воздухоплавания”.

Крикун оказался хорошим, весёлым товарищем. Мы стали приятелями, расстались при демобилизации, но потом встретились в Москве...

Мой “бюрократ” отлично прыгнул с вышки, а за ним — остальные кружковцы.

В следующее воскресенье мы снова побывали в парке. Решиться на второй прыжок мне показалось так же трудно, как и на первый. Недаром многие парашютисты считают, что с вышки труднее заставить себя броситься вниз, чем с самолёта: видимая связь с землёй усиливает ощущение высоты. Прыжки с вышки — прекрасная тренировка. Она помогает будущему парашютисту выработать необходимые навыки и закалить волю.

СВЕРШИЛОСЬ

С нетерпением ждал я возможности прыгнуть с самолёта. Над Тушино целыми днями не смолкал шум моторов. В небе то и дело раскрывались купола парашютов. Плавню опускаясь, они исчезали за крышами зданий в той стороне, где раскинулся аэродром Центрального аэроклуба. Там уже несколько месяцев работала Высшая парашютная школа Осоавиахима, в которой занимался наш курсант Сергей Щукин, недавно демобилизовавшийся из Военно-Воздушных Сил. Этот коренастый светлоглазый парень был не прочь прихватить перед нами своим опытом лётчика-наблюдателя и частенько щеголял в гимнастёрке с голубыми петлицами, туго опоясанной широким армейским ремнем. Другому за такое нарушение аэрофлотской формы, пожалуй бы, не поздоровилось. Но Сергей Щукин был, можно сказать, нашей знаменитостью.

Он, опередив всех нас, стал парашютистом и прославился прыжком из гондолы дирижабля. Такие прыжки не выполнялись ещё ни в одной стране. Участвовал он и в первом парашютном десанте осоавиахимовцев, который я наблюдал в День воздушного флота.

Мне хотелось подружиться со Щукиным, и я был очень доволен, когда однажды он пригласил меня провести вечер у его знакомых. Ну и подшутил же тогда надо мной Сергей!

— Это Полосухин — известный парашютист, — неожиданно представил он меня. — Сколько, Порфирий, у тебя прыжков на счету? Небось, за полсотни перевалило? — продолжал он с самым серьёзным видом.

Какая-то симпатичная девушка, внимательно поглядев на меня, спросила:

— Так сколько у вас прыжков?

— Пятьдесят пять, — соврал я.

— Пятьдесят пять! Это замечательно! Скажите, пожалуйста, а где вы прыгали?

— Где прыгал? Гм... с дирижаблей, самолётов...

— Но все же, где именно?

— В Высшей парашютной школе, эскадре дирижаблей.

Тут мою собеседницу что-то отвлекло, она перестала меня расспрашивать, и я поспешил заговорить на другую тему.

Немного позже Щукин, смеясь, шепнул мне:

— Ты почему к нам в парашютную школу не поступаешь?

— А примут?

— Конечно, пойди в ЦК комсомола и попроси путёвку.

Я воспользовался этим советом. Путёвку мне дали охотно. Через несколько дней, нащупывая в кармане драгоценную бумагу, я, не без робости, вошёл в кабинет начальника парашютной школы — Якова Давидовича Мошковского, о котором часто слышал и читал в газетах.

Его имя говорило мне о многом. Теперь мне было известно, что в то самое время, когда я 6 мая 1931 года наблюдал с палубы крейсера парашютный прыжок в море, из госпиталя вынесли и поставили у берега носилки, на которых лежал человек с забинтованной ногой. С волнением, радостью и досадой глядел он на спускавшегося над бухтой парашютиста. Этим человеком был лётчик Яков Мошковский. Если бы не неприятность, случившаяся накануне, он прыгал бы вместе с Миновым. Для этого и приехали они вдвоём в Крым.

По заданию командования они знакомили лётный состав Военно-Воздушных Сил Чёрного моря с парашютным делом. Когда они выполняли показательные прыжки, на полигоне им пришлось приземляться при сильном ветре на неровную площадку. Тут и повредил себе ногу Мошковский. А за две недели до этого смелым спортсменам пришлось пережить значительно больше.

...Сначала всё шло как нельзя лучше. На прыжок дали согласие девять

лётчиков. Девять из состава эскадрильи! Минов был очень доволен. Год назад, когда он проводил первые в Союзе занятия по парашютному делу в авиационной бригаде, прыгать согласились только три человека.

Прыжки с парашютом, конечно, явились для жителей большим событием. На аэродроме, помимо лётчиков, мотористов и техников, находились их семьи, представители городских организаций. Сюда пробралось много ребятишек. Громкими аплодисментами приветствовали зрители прыжки Минова и Мошковского и приземление двух пилотов, впервые опустившихся под куполом парашюта. Воодушевлённый успехом, Минов отправился сбрасывать третьего новичка — Журавлёва. Над аэродромом Минов велел пилоту сбавить газ и дал команду Журавлёву приготовиться к прыжку. Отделясь от самолёта, Журавлёв чересчур резко оттолкнулся ногами. Из-за этого он стал падать неправильно, переворачиваясь на спину, и выдернул вытяжное кольцо в тот момент, когда встречный поток воздуха препятствовал нормальному раскрытию ранца. Маленький вытяжной парашют, выскочивший под действием пружинного механизма, на мгновение был прижат к голове Журавлёва, а затем попал под нижнюю кромку неполностью расправившегося купола основного парашюта и зацепился за неё спицами.

Вскоре купол, неравномерно наполненный воздухом, стал из-за нарушения симметрии вращаться вокруг вертикальной оси; он скручивался и опускался всё быстрее.

Журавлёв не сумел вовремя воспользоваться запасным парашютом и выдернул его кольцо слишком поздно — до земли оставалось не более 30 метров.

Лётчик посадил самолёт. Ошеломлённый происшедшим, Минов увидел бежавшего навстречу Мошковского. Глубоко дыша, бледный Яков Давидович застёгивал карабины лямок.

— Дайте мне прыгнуть, — сказал он.

— Подождите, Яша... Не надо... — неуверенно начал Минов.

— Это надо мне, и вам, и всем, — решительно прервал его Мошковский.

Минов понял, что возражать не следует.

— Хорошо. Прыгайте, — разрешил он. И, поцеловав Яшу, добавил: — Только без всяких фокусов!

Мошковский всё-таки прыгнул с “фокусом”. Он оставил самолёт на высоте не более 200 метров и благодаря этому приземлился буквально рядом с людьми, окружавшими тело погибшего.

Эта смелая, даже дерзкая демонстрация в какой-то степени устраняла тягостное впечатление у свидетелей несчастного случая. Но всё же в душу лётчиков, записавшихся на прыжки, запало сомнение, их вера в безотказность парашюта была поколеблена. Этих сомнений не рассеяли и сообщения о причинах случившегося, сделанные Миновым в тот же день на партийном собрании, а на следующий день — на собрании жён лётчиков и на общем собрании личного состава эскадрильи. И вот тогда у Леонида Григорьевича Минова ро-

дилась мысль: прыгнуть с парашютом погибшего в присутствии всех, кто был на аэродроме в момент катастрофы. Он сказал об этом Мошковскому. Мошковский просил разрешить этот прыжок ему. Минов категорически возражал и, чтобы прекратить возникший спор, строго заявил:

— Прыгать буду я. И вообще прошу помнить, что команду прыжками я, а не вы.

“Вероятно, Яша сомневается в благополучном исходе прыжка, — подумал Минов. — Нет, буду прыгать сам!” В глубине души он был тронут. Ему вспомнилась история их дружбы. Они познакомились год назад. Мошковский первым из лётчиков авиационной бригады выразил горячее желание прыгать, стал помощником Минова, и они вместе организовали прыжки, положившие начало советскому массовому парашютному спорту.

— Прыжок выполняю я! — повторил вслух Минов.

— Тогда вот что, — предложил вмешавшийся в их разговор комиссар отряда, — давайте решим спор жеребьёвкой. Мошковский имеет одинаковое право на прыжок.

— Не одинаковое! Он уже прыгал после гибели Журавлёва...

— На исправном парашюте, не вызывающем никаких сомнений, — перебил комиссар. — Нет, нет, справедливость требует жеребьёвки, товарищ инспектор ВВС по парашютному делу, — добавил он в шутливом тоне.

И Минов согласился: он почему-то верил, что прыжок достанется ему. В присутствии лётчиков комиссар протянул Леониду Григорьевичу две спички:

— Спичка с головкой — прыжок.

К торжеству Мошковского, Минов вытянул спичку без головки.

...Они сидели рядом в задней кабине самолёта. Минов мрачно думал обо всём случившемся, поглядывал на молчаливого Яшу и всё больше жалел о том, что согласился на жеребьёвку.

Когда самолёт оказался над центром аэродрома, Мошковский пожал руку товарищу и приподнялся. Через несколько секунд он камнем полетел вниз, и с трепетом следивший за его падением Минов увидел, как над Яшей открылся купол парашюта. А вечером в товарищеском кругу комиссар сказал лётчикам:

— Я считаю своим долгом извиниться перед товарищем Миновым и поднести бокал за дружбу и дружескую преданность. — Комиссар немного помолчал и как-то странно взглянул на Минова: — Леонид Григорьевич, обе спички были без головок! Я и командир сознательно пошли на этот безобидный обман, предложенный Мошковским. Он ни за что не хотел, чтобы вы подвергались какому-либо риску. Надеюсь, что самоотверженный поступок Якова Мошковского будет по достоинству оценен лётным составом нашей эскадрильи и достигнет благородной цели, ради которой он был задуман и выполнен.

На следующее утро Минов и Мошковский решили для проверки настроя лётного состава провести дополнительную запись на прыжки. О желании прыгать сразу же заявило более двадцати человек. Среди записавшихся оказа-

лись две женщины, мужа которых — лётчики — не отважились на прыжок с парашютом.

Таков был начальник Высшей парашютной школы Яков Давидович Мошковский, в чей кабинет я вошёл с путевкой ЦК комсомола. Передо мной сидел смуглолицый человек с резко очерченным волевым подбородком и живыми тёмными глазами. Просмотрев мою путёвку, он коротко расспросил меня о занятиях в школе и парашютном кружке, поинтересовался, занимаюсь ли я спортом. Я сказал, что имею кое-какие достижения в плавании и гребле.

Дружелюбно поглядев на меня, Мошковский дал мне направление на медицинское освидетельствование. Заканчивая беседу, он сказал:

— Сдайте путёвку секретарю. С заключением медицинской комиссии приходите на аэродром.

Выйдя из кабинета в приёмную, я увидел секретаря. Прежде её не было на месте. Каково же было моё смущение, когда я узнал в ней ту самую девушку, которой говорил о своих несуществующих прыжках. Молча взяла она мою путёвку.

“Узнала или не узнала?” — думал я, выходя из приёмной и вытирая выступивший на лбу пот.

Медицинскую комиссию я прошёл, как говорится, без сучка и задоринки и через два дня явился на Тушинский аэродром. Передо мною зеленело лётное поле. Вдали около учебных самолётов ПО-2 готовились к прыжкам курсанты Высшей парашютной школы. Подойдя к ним, я увидел Мошковского в синем комбинезоне и шлеме. Он кивнул мне и коротко бросил:

— Явились? Заключение есть? Сегодня будем летать. Пока наблюдайте и работайте.

У Якова Давидовича была своеобразная манера говорить отрывисто, несколько насмешливым и сердитым тоном. Какая требовалась от меня работа, он не сказал, но мне хватило и одних наблюдений. В небе кружили самолёты, управляемые молодыми лётчиками. Неподальку опускались парашютисты. Всякий раз хотелось побежать навстречу, чтобы поглядеть, как они приземляются. Тут же производилась укладка парашютов. Я присматривался к точным, выверенным движениям укладчика. Длинные стропы и огромный купол заполняли кажущийся тесным ранец в строго определённом порядке.

Часам к пяти прыжки закончились. Уехал нагруженный парашютами автомобиль. Оживлённо беседуя, ушли парашютисты. Около машин засуетились техники. Яков Давидович разговаривал с инструкторами. Я решил, что он совершенно забыл обо мне. Но вскоре Мошковский подозвал меня и кивнул на заднюю кабину одного из самолётов:

— Садитесь!

Я поспешно занял указанное мне место. Начальник школы сел в кабину лётчика и громко сказал стоявшему у винта мотористу:

— Внимание!

— Есть внимание! Контакт! — отвечал тот, резко повернул рукой винт и отскочил в сторону.

— Есть контакт!

Мошковский стал быстро вращать ручку магнето. Фыркнул мотор, винт качнулся из стороны в сторону и завертелся, мелькая впереди. Яков Давидович прибавил обороты и наклонил голову, осматривая поле. Самолёт дрогнул и, покачиваясь, порулил к старту. Взлётная полоса была свободна: дежурный взмахнул флажком.

Самолёт, будто набрав силы, под неистовый шум мотора рванулся вперёд. Прижавшись к креслу, невольно держась руками за борта кабины, я весь отдался ощущению стремительного бега, ожиданию взлёта. Последний, самый лёгкий толчок колёс — и земля стала уходить вниз. Под крылом проплывали постройки, железнодорожные пути. Впереди в лёгком мареве виднелась Москва.

Подумав, что мне следует не только восторгаться полётом, я стал следить за высотомером и, наблюдая за землёй, старался отыскать знакомые места. Машина делала виражи, резко меняла направление, накренилась то в одну, то в другую сторону. От этого земля неожиданно оказывалась сбоку — зрелище, которого никогда не увидишь на аэростате. Мошковский оборачивался и испытующе поглядывал на меня. В заключение он пролетел над центром аэродрома, где обычно сбрасывались парашютисты.

— Как самочувствие? — спросил он, когда мы вышли из самолёта.

— Нормальное, товарищ начальник школы!

— Хорошо. На аэродром являйтесь ежедневно.

Вечером я рассказал Щукину о своём полёте.

— Завтра-послезавтра будешь прыгать, — уверенно сказал Сергей.

— Что ты! — удивился я.

— Облёт — последний момент подготовки парашютиста, — пояснил Щукин.

— Но Яков Давидович ещё мало знает меня.

Щукин улыбнулся:

— Он по-своему подходит к людям. Иным не доверяет, придирчиво следит за тренировкой, а некоторых допускает к прыжкам почти сразу.

На следующий день я занимался вместе с курсантами парашютной школы. В одном из учебных помещений я увидел макет учебного самолёта в натуральную величину, вернее, макет части фюзеляжа с передней и задней кабинами и частью крыла. Будущие парашютисты, надев парашют, поочерёдно занимали место в кабине. Они выходили на крыло и, стараясь соблюдать правила прыжка, “отделялись от самолёта”, спрыгивая на спортивный ковёр. Подметив какую-нибудь ошибку, инструктор Николай Логинов — опытный лётчик и парашютист аэроклуба — заставлял курсанта повторить всё сначала.

Убедившись в том, что надевать парашют я умею, он спросил:

— Когда будете выдёргивать кольцо?

— Отделюсь от самолёта, досчитаю до пяти и выдерну.

— Где вас так учили, в кружке, что ли? До пяти можно досчитать чересчур быстро. Иной мгновенно выпалит весь счёт и откроет парашют у самой машины.

— Ещё выдергивают, когда увидят самолёт над собой, — вспомнил я.

— Тоже неверно. Впервые выполняя прыжок с парашютом, вы можете растеряться и не заметить удаляющийся от вас самолёт. Запомните: выдёргивать вытяжное кольцо нужно сразу же после того, как почувствовали, что падаете... Давайте на макет.

Вылезая из кабины на крыло, я допустил незначительную неточность. Но, дважды повторив упражнение, заметил, что Логинов доволен мною. Мы отправились во двор аэроклуба к тренировочным качелям. С их верхней перекладины через блоки спускались два троса с карабинами на концах. Один из курсантов надел на себя подвесную систему и, подойдя под качели, пристегнулся к карабинам. Вращая рукоятку небольшой лебёдки, укреплённой на раме, молодого человека подняли, и он повис в воздухе, как под парашютом. Затем его стали опускать.

— Точка идёт под вас! Из-под вас! Вправо! Влево! — быстро командовал Логинов.

Будущий парашютист перекрещивал лямки, чтобы “развернуться по ветру”.

— Колени, колени вместе! — поправлял инструктор. — Учитесь, двигая руками, не менять положения ног. Вы перекрещиваете лямки и не замечаете, как одновременно раздвигаете ноги. Не годится! Так можно повредить ноги в момент приземления. Ну, попробуйте сделать так. — И инструктор стал быстро похлопывать рукой по макушке, одновременно вращая другую ладонь, приложенную к груди.

Глядя друг на друга, мы засмеялись: у каждого невольно обе руки действовали одинаково.

Я так увлёкся упражнениями на качелях, что даже не заметил, как кончились занятия и к зданию аэроклуба подали машины. Приехав на лётное поле, мы построились около самолётов. К нам подошёл Мошковский:

— Здравствуйте, товарищи! Все готовы к прыжкам?

— Все, товарищ начальник школы, — доложил Логинов.

“Все”! Мне не верилось. Неужели и я буду сегодня прыгать! Я с опаской следил за врачом, который тщательно проверял у курсантов пульс и что-то записывал себе в тетрадь. Врач ничего не сказал мне, хотя некоторым предложил посидеть и отдохнуть.

Один за другим поднимались в воздух и прыгали парашютисты. Они возвращались сияющие и гордые. Среди счастливцев были и девушки.

Надев парашют, я с волнением ожидал своей очереди. Наконец, меня вы-

звали, и я подошёл к самолёту. В его кабине сидел лётчик Пётр Балашов, затяжной прыжок которого я наблюдал недавно на Центральном аэродроме в День воздушного флота.

— Как дела? — спросил он у меня, будто у встретившегося на улице приятеля. Этим простым вопросом Балашов помог мне успокоиться. Добродушно улыбаясь, он дал мне несколько наставлений.

Я занял своё место, и мы взлетели. В воздухе я представил себе падение на далёкую, плывущую вниз землю и снова стал волноваться. Порой мне казалось, что я вовсе не прыгну. Но, подумав о надёжности парашюта и о следящих за мной товарищах на аэродроме, я, как при прыжке с вышки, почувствовал стыд за свою нерешительность.

Балашов поднимает руку: “Вылезай!” Без колебаний встаю и, преодолевая упругую струю воздуха, выбираюсь на крыло. Держусь руками за борт, перехожу к задней кромке плоскости и ставлю ногу в скобу, выступающую сбоку фюзеляжа. По команде “Приготовиться!” берусь за вытяжное кольцо. В голове мелькает одно: “Прыгнуть! Немедленно прыгнуть, как только прикажет лётчик!”

И вот Балашов командует:

— Пошёл!

Отпускаю левую руку от борта, отталкиваюсь и чувствую, что стремительно проваливаюсь в пустоту. Гул мотора сменяется каким-то неопределённым шумом. Самолёт исчезает... Мысль о вытяжном кольце целиком владеет мною. Резко выдёргиваю его. За спиной шуршит шёлк. Ещё мгновение, и я ощущаю рывок, словно кто-то могучей рукой остановил моё падение. Поднимаю голову и вижу раскрывшийся прозрачный купол. Необыкновенно тихо.

Вот и всё... Я прыгнул с самолёта!

В моей руке крепко зажато вытяжное кольцо с тросом. Некоторые новички теряют его в воздухе после раскрытия парашюта и даже не помнят, куда оно девалось. Шалишь! По всем правилам привязываю кольцо к лямке. Я доволен тем, что с момента отделения от самолёта не делал бессознательных движений, “чувствовал себя”. А это, как мне говорили, самое главное для того, чтобы успешно продолжать прыжки.

Поправляю ножные обхваты. Теперь я сижу словно на качелях, и мне удобно наблюдать за землёй. Опускаюсь на аэродром. Передо мною раскинулось Тушино. Среди его строений легко отыскиваю здание Дирижаблестроительного учебного комбината и думаю о том, что не посрамил чести своей школы.

До земли остаётся не более 100 метров. Перекрещиваю лямки, разворачиваюсь по ветру, соединяю ноги и через несколько секунд с лёгким толчком валюсь на траву. Тут же вскакиваю и, подтягивая часть строп, заставляю лечь на поле купол, который раздувается небольшим ветерком. Почему-то только теперь меня охватывает беспредельное ликование. Хочется прыгать ещё и ещё.

Быстро снимаю подвесную систему, собираю парашют и направляюсь к товарищам. Пытаюсь скрыть свой восторг, но это никак не получается. Радость и гордость, вероятно, написаны на моём лице.

Мошковский с усмешкой выслушивает мой рапорт: “Курсант Полосухин выполнил первый прыжок. Всё в порядке!”

— Поздравляю, — говорит он и вручает мне маленький значок с белым куполом и стропами на синем фоне — заветный значок парашютиста.

ЦЕНА МГНОВЕНИЙ

Тушинский аэродром облетела радостная весть: к нам в гости прибыл Народный Комиссар Обороны Климент Ефремович Ворошилов.

Взволнованные тем, что нарком будет лично знакомиться с нашими спортивными достижениями, мы стояли в строю неподалёку от ангаров и внимательно слушали начальника школы Мошковского, который давал парашютистам задания на индивидуальные и групповые прыжки. С нетерпением ожидал я своей очереди. Но было вызвано около ста пятидесяти человек, а моей фамилии Яков Давидович не называл. Я начинал терять надежду на прыжок в этот знаменательный день, как вдруг прозвучала команда:

— Кто не получил задания, два шага вперёд!

Вместе со мною из строя вышли ещё два парашютиста. Начальник школы посмотрел на нас и сказал:

— Стороженко, Зелинский, Полосухин! Будете прыгать с 3000 метров. Затыжка до пятисот.

Взгляд Мошковского снова скользнул по нашей тройке и задержался на мне дольше, чем на других. Я несколько растерялся. Инструкторы парашютного спорта Стороженко и Зелинский уже выполняли парашютные прыжки с “затыжкой”, или, как говорят теперь, с задержкой раскрытия парашюта. Мне предстояло прыгать всего четвёртый раз. По программе подготовки парашютистов затыжка в 5 секунд полагалась только на восьмом прыжке, в 10 секунд — на десятом. А свободное падение с 3000 до 500 метров составляет более 40 секунд!

“Значит, Яков Давидович уверен во мне”, — подумал я. Мне было невдомёк, что начальник школы делает ошибку. Нечего греха таить, Мошковский, этот отважный парашютист и лётчик, воспитатель многих авиационных спортсменов, будучи чрезвычайно темпераментным и порывистым человеком, к организации прыжков порою подходил рискованно. Но осуждать его за это трудно, если принять во внимание, что тогда у нас не было такого богатого опыта, как теперь.

О затыжных прыжках я, конечно, кое-что знал из прочитанного и рассказов товарищей. Я знал, что иногда свободно падающий парашютист произ-

вольно начинает сильно вращаться — “входит в штопор”, и если прекратить штопор не удаётся, следует немедленно выдёргивать вытяжное кольцо. Но этих поверхностных сведений было слишком мало для выполнения полученного мною задания. Мысль об этом, очевидно, мелькала у Якова Давидовича. Пройдя вдоль строя, он вернулся, подошёл ко мне и негромко спросил:

— Будете прыгать?

— С удовольствием, товарищ начальник школы!

— Не с удовольствием, а с парашютом, — пошутил Мошковский. — Идите, готовьтесь.

Когда я в состоянии некоторого смятения шёл получать парашют, мне у ангара встретился известный воздушный спортсмен Константин Кайтанов. Вот кто мог помочь мне советом! Но Кайтанов понятия не имел о том, что я ни разу не прыгал с затяжкой. Он спешил по своим делам и, не поняв моего вопроса, неудомённо бросил:

— Как прыгать? Как раньше прыгал, так прыгай и сейчас.

— Ничего, — решил я, — справлюсь. Не подведу!

Прыжки следовали один за другим. Товарищ Ворошилов наблюдал за нами с трибуны, построенной неподалёку от входа на аэродром. На ПО-2 поднялась студентка Московского института физической культуры Нина Камнева. Она должна была прыгнуть из “мёртвой петли” — фигуры высшего пилотажа, которую в честь первого её исполнителя, знаменитого русского авиатора, называют “петлёй Нестерова”.

Камнева выбралась на крыло, и лётчик, набирая скорость, повёл машину вниз. Крепко держалась смелая девушка за кабину. При одном из предыдущих прыжков в такой же момент она не смогла удержаться, воздушный поток сорвал её с крыла, и Нина почувствовала, как за что-то задела вытянутыми вперёд руками. Опускаясь под куполом парашюта, она заметила на ладонях кровь — с них была содрана кожа. А лётчик после посадки обнаружил вмятину на хвостовой части машины.

Набрав скорость, самолёт стал подниматься. Всё круче и круче. Он принял вертикальное положение, а затем оказался вверх колёсами. В то же мгновение Камнева отделилась от крыла, и мы увидели, как над нею раскрылся парашют.

Какое мастерство, хладнокровие и точность! Оставь Нина машину чуть раньше или позже, ей грозил бы удар о хвостовое оперение.

В ожидании своей очереди я стоял рядом со Стороженко и Зелинским. Ясное с утра небо постепенно закрывалось облаками, и мы переговаривались о том, что прыгать с 3000 метров вряд ли удастся. И, действительно, нам передали об изменении задания: мы должны были выбрасываться с вдвое меньшей высоты. В это время внимание всех присутствовавших на аэродроме привлёк необыкновенно смелый экспериментальный, я бы даже сказал трюковой, прыжок Кайтанова. Отделившись от самолёта, он раскрыл запасной парашют и

некоторое время спускался нормально, но затем с помощью специального замка отсоединил его. Парашют отлетел в сторону, а Кайтанов камнем понёсся к земле. Создалось полное впечатление, что произошла авария. Но отважный спортсмен открыл основной купол и как ни в чём не бывало продолжал снижение.

Наконец дали команду вылететь и нам. Наши самолёты вырулили на старт, взлетели навстречу тучам, развернулись и пошли рядом на высоте 1500 метров. Справа, совсем близко, я видел сидящего в кабине Стороженко, слева — Зелинского. По сигналу моего лётчика мы, наблюдая друг за другом, одновременно вылезли из кабин и приготовились к прыжку. Неожиданно оба самолёта и земля исчезли из моих глаз. Меня окружил густой туман — машина вошла в облака. Пилот резко прибавил скорость, чтобы удалиться от соседей — групповой полёт при отсутствии видимости опасен. Сильный поток воздуха обрушился на моё тело. Мне и до этого было не по себе. Теперь же самочувствие моё и вовсе оставляло желать лучшего. Из всех сил, ломая ногти, цеплялся я за кабину. Лётчик видел это, но не имел права сбавить скорость. Не в силах более держаться, я разжал руки...

Помню, что сначала, когда я летел вниз головой, не видя земли, моим единственным желанием было выдернуть вытяжное кольцо. Не могу объяснить, как мне удалось подавить это желание и заставить себя вспомнить о необходимости сделать затяжку. Я попытался вслух вести счёт секундам. Но что это был за счёт! Я словно строчил из пулемёта и крикнул: “Десять!”, хотя, вероятно, прошло не более 2 секунд.

Вдруг, пролетев облако, я увидел под собою аэродром, и волнение сразу исчезло. Я стал наблюдать за стремительно движущейся навстречу землёй. Когда моё тело меняло положение, она приближалась откуда-то сбоку. Любопытно наблюдать землю, приближающуюся со скоростью около 200 километров в час и притом сбоку! Вверху я видел свои ноги. Этот простой факт тоже почему-то действовал на меня успокаивающе. Тогда я заставил себя считать медленней и громче, так, чтобы слышать свой голос, заглушаемый свистом воздуха.

...“Двадцать”! До земли оставалось не более 500 метров. Я выдернул кольцо и ощутил очень сильный рывок. Наступила удивительная тишина. В глазах расходились радужные круги, голова наливалась тяжестью. Но это быстро прошло, и я благополучно приземлился вблизи трибуны. Оглянувшись, стал искать глазами товарищей по прыжку. Их почему-то не было видно. Оказалось, что Стороженко отделился от самолёта не менее “удачно”, чем я. Он быстро вошёл в штопор, открыл парашют, и его отнесло за пределы аэродрома. Не обошёлся без приключений и Зелинский. Между прочим, этот смелый парашютист, инженер по профессии, обладая слабым зрением, прыгал в очках. Вернее, перед прыжком очки он снимал, а затем, открыв парашют, снова надевал их. Зелинский тоже попал в штопор и выдернул кольцо на такой неболь-

шой высоте, что никто не успел заметить, как он приземлился за ангаром.

Когда я освобождался от лямок подвесной системы, ко мне подъехал на мотоцикле с коляской военный.

— Товарищ Ворошилов просит вас на трибуну.

“Меня приглашает товарищ Ворошилов!” — я недоверчиво поглядел на военного. Он встретил мой взгляд, понимающе улыбаясь:

— Оставьте парашют — его сложат. Пойдёмте!

Взволнованный, поднялся я на трибуну и шагнул навстречу Клименту Ефремовичу. Словно не замечая моего смущения, он поздравил меня и пожал мне руку. Трудно передать, насколько я был растерян. А тут ещё кто-то подвёл меня к установленному на трибуне микрофону:

— Расскажите, как вы добились такого мастерства.

Я не мог похвалиться ораторским искусством. Но делать нечего — пришлось выступить. Конечно, я умолчал насчёт “такого мастерства” и тем более насчёт того, что это был всего лишь четвёртый мой прыжок. Я говорил о советской молодёжи, которая имеет все возможности для овладения самолётом, планером, парашютом; рассказал о безотказности наших парашютов, о том, что знание своего дела, тренировка позволяют выполнить любой сложный и трудный прыжок.

— Ну, известный парашютист, будешь ещё прыгать? — спросил Московский, встретив меня около трибуны.

— Обязательно буду, Яков Давидович! Только почему “известный”?

— А как же? Сколько там у тебя прыжков — пятьдесят или шестьдесят, что ли?.. Ага, покраснел! — засмеялся он. — То-то, чтобы больше девушкам не врать. Понял?

О моём затяжном прыжке и удачном приземлении вблизи трибуны говорили парашютисты. Я чувствовал себя героем и не особенно задумывался над тем, что счастливо избежал штопора, с которым не смогли справиться даже инструкторы Стороженко и Зелинский. Вскоре моё зазнайство было наказано.

При следующем затяжном прыжке вес наспинного парашюта перевернул меня лицом вверх и я вдруг стал всё быстрее вращаться вокруг невидимой вертикальной оси, находящейся около груди. Моя голова описывала маленькие круги, а туловище — большие. Это “весёлое удовольствие” и называется плоским штопором в отличие от вертикального, при котором тело оказывается под большим углом к горизонту.

Вначале я не очень испугался и вспомнил, что штопор можно прекратить, меняя положение тела. Я сгибал колени, манипулировал руками и ногами, но вращение продолжалось. Потеряв счёт секундам и боясь, что до земли осталось недалеко, я безуспешно пытался повернуться, чтобы поглядеть вниз.

Между тем, при знании дела борьба со штопором не так уж сложна. Меня вращало в правую сторону. Поэтому стоило мне согнуть ноги в коленях, а затем резко выпрямиться, выбросив вперёд левую руку и спокойно выждав ка-

кое-то мгновение, как вращение прекратилось бы. А я барахтался подобно упавшему в воду, не умеющему плавать человеку.

Каким-то образом я совершенно случайно сделал нужное движение, вдруг перестал вращаться и, увидев землю, с удивлением понял, что нахожусь ещё на большой высоте. Штопор продолжался всего несколько секунд. Радоваться, однако, пришлось недолго. Меня опять перевернуло на спину, и тут пошла такая карусель, что я решил немедленно открыть парашют. Это мне удалось не сразу. Руку на вытяжном кольце я не держал и дотянулся до него с огромным усилием.

Надо мной распахнулся купол, но мои злоключения отнюдь не кончились. Повиснув под парашютом, я по инерции продолжал вращаться. Из-за этого стропы надо мной стали закручиваться, образуя толстый шёлковый жгут и стягивая купол. Постепенно он мог сложиться, и тогда меня ждала бы печальная участь. Призвав на помощь хладнокровие, энергично двигая лямками, я приостановил вращение. Стropы медленно раскрутились в противоположную сторону и заняли нормальное положение. Ощущая головную боль и тошноту, я, наконец, опустился на землю.

Так я убедился в том, что парашютист должен уметь управлять телом при свободном падении.

Через несколько дней после этой истории я услышал в трамвае обрывок разговора:

— Подумать только — пролететь камнем в воздухе восемь километров... Да! Это настоящее мужество!

Я обернулся. Пожилой человек в пенсне, с седоватой бородкой, прятал в лежавший на коленях портфель газету, которую, видимо, только что показывал сидевшей напротив загорелой девушке в белой кофточке.

Успев заметить на первой полосе газеты чей-то портрет, я извинился и спросил, о ком идёт речь.

— Не читали? — сказал пожилой пассажир. Он расстегнул портфель, из которого выглядывали ученические тетради, и протянул мне газету “Правда”. — В Ленинграде парашютист Евдокимов, представьте себе, не открывая парашюта, летел почти до самой земли с высоты восьми километров!

Имя Николая Евдокимова было мне хорошо известно. Он первый в нашей стране совершил прыжок с задержкой раскрытия парашюта в 600 метров, а впоследствии установил мировой рекорд, пролетев свободным падением в десять раз большее расстояние. Я взял газету и стал читать статью о его новом выдающемся достижении. Оставив самолёт на высоте 8100 метров, он открыл парашют всего лишь в 200 метрах от земли. Евдокимов явно умел бороться со штопором “немножко” лучше, чем я. Мне подумалось, что даже одно восхищённое восклицание старого учителя, если бы Евдокимов мог его услышать, послужило бы ему наградой за искусный прыжок.

Учиться хорошо и грамотно прыгать — вот что следовало мне делать. А

учиться было у кого. Даже среди девушек тогда появились замечательные мастера парашютизма. Мне довелось быть свидетелем того, как по заданию Мошковского побил мировой рекорд Нина Камнева. Я и авиатехник Овсянников помогали ей надеть перед прыжком парашют. Нина отлично скрывала волнение, весело отвечала на наши дружеские, шуточные замечания.

Дневная жара спала. Небо было прозрачным и ясным. Самолёт, пилотируемый лётчиком-инструктором Люсей Савченко, набрал высоту 3000 метров. Только очень внимательный наблюдатель мог заметить, что от него отделилась и полетела вниз чёрная крапинка.

Мало кто так знает цену мгновениям, как парашютисты. Попробуйте, глядя на секундомер, вообразить стремительное падение, и вы ощутите, что даже 10 секунд — не малое время. Нина Камнева падала около минуты. Всё ниже и ниже летела бесстрашная спортсменка. Наконец, когда до земли оставались три сотни метров, в воздухе раскрылся купол, под которым покачивалась фигура девушки. Нина выдержала затяжку точно.

Мы побежали к месту её приземления. Она спокойно освобождалась от подвесной системы. Лицо её было усталым, но глаза радостно блестели. Смущённо слушала наши шумные приветствия новая мировая рекордсменка.

КРУПНЫЕ “МЕЛОЧИ”

Авиатехник Иван Тимофеевич Овсянников увлекался парашютным спортом, и это увлечение передалось его четырнадцатилетнему сыну Виктору, который часто приходил на аэродром, знал многих лётчиков и парашютистов.

Как-то, скорее в шутку, чем всерьёз, Мошковский пообещал Виктору:

— Изучишь хорошо парашют — разрешу прыгнуть.

С тех пор начальнику школы не было прохода.

— Ну когда же? — приставал к нему паренёк.

— Когда подрастёшь, — отмахивался Мошковский. Но ему нравились такая смелость и настойчивость. Виктор отлично понимал это и, в конце концов, добился своего: на наших глазах он совершил прыжок с самолёта.

Не все отнеслись к этому одобрительно:

— Слишком ещё молод парень — совсем мальчишка. Мало ли что может быть.

— Ничего, он у меня герой! — говорил Овсянников, прикрепляя на грудь сына значок парашютиста.

Виктор вовсе стал пропадать на аэродроме. И что же? Вскоре он уговорил Якова Давидовича разрешить ему прыгнуть второй раз. Сияющий, надев парашют, казавшийся на нём непомерно большим, мальчишка уселся в самолёт лётчика Николая Логинова...

Глядя вверх и ожидая прыжка юного спортсмена, мы переговаривались:

— Сейчас выйдет на плоскость.

— Смотрите, вышел!

Иван Тимофеевич стоял среди нас и нервно затягивался папиросой.

— Долго не отделяется! — произнёс кто-то.

Вдруг подле самолёта мелькнул белый комочек купола. Но он не наполнился воздухом, а ленточкой беспомощно вытянулся за машиной.

Над нами стремительно набрал высоту ещё один самолёт. Это поднялся Мошковский. Подлетев близко к Логинову, он разглядел, что Виктора прочно держали три стропы, зацепившиеся за стабилизатор самолёта.

Логинов кружил над аэродромом. Горючее могло скоро иссякнуть. И тогда...

Мальчик увидел начальника школы, и на его бледном лице мелькнуло что-то вроде улыбки. “Нельзя, нельзя было разрешать!” — сокрушённо думал Мошковский. Жестами он приказывал: “Достань нож и режь стропы. Потом открывай запасной парашют!” Но Виктор отрицательно качал головой, разводил руками. И Яков Давидович ужаснулся непростительной оплошности, в которой прежде всего был виноват сам: у Виктора не было ножа, этой мелкой, но обязательной части снаряжения парашютиста. К спасению оставался один путь: открыть запасной парашют. “Зацепившиеся стропы основного купола должны оборваться от рывка”, — решил начальник школы и знаками дал понять это Виктору.

У всех нас, в напряжённом молчании следивших за самолётами, вырвался крик радости: освободясь, наконец, от опасного плена, Виктор опускался под куполом запасного парашюта.

Посадив машину, Логинов объяснил нам происшедшее: юный парашютист испугался и бессознательно выдернул кольцо, ещё стоя на крыле.

Окончив впоследствии лётную школу Виктор Овсянников стал лётчиком-истребителем, но к прыжкам с парашютом испытывал неприязнь.

Этот случай убедительно показал, что несерьёзное отношение к парашютному спорту, пренебрежение “мелочами” порой приводит к самым печальным последствиям. Но прошло еще немало времени, прежде чем мы по-настоящему поняли, как важно в нашем деле учитывать всё до мельчайших деталей. Иногда одно неверное движение может дорого обойтись воздушному спортсмену. Впервые я имел возможность лично убедиться в этом при групповом прыжке с пассажирского самолёта К-5. На этой машине дверь кабины находилась как раз под крылом. По обеим её сторонам шли подкосы-подпорки, соединяющие крыло с фюзеляжем. Мошковский обратил внимание каждого участника прыжка, что воздушный поток может отбросить парашютиста на задний подкос. Чтобы этого избежать, нам следовало, отделяясь от самолёта, энергично броситься вперёд. Я не придавал этому наставлению должного значения. И вот что в результате произошло. Прыгнув из двери, я с такой силой ударился головой о подкос, что непроизвольно выдернул кольцо. Вылетевший

из ранца вытяжной парашют задел за подкос и оторвался. Купол парашюта открылся в опасной близости от машины. Если бы он за что-нибудь зацепился, могла произойти катастрофа. Яков Давидович, стоявший у двери, видел всё это и пережил несколько очень неприятных мгновений.

Казалось бы, какое может иметь значение для прыжка такая мелочь, как состояние обуви парашютиста? Спортсмен нашего аэроклуба Климов никогда не мог предположить того, что случилось с ним в воздухе из-за... подмётки. Он вылез из кабины самолёта и, как это полагалось, когда ещё не было принято прыгать непосредственно с крыла, поставил левую ногу на его край, а правую — на скобу сбоку фюзеляжа и не заметил, что скоба зацепилась за надорванную сзади подмётку. Отпустив руки, Климов перевернулся и повис под машиной. Увидев это, пилот Логинов — везло же ему на подобные приключения! — стал делать резкие повороты. Лишь после этого злополучная подмётка полностью оторвалась. Климов начал падать, а затем открыл парашют.

Нечто подобное произошло со мною при моём пятом по счёту прыжке. Я прыгал в числе пятидесяти шести парашютистов с четырёхмоторного тяжёлого бомбардировщика ТБ-3. Эта машина никогда ещё не поднимала столько людей. Мы даже не могли уместиться в просторном фюзеляже, и некоторые из нас расположились в примыкавшей к корпусу корабля утолщённой части крыла. Прыгать нам предстояло одновременно, а для этого мы должны были выбрасываться из двери фюзеляжа, люков и с обеих сторон крыла. Дверь выходила на правую часть самолёта. На левую же можно было попасть, лишь перебравшись через фюзеляж. Вот почему моему прыжку предшествовало короткое, но богатое ощущениями путешествие. Вместе с несколькими парашютистами я вылез через люк пулемётной турели на фюзеляж и, крепко держась за имевшийся там поручень, пополз вперёд. Поток воздуха ежеминутно грозил сорвать нас. Вот и крыло. Мы стояли, прижавшись к фюзеляжу, не выпуская из рук поручня. Сигнал! Один за другим исчезли внизу мои товарищи. Быстро двигаясь за ними, я оказался у края, оттолкнулся ногами и... неожиданно на чём-то повис. Прошло несколько секунд, прежде чем мне удалось отделиться от самолёта. Раскрыв парашют, я заметил, что у моего комбинезона нет левого рукава. Зацепившись за поручень хлястиком, он целиком оторвался.

— Полосухин чуть не выскочил из комбинезона, — шутили товарищи.

— Смешного тут мало, — вмешался наш инструктор Балашов. — Обмундирование парашютиста должно быть подготовлено так, чтобы оно не цеплялось за детали самолёта. Хлястик, — такая мелочь, а, видите, что из-за него произошло!

СТАНОВЛЮСЬ АЭРОНАВТОМ

“Красная площадь, площадь, дорогая сердцу каждого советского челове-

ка! Кто из нас, проходя по ней, не испытывает всякий раз чувства торжественности, не думает о нашей Родине!

Легко понять, какое радостное волнение охватило моего пилота-инструктора Скрябина и меня, когда мы получили задание взлететь на воздушном шаре в День физкультурника с Красной площади. Наш аэростат, украшенный цветами, возвышался на Лобном месте, словно монумент, воздвигнутый в честь советского воздухоплавания. Мы имели право гордиться: в 1920 году отсюда впервые стартовали советские аэронавты. Владимир Ильич Ленин наблюдал за их полётом. Немногим выпадало с тех пор счастье подняться над самым сердцем Советской страны.

Предстоящий полёт был для меня знаменательным и по другой причине. Мне предстояло под наблюдением Скрябина самостоятельно пилотировать аэростат.

На Спасской башне Кремля начали бить куранты. И тотчас над притихшей площадью раздался гром рукоплесканий. Руководители партии и правительства поднялись на трибуну Мавзолея. Восторженные приветствия всё громче неслись по рядам физкультурников, пестревшим разноцветными майками.

Подъём аэростата явился одним из самых интересных моментов спортивного праздника. Провожаемые приветствиями десятков тысяч людей, мы летели низко над Кремлевской стеной. Перед нами развернулась чудесная картина: с улицы Горького, со стороны Манежа и Площади Революции на Красную площадь вливались бесконечные яркие ленты движущихся колонн демонстрантов. Соединяясь друг с другом, они вновь расходились в противоположные концы площади, растекались по Москворецкому мосту и набережным Москвы-реки.

Ветер быстро отнёс нас от центра столицы. Внизу плыли пригородные места. Я старался держать аэростат на одной высоте. Скрябин не вмешивался в мои действия и только проверял, насколько я умею ориентироваться. По заданию полёт был непродолжительным, и в районе Солнечногорска я начал снижение. Мы приземлились около деревни, из которой к нам стремглав неслась шумная ватага ребятишек.

— Скрябин, Полосухин! — кричали они.

Вначале нас поразила такая осведомленность. Но потом мы вспомнили, что обо всём происходившем на Красной площади сообщалось по радио.

— Займись хорошенько аэростатикой и аэронавигацией. В следующий раз полетишь самостоятельно, — сказал мне Скрябин в поезде, когда мы возвращались в Москву.

Самостоятельный полёт на аэростате!.. Давно ли я впервые переступил порог воздухоплавательной школы? Менее двух лет миновало с той поры. Но какими близкими стали мне авиация и воздушный спорт! Мировые рекорды, установленные советскими стратонавтами; подвиг семи лётчиков, спасших

челюскинцев, и удостоенных за это учреждённым тогда званием Героя Советского Союза; выдающиеся полёты Громова, прыжки с парашютом Евдокимова, Евсеева, Острякова, Камневой — эти и многие другие события навсегда оставили след в моей душе.

На моих глазах вырастали замечательные спортсмены. Я видел, как появляются крылья у тех, кто горячо стремится к овладению воздухом. Таким крылатым человеком был мой друг Саша Фомин. Он к тому времени стал зрелым аэронавтом. Ему доверялись экспериментальные полёты и обучение начинающих воздухоплавателей.

И вот теперь, перед своим самостоятельным полётом, я с помощью Саши основательно повторил аэростатику. Эту дисциплину у нас в школе преподавал Сергей Михайлович Матвеев, человек небольшого роста, с крупной левой и очень густыми бровями. Читая лекции, он важно прохаживался вдоль доски, говорил медленно и многозначительно растягивал некоторые слова. Сергей Михайлович любил, чтобы доска была вытерта влажной тряпкой до блеска и писал красивым, прямым почерком, иногда отступая на шаг и глядя на выведенные формулы, словно любуясь ими.

Мне тоже нравились эти формулы, объясняющие всё, что происходит с аэростатом в воздухе. Они позволяют узнать, сколько надо сбросить балласта, чтобы подняться на нужную высоту, подсчитать продолжительность взлёта и спуска, рассказывают о многом другом, интересующем воздухоплавателя.

— Аэростатика — она маленькая, но едкая, как тригонометрия, — говорил Фомин.

И действительно, многие вопросы этой сравнительно небольшой по объёму науки, отправным пунктом которой служит известный каждому школьнику закон Архимеда, не так просты, как можно подумать.

...Однажды меня вызвал начальник воздухоплавательной школы и велел готовиться завтра к полёту.

— Полетите ночью, самостоятельно, — добавил он.

Возбуждённый пришёл я в общежитие, поделился своей радостью с товарищами и пораньше улёгся в постель. Но мне долго не спалось. Проснулся я с мыслью о полёте и поискал глазами Фомина. Он уже успел побриться и, морщась, тёр щеки одеколоном.

— Саша, как там погода?

— Можешь повернуться на другой бок и спать дальше. Ох ты, ну и щиплет!

— Вот погоди, я тебя ущипну, тогда будешь знать, — угрожающе сказал я, вскочил и распахнул окно. Сентябрьское утро было пасмурным. Моросил мелкий осенний дождь. Ветер нёс над Тушином клочья серых облаков.

— Как ты думаешь, отложат, а? — удручённо спросил я.

— Наверняка. — Саша насухо вытирал бритву с видом человека, занятого весьма важным делом и не интересующегося такими пустяками, как полёты.

После недолгого молчания он наставительно продолжал, словно обращаясь к целой аудитории:

— Летать, товарищи, нужно в любую погоду.

Я терпеливо ждал, когда Фомин перестанет шутить. Наконец, аккуратно уложив прибор в тумбочку, он весело улыбнулся:

— Не отложат. К вечеру будет улучшение: я звонил синоптикам.

Ох, эти синоптики — предсказатели погоды, без чьего благословения немислимо пускаться в путешествие по воздушным дорогам! Так уже заведено, что никто не прощает им даже вполне простительных ошибок, забывая о том, как сложна и ещё несовершенна их наука! Недоверчиво поглядел я на Фомина. Но всё же его слова меня успокоили, и я, как обычно, принялся за физзарядку.

Маленький юркий служебный автобус с голубым кузовом выезжал из Тушино и, совершив длинный путь через всю Москву, останавливался в Угрешах перед неприметным одноэтажным домом, окружённым дощатым забором. Дом стоял на небольшой площадке, за которой начиналась болотистая низина и тянулась насыпь железнодорожной линии. Так выглядел учебно-лётный отряд нашей школы. Непосвящённый человек никогда не подумал бы, что тут находится что-либо имеющее отношение к полётам. Между тем, пожалуй, нигде в мире не организовывались столь частые подъёмы аэростатов, как здесь. А место это было выбрано для отряда не случайно: рядом находился завод, вырабатывавший в качестве отходов производства водород, и мы могли иметь в неограниченном количестве дешёвый газ для полётов.

Знакомлюсь с метеосводкой, составляю план полёта, произвожу аэростатический расчёт и осматриваю подготовленную к наполнению оболочку. Приближается вечер. Надев комбинезон и шлем, выхожу на площадку с “важностью необыкновенной”. Ещё бы! В моём планшете вместе с картами лежит задание на самостоятельный полёт и удостоверение о том, что я являюсь командиром-пилотом аэростата “СССР ВР-13”.

Мой маленький воздушный шар, объёмом всего в 500 кубических метров, полностью снаряжен. На старте ждут меня. Взбираюсь в одноместную гондолу, оглядываю снасти и приборы, подсчитываю число мешков с балластом.

— Выдернуть поясные! — командует стартёр.

Ветер кренит оболочку, стропы перекашиваются, плетённая из ивовых прутьев гондола скрипит.

— На гондоле, дай свободу!

Аэростат отпускают, но он не поднимается. Я передаю стоящим рядом товарищам мешок балласта. Звучит та же команда, и гондола еле заметно отрывается от земли.

— Держать! — приказывает стартёр.

Воздушный шар уравновешен — подъёмная сила приблизительно равна его весу. Высыпаю за борт килограммов пять песка. Теперь подъёмная сила аэростата превышает вес: разность между ними составляет примерно 5 кило-

граммов. Эта разность называется сплавной силой. Она и поднимет меня на заданную небольшую высоту. Развязываю и ставлю на борт мешок с песком. Порою воздушные течения могут помешать взлёту и заставить аэростат опускаться. Если так случится, я смогу быстро прекратить снижение и не допустить столкновения с каким-нибудь зданием.

— На гондоле, дай свободу!

Люди, удерживающие гондолу, расступаются. В тот же момент площадка и домик уходят вниз, уплывают в сторону.

— В полёте! — негромко кричит стартёр.

Я ещё хорошо слышу его. Отвечаю:

— Есть в полёте!

И уже издали до меня доносится традиционное напоминание:

— Следите за взлётом!

Больше со стартовой площадки я ничего не могу услышать. Внизу раздаётся могучий, разноголосый шум Москвы. Передо мной всё шире развёртывается её величественная панорама. Итак, я в самостоятельном полёте! Собираюсь с мыслями, определяю, что ветер уносит аэростат на восток. Лечу под самыми облаками, на высоте 100 метров. Быстро темнеет. Включаю бортовой огонь — маленькую красную лампочку, висящую над гондолой. Наверное, медленно плывущая на небольшой высоте звёздочка кажется с земли загадочной.

Овладевшее было мною чувство одиночества постепенно исчезает. Мерно постукивает часовой механизм барографа. Незаметно поворачивается барабан, на котором непрерывно вычерчивается барограмма — линия высоты моего полёта. По этой линии будут судить, хорошо ли я управлял аэростатом. Необходимо, чтобы барограмма получилась наиболее плавной. Слежу за вариометром, стараясь не упустить малейшего отклонения стрелки вниз. Иногда потихоньку ударяю пальцем по стёклышку прибора: лёгкое встряхивание помогает вариометру преодолеть инерцию, из-за которой его показания могут запаздывать. Если стрелка показывает снижение, сбрысываю немножко балласта.

Не забывая об ориентировке, периодически проверяю по компасу направление полёта. Сличаю с картой ориентиры, которые удаётся рассмотреть на земле, — пересечения дорог, характерные излучины рек, крупные населённые пункты. Наношу на карту линию полёта. С помощью масштабной линейки определяю расстояние между пройденными ориентирами, подсчитываю скорость и записываю в бортжурнал наблюдения.

Сам вижу, что в общем освоился с пилотированием, и от этой мысли проникаюсь радостью. Работаю с ещё большим увлечением. Так незаметно проходит ночь. Опять мне удаётся с высоты птичьего полёта полюбоваться картиной восхода. Солнечные лучи разогревают газ. Подъёмная сила увеличивается. Шар плавно идёт вверх и останавливается, когда стрелка высотомера показывает более 1000 метров. Пора снижаться. Тяну клапанную верёвку и слышу

шипение выходящего водорода. Сдаю гайдроп. На таком небольшом аэростате, как мой, это не представляет труда — канат не тяжёлый.

Над домами в недалёкой деревушке стелется дымок. Раскачиваются деревья. Значит, у земли довольно сильный ветер. За деревней виден подходящий для приземления ровный луг. Чем меньше высота, тем ощутимее вертикальная и горизонтальная скорость. Вот уже гайдроп скользит по полю. Быстро приближается земля. Не слишком ли быстро? Волнуюсь и сбрасываю для торможения чересчур много балласта. Аэростат останавливается и начинает подниматься. Гайдроп снова повисает в воздухе. Досадуя на свою оплошность, тяну верёвку клапана и заканчиваю полёт “со второго захода”.

Гондола и оболочка на земле. Ко мне бегут люди. Осматриваю приборы, складываю карту и думаю о том, что в моей жизни начался важный этап. Я стал пилотом-аэронавтом.

ТАК ПРИХОДИТ ОПЫТ

ИЗ ГОНДОЛЫ АЭРОСТАТА

Зимой 1935 года нам запретили летать на воздушных шарах без парашютов.

— Нужно сделать пробный прыжок с аэростата, — сказал Сергей Щукин мне и Фомину.

Я с уважением посмотрел на приятеля. Его предложение сулило новые возможности для воздухоплавательного и парашютного спорта.

Очень давно, в начале прошлого века, находились смелые и предприимчивые люди, удивлявшие публику своеобразными парашютными прыжками с воздушных шаров. Прыжки эти выполнялись так. К оболочке шара подвешивался на верёвке примитивный парашют с небольшой корзиной. Сидевший в ней воздухоплаватель обреза в воздухе верёвку и, ко всеобщему ликованию, начинал опускаться. Старинные картинки, изображающие подобные прыжки, я видел в книгах по истории воздухоплавания.

Современный ранцевый авиационный парашют свободного действия в период первой мировой войны спас жизнь многим воздухоплавателям, вынужденным прыгать со сбитых привязных аэростатов. А вот из гондолы свободного аэростата с таким парашютом ещё не прыгал никто. И было очень интересно взяться за это дело. Мы с увлечением обсуждали, как осуществить предложение Сергея.

Особенности прыжка с воздушного шара были понятны. Покинув даже самый “тихоходный” самолёт, парашютист по инерции летит с поступательной скоростью, которая вполне достаточна для того, чтобы купол парашюта расправился — наполнился воздухом. Скорость же человека, прыгнувшего из гондолы аэростата, в первое мгновение будет равна нулю. Поэтому при таком прыжке вытяжное кольцо нужно выдергивать не сразу, а приблизительно спустя 3 секунды. Столь небольшая задержка раскрытия парашюта не представляла труда. Нас беспокоило другое. При обычном пилотировании с аэростата одновременно сбрасывается не более 20 килограммов балласта. Человек с парашютом весит примерно в пять раз больше. Мгновенно облегчённый шар начнёт быстро подниматься. Быстрее обычного будет и расширение водорода. В результате оболочка окажется под воздействием большого давления изнут-

ри. Выдержит ли она? За ответом на этот вопрос мы решили обратиться к нашим инженерам Кулинченко и Винокуру.

Мы задумались ещё над одной деталью. Парашютисту, приземляющемуся на аэродроме, в случае необходимости всегда может быть оказана помощь. А нам? Где мы сможем выполнить прыжки, — неизвестно. Воздушный шар уйдёт вверх и будет отнесён далеко. Конечно, к нам мог бы прилететь самолёт. Но вдруг для его посадки поблизости не окажется подходящего места?

— Вот если бы рядом летели два аэростата, то один из них мог бы спуститься неподалёку от парашютиста, — сказал Щукин. — Но аэростаты лететь вместе не заставишь...

— Постойте! — прервал Сергея Фомин. Лукавые морщинки гуще собрались в уголках его глаз. Он положил ладонь на стол и уверенно произнес: — Заставим! Мы возьмём и...

— Свяжем два шара! — уловил я его мысль.

— Ну, конечно! — Саша поднялся и зашагал по комнате. — Соединённые аэростаты... Ребята, это вообще замечательно! Ведь можно связать друг с другом даже несколько шаров...

— И выполнять с них групповые прыжки! — подхватил Щукин.

Мы написали докладную записку командованию и вскоре имели разрешение на подготовку нашего эксперимента. В то время я и Фомин продолжали занятия в воздухоплавательной школе и одновременно работали пилотами-инструкторами учебного отряда. С благодарностью вспоминаю горячую заинтересованность и поддержку, которые мы ощущали при подготовке к задуманным полётам. Нам повседневно помогали комсомольская и Осоавиахимовская организации, научно-техническое бюро и преподаватели комбината. За подготовкой следило Главное управление Гражданского воздушного флота. Нашим настоящим другом была редакция "Комсомольской правды". Она стремилась не только своевременно получить подробную информацию о новом полёте, но и, если это нужно, чем-нибудь помочь. Этому хорошему примеру следовала и редакция выходящей в Дирижаблестроительном учебном комбинате многотиражной газеты "За ленинскую эскадру".

...Дождливой и ветреной апрельской ночью на стартовой площадке в Угрешах одновременно снаряжались три воздушных шара. На рассвете ветер стих, и в шесть часов утра над московской окраиной поднялся оригинальный воздушный поезд. От гондолы, в которой вместе с Фоминым и инженером Винокуром летел я, шла верёвка длиной метров тридцать. Она соединяла с нами гондолу второго аэростата. Его экипаж составляли воздухоплаватель Модестов, Мошковский и Щукин. Таким же нехитрым способом с нами соединялся третий воздушный шар пилота Лысова. Он летел с начальником нашей санитарной части доктором Дубровиным. Странно выглядел доктор в меховом комбинезоне и шлеме: я привык видеть его в блистающем чистотой кабинете, в белоснежном халате с неизменно торчащим из кармана стетоскопом.

Погода улучшалась. Из-за туч выглянуло солнце. Аэростаты плыли бок о бок, и мы могли совершенно свободно переговариваться. Яков Давидович, принявший активное участие в подготовке наших прыжков и назначенный их руководителем, то и дело восхищался. Первый полёт на аэростате привёл в восторг бывалого лётчика и парашютиста. И это казалось лучшим подтверждением того, что мы занимались действительно интересным, увлекательным делом.

Под нами по полоске Серпуховского шоссе ползла цепочка автомашин. На них ехали корреспонденты газет и наши товарищи из воздухоплавательной школы. Иногда они останавливались, махали фуражками, и мы отвечали на их приветствия. Издалека, быстро приближаясь, донёсся гул моторов. Нас догнали пять самолётов, поднявшихся с Тушинского аэродрома. На одном из них летел кинооператор, чтобы снять прыжки. Самолёты изящно кружили рядом с нами, как бы хвалясь своей подвижностью.

В стороне извилистым ручейком вилась речка Пахра, виднелся город. Прошли правее Подольска. Впереди чернели недавно освободившиеся от снежного покрова обширные поля — подходящее место для приземления.

Пора начинать! Лысов отцепил свой аэростат и заставил его быстро идти вниз. Фомин перерезал вторую верёвку. Щукин и я сели на борт гондол, свесив ноги наружу. Высота 1400 метров. Мошковский дважды взмахнул красным флажком — сигнал “Пошёл!” Мы одновременно стали падать, отсчитывая секунды. На девятой я догнал аэростат Лысова и пролетел в нескольких метрах от него. Свист, которым сопровождалось моё падение, показался доктору Дубровину зловещим. Он решил, что я падаю прямо на аэростат, и, зажмурив глаза, присел на дно гондолы.

На счёт “двенадцать” я выдернул кольцо. Щукин опускался поблизости. Из деревни к нам бежали колхозники, ребяташки. Через несколько минут после нашего приземления неподалёку совершил посадку пилот Лысов. Его аэростат заменял санитарную машину, которая в любую минуту готова подъехать к опустившемуся на аэродроме парашютисту.

Высоко виднелись покинутые нами воздушные шары. Они выдержали испытание. Первые прыжки со свободных аэростатов прошли успешно.

Вскоре мне довелось прыгнуть с воздушного шара второй раз. На Тушинском аэродроме в честь физкультурного праздника лётчики и планеристы Центрального аэроклуба показывали зрителям высший пилотаж, а парашютисты — разнообразные прыжки. Я демонстрировал затяжной прыжок с аэростата. Сильный ветер усложнял нашу задачу. Пока мы набрали бы заданную высоту, аэростат мог оказаться за пределами аэродрома. Поэтому Фомин велел отвести воздушный шар подальше против ветра.

— Нужно взлететь как можно быстрее, — сказал он.

Ещё на земле я занял исходное положение — сел на борт гондолы ногами наружу. Саша сбросил почти весь балласт, и мы устремились вверх. Расчёт

оказался точным. Когда стрелка высотомера приблизилась к отметке “2000”, аэростат находился как раз над центром поля. Я разжал руки, соскользнул с борта и, свободно пролетев 1,5 километра, открыл парашют.

В ГРОЗУ

Я и Фомин сидели над картой в пилотской комнате. За открытым окном виднелся ярко освещённый центр взлётной площадки. Привлечённые светом прожекторов, порхали, как снежинки, ночные бабочки. На брезентовых подстилках серебристым кругом лежала оболочка аэростата, который должен был унести нас в очередной тренировочный полёт.

Из темноты показался пухлый газгольдер — своеобразная мягкая цистерна из прорезиненной материи, наполненная 125 кубическими метрами водорода. На территории нашего отряда обычно можно было видеть несколько этих неуклюжих мешков с газом, привязанных к ввёрнутым в землю металлическим штопорам. Такая привязь должна быть достаточно прочной. Помню, как однажды в непогоду над Москвой появился газгольдер, сорванный ветром в какой-то воздухоплавательной части. Он быстро плыл в хмуром облачном небе. “Эх, зря пропадает вещь! Подвесили бы к нему что ли рекламу вроде “Пейте томатный сок”, — сказал кто-то, глядя вверх. Эта шутка имела под собой почву: я читал, что одна американская фирма рекламировала шампанское, выпуская над Нью-Йорком баллоны, изготовленные в виде бутылок.

Газгольдер подвели за верёвки к площадке и соединили широким шлангом с аппендиксом аэростата. Свободные участники старта принялись перегонять упругий, сопротивляющийся водород в оболочку. Они наваливались на газгольдер, давили на него тяжестью своих тел. Это походило на какую-то весёлую ребячью игру. Оболочка воздушного шара шевелилась, росла, как волдырь. Временами раздавались команды:

— Стоп газ! Закатать!

Газгольдер постепенно пустел и, наконец, превратился в большой рулон материи. Его оттащили в сторону, чтобы освободить место для следующего мешка с водородом.

На этот раз нам предстоял полёт с двумя пассажирами. Одним из них был наш преподаватель Сергей Михайлович Матвеев. Ему ещё не приходилось подниматься на воздушном шаре, и он решил посмотреть, как аэростатика применяется на практике. Вторым пассажиром был стартер лётного отряда Моисеев. Он тоже почему-то ни разу не летал. А стартеру необходимо иметь представление о полёте.

Фомин с нарочитой угрозой сказал ему:

— Вот мы вам покажем, на что вы нас обрекаете, отправляя в полёты.

Мы посмеивались, не подозревая, насколько пророческими окажутся эти

слова.

Аэростат бесшумно поднялся в ночное небо, кое-где затянутое облаками. Гондолу освещала маленькая электрическая лампочка. Фосфорически светились шкалы приборов. Внизу сверкали бесчисленные огни. Привычный глаз различал среди них центральные магистрали, созвездия отдельных районов и больших площадей столицы.

Метеосводка обещала полное прояснение во вторую половину ночи. Однако метеорологи явно ошиблись. Вскоре не стало видно звёзд. За Москвой, в стороне Кунцева, сверкала молния. И вдруг по оболочке гулко и дробно застучали крупные капли дождя. Аэростат тяжелел и терял высоту. А внизу был город! Мы часто сбрасывали балласт, и Сергей Михайлович мог убедиться в том, что теоретические расчёты, выполненные на земле, не всегда оправдываются в воздухе.

Обсудив положение, мы решили, что пытаться уйти от дождя вверх за облака, толщина которых неизвестна, было нецелесообразно — для этого, возможно, потребовалось бы слишком много балласта — и предпочли как можно дальше держаться, не допуская спуска. Ливень усиливался. Стекающая с оболочки вода лилась в гондолу. Мы промокли до нитки. Вспышки молнии, сопровождаемые оглушительными ударами грома, выхватывали из крошечной темноты оболочку и висящие рядом тучи. Всё в гондоле на мгновение ослепительно ярко освещалось. Я видел озабоченное лицо Фомина. С грозой шутки плохи. Нам следовало немедленно садиться, тем более, что Москва осталась позади. Но что именно под нами: лес, река, деревня? Этого мы не знали. Осторожно, не выпуская гайдропа, приближались мы к невидимой земле. Хотя момент был довольно напряжённый, наши спутники держали себя спокойно.

Фомин опустил за борт верёвку с полупустым балластным мешком, чтобы “почувствовать” землю и не вскрыть разрывное полотнище на слишком большой высоте.

Внизу нарастал какой-то однообразный шум. Аэростат опускался на лес. Гондола коснулась верхушек деревьев. Молния осветила небольшую поляну впереди. Мы старались дотянуть до неё, отталкиваясь от деревьев руками. Когда поляна оказалась рядом, дружными усилиями вскрыли разрывное и приземлились.

Дождь не прекращался. Фомин и я вылезли из гондолы, чтобы закрыть её оболочкой аэростата. Часть оболочки лежала на кустарнике. Раздвигая мокрые, холодные ветки, Саша вдруг стиснул мою руку:

— Гляди!

Всмотревшись, я различил в темноте столбы линии высокого напряжения. Эти линии, если можно так выразиться, — злейший враг воздухоплателей. Налетев на провода, аэростат может сгореть.

После того, как над гондолой появилась “крыша”, можно было с некоторыми удобствами дожидаться утра. Фомин, пользуясь случаем, в довольно ед-

ких выражениях объяснил Моисееву, к чему приводит плохое метеорологическое обслуживание полётов. Он говорил, что для ночных посадок следовало бы, как в авиации, применять осветительные ракеты.

В гондоле стало тепло. Голоса моих спутников звучали будто издали, всё глуше.

— Помимо знаний теории, многое зависит от умения и опыта пилота, — услышал я сквозь охватившую меня приятную дрему. В следующую минуту мне уже снилось, что я сижу в знакомой аудитории, а у доски рассказывает Сергей Михайлович и читает лекцию.

Впоследствии я понял, что, приняв решение не пробивать грозовые облака, мы, возможно, избежали серьёзной опасности. В одном тренировочном полёте, попав в грозу, Фомин и я вздумали уйти от неё вверх и высыпали 30 килограммов балласта. Высота превысила 1000 метров, а мы всё ещё продолжали подъём, несмотря на то, что аэростат уже не имел сплавной силы. Стало ясно, что нас увлекает мощный восходящий поток воздуха — такие потоки часто пронизывают грозовые облака, причудливо нагромождая их вершины. Термометр показывал несколько градусов ниже нуля. На оболочке появился иней, а потом — лёд. Нас окружил такой сумрак, словно наступила ночь; было же только три часа дня. Скорость подъёма возросла до 6 метров в секунду. Гондола раскачивалась как маятник и временами почти ложилась на бок. Крепко держась за стропы, я поглядел за борт и увидел описывающую большие круги верхнюю часть гайдропа — остальную скрывал густой облачный туман. Мы знали, что из оболочки непрерывно выходил расширяющийся водород и подъёмная сила уменьшалась. Открытие клапана могло лишь способствовать этому уменьшению и вряд ли остановило бы взлёт. В то же время нам следовало не забывать одного из основных законов воздухоплавания: каждый кубический метр водорода, вышедший из оболочки, потребует при спуске лишний балласт для торможения.

Стрелка высотомера подошла к отметке “3000”. Мы оказались против своей воли в высотном полёте, которому не соответствовали ни наша одежда, ни снаряжение, ни запас балласта. А подъём продолжался, но уже несколько медленней. Фомин решил вмешаться в ход событий и потянул клапанную верёвку. Тотчас через аппендикс в гондолу посыпались кусочки льда. Клапан обмёрз и, вероятно, теперь не мог плотно закрыться! Начался всё ускоряющийся спуск, почти падение. 15-16 метров в секунду отмечал высотомер. Стараюсь не терять ни минуты, я развязывал балластные мешки и высыпал песок за борт. Безрезультатно! Вскоре балласт был израсходован до последнего грамма, а падение почти не затормозилось.

— Продукты! — скомандовал Фомин.

Я выбросил за борт два парашютных чехла, в которых лежали продукты. За ними последовали две лётные куртки и пустые балластные мешки. Аэростат падал, обгоняя выброшенные вещи, и они исчезали не внизу, а вверх.

Наконец, выйдя из облаков, мы увидели приближающуюся землю. Нас обдал дождь с градом. Дул ураганный ветер... Теперь падение мог затормозить лишь гайдроп. Вот уже легла большая его часть. До земли оставалось примерно 6 метров.

— Разрывное! — крикнул Саша.

Мы повисли на стропах и поджали ноги. Удар гондолы о землю несколько ослабило то, что аэростат падал не вертикально — ветер одновременно относил его в сторону... Что-то посыпалось с оболочки, и, подпрыгнув метров на сорок вперёд, воздушный шар снова тяжело плюхнулся на поле. Облегчённо вздохнув, мы вылезли из поломанной гондолы и долго рассматривали оставшуюся на месте нашей первой встречи с землёй большую кучу льда. Она была так велика, что растаяла только через несколько часов.

Так впервые испытал я силу восходящих потоков воздуха. Потоки эти наблюдаются не только во время грозы. Они рождаются в утренние часы, когда лучи солнца начинают нагревать земную поверхность. Поднимающийся воздух обычно бывает достаточно влажным, и на вершине восходящих потоков, как правило, возникают кучевые облака. В этих облаках воздух порою движется вверх со скоростью до 20 метров в секунду, достигая высоты 8000 метров. Энергией восходящих потоков пользуются планеристы. Планируя от одного кучевого облака к другому, они поддерживают высоту и совершают, таким образом, длительные полёты.

Если восходящие потоки способны поднимать планеры и аэростаты, они могут сделать то же и с парашютами. Вот что однажды произошло тихим августовским вечером над аэродромом, расположенным в районе Минска. С самолётов, летевших на высоте 800 метров, отделились три парашютиста. Один спортсмен благополучно приземлился на лётном поле. Двое же его товарищей, к изумлению всех наблюдавших за прыжками, не опускались, а, напротив, быстро набирая высоту, исчезли за кучевыми облаками. Один из них, продержавшись в воздухе 40 минут, приземлился в нескольких километрах от старта. Сильный восходящий поток продолжал поднимать другого парашютиста даже после того, как облако осталось внизу. Молодому спортсмену стало холодно, он почувствовал, что ему трудно дышать. Парашют покрылся пушистым инеем, а затем тонким слоем льда. Спортсмен боролся с обледенением, встряхивая стропы. Действие восходящего потока заметно ослабло с наступлением сумерек. Лишь тогда началось медленное снижение. Парашютист пробыл в этом оригинальном полёте около двух часов и приземлился в 14 километрах от аэродрома.

ПОИСКИ НОВОГО

Историю авиации и воздухоплавания нам преподавал большой знаток

этого предмета Борис Никитич Воробьёв, один из людей старшего поколения, целиком связавших свою жизнь с борьбой за завоевание воздуха. Его содержательные лекции помогали нам глубже узнать, как зарождалось и росло наше дело, воспитывали в нас гордость за достижения русских учёных и изобретателей.

Много повидал на своём веку Борис Никитич. В важных событиях довелось ему принимать личное участие. В далёком 1909 году, будучи инженером первого русского авиационного завода в Петербурге, он организовывал научно-технический журнал “Вестник воздухоплавания”. В то время он познакомился с опубликованной до этого статьей Константина Эдуардовича Циолковского “Аэростат и аэроплан”. В статье так убедительно и всесторонне обосновывалась идея устройства цельнометаллического дирижабля, что Воробьёв решил послать Циолковскому письмо с просьбой сообщить, на какую тему он мог бы написать статью для нового журнала. Константин Эдуардович ответил, что хотел бы опубликовать вторую часть своей работы “Исследование мировых пространств реактивными приборами”, первая часть которой была напечатана в 1903 году в Петербургском журнале “Научное обозрение”.

Поясняя цель и содержание предлагаемой статьи, Циолковский писал, что её “общий дух следующий: человечество не останется вечно на Земле, но в погоне за светом и пространством сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе всё околосолнечное пространство”.

Эти, известные теперь всему миру, слова поразили Бориса Никитича и его коллег из редакции. Они отыскиали в библиотеке первую часть работы Циолковского и поняли, что перед ними — обоснование совершенно новой науки — науки о межпланетных сообщениях. Воробьёв, не медля, попросил Константина Эдуардовича прислать статью. Статья скромного, мало кому известного учителя из Калуги, была получена, опубликована и вызвала необычайный интерес в России и за границей. Борис Никитич показывал нам фотокарточку, присланную ему тогда Циолковским, вспоминал, как через несколько лет они впервые лично встретились на III Всероссийском воздухоплавательном съезде. Зная, что с тех пор Воробьёв стал навсегда близким знакомым Константина Эдуардовича, мы часто расспрашивали его о великом учёном. Однажды — это было весной 1935 года — Борис Никитич сообщил нам печальную весть: у Циолковского обнаружилась тяжёлая и опасная болезнь.

Вскоре, в день 1 Мая, по радио передавалось обращение Константина Эдуардовича к участникам демонстрации на Красной площади. “Я точно уверен, — сказал он, — что и моя мечта — межпланетные путешествия, — мною теоретически обоснованная, превратится в действительность... Я верю, что многие из вас будут свидетелями первого заатмосферного путешествия”.

Огромное впечатление на моих товарищей и меня произвели эти слова, сказанные гениальным учёным-мечтателем в знаменательный для нас период, когда воздухоплавание играло особенно видную роль в исследовании страто-

сферы, этой полной загадок и удивительных явлений области воздушного океана. Мы горячо любили воздухоплавательный спорт, но нас не удовлетворяли тренировочные полёты на аэростатах. Нам хотелось, чтобы они в первую очередь служили научным целям.

Учёные настойчиво, шаг за шагом, открывали таймы больших высот, однако проникновение туда не обходилось без жертв.

Подъёмы на стратостатах оказались сложными и опасными. Трудности возникали и в воздухе и на земле. Представьте себе готовящийся к подъёму стратостат. Стропы, на которых висит гондола, уходят высоко вверх к гигантской оболочке. На неё давит ветер. Он почти всегда наблюдается на высоте 50-100 метров, если даже у земли полный штиль. Давление ветра велико. Недаром инженеры учитывают его при постройке высоких зданий, башен и фабричных труб. Многочисленная стартовая команда с трудом удерживает стратостат. Того и гляди случится беда... Как облегчить старт, сделать его более спокойным и безопасным? Посмотрите на стропы. Нельзя ли сократить их длину, чтобы оболочка была ближе к гондоле? Тогда высота конструкции, а значит и давление ветра значительно уменьшится. Нет, нельзя. Длина строп строго рассчитана. Если сделать их короче, оболочка не сможет при расширении газа свободно принимать форму шара и порвётся... Но, кажется, есть выход! Нужно придумать приспособление, которое стягивало бы стропы на земле, а вскоре после взлёта позволяло бы им развернуться во всю длину...

Примерно такие рассуждения послужили основанием для смелых, но, пожалуй, слишком рискованных опытов, выполненных нашими военными воздухоплавателями. Вначале это было испытано на обычном аэростате. Каждую стропу сложили в особый скреплённый узел. Все узлы могли в воздухе одновременно расстёгиваться. Тогда гондола должна была падать, пока стропы не развернутся полностью. Для смягчения удара в них вставлялись резиновые амортизаторы.

Первое испытание закончилось катастрофой. Как только гондола внезапно натянула своим весом стропы, они разорвались, и воздухоплаватель Александр Тропин, запутавшись в них, не смог выпрыгнуть с парашютом. Однако смелый стратонавт Георгий Прокофьев вскоре повторил испытание на субстратостате и на этот раз — вполне успешно.

Тогда новое устройство решили применить на стратостате. Но экипаж Г. Прокофьева, Ю. Прилуцкого и В. Семёнова постигла неудача. Падение гондолы вызвало сильный рывок, оборвавший несколько строп. В оболочке образовались отверстия, из которых выходил газ. Стратостат стал опускаться, и полёт не состоялся.

Зимой 1934 года нашу страну потрясло известие о гибели трёх отважных исследователей стратосферы — П. Федосеенко, А. Васенко и И. Усыскина, впервые в мире достигших высоты 22 километров на стратостате “Осоавиахим”. Записи, которые до последней минуты вёл экипаж, позволили выяснить

обстоятельства катастрофы и проанализировать её причины.

Вот, вкратце, как обстоит дело. В стратосфере, где воздух исключительно прозрачен и интенсивность солнечных лучей особенно велика, оболочка стратостата и заключённый в ней газ сильно нагревались. Расширяющийся водород выходил из оболочки через аппендикс. Поскольку газ был нагрет, его потеря не вызывала уменьшения подъёмной силы стратостата до того момента, пока солнце не стало опускаться. Но когда стратонавты начали снижение, подъёмная сила оказалась уменьшенной. Степень этого уменьшения заранее никто не знал, так как точных сведений о величине нагрева оболочки в стратосфере не имелось. Из-за этого в распоряжении экипажа не было необходимого количества балласта. Скорость спуска резко возросла. Сопротивление воздуха стремилось приподнять нижнюю полусферу стратостата. Снасть, соединяющая её с гондолой, не выдержала и оборвалась. Освобождённая материя с сильным ударом устремилась вверх. От этого стали рваться стропы. Гондола отделилась от оболочки и камнем полетела к земле.

Возникла необходимость предупредить подобные катастрофы, создать стратостат, благополучно опускающийся без сбрасывания балласта.

Предлагались различные решения этой задачи. Одно из них очень увлекло Фомина и меня. Идея заключалась в том, чтобы к оболочке стратостата подвесить вместо обычной шаровой гондолы планер с герметической кабиной. На таком стратостате можно было бы подняться, не заботясь о балласте для торможения спуска, и благодаря этому выиграть сотни, а может быть, и тысячи метров высоты.

Выполнив намеченные наблюдения, стратонавты отцепили бы планер и возвратились на место взлёта. Оболочка же, автоматически освобождённая от газа, парашютируя, опускалась бы отдельно.

Для проверки возможности такого полёта необходимо было поднять на аэростате обычный планер и на некоторой высоте отцепить его. И Саша предложил мне взяться за проведение этого опыта.

— Только, знаешь, что меня смущает? — сказал он. — То же, что и при прыжках с аэростатов. Планер с планеристом весит примерно четверть тонны. Представляешь, какую нагрузку придётся выдержать материальной части, когда мы сбросим эту штуку и начнётся подъём! Завтра посоветуемся с Тихоном Макаровичем.

Начальник гидростатической лаборатории ДУКа Тихон Макарович Кулинченко — исключительно трудолюбивый и скромный человек — начал работать в области воздухоплавания ещё до революции. В его лаборатории стояли машины для испытания прочности аэростатных материй и модели дирижаблей, подвешенные в перевернутом виде и заполненные водой. Эти так называемые гидростатические модели служили для испытаний оболочек по методу, впервые предложенному К.Э. Циолковским. Была здесь и модель оригинального стратостата конструкции самого Кулинченко. Об этом стратостате я

подробно расскажу позже.

Тихон Макарович охотно взялся сделать необходимые расчёты и сконструировать замок для подвески и мгновенного отцепления планера.

Будущий полёт представлял немалый интерес и для планеризма. Наши мастера безмоторного летания тоже искали новые возможности развития своего любимого спорта. В Крыму, вблизи Коктебеля, спортсмены Центральной планерной школы Осоавиахима, одним из руководителей которой был мастер спорта Леонид Григорьевич Минов, осваивали парение в потоках обтекания — вертикальных воздушных потоках, возникающих из-за отклонения ветра горами; испытывали десятки разнообразных машин; совершали известные всему миру дальние перелёты на планерах, буксируемых самолётами; устанавливали новые рекорды. Спортсменов чрезвычайно заинтересовала возможность подняться в воздух не с помощью резинового амортизатора, не на буксире самолёта, а совершенно необычным способом.

И вот однажды утром мы с Фоминым приехали на стартовую площадку в Угрешах, чтобы испытать летающую модель стратопланера. Под гондолой воздушного шара был укреплён небольшой планер. В его кабине находился мастер планерного спорта Георгий Бородин — искусный воздушный спортсмен, прославившийся своеобразным рекордом. Поднявшись с горы Узун-Сырт, близ Коктебеля, он выполнил на планере подряд сто семьдесят мёртвых петель. Поразительным при этом было не только такое внушительное число фигур высшего пилотажа. Бородину всякий раз приходилось вновь набирать высоту над долиной за счёт потоков обтекания, что само по себе представляло значительную трудность. Об этом рекорде поэт Арго, гостивший тогда в Центральной планерной школе, написал весёлые стихи:

*О, Бородин! Я сам свидетель
Его работы боевой:
170 он сделал петель,
Все петли — мёртвы,
А он живой.*

*И за рекорды мировые
Его приветствует страна...
Недаром помнит вся Россия
Рекорд Бородина!*

“Окрылённый” аэростат оторвался от земли и, набирая высоту, быстро плыл над Москвой. Мы то и дело заглядывали за борт: как там наш попутчик? “Попутчик” спокойно сидел в своей кабине и восхищался:

— Красота! Вот это полёт!

Пока мы, беседуя и делясь впечатлениями, вели обычный пилотаж аэростата, город остался позади. Я сбросил балласт, и вскоре стрелка высотомера

приблизилась к отметке “3800”.

— Ну что ж, начнём, — сказал Фомин.

Я заметил, что он взволнован. Быстро сняли верёвки, которыми расчаливались крылья планера и крепился его фюзеляж. Планер накренился носом вниз, словно нацелясь на землю. Теперь он висел на одном тросе. Наступил ответственный момент.

— Приготовиться! — скомандовал Фомин.

— Есть! — ответил Бородин.

— Пошёл!

Бородин потянул рукоятку замка. Аэростат вздрогнул. Раскачиваясь и медленно поворачиваясь, он резко перешёл на подъём. Но мы сначала следили только за планером. Быстрокрылой чайкой нырнул он вниз, затем выровнялся и взял курс на Тушино. Всё в порядке!

Стало холоднее. Вариометр показывал скорость подъёма до 10 метров в секунду. Нормальный подъём происходит примерно в пять раз медленнее. Из аппендикса валил мутный столб какой-то пыли: это быстро выходящий газ увлекал частицы талька, которым пересыпают внутри оболочки. Можно было подумать, что наш аэростат наполнен не бесцветным водородом, а, как у первых воздухоплавателей, — дымом. Назначение аппендикса в том и состоит, чтобы выпускать из оболочки газ, расширяющийся в ней при подъёме. Но нам никогда ещё не приходилось видеть, чтобы водород выходил с такой силой. Что, если давление в оболочке слишком возросло и она разорвётся? Нет, расчёт полёта сделан правильно! Подъём происходил благополучно. Скорость начала затухать, и когда стрелка высотомера подошла к “5500”, аэростат уравновесился.

На такой высоте не всякий бы хорошо себя чувствовал. Но мы не прикасались к медицинским подушкам с кислородом. Эти подушки от уменьшения внешнего давления заметно раздувались. Чтобы они не лопнули, я часто открывал их краники.

После приземления мы узнали, что планер благополучно прилетел в Тушино. Он подошёл к аэродрому на высоте 2 километров. При необходимости Бородин мог лететь значительно дальше.

Три года спустя Фомин повторил наш эксперимент вместе с Александром Крикуном, а также молодым пилотом, выпускником нашей школы Георгием Гольшевым и мастером спорта Виктором Ильченко. К сожалению, на этом и закончились попытки создать стратопланер. Жизнь постепенно подсказывала иные пути исследования больших высот. Но мне думается, что наши полёты не прошли даром. Они явились крупницей того опыта, который приблизил победы советской науки в завоевании воздушного океана.

НА ТУШИНСКОМ АЭРОДРОМЕ

С самого утра зарядил мелкий надоедливый дождь. Мы укрылись от него под крыльями самолётов и, возбуждённо переговариваясь, глядели на легковые автомобили, стоявшие у здания Центрального аэроклуба.

У нас произошло важное событие: в клубе находились руководители Коммунистической партии и Советского правительства, приехавшие познакомиться с нашими достижениями в воздушном спорте. Мы так ждали этого дня! И вот погода испортила нам праздник... “Ничего не состоится!” — решили мы, когда наши гости, выйдя из клуба, стали рассаживаться по автомобилям.

— Уезжают, — сказал Щукин, сидевший рядом со мною.

Вдруг мы увидели, что машины направились не к воротам аэродрома, а к нам, на лётное поле. Лица у всех просветлели. Раздалась команда: “Становись!” Мы мгновенно построились, и через минуту товарищ Ворошилов принимал рапорт о нашей готовности к полётам и прыжкам.

Радостно переговариваясь, лётчики и планеристы побежали к машинам. Зашумели моторы. Взлетели воздушные поезда. Пока они в стороне набирали высоту, над нами штопорил, описывая глубокие виражи, падал и снова взмывал ввысь самолёт ПО-2. Это Леонид Григорьевич Минов, невзирая на дождь, заливавший очки и затруднявший пилотирование, показывал, что может “выжать” искусный пилот из учебной машины. Минов пошёл на посадку и уступил место лёгким голубым планерам. Отцепившись от буксировщиков, они легко закружились в фигурах высшего пилотажа.

Один из наших опытных спортсменов — лётчик Алексеев — развеселил всех своеобразной авиационной шуткой. Изображая ученика, впервые отправившегося в самостоятельный полёт, он плохо держал направление, терял высоту и неуклюже сел, “дав сильного козла”. Затем Алексеев снова, на этот раз уже “всерьёз”, поднялся в воздух и перевёл машину в штопор, чтобы продемонстрировать посадку на выходе из этой фигуры. Машина падала, словно ввинчиваясь в воздух. Виток, ещё виток... ещё... Что такое? Мы замерли... Не выходя из штопора, самолёт скрылся на краю аэродрома, где протекает река. Высоким фонтаном всплеснулась там вода.

К месту происшествия помчался автомобиль, и через несколько минут привёз Алексеева с забинтованной головой, в вымокшем комбинезоне. Он подошёл к Клименту Ефремовичу и отрапортовал:

— Товарищ народный комиссар обороны, лётчик Алексеев потерпел аварию.

Виновником происшествия был дождь. В тот момент, когда самолёт сделал пять витков штопора и Алексееву следовало выправить машину, мокрый сапог соскочил с педали, самолёт вошёл в шестой виток и на выводе из него врезался в реку.

Товарищ Сталин пожал руку взволнованному лётчику, обнял его и впе-

чатление, оставшееся после неприятного инцидента, рассеялось. Гул пропеллеров снова привлёк внимание гостей. Начались гонки спортивных самолётов. Но я не видел их, так как вместе с другими парашютистами готовился подняться в воздух.

Фомин участвовал в прыжке пятидесяти спортсменов с двух тяжёлых кораблей. Щукину, инструктору парашютного спорта, рабочему одного из московских заводов Коскину и мне были поручены затяжные прыжки с трёх самолетов ПО-2.

Дождь прекратился. Стоя на крыле, я глядел на аэродром, на плывущий глубоко внизу старт, около которого виднелись автомобили и люди. Пора! Я оттолкнулся от самолёта и полетел навстречу большой, манящей к себе земле. Открыв после значительной задержки парашют, увидел неподалёку Щукина и опустился метрах в десяти от наших почётных гостей.

Воздушная демонстрация закончилась прыжком девушек, которые преподнесли руководителям партии и правительства букеты цветов.

Товарищ Ворошилов поблагодарил спортсменов за демонстрацию достижений, которыми наша доблестная молодёжь может по праву гордиться, и сказал, что “с такими людьми, каких родит наша советская земля, мы не только построим счастливую жизнь, но и зажжём своим примером трудящихся всех других стран”.

Это было 12 июля 1935 года. Прошло менее месяца, и снова нам довелось демонстрировать на Тушинском аэродроме своё искусство. Теперь нашими гостями были многочисленные зрители, пришедшие на открытие первого слёта парашютистов. Праздник, посвящённый этому событию, начался оригинальным прыжком спортсмена Жижина, который, опускаясь под куполом парашюта, оглашал небо торжественным звуком фанфары.

Затем прыгали пионеры парашютного спорта: Минов, которого мы по аналогии с “дедушкой русской авиации” — лётчиком Российским — называли “дедушкой советского парашютизма”, и Мошковский, шутя присвоивший себе соответственный титул “бабушки”.

Сергей Ефимов, Николай Гладков, Константин Кайтанов, Сергей Щукин и я показали живую диаграмму роста достижений советского парашютизма в затяжных прыжках — мы падали один дольше другого, не раскрывая парашютов, а Нина Камнева объясняла по радио зрителям, какие рекорды иллюстрирует “диаграмма”. В конце праздника на аэродром был сброшен большой парашютный десант.

На следующий день начались командные соревнования на точность приземления и задержки раскрытия парашюта. Потом состоялась игра, требовавшая большой слаженности, тренировки и выносливости. С малокалиберными винтовками, надев противогазы, мы выбрасывались из самолётов и старались приземлиться в “мишень” — начерченную на земле окружность радиусом 150 метров. Быстро собрав и доставив в условленное место парашюты, мы прово-

дили 10-километровый бег по пересечённой местности, переплывали Москву-реку, преодолевали различные препятствия, стреляли из винтовки по мишеням.

На слёте мы часто видели сухощавого, подтянутого человека в сером костюме и белой фуражке. Это был изобретатель ранцевого авиационного парашюта Глеб Евгеньевич Котельников. Он рассказывал нам об истории своего выдающегося изобретения.

В 1910 году Глеб Евгеньевич, потрясённый происшедшей на его глазах в Петербурге гибелью русского лётчика Льва Мациевича, решил отдать все свои силы, чтобы найти средство спасения жизни авиаторов при авариях в воздухе. Иностранные конструкторы не могли придумать ничего, кроме различных вариантов использования старинных громоздких воздухоплавательных парашютов, непригодных для лётчиков. Принципиально новое, единственно правильное решение проблемы удалось найти Котельникову. Только он понял, что в авиации нужен лёгкий парашют, который в сложенном виде имел бы небольшие размеры и, главное, находился бы всегда при лётчике.

Сколько трудностей пришлось преодолеть талантливому конструктору для осуществления своего изобретения в царской России, сколько перенести издевательств и насмешек от тупых чиновников! Ничто не могло убедить их в необходимости введения ранцевых парашютов в авиацию: ни успешные испытания моделей, ни сбрасывание на парашюте с аэростата и аэроплана тяжёлого манекена. Изобретение отклонялось под самыми нелепыми предложениями. Когда оно рассматривалось комиссией военно-технического управления, возглавлявший эту комиссию генерал Кованько слушал Котельникова с иронической усмешкой.

— Всё это прекрасно, — перебил он изобретателя. — Мы вас поняли... Меня интересует, что будет с вашим спасающимся, когда он выпрыгнет из аэроплана и раскроет парашют.

— То есть как? — не понял Глеб Евгеньевич.

— Не приходило ли вам в голову, что ему уже незачем будет спастись?

— Почему?

— Потому что у него от толчка оторвутся ноги.

— Ноги?

— Да-с. Ноги...

Начальник Российских воздушных сил “великий” князь Александр Михайлович на поданном ему ходатайстве об обязательном введении парашютов в снаряжение лётчиков “изволил” написать: “...парашют в авиации — вообще вещь вредная, так как лётчики при малейшей опасности, грозящей им со стороны неприятеля, будут спасаться на парашютах, представляя самолёты гибели”.

В этих чудовищных словах, словно в зеркале, отразилось невежество царских вельмож, их презрение к русскому человеку. Форменным кощунством

было говорить так о наших отважных пилотах, впервые в мире выполнивших мёртвую петлю, штопор, воздушный таран!

Только Советское правительство по достоинству оценило труды Котельникова и создало все условия для успешного продолжения его работы. Какое волнение испытывал изобретатель от всего увиденного им на слёте! Впрочем, он сам рассказал об этом в своей книге “Парашют”.

“Парашютный десант... Поразительная картина... Но вряд ли кто из присутствующих, из всех, кто видел эту картину, мог почувствовать то, что чувствовал я... Я вспомнил с горечью далёкое прошлое... “Ноги оторвутся...”, “Отклонить за ненадобностью...”, “Парашют в авиации — вещь вредная...” Какое счастье, что всё это ушло, как недобрый сон! То, о чём я мог только мечтать, я увидел теперь наяву, своими глазами”.

По всем видам соревнований команда Центрального аэроклуба СССР, среди членов которой были Щукин и я, заняла первое место. На приёме, устроенном для победителей, нас спрашивали о наших планах.

Планы? Они были у всех. О ещё большей массовости парашютного спорта, о развитии его в самых отдалённых районах страны мечтали наши товарищи. Кое-какие наметки на будущее имелись и у нас. Щукин и я уже давно задумали рекордный затяжной прыжок с аэростата, летящего ночью на высоте 8000 метров. И нам разрешили начать подготовку к этому прыжку.

Наступил сентябрь. Закончились каникулы у наших курсантов и студентов. Оживлённо стало в общегитии и учебном корпусе ДУКа. В эти дни мы узнали о резком обострении болезни Константина Эдуардовича Циолковского. Ему сделали операцию в Калужской больнице, за его здоровьем следили лучшие врачи. К нему ездили наши научные работники, инженеры Дирижаблестроя, которые заканчивали тогда постройку большой летающей модели цельнометаллического дирижабля. В последние дни жизни Циолковский написал своё историческое письмо И.В. Сталину: “Все свои труды по авиации, ракетоплаванью и межпланетным сообщениям передаю партии большевиков и Советской власти — подлинным руководителям прогресса человеческой культуры. Уверен, что они успешно закончат эти труды”.

Какая беззаветная преданность науке и светлая вера в нашу родную Коммунистическую партию!

19 сентября Константина Эдуардовича Циолковского не стало. Мы с Фоминым в числе делегации от ДУКа ездили в Калугу на похороны. Впервые увидел я маленький домик, где жил гениальный учёный-самоучка, увидел его рабочий кабинет, из окна которого Циолковский разглядел пути в космос.

Возвратясь в Москву, я узнал, что, по специальному решению правительства, наше учебное заведение стало называться Дирижаблестроительным учебным комбинатом имени К.Э. Циолковского.

В то время Щукин и я начали готовиться к ночному рекордному прыжку с аэростата. “Вывозить” нас на прыжок предстояло Фомину.

Строгий режим предписали нашему экипажу. Мы жили по расписанию: вставали в семь утра, делали физзарядку, завтракали и после короткой прогулки садились за теоретические занятия. Затем — обед и обязательный отдых. Оставшаяся часть дня посвящалась различным делам, связанным с подготовкой к установлению рекорда.

Щукин и я прыгали с самолёта, постепенно увеличивая высоту и длительность свободного падения, тренировались на подкидной сетке и других специальных снарядах.

Подкидная сетка напоминала мне далёкие годы... Казанский городской сад. Яркая афиша с заманчивой надписью “Четыре черта” и рисунком, изображающим четырёх воздушных гимнастов в чёрных трико, масках и в шапочках с маленькими рожками.

Перебравшись вместе с другими мальчишками через забор, я чувствую себя счастливым и восхищённо гляжу на высокие трапеции и натянутую под ними внизу похожую на огромный гамак сетку. Под звуки “галопа” выбегают артисты, точь-в-точь, как на афише. Они ловко взбираются на сетку, прыгают на ней, и она подбрасывает их всё выше, пока “четыре черта” не оказываются на трапеции...

Запомнившаяся с детства растянутая амортизаторами подкидная сетка теперь помогала мне тренироваться к затыжному парашютному прыжку. Подлетая на 2-3 метра вверх, а затем падая, я учился управлять своим телом. А живущие по соседству с аэроклубом мальчишки приходили поглядеть, как высоко подпрыгивает дяденька весом в сто килограммов.

Регулярно Фомин, Щукин и я приезжали в лабораторию авиационной медицины. Здесь нас приветливо встречал профессор Владимир Владимирович Стрельцов, посвятивший себя увлекательной работе над проблемами медицинского обеспечения высотных полётов и прыжков с парашютом. Простой, скромный и исключительно заботливый к лётному составу, он сам несколько раз прыгал с самолёта, чтобы получить нужные для науки наблюдения.

Стрельцов зорко оглядывал нас, справлялся о самочувствии, иногда упрекал за отступления от режима. К нашему удивлению, он неведомым путём неизменно ухитрялся узнавать об этих отступлениях.

Посреди светлого лабораторного зала стояла барокамера — металлический котёл, окрашенный в голубой цвет. От котла тянулись какие-то трубы, на стенах блестели полированные краны и рукоятки. В стеклянных манометрах серебром отливала ртуть.

Массивная дверь барокамеры плотно закрывается за нами. Маленькая цилиндрическая комната. Тишина. На потолке горит электрическая лампочка. Лишь телефон связывает нас с внешним миром. В толстое стекло иллюминатора заглядывает Владимир Владимирович.

— Начинаем подъём! — произносит он в микрофон.

Сидим перед столом с приборами. Раздаётся непрерывный лёгкий шум;

это, создавая разрежение, работает вакуум-насос. Стрелка высотомера начинает отклоняться вправо, показывает увеличивающуюся “высоту”.

При подъёме в барокамере я не могу отделаться от странного ощущения, по-видимому вызываемого искусственностью обстановки... Надеваем кислородные маски, раскладываем на столе карты, производим условную ориентировку и ведём записи в бортжурнале. Высота достигает 10 километров. Теперь давление окружающего воздуха составляет не более 200 миллиметров ртутного столба, в то время как на земле, вне барокамеры, оно равно примерно 760 миллиметрам. Шум вакуум-насоса смолкает. Подъём окончен. Проверяем друг у друга пульс. Стрельцов задаёт каждому из нас вопросы, просит решить арифметическую задачу, наблюдает за нашим состоянием.

Пробыв некоторое время на “потолке”, начинаем готовиться к “прыжку”. Резко свистит воздух, врывающийся в барокамеру через открытый кран. Давление растёт так же, как в атмосфере при движении сверху вниз. “Падаем” с огромной скоростью. Иногда она достигает 100 метров в секунду. Стрелка высотомера быстро поворачивается влево. Слегка закладывает уши... Ещё минута, и “спуск” окончен. Открывается тяжёлый люк. Мы вновь попадаем под внимательный осмотр профессора.

РАСПЛАТА ЗА ОШИБКИ

Морозный февральский вечер. В сиреневую даль уходит заснеженное поле аэродрома. На западе небо залито огненно-красным отсветом заката, предвещающим сильный ветер.

Сегодня я должен выполнить последний тренировочный прыжок, которым закончится наша подготовка к установлению рекорда.

Товарищи помогают мне одеваться. Наверху будет очень холодно, и я облачаюсь в фуфайку, тёплую куртку, а сверху натягиваю меховой комбинезон. Воротник комбинезона никак не могут застегнуть, он закрывает вытяжное кольцо, мешает повернуть голову.

— Порфирий, тебе неудобно, — говорит Щукин. — Ты кольцо не видишь.

— Ничего, — отвечаю я, — возьмусь за него пораньше.

К рукаву комбинезона привязывают специально переделанные авиационные часы. Их стекло заменено увеличительным, все стрелки сняты и вместо тонкой секундной поставлена часовая. Через линзу она кажется толщиной с карандаш. Стрелка и циферблат светятся, но, чтобы лучше видеть, я могу освещать их двумя электрическими фонариками, укреплёнными на груди.

— Помни о секундомере, — напоминает Мошковский.

Я слушаю рассеянно и думаю о том, что на часах отсутствует электрообогрев. Если бы присоединить электрические провода к двум клеммам, имеющимся на задней стенке часов, то миниатюрный нагревательный элемент

предохранял бы механизм от действия низкой температуры. Но для электрообогрева требовался ток напряжением двадцать четыре вольта. Откуда взять его при прыжке? Этот вопрос оставался без ответа. “Не цеплять же на парашютиста электрическую батарею!” — рассуждали мы.

Начало одиннадцатого. Пора на старт. Нас ожидает готовый к полёту самолёт. Иду к хвосту машины и для проверки секундомера подставляю руку под струю воздуха, вздымающую колючую снежную пыль. Нажимаю кнопку. Стрелка отсчитывает 12 секунд и... останавливается. Возвращаю на ноль и снова пускаю стрелку. Она пробегает восемнадцать делений и останавливается опять.

— Ну как, готов? — спрашивает, подойдя ко мне, Яков Давидович.

— Готов. Но вот секундомер плохо работает.

— А ну, пусти!

Стрелка делает несколько полных оборотов и на этот раз почему-то не останавливается.

— Вот и хорошо, — говорит Мошковский. — Ну что ж, полетели! — добавляет он и садится в машину.

С помощью провожающих неуклюже занимаю своё место. Безлунное звёздное небо. Внизу плывут огоньки Тушина. В стороне сияет электрическое зарево Москвы. Набирая высоту, кружим над аэродромом. Несколько раз пускаю секундомер. Он работает безотказно. Обдумываю детали предстоящего прыжка. Я должен оставить самолёт на высоте 5000 метров и 4000 падать, не раскрывая парашюта. По расчёту затыжка составляет 65 секунд. Но ветер может отнести меня за аэродром. Поэтому товарищи советовали мне раскрыть парашют пониже, чтобы уменьшить относ. “Протяну секунд семьдесят”, — думаю я.

Впереди, не оборачиваясь, сидит Мошковский. Когда высотомер в моей кабине показывает 5100 метров, он поднимает руку: “Приготовиться!” Приподнимаюсь и пытаюсь сесть на борт так, чтобы свесить ноги наружу. Но мне настолько тесно в моём костюме с парашютом, что приходится просто сесть на борт, не вынимая ног из кабины. Включаю фонарики. Машина идёт со сбавленным газом.

“Пошёл!” — подаёт сигнал Яков Давидович. Я переворачиваюсь, вываливаюсь из кабины и одновременно пускаю секундомер. С возрастающей скоростью падаю в чёрную пустоту. В лицо бьёт ледяная струя воздуха. Сквозь плотно закрывающий уши шлем слышен пронзительный свист.

Неотрывно слежу за стрелкой секундомера. Она подошла к отметке тринадцать. Меня начинает сильно вращать. Движением рук и ног прекращаю штопор. Подставляю секундомер под луч фонарика. Прошло уже 18 секунд. Падаю очень хорошо, стараюсь держать тело под некоторым углом к горизонтالي.

...35 ...50 ... 55 секунд... В тот момент, когда стрелка подходит к 58, я

снова попадаю в сильный штопор. Отвлекаюсь, чтобы прекратить вращение. Наконец опять начинаю падать нормально. Взглядываю на секундомер, и у меня холодеет сердце: стрелка по-прежнему показывает 58 секунд. Она стоит!

Из темноты с неимоверной быстротой на меня надвигается что-то огромное, белое. Снег! Земля рядом! Пытаюсь нащупать вытяжное кольцо. Мне мешают большие двухпалые меховые перчатки, надетые поверх шерстяных. Срываю перчатку с правой руки. О, чёрт! Не могу найти кольцо под воротником комбинезона! Что-то холодное прикасается к моей щеке. Это идущий за спину металлический шланг, внутри которого находится трос вытяжного кольца... Скорей! Правая рука почти бессознательно тянется к шлангу, сжимает его и дёргает изо всей силы. Тотчас слышу знакомое шуршание: купол парашюта выходит из ранца. Спасительный рывок! Но одновременно я погружаюсь в снег и теряю сознание.

Прихожу в себя от невероятной боли. Вместо крика из груди вырывается хрип. Что-то горячее заполняет горло. Мелькает мысль: "Всё кончено...".

...До меня доносятся голоса. Может быть, это только кажется? Нет, рядом разговаривают... Громко вскрикиваю, и от этого в лёгкие вливается свежий воздух. В сумраке различаю чьи-то силуэты. В нескольких шагах от меня стоят на лыжах несколько мальчишек. Они боятся приблизиться. Прошу их скорей бежать за помощью.

Когда ребята добрались до аэродрома, там уже были встревожены моим отсутствием. За мной послали аэросани с дежурным врачом. При переезде через Москву-реку, за которой я упал, сани опрокинулись. Врач достал в ближайшей деревне лошадь и, наконец, нашёл меня. Я лежал в глубоком сугробе. Он-то и спас мне жизнь.

...Высокие стены хирургического кабинета больницы имени Боткина. Люди в белых халатах. В стороне стоит бледный Фомин. Губы его плотно сжаты. Пытаюсь улыбнуться ему.

— Что, очень плохо, доктор? — спрашиваю я.

— Хорошего, конечно, мало, молодой человек, — отвечает хирург, перебирая какие-то блестящие инструменты. — Вот полежите у нас с полгода и опять будете прыгать... Обязательно будете, — добавляет он и ласково треплет меня по щеке.

Так поплатился я за недостаточно хорошо продуманный ночной затяжной прыжок, выполнявшийся в сложных зимних условиях.

Стоит ли говорить о том, что в больнице я был окружён исключительной заботой. Меня регулярно посещали в одиночку и целыми делегациями воздухоплаватели и парашютисты, товарищи по учёбе. Около моей постели почти всегда сидели посетители. Каждый старался меня подбодрить, отвлечь от неприятных мыслей. Я решительно не знал, что делать с бесконечными "передачами" — цветами, обилием фруктов и сладостей.

Наступила неторопливая московская весна. Через открытую форточку

вместе с мягкой мартовской прохладой в палату врывается шум самолётов с раскинувшегося рядом Центрального аэродрома. Буду ли я опять здоровым и сильным? Или врачи только успокаивают меня?

А жизнь шла своим чередом. То и дело узнавал я о новых интересных полётах, смелых прыжках. Состоялся давно подготовлявшийся Осоавиахимом агитационный лыжный пробег двадцати молодых парашютистов. Вылетев из Москвы на пассажирском самолёте, они покинули его близ Смоленска. На парашютах же им сбросили лыжи и походное снаряжение. Спортсмены направились в столицу, проводя в населённых пунктах беседы об авиации и парашютизме.

Меня навестили участвовавшие в походе курсанты нашей школы комсомольцы Георгий Голышев и Борис Невернов. Эти замечательные ребята отлично учились, летали на аэростатах, увлекались парашютным и самолётным спортом, не пропускали ни одного интересного футбольного матча на стадионе “Динамо”. Крепкие, здоровые, жизнерадостные, они весело описывали мне подробности своего интересного путешествия. Я слушал их и думал: “Счастливые”!

...Но вот моё довольно тяжёлое состояние начало улучшаться. Зажил открытый перелом бедра. Сначала я передвигался с трудом и, можно сказать, заново учился ходить. Но вскоре стал неизменным победителем в оригинальных “гонках” на костылях. Такие состязания устраивали во дворе больницы некоторые наиболее бойкие выздоравливающие из хирургического отделения. Поездка к морю в Крым окончательно восстановила мои силы, хотя лёгкая хромота правой ноги осталась у меня навсегда.

В конце августа 1936 года я получил от врачей разрешение приступить к лётной работе. Мой первый полёт совпал с годовщиной со дня смерти Константина Эдуардовича Циолковского. В те дни в Калуге закончили сооружение обелиска над его могилой. На цоколе обелиска были начертаны вехи слова учёного из письма, написанного им когда-то Воробьёву:

“Человечество не останется вечно на Земле, но в погоне за светом и пространством сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе всё околосолнечное пространство”.

Домик, где жил Циолковский, был превращён в музей, оборудованный под руководством Бориса Никитича, на которого возложили ответственную и почётную миссию собрать труды знаменитого деятеля науки, систематизировать их и подготовить к изданию.

Дирижаблестроительный учебный комбинат поддерживал тесную связь с семьёй Циолковского. К нам в гости на ноябрьские и Первомайские праздники приезжали дочь учёного — Мария Константиновна Костина и внучка Муся. Внук — Всеволод Костин стал студентом дирижаблестроительного института.

В ознаменование годовщины мы и организовали агитационно-тренировочный полёт двух воздушных шаров. На одном летел я с тремя кур-

сантами, а на другом — пилот Виктор Барановский, Всеволод Костин и Сергей Ревзин. Мы стартовали вечером и наутро опустились в Брянской области: я — близ города Стародуб, а Барановский — неподалёку от города Мглин. Наши экипажи провели в этих городах и окрестных колхозах торжественные собрания, посвящённые памяти великого русского учёного.

ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА

В моём небольшом личном архиве среди газетных вырезок и фотографий хранится бортовой журнал, исписанный мелкой карандашной записью. Этот бортжурнал — память об интересном, но довольно неприятном эпизоде.

Однажды я отправился в тренировочный полёт с курсантами нашей школы Сергеем Зиновьевым, Алексеем Рощиным и Алей Кондратьевой. Задание предписывало нам сделать промежуточную посадку, оставить Рощина и продолжать полёт вдвоём. Эту посадку я сделал недалеко от Москвы около города Загорска. Рошин покинул нас неохотно. Он с удовольствием летел бы дальше. Но впоследствии ему не пришлось об этом жалеть.

Ещё было светло, когда наш аэростат на небольшой высоте прошёл над самым центром Ярославля. До нас донеслись звуки вальса. Под нами был каток. При желании мы могли бы опуститься к кружившимся на льду конькобежцам.

Электрические огни, загоревшиеся на ярославских улицах и площадях, остались позади. Мы медленно летели на северо-восток. Наступила тёмная и удивительно тёплая для декабря ночь. Облака стлались над землёй так низко, что даже с высоты 100 метров внизу нельзя было ничего разглядеть.

“Как бы нам не уйти далеко от железнодорожных линий”, — подумал я, но, прикинув направление и скорость полёта (она не превышала 20 километров в час), решил, что к утру дальше района Вологды мы не окажемся.

Поверхность всех предметов, находящихся в гондоле, покрылась влагой: очевидно, окружавшие нас облака состояли из мельчайших капелек воды. Влага, конечно, оседала и на оболочке. Аэростат тяжелел. Приходилось непрерывно расходовать балласт.

Медленно тянулось время. Царившая вокруг тишина казалась гнетущей. И мы обрадовались, когда глубокой ночью где-то раздался лай собак. Однако, несмотря на незначительную высоту полёта, больше с земли не донеслось ни одного звука, говорящего о близости населённых пунктов. Снизу был слышен лишь непрерывный глухой шум леса. Этот шум свидетельствовал о том, что ветер усилился и мы летим значительно быстрее прежнего. То, что скорость ветра в это время составляла более 50 километров в час, я узнал впоследствии, но и без того было ясно: воздушный шар уносил нас в малонаселённые районы.

Как мог я поступить? Садиться ночью в лес в этих краях не следовало. Я предпочёл продолжать полёт до утра.

Забрезжил сумрачный рассвет, и мы увидели внизу раскачивающиеся ветром остроконечные верхушки елей и шапки сосен. Но вот стало совсем светло, и перед нами открылось пространство, сплошь покрытое лесами. Балласт подходил к концу. Зиновеев и Кондратьева молча поглядывали на меня...

Вскоре был сброшен последний совок песка. Теперь нам оставалось лишь “идти на гайдропе” — так называют аэронавты полёт, при котором гайдроп волочится по земле. Мне хочется пояснить механику такого полёта. Снижение аэростата происходит из-за того, что его вес по какой-либо причине превышает подъёмную силу. Если это превышение (оно называется перегрузкой) не очень велико, то достаточно некоторой части гайдропа лечь на землю и воздушный шар за счёт этого облегчится настолько, что перегрузка ликвидируется и спуск прекратится. В то же время гайдроп до известной степени препятствует подъёму, так как при выборе каната вес воздушного шара возрастает. Таким образом, гайдроп как бы автоматически регулирует высоту полёта. Хотя высота эта мала — длина гайдропа составляет всего 80 метров, — ход на гайдропе имеет большое значение: иногда он позволяет по многу часов продолжать полёт, не расходуя балласта.

Лес шумел подобно морскому прибою. Гайдроп приближался к верхушкам деревьев. Коснувшись их, он несколько облегчил аэростат, и тот стал подниматься. Канат опять свободно раскачивался в воздухе. Зиновеев потянул верёвку управления клапаном. Мне не нужно было напоминать ему об этом. Ни в коем случае нельзя позволить аэростату, когда нет балласта, сняться с гайдропа. Иначе произойдёт подъём, а спуск тормозить будет нечем.

Канат волочился по деревьям, ломая толстые сучья. Ветер стал теперь нашим лучшим помощником. Чем сильнее он дул, тем больше было надежды, что мы не зацепимся и не станем на якорь среди безлюдного лесного океана.

...Гондолу сильно дёрнуло и накренило.

— Кажется, сели, — мрачно сказал Зиновеев.

Действительно, конец гайдропа захлестнуло за деревья. Порывы ветра яростно налетели на аэростат, цепляясь за каждую складку материи. Раздался треск веток, гондола качнулась и вновь поплыла над лесом. Но ветер победил ненадолго. Гайдроп опять зацепился и на этот раз накрепко. Наш свободный аэростат превратился в привязной. Очень давно, когда воздухоплавание впервые стали применять в военном деле, обычные воздушные шары пытались использовать в качестве привязных аэростатов. Не имея удобообтекаемой формы и хвостового оперения, они были слишком неустойчивы. Каждый мог бы убедиться в этом, увидев, что с нами произошло. Аэростат то спускался к самому лесу, то поднимался на высоту, допускаемую гайдропом. Ветер давил на оболочку, образовывал на ней вмятины и выжимал водород через аппендикс.

В подобных случаях воздухоплаватели, если они располагают достаточным количеством балласта, отрезают гайдроп. Для нас это было невозможно. Нам оставалось лишь одно: посадка. По моему приказу Зиновеев вскрыл разрывное, гондола скользнула между деревьев и повисла в 2 метрах от земли.

...Вокруг, на расстоянии, по крайней мере, 50 километров, не было населённых пунктов. Что же предпринять? Мы проверили продукты и увидели, что располагаем лишь тремя небольшими булками, горсткой пряников, куском колбасы и бутылкой сидра. Небогатый запас! У нас не имелось никакого оружия. И самое главное: обыскав все наши карманы, мы нашли только четыре спички.

Так неожиданно обнаружилось, что наши полёты готовились недостаточно продуманно. В воздушные путешествия мы всегда отправлялись без должного запаса продуктов, и никто не придавал этому особого значения. Нам предстояло теперь испытать на себе последствия этой ошибки.

Делать нечего! Нужно было поскорее отправляться в путь. Уложив в парашютный чехол скудный провиант, захватив ножи, компас, авиационные часы, поясную верёвку, аптечку, бортжурнал, карты и барограмму полёта, мы в 8 часов 45 минут утра 17 декабря покинули наш потерпевший крушение воздушный корабль.

Первым на землю спустился Зиновеев. Он по колени погрузился в покрытое снегом болото. И начались наши мытарства. Сначала мы пошли в направлении полёта аэростата. Болото под ногами отвратительно чавкало. Валенки совершенно промокли. С каждым шагом идти становилось труднее, и вскоре мы убедились, что двигаться в эту сторону невозможно.

Посоветовавшись, решили пойти назад. Миновав место посадки, мы удалялись от него, сверяя направление по компасу... Лес, лес и лес. В некоторых местах деревья образовали непроходимые завалы. Частые болота вдруг сменялись глубоким снегом. Дикая лесная глушь... Ступала ли здесь когда-нибудь нога человека?

Ветер стих. Тишину изредка нарушали треск веток, крики птиц. Несколько раз мы вспугнули глухарей. Зиновеев — прирождённый охотник — сокрушался, что нет ружья. Всматриваясь в какие-то следы на снегу, он определил, что здесь прошли волки. Неожиданно лес поредел, и мы очутились на старой, почти заросшей просеке. “Ага! — обрадовался я. — Поблизости должна быть дорога!” Направились по просеке на восток, но не прошли и километра, как она окончилась. Вернулись. Но и в западном направлении просека кончилась также быстро. Темнело. Промокшие и озябшие, остановились мы на ночёвку. Усталость и голод давали себя чувствовать. Натаскали сухих веток, набрали мха. Став на колени, мы прикрыли Зиновеева от ветра. Сергей вынул из нагрудного кармана спичечную коробку, осторожно достал одну спичку и рассмотрел её со всех сторон так внимательно, словно видел спичку впервые в жизни. Затем он ощупал коробку, примерился и чиркнул. И тотчас осторожно

прикоснулся вспыхнувшим бледным огоньком ко мху. Костёр получился на славу. У нас остались ещё три спички. Теперь можно было впервые за весь день поесть. Съели немного хлеба, колбасы и выпили бутылку сидра. Днём же мы утоляли жажду снегом. Присев у костра, Аля Кондратьева сделала первую запись в том самом бортижурнале, который я храню как память.

Спали сносно. Одежда к утру почти обсохла.

Отправились в дальнейший путь на юго-запад и сразу же попали в болото. Когда прошли его, увидели маленький ручеёк и напились воды. Опять потянулась болотистая местность, и мы часа три с трудом шли в набухших мокрых валенках. У меня разболелась правая нога. Я старался не думать об этом и наблюдал за моими товарищами. Крепкий и выносливый Зиновеев чувствовал себя бодро. Аля очень устала... Однако она даже пыталась шутить и сказала, что наше положение лучше, чем то, в которое попал когда-то воздухоплаватель Андрэ.

Андрэ был отважным шведским инженером, задумавшим в конце прошлого столетия достичь Северного полюса на воздушном шаре. Он предполагал сделать аэростат, хотя бы отчасти управляемым с помощью парусов и нескольких волочащихся по земле гайдропов. В июле 1887 года Андрэ вместе со своими спутниками Стринбергом и Френкелем поднялся с острова Шпицбергена на аэростате, объёмом 4000 кубических метров. По неизвестным причинам в самом начале полёта некоторые из гайдропов оторвались. Аэростат, поднявшись на высоту около 800 метров, поплыл на север и скрылся из вида. Участники экспедиции должны были сообщать о себе, сбрасывая вымпелы и выпуская почтовых голубей. Не считая трёх кратких записок, полученных таким путём, никаких сведений от полярных путешественников не поступало. Они поплатились жизнью за свою безрассудную смелость.

Да, наш экипаж, несомненно, был в лучшем положении. Но сколько времени продлятся эти скитания?

Мы снова попали на вырубленную полосу леса, идущую с востока на запад. Сергей полез на высокую ель. Под ним то и дело потрескивали сучья.

— Ну, что там? — нетерпеливо крикнула Кондратьева.

Сергей сосредоточенно вглядывался вдаль и не отвечал. Потом он стал спускаться, и мы поняли, что он ничем нас не порадует.

— На юге, — сказал он, отдирая прилипшую к ладоням смолу, — какая-то свободная от леса полоса.

Пошли в этом направлении, но там оказался лишь большой овраг, очень глубокий и тёмный. Вершины растущих на дне деревьев едва возвышались над краем. У оврага нашли немного брусники. Сочные, кисловатые ягоды показались удивительно вкусными.

Вернулись на просеку и пошли на запад. Оказалось, что она разветвляется в нескольких направлениях. Двинулись на юг. Перебрались через болото и, когда стемнело, остановились на ночлег. Израсходовав с огромными предос-

торожностями вторую спичку, развели костёр.

В этот день устали меньше, чем накануне, хотя прошли значительно большее расстояние. Зато сильнее чувствовался голод. “Пужинали” и, согрившись у костра, забылись тревожным и чутким сном. К утру одежда просохла мало. Валенки остались мокрыми.

Зиновеев взобрался на вершину огромной сосны. Ветер раскачивал дерево, и снизу было страшно смотреть на Сергея. Он слез, не увидев ничего утешительного: куда ни глянь — бесконечный лес!

Идя по просеке на запад, вдруг наткнулись на невысокий столб с дощечкой, на которой прочли полустёртую надпись: “Архангельская губерния”. На расстоянии примерно километра стоял ещё один столб с рядом надписей, сделанных карандашом: то оставляли о себе память побывавшие здесь люди. Аля, послонявив карандаш, написала: “Экипаж аэростата “СССР ВР-8”: Полосухин, Зиновеев, Кондратьева. 19/XII 1936 года”.

Неподалёку от столба заметили на снегу следы человека. Они вели на запад, и мы двинулись по ним. Пересекли небольшую речку, напились в ней воды. Шли по следу километров пять-шесть. Было ещё рано, но в лесу сгушалась темнота. Ветер усилился. Повалил снег. Начинался буран.

След быстро заматало. Еле различимый, он свернул в лесную чащу, часто поворачивая из стороны в сторону. Очевидно, он принадлежал охотнику. Стало совсем темно. В третий раз расположились на ночлег. Спали плохо и проснулись с головной болью. Шёл мокрый снег, почти дождь. Стараясь получше обсушиться, Аля прожгла платье, а Зиновеев — валенок и комбинезон. Поделили остатки провизии. У нас осталась последняя спичка.

Обнаружилось, что сбились со вчерашнего следа. Но вскоре в лесу появилось много новых следов, обмёрзших после дождя и отчётливо видневшихся на снегу. Стволы некоторых сосен имели надрезы, сделанные для собирания смолы. Где-то совсем близко было жильё. Но где? Найдём ли его хотя бы завтра?

Просека кончилась. Попад в размытое дождём болото, мы шли, увязая до самого пояса. На оголённых болотных кочках повсюду краснели крупные ягоды. С жадностью набросились на них. Никогда я не думал, что можно, не морщась, съесть столько клюквы.

Прошли болото, вновь увидели следы ног и по ним вышли к какой-то реке.

— Смотрите! — крикнула Аля.

На противоположном берегу стояли стога сена. Мы обрадовались им, как самым желанным друзьям.

От стогов тянулся санный путь. Как же перебраться на ту сторону? Река была быстрая, но не очень широкая — метров двадцать. Местами её покрывал лёд. Зиновеев попробовал ступить на него. Лёд затрещал и стал подламываться. Мы натаскали прямых и толстых жердей, и Сергей смело пошёл по ним,

укладывая впереди новые. Он благополучно перебрался на ту сторону. За ним легко перешла Аля. Наступила моя очередь. Это был опасный момент. Я один весил чуть меньше, чем оба моих спутника вместе. Пришлось прочно обвязаться поясной верёвкой, конец которой я бросил Зиновьеву. Но и мне удалось благополучно преодолеть водное препятствие. Хрупкий лёд выдержал благодаря устроенному нами настилу.

Вдоволь утолив жажду, двинулись по санному следу, который вскоре привёл нас на настоящую лесную дорогу. Здесь мы доели все оставшиеся съестные припасы и, ободрённые, перешучиваясь, пошли вперёд. Аля затынула:

*А ну-ка, песню нам пропой, весёлый ветер,
Весёлый ветер, весёлый ветер!*

Небо очистилось от облаков. Светила полная луна. Стало заметно холоднее. Но теперь мороз не страшил нас. К часу ночи мы вышли из леса в поле. Наконец вдалеке показались избы, и над каждой вился уютный дымок. Это была деревня Шахановка, Шенкурского района, Северного края. Районный центр находился в 60 километрах отсюда, а ближайшая железнодорожная станция, Няндама, — в двухстах пятидесяти. Здесь нам рассказали, что из Архангельска по всей области объявили об исчезновении аэростата “СССР ВР-8”. Завтра на поиски должны были вылететь самолёты.

Я тут же через районный центр дал знать о нас в Москву.

Пока мы отдыхали, местные охотники по нашим следам отыскивали аэростат. Как оказалось, от места вынужденной посадки мы шли сравнительно удачно и проделали до Шахановки путь в 80 километров. Когда же за аэростатом снарядили экспедицию на санях, она вынуждена была проехать вдвое больше.

Попрошавшись с гостеприимными колхозниками, мы отправились на лошадях в Шенкурск, а оттуда автомашиной добрались до Няндомы.

НА ПУТИ К МАСТЕРСТВУ ОПЯТЬ ПРЫГАЮ

Долгое время врачи колебались: можно ли разрешить мне прыгать. Но вот настал день, когда я, впервые после полуторогодичного перерыва, уселся в самолёт, чтобы возвратиться на землю под куполом парашюта.

Жадно вдыхаю запах бензина, поудобнее устраиваюсь в кресле... Хорошо! Посмотреть на мой прыжок пришли товарищи из воздухоплавательного отряда. Похоже, что некоторые из них думают: страшновато, мол, Полосухину. Мне совсем не страшно. Мне радостно!.. Вот только — нога. Не подвела бы она при приземлении.

Перед тем, как занять своё место, лётчик заботливо поправляет на моей груди перемычку, хотя подвесная система и так подогнана образцово.

Меня и забавляет, и трогает столь повышенное внимание. “Чего они! Ну, чуть не разбился и снова начинаю прыгать. Подумаешь — событие!” — несколько кривя душой, думаю я и ворчу:

— Ладно, ладно... Маленький я что ли?

Машина сбавляет газ над центром лётного поля эскадры дирижаблей. Вылезаю на крыло, отделяюсь и без задержки выдергиваю вытяжное кольцо. Момент раскрытия купола воспринимаю как-то по-новому остро. Вот это рывок — даже дух захватило!

Приближается земля. Ну-ка поосторожней: здесь сугробов нет! Стараюсь не напрягать правую ногу и, как только левая встречает твёрдую почву, валюсь на траву. По полю на всех парусах мчится “санитарка”. С подножки шофёрской кабины на ходу соскакивают Фомин и Крикун. Да не тискайте вы меня, черти полосатые!

Подъезжаем к старту. Выслушиваю поздравления и на вопрос командира эскадры дирижаблей: “Как прыгнули?”, — шутливо отвечаю:

— Что-то не распробовал. Разрешите ещё раз?

Он смеётся и говорит:

— Ну что же, если человек так рвётся прыгать, придётся разрешить.

Тогда я надеваю парашют и прыгаю вторично. А на следующий день выполняю ещё три прыжка. Так я опять стал парашютистом.

Новые приключения не заставили себя долго ждать. В памятные дни подготовки к первым выборам в Верховный Совет СССР мы активно участвовали в работе среди населения и часто выполняли агитационные полёты, прыжки на многолюдных митингах. Один из этих прыжков едва не завершился очень печально. Покинув самолёт, я пролетел свободным падением 1000 метров, выдернул кольцо и, подняв голову, увидел, что парашют сильно порвался. Немедленно открыл ранец запасного парашюта, но выпавший купол запутался в ногах, и я продолжал очень быстро опускаться. Участники митинга испуганно наблюдали за мной. Торопливо расправлял я беспомощно висящий спереди купол запасного парашюта. Когда он, взметнувшись вверх, начал наполняться, до земли оставалось не более 30 метров.

Главным виновником случившегося был я сам. Я недостаточно тщательно проверил парашют перед прыжком. А он, как оказалось, небрежно хранился, отсырел и потерял прочность. Парашют не выдержал динамического удара и порвался. Запасной купол запутался потому, что был неправильно мною открыт. Я должен был отбросить его в сторону и вначале придерживать стропы, а затем постепенно вытягивать их из сот.

Когда полезные уроки забываются, то жизнь порой весьма сурово напоминает о них. Запасной парашют, которым я из-за своего большого веса почти всегда пользовался, чтобы уменьшить скорость снижения, приносил мне неприятности и в дальнейшем. Однажды он так запутался, что запеленал меня с ног до головы. Я даже не мог видеть землю и еле успел освободиться. Про-

изошло это по двум причинам. Первая причина — мои неправильные действия: я опять пренебрёг необходимостью отбросить купол и регулировать выход строп; вторая — вытяжной парашют, которым был снабжён запасной купол. Взметнувшись, этот крошечный парашют попал в стропы основного купола, застрял в них и не позволил запасному нормально наполниться воздухом.

Подобные случаи бывали и с другими спортсменами. Поэтому появилась инструкция: вытяжные парашюты с запасных куполов снять.

Вскоре мне поручили испытать несколько парашютов. Перед прыжками я спросил укладчика:

— Вытяжные сняты?

— Сняты.

— Со всех запасных?

— Да!

Я доверился укладчику и не стал его проверять.

Выпрыгнув из самолёта над аэродромом, я опускался прямо на старт, где, весьма кстати, стояла санитарная машина. Как всегда, открыл запасной парашют; открыл и не поверил своим глазам: в стропы основного купола влетел и, конечно, запутался в них вытяжной парашют. Запасной купол потихоньку выполз из ранца и зловеще полоскался рядом со мной, постепенно наполняясь воздухом. Стropы обвивались вокруг моих ног, и я почувствовал, что меня переворачивает вниз головой.

Земля приближалась. Тщётно старался я принять нормальное положение. К счастью, удар был не очень сильным, и я очнулся в тот момент, когда меня втаскивали в машину. Поднявшись, я отстранил от себя удивлённых моим быстрым воскрешением санитаров и, щупая ушибленный затылок, отправился было к укладчику, чтобы сказать всё, что о нём думаю. Но тут, вспомнив хорошее правило: “доверяй и проверяй”, — изменил своё намерение.

НЕБЫВАЛЫЙ СТАРТ

Несмотря на поздний час, в коридоре и в комнатах Управления воздухоплавания, расположенного рядом с дирижабельным лётным полем, было многолюдно. Здесь собрались пятьдесят три участника тренировочного полёта, назначенного на следующий день. Никогда ещё ни в одной стране не готовилось к одновременному вылету столько аэронавтов. Даже в самые “большие лётные дни” с нашей площадки стартовало не более пяти воздушных шаров, поднимающих человек пятнадцать.

Массовый тренировочный полёт был организован для подготовки к воздухоплавательным состязаниям. Такие состязания начинаются одновременным подъёмом всех участвующих в них пилотов. А это требует трудоёмкой

работы по наполнению и снаряжению оболочек; чётких и умелых действий стартовой команды. Чтобы проверить свои силы, мы и решили провести небывалый старт двадцати пяти воздушных шаров.

Нам не повезло. Солнечный мартовский день и прохладный звёздный вечер сменились настолько облачной, ненастной ночью, что возможность вылета оказалась под сомнением. Наши пилоты сохраняли спокойствие. Они привыкли к подобным превратностям судьбы. Остальные же участники полёта — курсанты и студенты ДУКа нервничали. Некоторым из них предстояло впервые полететь на аэростате. Они приехали из Тушино в приподнятом настроении, и вдруг — такое разочарование!

Но больше всех были раздосадованы корреспонденты газет и репортёры кинохроники. Впрочем, твёрдого решения командование ещё не принимало. Ждали новых метеосводок. На разведку погоды улетел маленький дирижабль “СССР В-1”...

Состоится старт или нет? Этот вопрос не давал покоя молодым аэронавтам. Почти никто не ложился спать. В одной из комнат то и дело раздавался хохот. Это Борис Невернов развлекал курсантов рассказами о своих воздушных приключениях:

— Прохожу я медленно над деревней. Низко-низко, над самыми домами... Ночь такая лунная, всё видно как днём. Вдруг слышу разговор. Гляжу: около хаты сидит парень с девушкой. А рядом гармонь лежит. Парень обнял девушку, а она говорит: “Да что ты, Коленька! Никогда не побоюсь. С тобой мне ничего не страшно”. А я сверху:

— Ой, страшно...

Притихли они, оглядываются по сторонам. Тогда я опять, только голос сделал такой замогильный:

— Ой, страшно вам!

Как схватятся оба и бежать! Парень даже гармонь забыл...

— Будете вы, в конце концов, спать? — спросил, заглянув в дверь Фомин.

Но Невернова было нелегко уговорить. Польщённый вниманием слушателей он продолжал:

— Летим мы один раз с Голышевым. Пора уже на посадку. Под нами деревня. Ветер очень сильный. Жмём, значит, на клапан, разгоняем аэростат вниз, берёмся за разрывное, а оно не вскрывается. Гондола как стукнется о землю! У нас у обоих фуражки слетели, остались на лугу. А мы — опять под облака. Ну, вы сами знаете что значит получить новую форменную фуражку. Решаем садиться во что бы то ни стало. Опять разгоняемся вниз, вскрываем разрывное и попадаем прямо на дерево. Чуть его не сломали; но сами ничего — в порядке. Молодёжь была, видно, на поле, и нас окружили одни старухи. Охают над нами, причитают. Одна спрашивает: “Это у вас, родимые, авария произошла, что шар разорвался, или так и должно быть?” А Голышев ей говорит: “Это, бабушка, называется нормальная посадка”.

Снова громкий взрыв смеха. Малоопытные пилоты действительно выполняли “нормальную посадку” примерно так, как описал её Невернов.

Я пошёл на лётное поле. Темнота, пронизывающая сырость. Лужи от растаявшего снега. Сквозь густой туман слабо пробивались лучи прожектора.

Под высокой крышей эллинга, кроме дирижаблей, поблескивая серебряными оболочками, стояли пятнадцать готовых к полёту воздушных шаров — зрелище, способное удивить даже бывалого воздухоплователя. Необычное впечатление усиливалось тем, что возле аэростатов не было ни души. Воздушные шары удерживались не людьми, а длинными поясными верёвками, привязанными к стартовым металлическим плитам. Огромное тихое помещение с неподвижно застывшими дирижаблями и их историческими предшественниками — воздушными шарами — казалось фантастическим музеем воздухоплавательной техники.

Раздвинулись ворота эллинга. Стартовая команда ввела и поставила прилетевший корабль на место. Сойдя на бетонный пол, командир дирижабля и бортовой инженер что-то разглядывали на поверхности гондолы рядом с мотором.

— Обледенение, — сказал командир, ощупывая свежие вмятины на гофрированной дюралевой обшивке. — С винта слетал лёд. Вот почему раздавался такой стук... Неважная погода, — добавил он и, бросив взгляд на воздушные шары, отправился с докладом к командиру эскадры, которым в то время был знакомый читателю по моему первому полёту на аэростате Сергей Попов.

Командир эскадры задумался: метеоданные не позволяли надеяться на улучшение погоды в ближайшие день-два. Но если отставить полёт на большее время, возможно, придётся “разоружить” аэростаты, то есть выпустить в воздух около 10000 кубических метров водорода. Пропадёт зря вся работа, выполненная для снаряжения шаров. И Попов решил: “откладывать не будем”.

Едва забрезжил рассвет, неподалёку от эллинга начали наполнять десять “шаров-прыгунов” — маленьких “одноместных” аэростатов объёмом всего лишь 150 кубических метров. Такой шар не способен поднять гондолу; и вместо неё к стропам подвешена скамеечка, на которой сидит пилот. “Прыгуном” шар называют потому, что на нём, пользуясь попутным ветром, можно перепрыгивать через деревья, строения, реки. Для этого он должен быть хорошо уравновешен — загружен так, чтобы его вес с пилотом и снаряжением равнялся подъёмной силе. А снаряжение составляют самые необходимые приборы и 20-30 килограммов балласта.

Наши аэронавты на шарах-прыгунах совершили сотни интересных спортивных и агитационных полётов. Нередко они начинались из московских парков. А однажды в Центральном парке культуры и отдыха дали старт любопытным гонкам автомобилей и мотоциклов за пятью “прыгунами”. Победителями гонок, конечно, оказались воздухоплователи.

Когда стало совсем светло, было отдано приказание: “Экипажи, по аэро-

статам!” Аэронавты по три-четыре человека заняли места в гондолах, и стартовая команда начала выводить воздушные шары из эллинга на поле.

Порывы ветра налетали на аэростаты, словно торопя их подняться в воздух. Стартовой команде пришлось крепко поработать. Даже для того, чтобы удержать маленький прыгун, требовались усилия четырёх человек. Известные неудобства выпали при передвижении крошечных шаров по земле на долю их пилотов. Мы относились к этому юмористически. Особенно комичным казался восседавший на скамеечке прыгуна молодой пилот Анатолий Кобзев. Простодушное выражение его лица и рыжеватые волосы, выбивающиеся из-под нахлобученной на лоб шапки-ушанки никак не соответствовали облику покорителя воздушных пространств. Шар раскачивало. Анатолий суетливо перебирал ногами по лужам, растопыривая руки, чтобы сохранить равновесие.

— Наш орёл расправил крылья! — сострил кто-то.

Несколько корреспондентов обступили шар-прыгун пилота Алексея Рощина. Корреспонденты щёлкали затворами “леек” и что-то быстро записывали в блокноты.

— Как высыпается этот песок? — поинтересовался один из них, осторожно тронув пальцем подвешенный к скамеечке мешок с балластом.

— Буквально шепотками. Шар очень чутко реагирует на изменение веса.

— А сколько можно пролететь на таком аэростате?

— Это зависит от погоды и умения пилота. Недавно наш воздухоплаватель Василевский продержался на прыгуне более двадцати двух часов. Мировое достижение! — важно отвечал Рощин.

Особое внимание журналистов привлёк аэростат, в гондоле которого находились одни девушки. Представители прессы наперебой старались получить интервью у командира женского экипажа Людмилы Ивановой и её помощницы Али Кондратьевой.

Кому не приятно, развернув свежую московскую газету, прочесть своё имя в заметке о новом полёте? И я, и мои друзья в начале нашей лётной деятельности, откровенно говоря, чересчур увлекались различными интервью. Потом мы стали скромнее и серьезнее относиться к опубликованию сведений о полётах. Изредка случалось, что несведущие, а порой недобросовестные авторы писали о воздухоплавании, как о чём-то очень примитивном, а то и приписывали всякие небылицы. Помню, как-то в газетах появилось интервью, полученное иностранным журналистом у бельгийского стратонавта Пикара. С полной серьёзностью сообщалось, будто Пикар заявил, что “проблему межпланетного полёта едва ли можно разрешить путём увеличения диаметра воздушных шаров”. Такие случаи приводили в ярость Сашу Фомина. Он добивался, чтобы корреспонденции о полётах были точными.

Однажды меня и двух молодых курсантов в ночном полёте застиг сильный ливень. Мы промокли насквозь. Из-за того, что балласт быстро израсходовался, я был вынужден в темноте произвести посадку. Ничего выдающегося

в этом приключении не было и невозможно вспоминать без смеха заметку, появившуюся тогда в одной из московских газет. В заголовке крупными буквами значилось: “В гондоле вода... аэростат падает...”, а ниже и несколько мельче: “Хладнокровие пилота Полосухина спасло экипаж”.

“Вскоре гондола наполнилась дождевой водой. Все попытки вычерпать её оказались безуспешными...”, — писал корреспондент, вопреки тому, что в плетёной из прутьев гондоле вода может держаться не дольше чем в решете.

“В гондоле вода” и “хладнокровие пилота” вывели нас из себя и мы с Фоминым обратились с негодующим письмом в редакцию. Оказалось, что заметка была написана ретивым молодым корреспондентом, которому редакция доверяла потому, что он, к нашему стыду, учился... на втором курсе дирижаблестроительного института.

Возвращусь, однако, на лётное поле. Резкий порывистый ветер разогнал туман. Но над землёй висели низкие облака. Уменьшения силы ветра не предвиделось. О том, чтобы выпустить аэростаты одновременно, нечего было и думать.

Ни одному стартёру ещё не приходилось руководить выпуском столько аэростатов. Широкоплечий спокойный Попов подходил от одного шара к другому и выслушивал рапорт о готовности экипажа. Намётанным глазом оценивал расстояние до эллинга, в направлении которого дул ветер, и приказывал снять побольше балласта. Затем командовал:

— Дай свободу! В полёте!

Воздушный шар быстро поднимался и, подхваченный ветром, исчезал, словно растворяясь в облаках. Ответ: “Есть в полёте!” — едва успевал достигнуть земли. Попов направлялся дальше, и через каких-нибудь полчаса все двадцать пять свободных аэростатов были в воздухе.

Красивую, необычную картину наблюдали мы с Ревзиным в этом полёте. Из туч, будто из морской пучины, один за другим всплывали воздушные шары. Над ними сквозь верхний слой облаков, как через матовое стекло, пробивался ровный, спокойный солнечный свет. Внизу на тучах образовались причудливые, окружённые радужным ореолом тени аэростатов. Это было довольно редко наблюдаемое явление глории, которое вызывается лучами солнца, проходящими между рассеянными в воздухе ледяными и водяными частичками облаков. Аэростаты вначале летели рядом и экипажи могли перекликаться. Десятки звонких голосов раздавались над облачными просторами.

ВВЫСЬ И ВДАЛЬ

В книге бельгийского стратонавта профессора Пикара о его полёте в стратосферу есть следующие строки: “Некоторые говорят: свободный аэростат — игрушка ветров, какой цели он служит? Его место в сарае. Мы, воздухоплава-

тели, высоко ценим свободный аэростат. Кто обвинил бы швейную машину за то, что она не способна молоть кофе? Кто обвинил бы кофейную мельницу за то, что она не может шить? Всякая вещь, выполняющая своё назначение, хороша сама по себе”.

Нам тоже приходилось сталкиваться с людьми, утверждавшими тогда, что воздухоплавание пора сдать на слом. Однако наперекор им аэростаты применяются даже сейчас. Правда, стремительное развитие авиации привело к тому, что дирижаблестроению стали придавать всё меньшее значение. Необходимость в полётах на свободных аэростатах сильно сократилась. Но нам было ясно, что эти полёты ещё долго могут служить научным целям. В атмосфере, окружающей нашу Землю, слишком много неизведанного, неизвестного. И наука была не столь уж богата средствами исследований, чтобы пренебрегать таким способом подъёма людей и приборов, как аэростат.

Этого не хотели понимать иные равнодушные люди, боявшиеся, “как бы чего не вышло” и действовавшие по принципу “лучше запретить, чем отвечать”. И я был бы неправдив, не упомянув о том, что в нашей работе встречалось немало препятствий. Бывали у нас разочарования и горькие минуты неудач. Но мы не складывали оружия. В 1938 году по настоянию наших пилотов партийная организация Управления воздухоплавания рассмотрела вопрос о работе отряда свободных аэростатов. Помню, как на собрании выступил Фомин.

— Воздухоплаватели в большом долгу перед страной, — горячо говорил он. — Наши полёты не приносят Родине достаточной пользы; советские полярники завоёвывают Северный полюс. Лётчики совершают беспримерные дальние перелёты. А наш отряд почти не летает по научным заданиям, не борется за завоевание высот, за мировые воздухоплавательные рекорды! Что же этому мешает? — спросил Фомин и, сделав небольшую паузу, ответил: — Люди, которые боятся нового, боятся взять на себя “лишнюю” ответственность.

— Спокойно жить хотят! — вставил кто-то из коммунистов.

— Верно, Фомин! — раздалась одобрительные возгласы.

Саша стал приводить убедительные примеры, называть фамилии. И чем резче были слова, тем больше собиралось в уголках его глаз насмешливых морщинок.

Пришли желанные дни напряжённой творческой работы маленького дружного коллектива воздухоплавательного отряда. Мы с Сашей побывали в Физическом институте Академии наук СССР, чтобы посоветоваться с Сергеем Ивановичем Вавиловым о высотных полётах на аэростатах. На высоту более 5-6 километров самолёты тогда поднимались мало. Полёты стратостатов были очень редкими из-за трудностей снаряжения их огромных оболочек. Мы же предлагали летать на обычных аэростатах, объёмом 2200 кубических метров. Такие полёты могли выполняться регулярно и позволили бы систематически

проводить ценные исследования на высоте 10-11 километров.

Вавилов тут же познакомил нас с одним из своих помощников — докторантом Физического института Сергеем Николаевичем Бериевым, ныне членом-корреспондентом Академии наук. Нам сразу понравился этот человек с добрыми, не то усталыми, не то близорукими глазами и копной светлых волос. Сергей Николаевич занимался одной из важнейших областей физики — изучением космических лучей — и уже тогда считался очень талантливым учёным.

Узнав о том, что мы сможем поднимать на воздушных шарах его аппаратуру, он прежде всего забеспокоился: не слишком ли опасны для нас высотные полёты в открытой гондоле? Вавилов тоже попросил подробно рассказать об этом и подчеркнул, что мы ни в коем случае не должны рисковать.

Дружески распрощавшись с учёными, мы вышли из института, довольные открывшимися перед нами перспективами. Мы могли гордиться тем, что продолжим славную историю применения воздухоплавания для научных целей, первой страницей которой был полёт академика Я.Д. Захарова, организованный в 1804 году Российской Академией наук на огромную для того времени высоту — 2600 метров.

Опыта было мало, и перед нами возник ряд новых задач. Решались они, конечно, многими людьми, но нам следовало знать каждую деталь, не забывать, что в воздухе у нас не будет помощников и любая допущенная на земле оплошность может принести неприятности.

Регулярно встречаясь с Верновым, мы знакомились с особенностями предстоящих научных наблюдений. Сергей Николаевич рассказывал нам о таинственных космических лучах, несущихся к Земле из неведомых глубин вселенной. Мы узнали о том, что большинство частиц, входящих в их состав, обладает колоссальной энергией. И это привлекает внимание физиков — ведь для исследования атомного ядра они применяют бомбардировку вещества невидимыми снарядами — электрически заряженными частицами. А самыми мощными из всех таких снарядов являются частицы космической радиации.

Попадая в атмосферу, космические лучи поглощаются в ней, вызывая в то же время новые, так называемые вторичные, излучения.

— На большой высоте, — объяснял нам Сергей Николаевич, — интенсивность космических лучей во много раз больше, чем у земли. Излучение там, кроме того, ещё достаточно однородно. Чем выше сможем мы осуществлять наблюдения над космической радиацией, тем скорее удастся разгадать, где и как она возникает, тем больше получим мы сведений о том, как извлечь энергию, заключённую в ядре атома, и расширим наши сведения о вселенной.

В отряд доставили сконструированный Бериевым прибор для улавливания космических частиц и автоматического подсчёта их числа. Подобные же приборы, только значительно меньшего размера, Сергей Николаевич незадолго до нашего знакомства использовал для исследования космической радиации на

разных географических широтах. В длительной морской экспедиции он выпускал свои автоматические разведчики в стратосферу на шарах-радиозондах. В предстоящем полёте прибор должна была закрывать перемещающаяся свинцовая пластина, так как целью измерений являлось выяснение условий образования вторичных частиц в свинце под действием космических лучей.

Наш подъём состоялся пасмурным декабрьским утром. Едва аэростат оторвался от земли, как она тут же исчезла под низкими облаками. Стоило бросить взгляд на снаряжение гондолы, чтобы понять, что мы отправились не в простой полёт. Помимо обычных аэронавигационных приборов, у нас имелись баротермографы — самописцы давления и температуры воздуха, баллончики со сжатым кислородом и необходимым для дыхания оборудованием, небольшая радиостанция. Снаружи гондолы был укреплен прибор для исследования космических лучей. Мне поручили записывать показания его автоматического электромагнитного счётчика, а также время, высоту полёта и положение закрывающей прибор свинцовой пластины. Через определённые промежутки времени я передвигал её, поворачивая специальную рукоятку. В счётчике по мере подъёма всё чаще потрескивали электрические разряды, и это наглядно убеждало меня в увеличении интенсивности космической радиации с высотой.

Мы сидели друг против друга, ещё с земли надев кислородные маски. Я видел спокойные, сосредоточенные глаза Фомина. Он напоминал хирурга, производящего сложную операцию. А ведь мы, в самом деле, производили своего рода операцию, вторгаясь в заоблачные высоты, к которым не приспособлен человеческий организм!

Когда я служил на флоте, меня послали в водолазную школу. Мне приходилось опускаться в море, для осмотра корпусов кораблей. Испытав прежде спуск в водный океан, я теперь знакомился с подъёмом в океан воздушный. Казалось бы, совершенно противоположные вещи. А в них много общего! И там, и здесь человек должен бороться с ненормальным давлением: в первом случае — с повышенным, а во втором — с уменьшенным. Скафандр водолаза и скафандр высотника сходны друг с другом. И ряд признаков так называемой кессонной болезни, которой иногда страдают водолазы, похож на признаки болезни высотной.

Высотная болезнь, вызываемая уменьшением давления кислорода, приводит к нарушению функций центральной нервной системы: к слабости, сонливости, ослаблению памяти, потере сознания. Кроме того, вследствие понижения атмосферного давления возникает боль в суставах, ушах, брюшной полости. Физические и нервные напряжения способствуют возникновению всех этих явлений. Поэтому Владимир Владимирович Стрельцов следил, чтобы мы систематически занимались спортом, и тщательно тренировал нас, поднимая в барокамере без кислородных приборов до высоты 8000 метров.

Мы вышли из облаков, и над нами ярко засияло солнце. Я поглядывал на оболочку. Её покрывали морщины и складки, потому что с земли наш аэростат

поднимался “невыполненным”. Как это полагается для высотных подъёмов; он был залит газом не полностью. По мере уменьшения атмосферного давления с высотой водород постепенно расширялся, занимая всё больший объём. Складки материи исчезали, и нижняя полусфера окончательно расправилась. Аэростат “выполнился” — стал шаром. Продолжающий расширяться водород теперь выходил наружу через аппендикс. Подъёмная сила начала уменьшаться и на 6600 метров сравнялась с весом аэростата. Взлёт прекратился. Фомин взял нож и перерезал натянутый у борта шпагат. Тотчас за гондолой опрокинулся один из мешков с песком. Такой способ сбрасывания балласта позволял нам экономить силы и не делать лишних движений, опасных на большой высоте.

Когда, продолжая подъём, мы приблизились к лёгкой, волнистой гряде перистых облаков, корреспонденты газет обратились к нам по радио с просьбой рассказать о ходе полёта.

— Сейчас 12 часов 35 минут, — сказал Фомин в микрофон. — Высота восемь тысяч шестьсот метров. Только что пробили слой перистых облаков. Скорость взлёта около двух метров в секунду. Температура минус тридцать пять градусов...

Хорошо, когда есть связь с землёй. Но в свободном воздухоплавании этому почему-то не придавалось должного значения. И только Фомин, готовясь к экспериментальным полётам, серьёзно занялся радиосвязью. Незадолго до высотного подъёма мы впервые полетели на “радиофицированном” аэростате вместе с инженером отряда Виктором Хахалиным, который сконструировал и изготовил для нас лёгкую и достаточно мощную приёмно-передающую станцию. Хахалин держал связь с землёй, принимал сводки погоды, а после посадки сейчас же передал в отряд, где мы находимся. Прежде нам не всегда удавалось быстро сообщить о себе в Москву.

...Стрелка высотомера остановилась на отметке “9000”. Термометр показывал 45 градусов мороза. Ноги в тени слегка зябли. С комбинезонов же поднимался пар — испарялась накопившаяся на них у земли и в облаках влага. Фомин снова сбросил балласт. Высота возросла ещё на 150 метров. На нашем аэростате можно было подняться несколько выше, если бы было такое задание. Но и высота 9150 метров казалась нам довольно внушительной. Мы находились в том слое воздуха, который, как учит аэрология, “отделяет” самую нижнюю область атмосферы — тропосферу — от стратосферы. Этот промежуточный слой называется тропопаузой, или субстратосферой. Отсюда и получили своё название “субстратостаты” — аэростаты, оборудованные, как наш, для подъёма на такие высоты.

Итак, мы стояли в гондоле субстратостата, гордо плывущего над облаками. Фомин следил за приборами, держал связь с землёй. Я продолжал наблюдения, делал записи. Мы почти не разговаривали. Временами Саша внимательно взглядывал на меня и спрашивал о самочувствии. Наслышавшись о незаметно наступающих на большой высоте обмороках, я вначале старался

“вникнуть” в своё состояние: щупал пульс, прислушивался к биению сердца и дыханию. Вскоре я убедился, что чувствую себя нормально. Тут мне вспомнилось, как однажды со мною в обычный полёт отправился служивший в ДУКе фотограф — худощавый, высокий и какой-то нескладный человек. Почему-то он был не в восторге от своего воздушного крещения. Особенно удручающе повлияло на него наступление ночи. Долго молчал он, сидя на дне гондолы, и, наконец, спросил:

— Какая сейчас высота?

— Три тысячи пятьсот метров, — пошутил я. В это время мы шли на расстоянии не более ста метров от земли.

— То-то я себя так плохо чувствую, — сказал мой угрюмый пассажир, — всё же недостаток кислорода здорово даёт себя знать...

Воспоминание об этом заставило меня улыбнуться. Я поглядел на голубые баллончики со сжатым кислородом, на манометры, показывающие давление живительного газа. Наша многократно испытанная на земле кислородная система работала отлично. Мы тщательно готовили её, помня, что ненадёжная подача кислорода, когда не было должного опыта, порой приводила к тяжёлым последствиям. Трагически закончился один из высотных подъёмов наших четырёх военных воздухоплателей. Они отправились в полёт утром, а к вечеру никем неуправляемый субстратостат опустил на землю их замёрзшие тела.

...Пробыв на потолке полчаса и выполнив все намеченные наблюдения, мы подсчитали, сколько осталось кислорода. Запас его был уже невелик. Следовало идти вниз. Фомин потянул клапанную верёвку. Субстратостат, набирая скорость, стал снижаться. Теперь водород уменьшался в объёме, постепенно сосредоточиваясь в верхней части оболочки. Встречный воздух поднимал освобождённую материю. Спуск от этого становился неустойчивым, гондолу раскачивало. Для того, чтобы не давать нижней полусфере подниматься, на аэростатах имеется снасть, прикреплённая к аппендиксу. Она называется “узdechковой”. Фомин натянул её, прочно привязал к подвесному обручу, на котором висит гондола, и раскачивание уменьшилось.

На высоте 4000 метров мы сняли кислородные маски.

Приближались облака, скрывавшие землю. Выйдя из них, увидели впереди город Александров и вскоре благополучно совершили посадку, несмотря на сильный, порывистый ветер.

Вернов был доволен результатами нашего полёта, а Вавилов сказал даже, что это первый подъём, в котором экипаж выполнял точные и непрерывные наблюдения над космическими лучами. Академия наук обратилась к нам с просьбой проводить специальные научные наблюдения и в дальнейших полётах, а для проверки выводов, сделанных на основании данных нашего подъёма, в ближайшее время организовать второй полёт субстратостата.

Теперь, когда мы начали летать на большую высоту, стало необходимым серьёзно заняться высотными парашютными прыжками с воздушных шаров.

Щукин и я считали это своим долгом не только потому, что такие прыжки были бы прямым продолжением начатого нами дела. В те дни нам присвоили звание “Мастер спорта СССР”. А это ко многому нас обязывало.

Для начала мы решили прыгнуть с высоты 5000 метров, а затем выполнить тот прыжок, которому помешал несчастный случай, происшедший со мною два года назад.

И вот субстратостат поднимает нас в облачное небо. С нами летят Фомин, Крикун и молодой инженер-воздухоплаватель, выпускник ДУКа Волков. Почти над самой площадкой отряда в облаках навстречу нам выплывает дирижабль. Из его гондолы доносится музыка — московская радиопередача. Наши экипажи обмениваются приветствиями. У Фомина недовольное лицо. Он замечает, что в такой встрече мало хорошего. С корабля должны были бы запросить, нет ли рядом в воздухе аэростатов, и летать поосторожнее.

Внизу сплошная облачность. Плывём на север. Знаем, что под нами лесные массивы и неподходящие для приземления площадки. Волков выясняет, когда же будет обещанная синоптиками погода. С земли сообщают, что обстановка скоро улучшится. Действительно, в облаках образуются просветы — “окна”. Впереди виднеется город Дмитров, а несколько ближе — большое поле. Фомин быстро подсчитывает время, необходимое для подъёма до 5000 метров. Щукин и я определяем скорость ветра. Чтобы прыгать на поле, к которому мы приближаемся, следует поскорее набирать высоту. Сбрасываем балласт, и субстратостат идёт вверх, пробивая один за другим слои облаков. Под нами окно, через которое хорошо видна земля. Сергей и я садимся на борт и разом бросаемся вниз.

Пролетев метров четырёхста, открываю парашют. Мимо меня с громким свистом проносится какой-то предмет. Подняв голову, вижу неподалёку Щукина. У него одна нога без унты. Сергей забыл привязать её, и от рывка она слетела вместе с меховым носком. Хорошо, хоть шёлковый носок остался!

Опускаемся сквозь облака. Я то теряю товарища из виду, то вновь нахожу его рядом. Приземлившись, подхожу к нему... Ну и обмундирование, нечего сказать! На одной ноге унта, а на другой — меховая перчатка с крагой. Это переодевание Сергей совершил ещё в воздухе.

Крикун долго потом посмеивался над Щукиным:

*“Вместо валенок перчатки
Натянул себе на пятки!”*

Разыскивать унту было бесполезно. Из раскинувшейся неподалёку деревни к нам уже ехали на санях люди. А в это время за облаками на высоте 7000 метров готовились к снижению оставленные нами друзья. Они торопились узнать, как завершился наш прыжок.

Быстро бежит время. Вот уже подготовлен наш второй подъём к границам стратосферы. Мы с Фоминым входим в балонный цех отряда, чтобы погля-

дет, в порядке ли “корпус” нашего воздушного корабля. Его расправленная воздухом оболочка лежит на полу, занимая чуть ли не весь цех.

Техник Карамышев отъединяет шланг воздушного вентилятора, просовывает голову в освободившийся рукав аппендикса и, захватив переносную электролампу, скрывается внутри оболочки.

— Прощу, товарищи, — приглашает он нас, будто к себе в квартиру.

Вместе с инженером Масенкисом мы оказываемся в обширном помещении с зыбкими, колышущимися “стенами” из прорезиненной материи. У отверстия аппендикса и в противоположной стороне — у клапана дольки, составляющие поверхность шара, сходятся, напоминая лепестки гигантского цветка. Внимательно оглядев швы, соединяющие дольки, Карамышев гасит лампу. Через плотную материю слабо пробивается дневной свет. Повсюду он равномерен, нигде не видно ни малейшего отверстия. Значит, оболочка в порядке.

У нас материальная часть находится под надзором квалифицированных людей, искренне любящих своё дело. Именно такими людьми являются старейшая работница цеха Евгения Кондрашова, инженер Александр Масенкис, техник Станислав Карамышев.

Карамышева даже представить себе трудно, не возящимся с оболочками, гондолами, такелажем. Он словно родился среди всего этого воздухоплавательного имущества. Станислав всегда что-нибудь совершенствует, конструирует. Он построил оригинальную складную, надуваемую воздухом гондолу. На аэростате с этой гондолой Борис Невернов совершал посадки на воду. Карамышев сконструировал и изготовил своеобразный воздухоплавательный автопилот. Этот прибор представлял собой сосуд с водою, которая автоматически начинала выливаться, если аэростат опускался ниже определённой высоты. Получалось то же, что при сбрасывании балласта — воздушный шар облегался и шёл вверх. Автопилот был, конечно, примитивен и применения в наших полётах не нашёл. Но много лет спустя подобные устройства стали использоваться для автоматического управления аэростатами, летающими без людей.

Подходим к верхнему полюсу аэростата, где смонтирован большущий газовый клапан, который открывается верёвкой из гондолы. Вот и кольцо для её присоединения. Всякий раз, чтобы привязать верёвку, приходится влезать сюда, внутрь шара.

Я видел однажды, как это делается на аэростате очень большого объёма. Жарким июльским днём солдаты и офицеры воздухоплавательной части собрались вокруг лежащей на земле гигантской оболочки стратостата. Её начинали готовить к предстоявшему на следующее утро полёту. Случилось так, что воздушный вентилятор, с помощью которого подаётся воздух в оболочку, когда внутри неё работают люди, был испорчен. Времени для ремонта не хватало.

— Товарищи, кто возьмётся привязать клапанную верёвку? — громко спросил командир части известный стратонавт Георгий Прокофьев.

— Разрешите, товарищ полковник? — обратился к нему какой-то молодой солдат.

— Ну что ж, давайте! — согласился командир. — А вы, — обратился он к одному из офицеров, — возьмите нож и идите рядом. В случае необходимости — режьте оболочку.

Парень снял гимнастёрку, обнажив мускулистые руки спортсмена, привязал к поясу конец клапанной верёвки, нырнул в аппендикс и ящерицей пополз внутри накаливаемой солнцем газонепроницаемой оболочки. Там была адская жара, не хватало воздуха, а солдат всё лез и лез вперёд. Мы напряжённо наблюдали, как под материей передвигалось его тело. Прокофьев и офицер с ножом шли следом. Полковник то поглядывал на часы, то оценивал взглядом остающееся до клапана расстояние. Длина оболочки составляла около 100 метров. Вдруг двигавшийся под материей клубок замер.

— Что с вами? — крикнул Прокофьев.

— Решил минуту отдохнуть, товарищ полковник, — раздался из оболочки приглушённый голос.

Наконец солдат оказался около клапана, и командир спросил:

— Как чувствуете себя?

— Да, вроде, ничего! — последовал ответ.

— Сумеете привязать?

— А как же, товарищ полковник, не зря же нас учили!

— Привязали? Ну-ка, потяните клапан... Так, хорошо!

Обратный путь был более тяжёлым. Парень несколько раз отдыхал и добрался до аппендикса с трудом. Он вылез весь мокрый, жадно глотая воздух.

— Молодец! Благодарю, — сказал Прокофьев, крепко пожимая руку солдату.

...Чтобы привязать клапанную верёвку нашего небольшого аэростата, таких героических усилий не требуется. Это можно сделать, не подавая в оболочку воздух.

Карамышев оттягивает тарелку клапана и отпускает её. Пружины резко возвращают тарелку на место.

— Видите, и клапан в полном порядке, — говорит Станислав.

Возвращаемся к аппендиксу и один за другим покидаем оболочку, щурясь от яркого дневного света.

Через несколько дней аэростат, внутри которого мы побывали, уносит нас в голубую высь. Высотомер показывает 7000 метров, а мы всё ещё находимся над местом взлёта. Превосходная погода — ни ветра, ни облаков! Только теперь нас начинает относить на юго-восток.

Я поворачиваю рукоятку управления свинцовой пластиной и тщательно записываю цифры.

“Аэронавигационные и научные приборы работают безотказно. Точно выдерживая график, ведём записи”, — передаёт первую радиограмму Фомин. Он потихоньку постукивает пальцем по стёклышку вариометра. Стрелка показывает, что подъём прекращается, и Саша с помощью ножа освобождает от крепления один из балластных мешков.

На высоте 10 километров обнаруживаем совершенно иные скорость и направление ветра. Субстратостат быстро плывёт на юго-запад к городу, который, словно нарочно, называется Наро-Фоминском.

10200 метров. Можем поздравить друг друга. Нами фактически побит один из мировых воздухоплавательных рекордов высоты. Каждая лишняя сотня метров, достигнутая воздушным шаром — победа, тем более, что мы поднялись в гондоле, загруженной научным оборудованием. Если бы не его вес, высота была бы ещё большей.

Австриец Эммер на аэростате примерно такого же объёма, как наш, сумел подняться на 9374 метра. Это и считалось рекордом.

Мечты Саши начинают сбываться! Мы летим в стратосфере, пусть хотя бы и в самом нижнем её слое. Ничего, будущее за нами, поднимемся и более высоко!

Недаром стратосфера привлекает внимание авиаторов. Здесь нет облаков и туманов; погода всегда благоприятствует полетам, а воздух сильно разрежен, и его сопротивление движущемуся самолёту невелико. Поднимаясь сюда, мы участвовали в борьбе за овладение высотами, на которых теперь с огромной скоростью мчатся воздушные корабли, доставляя пассажиров в комфортабельных герметических кабинах за многие тысячи километров.

Мороз достигает 52 градусов. Небо кажется тёмно-синим. Видимость исключительная, хотя земные рельефы сглажены и земля похожа на расчерченный прямыми линиями план. На расстоянии 90 километров видна подёрнутая дымкой столица. За нею различаются полоска канала имени Москвы и чёрточки, в которых мы узнаем высокие дирижабельные эллипсы в Долгопрудной.

Глубокая тишина. Сюда не долетает ни одного земного звука, если не считать тех, что приносит радио. И вдруг — гудок! Обыкновенный паровозный гудок почему-то раздаётся так чётко и явственно, словно до железной дороги рукой подать.

После 30-минутного пребывания на потолке начинаем форсированный спуск. Я делаю последние записи.

Приземляемся и едва успеваем уложить оболочку, как к месту посадки на машине подкатывает Вернов. Торопливо пожав нам руки, он просит журнал с записями и спешит осмотреть аппаратуру. Он, видимо, доволен. Вскоре мы узнаем, что новые наблюдения подтвердили научные данные первого полёта.

Мы не только штурмовали стратосферу. У нас организовывались интересные подъёмы соединённых между собой воздушных шаров с высадкой — то, о чем мы когда-то мечтали, — целых “десантов” агитаторов-

парашютистов, проводивших агитационную работу среди населения небольших городов и сельских районов. Наши пилоты повели серьёзную борьбу за увеличение длительности и дальности полётов.

Я помню, как апрельским днём 1939 года в пилотской комнате раздался телефонный звонок и из Управления сообщили, что от пилотов Федора Бурлуцкого и Александра Алешина получена телеграмма. Фомин положил трубку на рычаг аппарата и радостно сказал мне:

— Посадка в 11.25. Ну-ка, где там Ново-Ильиновка?

Поглядев на карту Казахской ССР, я отыскал в Кустанайской области Ново-Ильиновку и прикинул расстояние до этого населённого пункта от Москвы. Выходило, что аэростат пролетел по прямой около 1700 километров.

— Длительность полёта шестьдесят один час тридцать минут! — продолжал Фомин, доставая из стола таблицу мировых воздухоплавательных рекордов. Таблица пестрела именами иностранцев, несмотря на то, что многие их рекорды фактически давно были перекрыты нашими воздухоплавателями.

Ещё в 1935 году аэронавты Иван Зыков и Александр Тропин продержались в воздухе на аэростате большого объёма свыше 91 часа, превысив на 4 часа мировой рекорд продолжительности полёта. Их победа не была официально зарегистрирована лишь потому, что Центральный аэроклуб СССР имени В.П. Чкалова тогда не состоял членом Международной авиационной федерации. Мы не раз перекрывали достижения иностранцев даже в рядовых тренировочных полётах.

Саша взял красный карандаш и стал отмечать в таблице рекорды, которые теперь переходили к Советскому Союзу.

Алешин и Бурлуцкий побили шесть мировых рекордов продолжительности и три мировых рекорда дальности полёта. При этом иностранные достижения были намного превышены, оставлены далеко позади.

Прошло полтора месяца, и наш воздухоплавательный отряд снова порадовал Родину. На этот раз виновником торжества была молодая воздушная спортсменка, моя спутница по трёхдневным скитаниям в лесах Северного края — Аля Кондратьева. Первой из девушек воздухоплавательной школы она прыгнула с парашютом, стала воздухоплавательницей, пилотом дирижабля. Кондратьева установила первый в мире женский воздухоплавательный рекорд, пролетев на маленьком аэростате около 23 часов.

История знала немного примеров участия женщин в воздухоплавании. Исключительно интересно, что первая русская воздухоплавательница поднялась на аэростате 130 лет назад в Москве. Это была, по сообщению газеты “Московский вестник”, простая, необразованная русская мещанка Ильинская, живущая “в пресненской части в самом бедном положении...” Сейчас можно только догадываться о том, сколько препятствий пришлось преодолеть этой “простой, необразованной русской мещанке”, чтобы построить аэростат и организовать свой полёт. В то время было вполне возможно при соответствующей

щей помощи добыть для аэростата водород, но, как говорилось в той же газете, героиня поднялась "...в шаре, начинённом не газом, а простым дымом от аржаной соломы".

Аэростат Ильинской достиг высоты около 640 метров, с которой отважная женщина приветствовала жителей ракетами. "Московский вестник" с горечью писал: "Какими рукоплесканиями и деньгами награждали у нас иностранных воздухоплателей и с каким равнодушием приняли г-жу Ильинскую..."

Куда было понять высокопоставленной московской знати, что подвиг первой русской воздухоплательницы достоин памятника!

СРЕДИ ОТВАЖНЫХ

В мае 1939 года Щукин и я, как представители Гражданского воздушного флота, были приглашены на сбор лучших парашютистов Советской Армии, которым предстояло исследовать особенности прыжков со скоростных самолётов, накопить опыт высотных прыжков, испытать новейшие образцы парашютов и кислородной аппаратуры.

Эта интересная и важная экспериментальная работа проводилась в тесном содружестве с конструкторами советских парашютов — Николаем Лобановым, Игорем Глушковым и Федором Ткачевым. Я хорошо знал этих талантливых людей, энтузиастов парашютизма. Создавая новые парашюты, они сами принимали участие в их испытаниях и уже давно прыгали наравне с нами, рядовыми спортсменами. Все трое сейчас лауреаты Сталинской премии. На сборе работали также видные специалисты авиационной медицины, изучавшие влияние разнообразных прыжков с парашютом на организм человека. Ими руководил неоднократно летавший на большие высоты профессор Григорий Григорьевич Куликовский, ныне член Академии медицинских наук СССР.

Широкая, бескрайняя придонская степь дышала жаром. Крылья больших четырёхмоторных самолётов не спасали от палящих солнечных лучей. Южное солнце накаляло всё: и машины, и воздух, и землю. Но лётчики и парашютисты охотно влезали в меховую одежду, надевали на себя парашюты и летели для выполнения самых трудных заданий.

При прыжке со скоростной машины парашют раскрывается с очень сильным динамическим ударом, вызывая большую инерционную силу — "перегрузку", которую испытывают и детали парашюта и организм прыгающего. Этот удар можно уменьшить, делая затяжку, чтобы скорость снизилась. Но сделать нужную задержку раскрытия парашюта сумеет не всякий лётчик. Кроме того, не исключено, что скоростной самолёт может быть вынужденным лететь на сравнительно небольшой высоте, когда затяжка невозможна. Вот почему возникла настоятельная необходимость в парашюте повышенной прочности, создающем как можно меньшую перегрузку. Для конструирования

таких парашютов, требовалось проверить, какие перегрузки способен выносить организм человека.

Решение этой задачи было поручено группе участников сбора — известному испытателю Василию Романюку, бесстрашному исполнителю затяжных прыжков Наби Аминтаеву, опытным экспериментаторам Виктору Козуле и Павлу Федюнину, мастеру парашютных прыжков из сложных фигур высшего пилотажа, Александру Колоскову и нескольким другим парашютистам. День за днём прыгали они, оставляя самолёт при всё большей скорости и убедительно доказывая, что тренированному человеку это не приносит вреда.

Существовало предвзятое мнение, будто вынести перегрузку более восьмикратной невозможно. Как оказалось, безболезненно переносятся и большая перегрузка, поскольку при раскрытии парашюта она действует в течение очень малого времени. Парашютистам необходимо тренироваться, чтобы уметь хорошо её воспринимать. Тело спортсмена должно быть, как говорят у нас, “сгруппированно” — готово к рывку.

Моя перегрузка достигала 14,5. Это значит, что я ощущал такой толчок, как если бы мой вес на мгновение возрос в 14,5 раз. Между прочим, после одного из затяжных прыжков с аэростата, я, осмотрев на земле лямки, обнаружил на них надорванные швы. В связи с ростом скоростей самолётов и развитием прыжков с задержкой раскрытия парашюта, подвесную систему в дальнейшем усилили, и она стала абсолютно надёжной.

Огромную помощь испытателям оказывала кинотехника. На сборе работал кинооператор Владимир Лаврентьев, который неумоимо поднимался в воздух, чтобы запечатлеть наши прыжки. Ни один испытатель не может подметить того, что зафиксирует объектив киноаппарата. Специальный метод съёмки и замедленная демонстрация ленты позволяют увидеть на экране мельчайшие детали действий парашютиста и работы парашюта, помогают выявить особенности прыжка с разных самолётов. Занимаясь в течение многих лет авиационной киносъёмкой, Лаврентьев не раз показывал парашютистам весьма поучительные кадры. Однажды Романюк после очередного испытательного прыжка, который, по его мнению, прошёл нормально, с удивлением увидел на экране, что пережил довольно опасный момент. “Моим глазам предстал хаос из лямок, строп, купола, — вспоминает Романюк. — Они запутались до такой степени, что нельзя было разобрать, где парашютист, т. е. в данном случае я сам. Всё это происшествие заняло долю секунды. За такое короткое время стропы сначала опутали меня, потом были сброшены напором встречного воздуха и вытянулись на полную длину. Затем купол наполнился воздухом”.

Участники сбора выполнили ряд групповых прыжков с высоты от 4000 до 8200 метров. В числе двадцати семи парашютистов Щукин и я участвовали в ночном прыжке без кислородных приборов с 5500 метров. Эти групповые прыжки фактически были рекордными. Они принесли ценный опыт, необходимый для развития парашютного спорта.

На сборе мы ещё раз убедились в безотказности остроумного и простого прибора, автоматически раскрывающего парашют и основанного на принципе часового механизма.

Не могу не привести здесь интересного отрывка из воспоминаний испытателя этого прибора Василия Романюка.

“Однажды в государственную комиссию по испытанию приборов, автоматически раскрывающих парашют, вошли трое молодых людей в форме железнодорожников. Самый старший из них представился:

— Николай Доронин. А это мои братья — Владимир и Анатолий.

— Позвольте, — сказали им, — в комиссию приглашены изобретатели — инженеры Доронины...

— Мы и есть изобретатели Доронины, только пока ещё не инженеры, а студенты, — улыбнулся Николай и положил на стол небольшой металлический предмет. — Вот наш прибор. Он раскрывает парашют в любое заданное время в пределах 180 секунд.

Комиссия была уже знакома с конструкцией этого прибора по чертежам, присланным на конкурс... Члены комиссии настороженно отнеслись к изобретению студентов: на вид прибор казался очень хрупким, а его авторы слишком молодыми. Недоверие рождалось ещё и тем, что комиссия уже испытала несколько десятков других приборов и ни один из них полностью не отвечал условиям конкурса: прибор должен был действовать абсолютно точно и безотказно, хорошо выдерживать толчки, удары и встряхивания, возможные при прыжке с парашютом. Такие качества нелегко объединить в конструкции, небольшой по размеру и весу.

— Что ж, приступим к испытанию, — сказал председатель комиссии, передавая прибор Николаю Доронину. — Я хочу, чтобы мой парашют раскрылся через 114 секунд после отделения от самолёта.

Все вынули секундомеры.

— Подождите, — поднял руку старший из братьев, — мы ещё должны подготовиться.

Владимир Доронин вышел из комнаты и быстро вернулся, неся толстую доску, дюймовый гвоздь и кусок верёвки. Эти предметы он положил на стол.

— Теперь можно начинать, — сказал Николай.

По команде председателя прибор включили так, чтобы он сработал через 114 секунд... Тут произошло нечто неожиданное. Младший из братьев схватил прибор и с силой швырнул его об стену.

— Что вы делаете? — испуганно крикнул председатель.

Но Анатолий, не обращая внимания на возгласы присутствующих, поднял прибор, привязал к нему верёвку и стал быстро крутить над головой... Затем Владимир Доронин взял толстую доску и стал забивать в неё гвоздь своим изобретением. Сильные удары следовали один за другим, пока шляпка гвоздя не вмялась в древесину. Затем прибор был передан председателю, а Николай

Доронин, глядя на секундомер, предупредил:

— Через пять секунд парашют будет раскрыт.

Он не ошибся. Ровно через пять секунд послышался громкий щелчок — прибор сработал”.

После многократных испытаний на земле, изобретение тщательно проверили в воздухе, и оно полностью себя оправдало. Оно позволяло смело выполнять затяжные прыжки даже в ночное время. Парашютист, включив прибор, мог быть уверенным: парашют откроется точно в заданное время, если почему-либо этого не сделаешь сам. Мне, испытывшему на собственном горьком опыте опасности ночных прыжков, было особенно понятно значение замечательного прибора.

И всё же прибор Дорониных обладал одним недостатком. Он гарантировал открытие парашюта через заданное число секунд. Но как быть, если по каким-либо причинам парашютист оставил самолёт на меньшей высоте, чем предполагалось при включении прибора? Ответ на этот вопрос дал молодой талантливый инженер Леонид Саввичев — изобретатель другого автомата, основанного на принципе не часового механизма, а anerоидной коробки. Автомат Саввичева, испытанный также Василием Романюком, надёжно обеспечивал открытие парашюта точно на установленной высоте. Впоследствии Дорониными и Саввичевым был построен новый отличный прибор-автомат, действовавший по обоим принципам. Советские парашютисты благодаря этому получили новые исключительные возможности совершенствования и развития своего спорта.

Хорошо работала применявшаяся нами в высотных полётах и прыжках кислородная аппаратура. Но всё же она была не такой совершенной, как теперь. Кроме того, мы не имели ещё достаточного опыта. Нам пришлось наглядно убедиться в этом. Однажды наш самолёт летел на высоте около 7000 метров. Мы сидели в фюзеляже около люков. На каждом была надета кислородная маска, соединённая шлангом с бортовой кислородной установкой. Гул четырёх моторов не позволял переговариваться. Старший парашютист нашей группы Макаренко, желая спросить нас о самочувствии, поднимал большой палец. Мы отвечали тем же жестом. Это означало, что всё в порядке. Макаренко часто приподнимался, заглядывал в другой отсек фюзеляжа, где тоже сидели парашютисты. Никто не заметил, что от этих движений он почувствовал себя плохо. Макаренко потянулся к кранику кислородного прибора, чтобы увеличить подачу кислорода в свою маску, но повернул его в обратную сторону. Тотчас голова парашютиста бессильно упала на грудь. Он потерял сознание.

Сидевший рядом со мной Наби Аминтаев моментально поправил краник. Макаренко пришёл в себя и, как ни в чём ни бывало, показывал нам большой палец. Он вместе со всеми нормально выполнил прыжок, а нашему рассказу о случившемся не поверил.

Подобный случай имел место и в другом высотном полёте. Когда самолёт подлетел к намеченной для прыжков площадке, мы встали, включили индивидуальные кислородные приборы и отсоединили бортовое питание. Створки люка, через который нам предстояло прыгать, начали открываться, но замерли и остались полуоткрытыми. Немного подождав и не понимая в чём дело, мы сели по местам и вновь переключились на бортовое питание. Неожиданно самолёт стал круто пикировать. Мы удивлённо переглядывались. Лётчик выровнял машину лишь на высоте 4 километров. Что за чудеса? Теперь, когда прыгать уже было незачем, люк открылся! В дверях кабины пилота показался штурман. Весь бледный, он недоумённо глядел на нас и показывал знаками: “прыгайте!” Тем временем самолёт шёл на посадку...

Вот что рассказал потом наш лётчик. На заданной для сбрасывания парашютистов высоте он обернулся, чтобы посмотреть, почему штурман долго не даёт обычного сигнала сбавить газ. Штурман лежал сзади. Он был без кислородной маски. Его лицо посинело. Из рта выступала пена. Рука была протянута к штурвалу, которым открывается люк. Лётчик начал быстро снижаться. На высоте 4000 метров штурман пришёл в себя и стал вращать штурвал, совершенно не имея представления о происшедшем. Оказалось, что он потерял сознание из-за того, что на секунду снял маску, чтобы расправить идущий к ней шланг.

Я уезжал со сбора, обогащённый новыми знаниями, опытом и — что не менее ценно — дружбой с замечательными, смелыми людьми, у которых можно было многому поучиться.

Одним из таких людей я считаю отважного воздушного спортсмена, воспитателя многих парашютистов, ныне генерал-майора Александра Ивановича Зигаева. Много раз личным примером помогал он юношам и девушкам побороть нерешительность, выполнить первый прыжок и затем стать настоящими парашютистами. А когда — это было очень давно — на глазах его учеников произошёл несчастный случай, Александр Иванович, чтобы доказать, что парашют не раскрылся исключительно по вине прыгавшего, тут же поднялся в воздух и совершил прыжок с этим парашютом, подобно тому, как это сделал когда-то Яков Давидович Мошковский. Не менее самоотверженно поступил один из пионеров советского парашютизма — Аркадий Михайлович Фотеев, с которым меня связывает тесная дружба в течение многих лет. Это произошло тогда, когда я начинал учиться прыгать, а Аркадий Михайлович был уже опытным инструктором.

Однажды, когда он готовил к первому прыжку группу начинающих военных спортсменов, на аэродроме случилось большое несчастье: у одного из прыгавших почему-то не раскрылся парашют.

Аркадий Михайлович глядел на своих омрачённых, испуганных учеников и думал о том, что, если они не решатся прыгать сегодня, то многие из них не прыгнут никогда.

— Всё же, товарищ инструктор, в этом деле виноват парашют, — проговорил, опустив глаза, старшина группы.

Фотеев уже принял решение.

— Ну что же, постараюсь убедить вас, что это не так, — твёрдо сказал он, повернулся и пошёл к командиру подразделения.

— Ты с ума сошёл! — воскликнул тот, узнав о том, что задумал инструктор. — Прыгнуть с этим парашютом, да ещё без переукладки... Нет! Хватит и одного несчастья!

Командир возбуждённо показывал на порванный ранец, неисправный карабин грудной перемычки и другие повреждённые детали парашюта погибшего. Фотеев стоял на своём. Вокруг собрались его товарищи — инструкторы. Сперва они тоже были поражены. А затем горячо присоединились к Аркадию. И, в конце концов, командир согласился.

Тут же при помощи суровых ниток и иголки был произведён примитивный ремонт парашюта.

— Смотрите, не приешите купол к ранцу, — шутил, скрывая волнение, Фотеев. — А не то, как же я докажу его безотказность?

Через десять минут всё было готово к прыжку. Вокруг Аркадия Михайловича собрались все, кто был на аэродроме. Возникло нечто вроде стихийного митинга. Фотеев плохо помнит, что он говорил на этом необычном собрании. Он знает только, что после его выступления с ним захотели прыгать ещё несколько инструкторов.

Каким долгим показался ему подъём самолёта! Наконец, высота 1200 метров, внизу — аэродром. Аркадий открыл дверь фюзеляжа и приготовился к прыжку.

— Только без затяжки! — крикнул кто-то сзади.

— Да, да, — шепнул себе Фотеев, — конечно, без затяжки.

И отделился от самолёта. Он выдернул вытяжное кольцо и что есть силы сжал лямки, чтобы хоть часть рывка восприняли мышцы рук. Спешный ремонт ножного обхвата и карабина грудной перемычки оказался не совсем надёжным. Аркадий едва не выпал из подвесной системы. Он осторожно подтянулся, твёрдо сел на основную лямку и с усилием разжал пальцы.

Приближалась земля. К Фотееву бежали люди. Он уже различал радостные, возбуждённые лица... Его подхватили на лету, и все, потеряв равновесие, со смехом повалились на траву.

— Товарищ Фотеев!..

— Спасибо тебе, большое спасибо! — прерывающимся голосом говорил какой-то человек в комбинезоне, крепко пожимая руку отважному инструктору.

Это был один из лучших укладчиков части. Укладка парашюта, с которым прыгал погибший, выполнялась им. Он бросился к парашюту, потом снова к Аркадию, хотел что-то сказать, но глаза его сделались влажными и, махнув

рукой, он отошёл в сторону.

Фотеев доложил командиру:

— Парашют работает безотказно, подвесная система и ранец требуют замены.

Вскоре с аэродрома поднялся самолёт с группой молодых парашютистов. Когда Аркадий Михайлович скомандовал “Пошёл!”, всех ребят точно ветром сдуло. Он нырнул им вдогонку, раскрыл парашют, торопливо пересчитал учеников. Неподалёку, уверенно поправляя ножные обхваты, опускался старшина.

— Старшина! — крикнул Фотеев, — почему не докладываете, как настроение людей?

Парашютист удивлённо посмотрел на него. Он не ожидал, что в такой обстановке можно разговаривать.

— Всё в порядке, товарищ инструктор! — обрадованно крикнул он, и лицо его расплылось в весёлой, счастливой улыбке...

Совсем недавно я вспомнил об этом эпизоде, беседуя с одним товарищем, работающим в авиационной промышленности и совершившим когда-то парашютный прыжок. Он не поверил моему рассказу. “Что вы! Кто же решится прыгать с парашютом, у которого такие повреждения?” — говорил он мне, вежливо улыбаясь.

Можно как угодно расценивать с точки зрения строгих правил, существующих сегодня в парашютном спорте, степень риска, на который пошел Аркадий Фотеев много лет назад для того, чтобы доказать молодым спортсменам безотказность парашюта. Факт тот, что этот смелый, благородный поступок является достоянием истории нашего парашютизма.

Не следует думать, что подвиг Фотеева — результат какой-то особой вспышки героизма. Ничего подобного! Аркадий Михайлович всегда был и остается таким, какой он есть — отважным, спокойным и скромным советским воздушным спортсменом.

СТРАТОСТАТ-ПАРАШЮТ

Я уже упоминал о том, что воздухоплаватели стремились создать стратостат, который мог бы благополучно опускаться без сбрасывания балласта.

Размышлял над этой проблемой и начальник гидростатической лаборатории ДУКа Тихон Макарович Кулинченко. Он спрашивал себя: “Что надёжно тормозит снижение?” И отвечал: “Парашют. Вот если стратостат, опускаясь, будет хорошо парашютировать, необходимость в балласте отпадет”. Кулинченко постепенно развивал эту мысль, экспериментировал в лаборатории и разработал оригинальную конструкцию оболочки стратостата, позволявшую рассчитывать на то, что при снижении она постепенно преобразуется в гигант-

ский парашют, который плавно опустит гондолу.

Такое решение задачи было вполне естественным. Всякий аэростат при спуске тормозится сопротивлением воздуха — парашютирует. Сила торможения зависит от формы аэростата. Для шара она больше, для вытянутой, как у всякого стратостата, формы — меньше. Если же аэростат похож на парашют, тогда он спокойно опустится без сбрасывания балласта, пусть даже в его оболочке вовсе нет газа.

Может ли аэростат быть похожим на парашют? Может. У порванного мяча резина легко вдавливается внутрь, и получается маленький купол. Так же может быть и с воздушным шаром, когда в нём мало или совсем нет водорода. Правда, такой “парашют” несовершенен, неустойчив, при спуске он будет раскачиваться. Но всё же аварии не произойдёт.

Способность воздушных шаров парашютировать неоднократно спасала жизнь аэронавтам. Об этом стоит рассказать подробно. Читателям известно, что оболочка аэростата не изолирована от атмосферы, а имеет внизу аппендикс — большое, ограниченное рукавом отверстие. Если аэростат поднимается в выполненном состоянии и аппендикс случайно окажется закрытым, то оболочка вскоре будет разорвана давлением расширяющегося водорода. То же может случиться, если скорость подъёма велика, а отверстие аппендикса узко и оказывает слишком большое сопротивление выходящему водороду. Когда-то это недооценивалось и оболочки имели аппендикс очень малого диаметра. И вот что порою случалось. В мае 1847 года в Москве совершал полёт воздухоплаватель Берг. Желая ускорить взлёт, он по неопытности сразу выбросил четыре мешка с песком. Аэростат резко пошёл вверх и, как писали газеты, “...надулся до того, что ежеминутно грозил разрывом. Берг всё время держал клапан открытым. Но шар продолжал подниматься и надувался всё сильнее. Полный отчаяния, Берг рванул шнур клапана, он оборвался и клапан закрылся. Вслед за тем оболочка разорвалась и аэростат понёсся к земле со страшной высоты...”

Но остатки оболочки придавились к верхней части сетки и образовалось нечто вроде зонтика¹. “...Этому Берг был обязан своим чудесным спасением. Благодаря образовавшемуся парашюту быстрота падения замедлилась, и Берг повредил только левую ногу”.

Подобные случаи произошли с англичанином Джибсоном и тремя его пассажирами; с русским воздухоплателем Лаврентьевым и другими аэронавтами. Но особенно интересно, что более ста лет назад американский пилот Джон Уайз отважился произвести проверку способности аэростатов парашютировать, намеренно разрывая оболочку в воздухе. Вот как он сам в 1850 году описал свои опыты.

¹ Гондолы стали подвешиваться к оболочке на стропах сравнительно недавно. Прежде они прикреплялись к огромной верёвочной сетке, окружавшей аэростат.

“Я хотел произвести разрыв баллона на большой высоте и затем совершить спуск, используя при падении сопротивление воздуха.

Мысль о таком эксперименте может удивить каждого человека, знакомого с физикой. Тем не менее подобный эксперимент был проделан и может быть повторён в будущем с такой же уверенностью, на основе тех же принципов, по которым, например, носовой платок, выброшенный из окошка третьего этажа, упадёт на землю не так быстро, как кирпич.

В верхней части шёлковой оболочки моего аэростата вблизи от клапана имелись три небольших отверстия, через которые изнутри были пропущены прочные шнуры. Их концы длиной в 1,5 метра, выходявшие наружу, были пришиты к оболочке. Внутри баллона шнуры были сплетены в один, спускавшийся через аппендикс в корзину. Отверстия для шнуров заклеивались кусочками лакированной шёлковой материи².

Мой публичный полёт был назначен на 11 августа в Истоне. Я поднялся в воздух около двух часов дня с двумя “пассажирами” — с собакой и кошкой...

Баллон подошёл к густой пелене чёрных грозных облаков, и моему подъёму салютовали громовые удары с яркими молниями, что придавало началу полёта несколько устрашающий, но всё же импозантный характер. Мне казалось, что небесная артиллерия хочет отпраздновать новое научное достижение.

Это побудило меня теперь же показать, что сопротивление воздуха при разрыве баллона обеспечивает надёжный и безопасный спуск. Достигнув высоты около 600 м, я сбросил на парашюте собаку. Она благополучно опустилась на окраине города.

С высоты 1200 метров был сброшен второй парашют. Спуск этого парашюта должен был служить пробой парашютирующего спуска моего аэростата. Этот парашют я поставил в худшие условия, чем свой аэростат: он был пустым скомканным баллоном. Парашют, выброшенный за борт, падал камнем до тех пор, пока его оболочка не расправилась. Затем он стал падать медленнее. Но его падение сопровождалось рывками и раскачиванием, чего с обычными парашютами не бывает. Из этого, я понял, что если моё испытание и кончится удачно, то всё же не обещает большого удовольствия.

На высоте около 4000 метров оболочка аэростата настолько раздулась газом, что положение стало угрожающим. Через аппендикс, диаметром всего в 1 дюйм, газ выходил с оглушительным свистом. Должен заметить, что при исключительной тишине, царящей на высоте нескольких километров над землей, даже самый тихий звук вызывает беспокойство. Мне стало ясно, что если внутреннее давление газа не сравняется с атмосферным, то баллон лопнет.

Аэростат всё ещё имел сплавную силу. Вожжа, завязанная несколько ко-

² Тогда на аэростатах ещё не имелось разрывного устройства. Приспособление, о котором пишет Уайз, было сделано им, чтобы вскрыть оболочку в воздухе. — П. П.

ротко, натянулась и грозила разорвать оболочку по пришиву разрывных шнуров.

В этот критический момент я взволновался. На мило ниже меня сверкали молнии. Грозовые облака двигались с юго-запада к северо-востоку. Я вынул часы и отметил в бортовом журнале время 2 часа 20 минут. Положив часы в карман, я подумал: не лучше ли отложить опыт до другого раза, но в это самое мгновение мой баллон лопнул сам собой.

Я был убеждён в благополучном спуске, но всё же, должен признаться, пережил несколько жутких мгновений: газ с шумом устремился в разрывы верхней части оболочки, и стремительное падение сопровождалось свистом воздуха, рассекаемого подвеской аэростата. Вскоре я почувствовал лёгкий толчок. Взглянув вверх, я увидел, что нижняя половина баллона, как я и надеялся, подвернулась под верхнюю. Ветер относил парашютирующий аэростат на юго-запад. Приблизившись к земле, я выбросил за борт весь балласт. Корзина ударилась о землю, и я вылетел футов на десять вперёд.

Оболочка упала рядом. Она оказалась настолько сжатой, что было трудно отделить подвёрнутую нижнюю часть от верхней. Я стоял у разбитой корзины и поздравлял себя со счастливым исходом опасного эксперимента. Мой лоб был покрыт испариной: земная атмосфера подействовала на меня несколько подавляюще...

Посадка произошла в 16 километрах от города Истон. Через несколько минут после того, как я почувствовал под ногами твёрдую землю, я решил повторить свой опыт.

Для второго своего опыта я сделал в аэростате ещё одно приспособление. На клапане внутри оболочки крепился блок, через который был перекинут трос, пришитый одним концом к нижней части оболочки. Другой конец свободно свисал через аппендикс в корзину. Таким образом, я мог подтягивать нижнюю часть оболочки к верхней.

Однако это приспособление не понадобилось. После разрыва баллона оболочка поджалась к одной стороне. Сперва я опасался, что скорость падения будет чрезмерной, но вскоре успокоился: аэростат парашютировал, спускаясь по спирали. Я приземлился в 2 милях от Шуилкилл, и сотни людей, спешивших за аэростатом из города, видели мою посадку. Толчок при ударе о землю был не сильнее, чем прыжок с высоты примерно 3 метров".

На современных аэростатах, как я уже говорил, имеется "уздечковая" — снасть, оттягивающая низ оболочки к gondole. Такое оттягивание, необходимое в нормальном полёте, в случае разрыва оболочки препятствует образованию купола. Поэтому у нас существует правило немедленно перерезать уздечковую, если почему-либо аэростат потеряет газ и начнёт падать. Одному из наших пилотов пришлось прибегнуть к этому, когда у аэростата в воздухе неожиданно вскрылось разрывное. Как только уздечковая была разрезана, воздух вдавил освобождённую нижнюю полусферу внутрь шара, образовался купол,

благополучно опустивший четырёх человек на землю.

Инженеры нашего отряда Владимир Манцевич и Александр Масенкис провели серию опытов, подтвердивших, что аэростаты могут парашютировать, когда уздечковая перерезана или развязана. В воздух взлетали два соединённых верёвками аэростата. Один из них со свободной уздечковой поднимал вместо экипажа груз. На некоторой высоте этот аэростат отцепляли, одновременно вскрывая его разрывное устройство. Потеряв газ, он быстро падал, но вскоре начинал парашютировать.

Но такие опыты нельзя было бы столь же успешно произвести со стратостатом, объём которого в десятки раз больше, чем у обычных воздушных шаров. Стратостат должен превращаться в парашют очень плавно. Иначе оболочка порвётся. Именно это и произошло со стратостатом “Осоавиахим”, когда давление воздуха разорвало уздечковую и свободная от газа материя устремилась вверх.

Ясно, что стратостат нужно приспособить к постепенному, плавному превращению в парашют. Как это сделать, и придумал Тихон Макарович.

Для предварительной проверки был изготовлен аэростат с парашютирующей оболочкой. Его успешно испытали аэронавты Серафим Модестов и Виктор Лысов. После некоторых усовершенствований оболочки окончательные испытания поручили Фомину и инженеру Волкову. Дважды поднимались они для этого в воздух.

Михаил Волков, заканчивая дирижаблестроительный институт, увлёкся стратостатом-парашютом и решил взять разработку его конструкции темой своего дипломного проекта. Он мечтал о том, чтобы принять участие в первом полёте стратостата. Нужно сказать, что у Михаила имелись для этого все основания. Он не только способный инженер, но смелый, спокойный и исключительно хладнокровный человек.

...Высотомер показывал 3100 метров, когда Фомин потянул верёвку управления клапаном. Аэростат пошёл вниз, но Саша не позволял клапану закрываться. Кубометр за кубометром выходил водород из оболочки. Спуск вначале резко ускорился, но затем оболочка стала парашютировать, и в течение всего снижения до земли не было никакой необходимости сбрасывать балласт.

Испытания летающей модели стратостата-парашюта привлекли большое внимание советской общественности. О них писала иностранная пресса. Вскоре было закончено проектирование стратостата и началась его постройка. Требовалось преодолеть немало препятствий. Огромная оболочка объёмом около 20000 кубических метров имела особый раскрой и некоторые специальные, нигде до этого не применявшиеся детали. Много нового было внесено и в конструкцию герметической гондолы, в её разнообразное оборудование. Каждая часть стратостата, каждый установленный на нём прибор должны были пройти тщательные испытания.

В постройке принимал участие ряд заводов и исследовательских учреждений. И везде возникали трудности, появлялись новые вопросы. Фомин и Волков энергично добивались их своевременного разрешения. Горячую поддержку и помощь им оказывали ЦК ВЛКСМ и газета “Комсомольская правда”.

Настал день, когда в баллонном цехе нашего воздухоплавательного отряда аккуратно уложили парашютирующую оболочку и поставили блестящий свежей голубой краской шар диаметром в 2 метра — герметическую гондолу с надписью “СССР ВР-60 Комсомол”.

Командиром стратостата назначили Фомина, его помощником Крикуна и научным сотрудником Волкова, а меня — запасным членом экипажа.

Приближался полёт, в котором был сконцентрирован весь накопленный нами опыт, вся наша любовь к воздухоплаванию. В памяти один за другим возникают эпизоды тех дней.

...Вот Фомин поднимается по лестничке, открывает люк и забирается в гондолу. Я встаю на ступеньку и, облокотясь на обод люка, гляжу внутрь паровой комнатки, которая приютит в стратосфере моих друзей. Всё в гондоле напоминало о сложности и трудности путешествия в далёкие заоблачные пространства. Здесь были штурвалы управления, навигационные приборы, самописцы давления, температуры и влажности воздуха, радиостанция, аппаратура для наблюдения за космическими лучами, оптическими явлениями в стратосфере и для взятия проб воздуха на разной высоте.

Фомин (в который уже раз!) внимательно осматривает гондолу, любовно прикасается к приборам. Потом садится около радиостанции и кладёт руку на телеграфный ключ. Скоро, скоро этот ключ будет отстукивать точки и тире, передавая радиogramмы о ходе полёта. Взглянув на меня, Саша, улыбаясь, вспоминает полюбившееся нам стихотворение Константина Симонова, посвящённое Амундсену:

*... По радио всю ночь бюро погоды
Предупреждает, что вокруг шторма —
Пуškai в портах швартуют пароходы
И запирают накрепко дома...*

Я смотрю на друга и думаю, что и сам он, сидящий в этой замечательной гондоле, в своём кожаном реглане — настоящий исследователь неизвестного, герой удивительных и смелых путешествий.

В цех входят Волков, Крикун и доктор Спасский. Сегодня предстоит генеральное испытание “жизненной аппаратуры”. Экипаж занимает свои места. Закрываются оба люка гондолы. Крышки люков плотно прижаты замками к резиновым прокладкам. Теперь гондола загерметизирована — надёжно изолирована от внешнего воздуха. Это даст возможность пилотам жить и работать в стратосфере. Более полувека назад великий русский учёный Дмитрий Иванович Менделеев указал на такой способ проникновения человека в область

больших высот, разработал принцип герметической гондолы для воздушного шара и тем самым изобрёл стратостат.

Приникнув к одному из круглых иллюминаторов, имеющих в верхней и нижней частях гондолы, я вижу, как Фомин поворачивает краник на большом блестящем шаровидном сосуде с жидким кислородом. Кислород, испаряясь, начинает поступать в гондолу. Одновременно Саша пускает моторчик регенерационной установки. Вращаемый моторчиком вентилятор гонит внутригондольный воздух через патроны с химическими поглотителями. Благодаря этому воздух освобождается от выдыхаемых людьми углекислоты и влаги. Шар с кислородом, моторчик, поглотители — это и есть “жизненная аппаратура”. Без неё в закупоренной гондоле можно было бы просуществовать лишь весьма незначительное время. По такому же принципу будут обеспечиваться жизненные условия для экипажей межпланетных ракет.

Постучав в иллюминатор, делаю друзьям прощальный жест. Их не дожидаться, они освободятся от своего добровольного заточения только через десять часов.

Летом и осенью 1939 года мы кропотливо изучали материальную часть, приборы и научное оборудование стратостата-парашюта. Фомин, Крикун и Волков под руководством инженера Игоря Глушкова проходили парашютную подготовку, несколько раз прыгали с самолёта. Они тренировались в барокамере и закрытой гондоле стратостата. Для испытания некоторых научных приборов Крикун и Волков поднялись на субстратостате, достигнув высоты 9200 метров.

Мы жили на окраине Москвы в санатории Гражданского воздушного флота. В свободное время бродили по чудному парку, катались на лодке. Трудно описать прекрасные условия, созданные нам. Порою даже становилось неловко, что о нас так заботятся, а полёт всё откладывается из-за неподходящих метеорологических условий.

Каждый вечер Фомин заезжал в Центральный институт прогнозов, но возвращался в санаторий без утешительных сведений. Один раз он запоздал к ужину, и мы с Крикуном обсуждали, что это могло означать. Волков лежал на кровати, лениво перелистывая какую-то книгу. В коридоре слышались знакомые шаги, и мне показалось по их чуть торопливому и энергичному звуку, что Фомин несёт новости.

Саша вошёл в комнату с торжественным и важным видом. Мы вопросительно молчали.

— Ну, друзья, на послезавтра готовьтесь, — сказал он.

— До послезавтра ещё успеют отменить, — заметил Волков, открывая оставленную было книгу.

— Думаю, что на этот раз нет, — возразил Фомин. — Ожидается безветренная погода. Уже даны все указания о старте.

...Звёздной, октябрьской ночью машина везла нас по пустынному в позд-

ний час шоссе мимо мирно спящих подмосковных посёлков. Фомин сидел рядом с шофёром и молча смотрел вперёд.

Последний поворот дороги, железнодорожный переезд, ещё несколько минут, и мы у цели нашего путешествия. Смолк мотор, хлопнули дверцы автомобиля, и мы услышали усиленные репродукторами команды:

— На поясных третьего и четвёртого секторов сдавай! Плавно сдавай!

— Дать газ!

Скрещенные, как шпаги, лучи прожекторов освещали площадку, над которой вырисовывалась неясная, вся в беспорядочных складках, громада стратостата.

В коридоре воздухоплавательного отряда многолюдно. Кинооператоры и сотрудники газет оживились словно потревоженный рой пчёл: “Экипаж приехал!” Но стратонавты слишком заняты. Нужно ознакомиться с последними метеоданными и уточнённым аэростатическим расчётом, показаться доктору, выслушать последние указания командования и научных работников, надеть лётные костюмы, подготовиться к приёмке материальной части.

Я пошёл поглядеть на снаряжение стратостата. Моё внимание приковала парашютовидная, будто срезанная снизу, оболочка. Она не свисала, а благодаря особому устройству была подтянута внутрь. Подойдя под неё и подняв голову, я увидел кусочек звёздного неба: оболочку снизу до верху пронизывала широкая матерчатая, всегда открытая для прохода воздуха труба. Подобно полюсному отверстию парашюта, труба должна была придать устойчивость снижающемуся стратостату, уменьшая раскачивание.

Оболочка огромна. Как бы для сравнения рядом с нею появился шар-прыгун. С его помощью осматривают недоступную никаким другим путём вершину стратостата. На специальной тележке осторожно подкатили поблескивающую при электрическом свете герметическую гондолу. Она была похожа на ядро жюльверновской пушки.

Погода не посчиталась с нами и на этот раз. С рассветом небо затянули облака. Хорошо хоть, что у земли было по-прежнему безветренно. Сколько людей находилось на площадке! Одна только стартовая команда состояла из двухсот человек. А кроме них, здесь собрались работники Главного управления гражданского воздушного флота, воздухоплаватели, корреспонденты, друзья стратонавтов. У многих в руках были букеты цветов.

К вершине стратостата поднялся удерживаемый за верёвку шар-прыгун. На его скамеечке виднелась фигурка человека. Это Тихон Макарович осматривал детали, расположенные в верхней части оболочки, — в порядке ли они.

Фомин, Крикун и Волков в тёплых удобных костюмах вышли из здания отряда и направились к стратостату. Наступила минута прощания, напутствий. Восхищённо смотрели присутствующие на отважных исследователей стратосферы. Подошёл пожелать успеха друзьям и я. Обидно, конечно, было мне оставаться на земле.

Экипаж занял места в гондоле. Прозвучала последняя команда. Стратостат плавно оторвался от земли. Из открытого люка высунулся и помахал рукою Крикун. Могло ли ему такое даже привидеться семь лет назад, когда он служил на далёком Амуре и читал книги об истории воздухоплавания?

Грянул авиационный марш. Провожающие, дружно аплодируя, следили за величественным стратостатом, пока он не скрылся в облаках.

Через три минуты с экипажем установили радиосвязь. Волков, сообщая о ходе полёта и научных наблюдений, называл всё большую высоту. Прошло около двух часов, и на радиостанции записали: “16000 метров. Жизненная аппаратура в порядке. Небо в зените тёмно-синее. Внизу сплошная облачность. Привет!”.

Впервые стратонавты могли, благодаря шахте, видеть небо в зените — прямо над головой. Во всех других полётах этому мешала оболочка.

Стратостат достиг заданной высоты 16800 метров. Были выполнены все научные наблюдения, и Фомин начал снижение. Волков сообщал, что спуск происходит с небольшой скоростью, что оболочка, принявшая в стратосфере форму шара, теперь обращалась в парашют и что (ура!) снижение не требовалось тормозить сбрасыванием балласта.

Мы слышали радиостанцию стратостата при спуске до высоты 10 километров. Неожиданно связь прекратилась. В штабе полёта с часу на час ждали сообщения о посадке. Но никаких сведений не поступало. В томительном ожидании прошло около суток. Наконец была получена потрясающая телеграмма: “Стратостат потерпел аварию. Экипаж спасся на парашютах. Фомин”.

Что же случилось? На высоте около 9000 метров оболочка представляла собой огромный парашют. Стратонавты по очереди любовались им через верхний иллюминатор гондолы. Цель полёта была достигнута!

Волков хотел сделать еще один фотоснимок оболочки и в этот момент, к своему ужасу, увидел, что стратостат вспыхнул. Вверху бушевало сплошное пламя. “Пожар!” — крикнул Михаил, отпрянув от иллюминатора.

Фомин стремительно повернул рукоятку механизма, предназначенного для отцепления гондолы от оболочки в случае аварии. Но отцепляться было не от чего. Оболочка сгорела мгновенно. Ничем не удерживаемая, гондола стремительно понеслась вниз. Имевшийся на ней аварийный гондольный парашют должен был открыться автоматически. Этого не произошло. Фомин выдернул кольцо ручного открытия парашюта. Последовал несильный рывок, но гондола продолжала падать в бездну.

...6200 метров. На этой высоте уже можно было разгерметизировать гондолу, не боясь потерять сознание от резкой перемены давления. Открыв люк, Волков подумал: “Не помешает ли поток воздуха выбрасываться с парашютом”? Он высунул голову наружу в яростный воздушный вихрь. Прыгать можно! Снизу навстречу летели облака, сверху за гондолой тянулись стропы, на которых она за минуту до этого висела под оболочкой, и разорвавшийся о

них гондольный парашют. Этот “хвост” стабилизировал полёт гондолы, не позволяя ей беспорядочно падать, как это было с оторвавшейся от оболочки гондолой стратостата “Осоавиахим”.

Крикун и Волков пристегнули парашюты. Парашют Фомина был случайно сдвинут с места. Его тут же нашли, но потраченное на это мгновение показалось невероятно долгим. Волков глядел на приближающиеся облака и стрелку высотомера.

4000 метров. “Миша, давай!” — приказал Фомин. Михаил сел на обод люка, оттолкнулся и некоторое время не открывал парашюта, чтобы подальше отлететь от гондолы и падающей подвески стратостата. Потом он выдернул вытяжное кольцо. Купол парашюта побежал змейкой и раскрылся. Со свистом пронеслись рядом металлические детали оболочки.

Какой медленный спуск! Волкову казалось, что он неподвижно висит в необозримом пространстве. Он подтянул стропы и стал скользить навстречу близким теперь облакам. Выйдя из них, поискал глазами в небе и увидел только одного парашютиста. Тоскливо сжалось сердце.

Волков и Крикун приземлились вблизи небольшого посёлка. К ним уже спешили на помощь местные жители. Они рассказали, что в той стороне, где раздался шум упавшей гондолы, опустился парашютист. Но там были глубокие наполненные водой карьеры торфоразработок.

Скорей на поиски! Цепочка людей шла по болотистой, заросшей молодыми деревьями низине. Впереди показалась поляна. Выбежав на неё, друзья увидели Фомина подле дымящейся, наполовину погружённой в топкую землю гондолы.

Оставшись один, Саша решил сбросить весь балласт, чтобы ослабить удар гондолы о землю. Не замечая, что до крови царапает обо что-то руку, он вращал рукоятку балластосбрасывателя. Под гондолой один за другим опрокидывались балластные мешки.

Потом он надел шлем, в последний раз глянул на высотомер. 2000 метров... Облака были уже вверху. Саша выпрыгнул, открыл парашют и увидел, как гондола врезалась в землю. До него донёсся глухой удар. Поодаль опускались два парашютиста. “Спаслись!” — ликуя, подумал Фомин.

Приземлившись, он поспешил к гондоле. Из её открытого люка валил дым, вырывались языки пламени. “Замкнулись провода аккумуляторов”, — понял Саша. К нему подбежали несколько рабочих, случайно проходивших мимо. Он забрался в гондолу, погасил огонь и спас большинство записей с результатами научных наблюдений.

При падении гондолы оторвались и опустились на отдельном парашюте стеклянные колбы со взятыми на разной высоте пробами воздуха. Их нужно было обязательно разыскать. Несколько раз летал Фомин над районом аварии на самолёте и дирижабле. Колб нигде не было видно. Впоследствии он разыскал их, организовав для этого лыжную экспедицию.

Потянулись ненастные осенние дни. Фомин аккуратно приходил на работу, хотя не было никаких полётов. Необычно молчаливый, он редко улыбался и не замечал участливого внимания товарищей.

Как-то вечером, зайдя к Саше домой, я застал его сидящим за письменным столом. Перед ним лежали спасённые бортовые документы. На краях некоторых бумаг успело оставить свои следы пламя. Кивнув мне, Саша встал, сделал несколько шагов по комнате, постоял у детской коляски, где спала его маленькая дочь. Потом подошёл к окну. По стеклу расплывались косые линии дождя.

Мне вспомнился мой неудачный прыжок, за который я едва не заплатил-ся жизнью. Вспомнилось, что первым, кого я увидел, придя в себя в больнице, был Фомин. Какое счастье, что он жив и невредим! А пережитое понемногу сгладится. Разве вот только останется появившаяся у висков седина.

Долго разговаривали мы в тот вечер, и мне стало ясно, что жизнерадостная, сильная натура моего друга берёт верх, что его подавленное состояние пройдёт без следа.

С головой ушёл Фомин в оформление отчёта о полёте. Вместе с учёными он занялся глубоким анализом причин аварии. Многократные испытания аварийных устройств стратостата показывали их полную надёжность. Если бы, например, оболочка порвалась даже так сильно, что не смогла парашютировать, экипаж имел возможность отцепиться от неё, после чего автоматически раскрылся бы специальный гондольный парашют. Беда состояла в том, что простой и надёжный отцепной механизм не был рассчитан на случай мгновенного и полного уничтожения оболочки. Подвесная система не отделилась от гондолы, а падала вместе с ней. Она и помешала правильному раскрытию парашюта.

Можно ли было заранее предположить возможность пожара? С большим трудом. И всё же при подготовке полёта предотвращением такой возможности занимались несколько специалистов. Принятые ими меры считались достаточно эффективными. И в этом была ошибка, если можно назвать ошибкой те неизвестности и долю риска, которые сопряжены с новым и большим делом. Водород воспламенялся от случайного разряда статического электричества — электричества, появляющегося вследствие трения каких-либо непроводящих материалов. Таким непроводящим электричество материалом является прорезиненная материя оболочки. Она заряжается от трения о воздух при подъёмах и спусках аэростатов.

Сразу же нашлись люди, поспешившие объявить полёты на водороде чересчур опасными, а потому ненужными. Они забыли о том, что наши воздухоплаватели совершили тысячи безаварийных полётов на воздушных шарах, что пожар не происходил даже в тех случаях, когда вероятность его была велика. Однажды знакомый читателю аэронавт Сергей Попов попал в сильную грозу. Вблизи аэростата сверкнула молния. Раздался настолько сильный удар грома,

что Попов на некоторое время потерял слух. Но полёт продолжался благополучно. В другом полёте ночью в грозовых облаках Борис Невернов и Сергей Ревзин заметили за бортом какой-то мерцающий огонёк. Оказалось, что это светится громоотвод — металлический конус, свисающий с оболочки на проводнике. Свечение становилось всё более ярким. С громоотвода, потрескивая, слетали искры. Это означало, что оболочка аэростата заряжена огромным количеством электричества. Такое явление нашими воздухоплавателями наблюдалось впервые. Оно прекратилось после того, как был сброшен балласт и аэростат поднялся выше облаков.

И ещё один случай. Воздухоплавательница Надежда Большакова и летевший с ней научный сотрудник во время грозы вдруг увидели, что оболочку аэростата пронзила молния. Испуганные, они выбросились на парашютах. Но аэростат не загорелся и благополучно опустился без экипажа. Мы с Фоминным выезжали на место происшествия и обнаружили с противоположных сторон оболочки воздушного шара два отверстия с обожжёнными краями.

Всё это показывает, что воспламенение аэростата — редчайшее явление. Но Фомин вовсе не делал из этого вывода об абсолютной безопасности полётов. Напротив, он бил тревогу: почему статическое электричество так мало изучено, почему специалисты электротехники, участвовавшие в подготовке полёта стратостата-парашюта, не смогли предотвратить аварию.

Не только технические вопросы, связанные с происшедшим, глубоко волновали моего друга. Он беспокоился, чтобы не был опорожен труд, вложенный в постройку стратостата, в организацию и проведение его полёта, чтобы случайная неудача не заслонила нового очевидного успеха советских воздухоплавателей, доказавших возможность спуска из стратосферы без торможения балластом.

Полёт стратостата-парашюта “Комсомол” получил всеобщее признание. Учёные высоко оценили мужество стратонавтов и результаты их наблюдений. В Дирижаблестроительном учебном комбинате состоялся вечер встречи героического экипажа со студентами, курсантами и преподавателями. Были на этом вечере гости: лётчики, полярники, учёные, писатели. С исключительным интересом слушали они доклад Бориса Никитича Воробьева об истории высотных полётов и рассказы участников одного из самых замечательных подъёмов в стратосферу. Мне больше всего запомнилось, как Фомин, закончив своё сообщение и, выждав, пока стихнут аплодисменты, просто и искренне сказал:

— Разрешите отнести ваши приветствия в первую очередь к тем, кто спроектировал и построил первый в мире стратостат-парашют, к тем, чьё творчество и труд двигают вперед нашу советскую науку и технику.

К НОВЫМ УСПЕХАМ

Зимой 1940 года шла война с Финляндией. Обеспечение безопасности колыбели революции — города Ленина было родным и близким делом советских людей. Молодёжь стремилась в действующую армию. Ушли добровольно на фронт и мы со Щукиным. Нас направили в одну из авиагрупп, доставлявших сражавшимся войскам боеприпасы, продукты и вывозивших раненых в тыл.

Здесь часто приходилось встречать знакомых авиационных спортсменов. Я повидался с парашютистом Борисом Бондаренко, который рассказал мне об интересных эпизодах своей боевой работы и пережитых опасностях, с начальником парашютно-десантной службы воздушной армии Александром Зигаевым. А однажды, прилетев на Ленинградский аэродром, в девушке, подошедшей принять от меня раненых, я узнал воздухоплавательницу Алю Кондратьеву.

После окончания военных действий меня ждала в Москве приятная новость, наш воздухоплавательный отряд переходил в систему Главного управления гидрометеорологической службы. На базе отряда создавалась аэрологическая обсерватория. Полёты на свободных аэростатах должны были теперь полностью служить научным целям. Конечно, это не мешало развитию воздухоплавательного спорта. Всякий полёт служит спортсмену тренировкой и, при благоприятных условиях, может принести спортивные достижения.

Обстоятельства, однако, сложились так, что мне пришлось временно остаться для работы по испытаниям парашютов в лётном центре Гражданского воздушного флота. Вместе с Сергеем Щукиным я занимался также подготовкой сбора парашютистов гражданской авиации, с которыми мы хотели поделиться изученным нами опытом армейских спортсменов. Сбор состоялся в июне. Его участники выполнили рекордные групповые прыжки с высоты до 9400 метров.

В следующем месяце я узнал о выдающемся достижении мастера парашютного спорта Василия Харахонова. Он прыгнул с самолёта, летящего на высоте около 12500 метров, и 11800 метров падал не раскрывая парашюта. Такого прыжка не выполнял ещё ни один парашютист. Мировой рекорд высотного затяжного прыжка был превышен более чем на 1000 метров.

Харахонов принадлежал к числу самых опытных и мужественных парашютистов нашей страны. Горячий патриот парашютного спорта, он производил удивительные эксперименты. Он решил, например, проверить возможность оказания помощи товарищу, если тот ранен и не может выпрыгнуть из самолёта. В полёте он поднял на руки парашютиста Павла Федюнина, который весьма искусно изображал раненого, отворил дверь кабины и бросился вниз. Сначала Харахонов открыл парашют Федюнина, а сам некоторое время продолжал падать. Приземлившись и сняв парашют, он побежал к опускавшемуся “раненому” и снова подхватил его на руки.

Чтобы испытать надувной спасательный пояс лётчиков Военно-Морского Флота, Харахонов прыгнул с самолёта в Балтийское море и двадцать три часа плавал в полном лётном обмундировании. В другой раз он прыгнул в море при сильном ветре для проверки возможности использования парашюта как паруса, который помог бы потерпевшим аварию авиаторам добраться до берега. Среди экспериментальных прыжков Харахонова был даже парашютный прыжок с... велосипедом.

Он искал также способы, которые позволили бы парашютисту управлять своим падением, парить, планировать, и для этой цели придумал особый комбинезон. Если человек в таком комбинезоне раздвигал руки и ноги, за его спиной появлялись матерчатые крылья, а у ног — перепонка. Харахонов и его товарищи Афанасьев, Санфилов, Ровнин отважно решались на испытания подобных устройств.

Я был свидетелем того, как пытался парить Санфилов. Выпрыгнув из самолёта, он расправил большие, укреплённые за спиной крылья, на мгновение задержался в воздухе, а затем стал беспорядочно падать. С трудом удалось современному Икару освободиться от крыльев и открыть парашют. Тем не менее, мысль о необходимости искусственной стабилизации падения была очень правильной. В воздушном бою или при аварии может случиться, что затяжной прыжок будет вынужден совершить человек, не имеющий достаточной тренировки. Не умея управлять своим телом, он оказался бы в опасном положении.

Как же сделать свободное падение устойчивым? Изобретатель парашюта Котельников предложил стабилизировать падение специальным маленьким парашютом. Такие парашюты изготавливались не раз. Однако они сильно раскачивались или вращались вокруг вертикальной оси вместе с парашютистом. Игорь Глушков создал стабилизатор с учётом этих недостатков. Это был небольшой квадратный парашют со стропами, сходящимися на замке, вшитом в круговые лямки подвесной системы.

Замок стабилизатора сконструировал Станислав Карамышев. Однажды в баллонном цехе воздухоплавательного отряда можно было увидеть любопытную сцену. Для проверки работы замка меня в полном парашютном снаряжении подвесили на тросе к потолочным балкам. Глядя на меня, Глушков, Щукин и Карамышев проверяли положение, которое займёт парашютист при падении со стабилизатором. Убедившись в том, что падать будет удобно, я выдернул кольцо замка и упал на руки товарищам. Замок работал надёжно!

Теперь стабилизатор следовало испытать в воздухе. Мошковский, Щукин и я поднялись на субстратостате, пилотируемом Фоминым и Крикуном. Фомин быстро набрал высоту 5500 метров. На этот раз Щукину и мне не нужно было взбираться на борт. Мы могли, сохраняя силы, выпрыгивать через сделанную Карамышевым специальную дверку. Открыв дверку, мы отделились от гондолы. Для первого испытания стабилизаторы не укладывались в ранец,

Мошковский придержал их, чтобы они не зацепились за что-нибудь, и отпустил в первый момент прыжка.

Прекрасное, чуть замедленное падение! Ни вращения, ни штопора, ни раскачивания. Надо мной маячил наполненный воздухом, слегка вибрирующий стабилизатор. Лишь одно показалось неудобным: моё тело ни разу не изменило положения, и я всё время глядел вниз. В лицо сильно бил встречный воздух и от этого болели глаза.

Отсчитав 50 секунд, я потянулся левой рукой к кольцу замка, чтобы отделиться от стабилизатора и случайно задел вытяжное кольцо парашюта. Почувствовав, что купол выходит из ранца, подумал: “Что теперь будет?” К счастью, парашют открылся, не задев стабилизатора. Рывок вследствие уменьшенной скорости был слабее, чем при обычных затяжных прыжках.

У Щукина испытания прошли нормально. Он отделился от стабилизатора, а затем раскрыл парашют.

...Я часто навещал своих друзей в Долгопрудной. Аэрологическая обсерватория разрасталась, к её деятельности привлекалось всё больше учёных. Воздухоплаватели вели интересную работу, добивались спортивных успехов. Отряд получил новый субстратостат “СССР ВР-79” объёмом около 2700 кубических метров, на котором впоследствии было совершено много выдающихся подъёмов. При первом испытательном полёте этого стратостата я прыгнул с высоты 8050 метров. Мой прыжок преследовал экспериментальные цели. В своём костюме и снаряжении я представлял целую летающую, вернее падающую, лабораторию. На моей правой руке был укреплен секундомер, на левой — высотомер, сбоку находились маленький кислородный баллон с редуктором и манометром и новый барограф, изготовленный обсерваторией. По записи этого прибора Игорь Глушков должен был проверить теоретически рассчитанную им скорость моего свободного падения на разной высоте. Такой расчёт невозможно сделать абсолютно точно: дело в том, что скорость падения парашютиста зависит от многих причин, которые могут учтены лишь приближённо.

Подойдя к Ногинску, мы сообщили в Москву, что начинаем подъём на потолок. Вскоре воздушный шар уравновесился. Включив индивидуальный кислородный прибор, я отсоединил шланг стационарного питания, поправил лямки и, подтянувшись за стропы аэростата, сел на борт гондолы. Мои спутники — Фомин, Крикун и Рощин — спокойно и ободряюще смотрели на меня.

— Пошёл! — сказал Саша.

Разжимаю руки и лечу вниз к плотным белым облакам. На мгновение привычно сжимается сердце. Чтобы посмотреть на приборы, подношу руки к лицу. Стоит это сделать, как начинается вращение. Без особого труда прекращаю его. Замечаю, что первая 1000 метров пройдена примерно за 10 секунд. Значит, моя скорость достигла 100 метров в секунду.

...Вспоминая этот затяжной прыжок, невольно думаю о некоторых чело-

веческих странностях. В том, что я, камнем падая к земле, занимался наблюдениями, нет ничего особенного. Это мог бы сделать парашютист, обладающий и меньшим опытом. Наши отважные испытатели парашютов творят в воздухе настоящие чудеса. Но один мой знакомый, выполнив более сотни прыжков с самолётов и аэростатов, почему-то боялся “затяжки”. Несколько раз пытался он задержать открытие парашюта хотя бы на 10 секунд, но в первый же момент падения выдёргивал кольцо. Как-то он решил взять себя в руки и стал тщательно тренироваться в размеренном отсчитывании секунд на земле. Он целый день ходил и бормотал: “раз... два., три... четыре...” А в воздухе всё пошло по-старому. Когда он прыгнул с аэростата, я, находясь в гондole, услышал какое-то невнятное восклицание, означающее счёт, и тотчас увидел открывающийся парашют.

— Ты же опять раскрыл раньше времени! — крикнул я, перегнувшись через борт гондолы.

— Он сам раскрылся! — виновато ответил неудачник, раскачиваясь под куполом и, очевидно, не замечая, что держит выдернутое вытяжное кольцо.

Продолжу, однако, рассказ о моём прыжке. На высоте 5500 метров я попал в длительный штопор. Только успел выйти из него, как меня снова начало крутить, и пришлось добиваться нормального падения. Ледяной ветер обжигал лицо. Меховые рукавицы не спасали рук от холода. Я протираю стёкла приборов: они покрывались инеем. Нырнул в облака. Секундомер отсчитал 82 секунды, высотомер показывал 1600 метров. Я выдернул вытяжное кольцо. Парашют раскрылся со звуком пушечного выстрела. Ощувив очень сильный рывок, я поднял глаза и не увидел купола. Его скрывала серая облачная мгла.

Всякому, вероятно, знакомо сильное раскачивание на качелях, когда они подлетают вверх и вслед за этим какое-то мгновение падают. Примерно то же происходило со мною в облаках, пронизанных вихревыми потоками воздуха. Продолжая опускаться, я взлетал то в одну, то в другую сторону. Стропы поднимали меня и вдруг свободно провисали, а я проваливался. Так повторялось много раз. Захватывало дыхание. Самочувствие было не из приятных! Я препятствовал раскачиванию изо всех сил. Но оно заметно уменьшилось лишь после раскрытия запасного парашюта.

Наконец, облака поредели. Показалась земля. Я снял перчатки, подышал на озябшие руки, достал карту и стал ориентироваться. Подо мною был район Орехово-Зуева. Справа зеленел лес, слева тянулось ровное торфяное болото. Невдалеке раскинулась деревня. Подтянувшись на стропах, я коснулся земли, поглядел на часы и увидел, что покинул субстратостат ровно 5 минут назад. Вокруг был глухой лес. Повсюду виднелось множество грибов. Они словно специально вылезли поглядеть на моё приземление. Я собрал парашют и зашагал в деревню.

ВМЕСТЕ С ВЕТРОМ

Вскоре я перешёл на службу в аэрологическую обсерваторию. Полёты на свободных аэростатах считались здесь одним из важных средств исследования атмосферы. Некоторые научные наблюдения наиболее удобно вести с аэростатов. В отличие от самолёта аэростат спокойно плывёт над землёй вместе с воздушными массами, свойства которых изучают учёные. Благодаря своей неподвижности относительно окружающего воздуха аэростат не оказывает особого влияния на частицы облаков. Из его гондолы можно наблюдать изменения, происходящие с этими частицами.

Выполняя научные задания, вместе с нашими аэронавтами и учёными часто летал и я. Много было интересного в этих полётах. Однажды, пролетев более суток с Сергеем Зиновеевым и научным сотрудником Вадимом Решетовым, я выбирал место для посадки. С высоты 200 метров, мы увидели впереди какую-то дымку. Вокруг было ясно, и её граница резко выделялась на горизонте. Вблизи дымка оказалась чем-то вроде морозного тумана. Аэростат вошёл в него, и, — странное дело! — термометр, показывавший до этого 16 градусов мороза, резко упал до минус 40.

Я повёл аэростат на посадку и, подойдя к земле, вскрыл разрывное устройство. Нам представилась удивительная картина. Из оболочки вышел весь газ, но она не легла на землю, а оставалась расправленной, словно подпиралась изнутри жёстким каркасом — прорезиненная материя, замёрзнув, потеряла эластичность. Сложить оболочку было невозможно. Нам пришлось ждать почти два дня, пока стало теплее и к материи возвратились её обычные свойства.

В феврале 1941 года для выполнения очередного научного задания я вылетел при необычайно сильном ветре. За 2 часа 15 минут на небольшой высоте мой аэростат пролетел от Москвы до города Иваново. Скорость ветра в среднем составляла около 150 километров в час. Это сильнейший ураган. Подобные ветры обычно наблюдаются лишь в стратосфере.

У самой земли, конечно, было потише. Но всё же, когда я вскрыл разрывное, оболочка, подобно парусу, неудержимо потащила опрокинувшуюся гондолу. Хорошо, что я опустился на заснеженное поле, по которому она легко скользила. При иных обстоятельствах её неминуемо поломало бы. Аэростат волочило до самого леса. Лишь деревья задержали моё стремительное движение.

Выдающиеся полёты совершил в ту же зиму Фомин. Вместе с Георгием Гольшевым он достиг высоты более 11000 метров.

Гольшев был достойным товарищем Фомина в ответственных подъёмах. Он уже давно зарекомендовал себя опытным, смелым и находчивым воздухоплавателем. Как-то, отправившись вместе с Неверновым в высотный полёт, Гольшев обнаружил, что аппендикс субстратостата случайно остался завязан-

ным. Воздушный шар быстро выполнялся. Приближался момент, когда водороду потребуется свободный выход наружу. Что делать? Добраться до аппендикса — невозможно. Прекратить подъём? Но это значит не выполнить задания. И Голышев принял смелое решение. Натянув клапанную верёвку, он заставил газ выходить из оболочки через клапан. Это было рискованно, так как нельзя точно знать, в достаточном ли количестве выходит водород. Внимательно следя за нижней полусферой и стараясь не допустить натягивания материи, Голышев и Невернов продолжали подъём и выполнили научные наблюдения.

Борис Невернов, всё такой же весёлый и озорной, как прежде, стал зрелым и опытным мастером воздухоплавательного спорта. У него завязалась крепкая дружба с молодым аэрологом Семёном Гайгеровым. Регулярно летали они вдвоём, добиваясь с каждым разом всё большей продолжительности. В середине марта, пролетев 69 часов 30 минут, они опустились в 2767 километрах от Москвы близ Новосибирска и тем самым перекрыли несколько мировых воздухоплавательных рекордов продолжительности и дальности.

Нелегко досталась моим товарищам эта победа. Но каким увлекательным и романтичным было их путешествие! Взлететь им пришлось в такой сильный, порывистый ветер, что стартовая команда едва удерживала аэростат. За Волгой они вынуждены были подняться на большую высоту, иначе их могло унести далеко на север. На следующий день над Уралом, попав в облака и снегопад, воздушный шар стал снижаться и едва не ударился о неожиданно появившуюся впереди поросшую лесом гору. Противоположный склон горы уходил в глубокую долину. Воздушные течения потянули в неё аэростат. Тогда, сбросив много балласта, аэронавты поднялись на высоту 3500 метров. Ночью они пролетели над Челябинском. Всё реже виднелись огоньки деревень. Начинаясь Сибирь. По освещённой луною степи медленно плыла тень шара. Она спугнула стадо лосей, и животные в страхе пустились бежать.

В последний день полёта, уже почти не имея балласта, экипаж определил, что аэростат со скоростью 80 километров в час относит в сторону от населённых пунктов, в тайгу. Следовало немедленно опускаться в лес. При сильном ветре такая посадка требует отваги и решительности. Невернов смело вскрыл разрывное. Воздушный шар быстро пошёл вниз, гондола скользнула между деревьями. Оболочка легла на их вершины. Путешествие из Москвы в Новосибирск было благополучно окончено.

Такой длительный полёт имел большое научное значение. Он позволил в течение долгого времени изучать изменение свойств, или, как говорят аэрологи, трансформацию одной и той же воздушной массы, и проследить за направлением ее движения.

Когда-то направление морских течений изучали с помощью обыкновенных бутылок. В каком-либо месте в море бросались хорошо закупоренные бутылки с записками. В записках указывалось, откуда начала свой путь стеклян-

ная путешественница. Много бутылок, конечно, пропадало, но некоторые находили у каких-нибудь далёких берегов. Так удавалось приблизительно проследить за направлением течений.

Свободный аэростат, подобно бутылке-путешественнице, повинаясь невидимым течениям воздушного океана — ветрам, может рассказать нам, куда они направлены. Только вот беда, на разной высоте над землёй направление ветра неодинаково, а долго держаться на одном уровне воздухоплавателям мешают разные причины: изменение температуры воздуха и водорода, восходящие и нисходящие воздушные потоки. В конечном счёте все подъёмы и спуски, которые периодически совершает по этим причинам аэростат, требуют расхода балласта. А его можно захватить с собой в строго ограниченном количестве.

Откроем увлекательный роман Жюль Верна “Пять недель на воздушном шаре” и послушаем, что говорили по этому поводу его герои — доктор Фергюссон и капитан Пеннет.

— Поднимание и опускание, не являясь большим препятствием для простых воздушных прогулок, может быть очень затруднительным при продолжительных путешествиях.

— Объясните, пожалуйста, капитан, почему вам так кажется?

— По той простой причине, что воздушный шар может подниматься только при сбрасывании балласта и снижаться благодаря выпуску газа. А при таких условиях ваш запас балласта и газа скоро будет исчерпан”.

Можно ли на воздушном шаре лететь очень долго, скажем, пять недель, как это сделали для изучения Африки вымышленные герои Жюль Верна? Возможно ли такое путешествие? Да, возможно! Только для этого воздушный шар должен иметь дополнительные устройства.

Однажды в хорошую, ясную погоду над нашей стартовой площадкой поднялся воздушный шар, оборудованный странным приспособлением. По бокам гондолы были горизонтально укреплены два воздушных винта. К ним, как к велосипедным колёсам, шли цепочки передачи. В гондоле имелась ручка, поворачивая которую можно было заставить винты быстро вращаться.

— Давайте вниз! — крикнул вслед аэростату командир отряда Попов.

Винты пришли в движение, воздушный шар стал снижаться и, подхваченный стартовой командой, вновь оказался на земле. В гондоле, довольно улыбаясь, стояли Владимир Манцевич и Саша Крикун.

Попов велел продолжать испытание. Поднявшись вновь, экспериментаторы начали горизонтальный полёт, препятствуя подъёмам и спускам вращением винтов.

Мысль о подобном способе управления высотой аэростата не нова. В том же романе Жюль Верна имеется упоминание о воздухоплавателе, который пробовал управлять шаром при помощи крыльев и лопастей, развивавших вертикальное движение, и о том, что в большинстве случаев этой силы недоста-

точно. Ручной привод, конечно, слишком слаб. Но если заменить его мотором, винты создадут силу, способную принудить аэростат держаться на одной высоте при любых условиях, что позволило бы изучать воздушные течения над огромными земными просторами.

Направление этих течений бывает необыкновенно причудливым. Вот, например, что происходило с аэростатом Сергея Зиновеева, когда он в марте 1941 года выполнял рекордный полёт продолжительностью свыше 46 часов. Первая ночь: небольшая высота, очень слабый ветер, направление полёта на восток. День и вторая ночь: высота — 1500 метров, ветер, беспорядочно меняющий направление; аэростат почти не изменил координат. Второй день: резкое увеличение скорости ветра, устойчивое направление на северо-запад, пройден путь в несколько раз больший, чем за всё предыдущее время.

С причудами ветра Сергей встречался и прежде. Как-то вечером мы проводили его аэростат, удаляющийся на юго-запад, и отправились по домам. Судя по метеорологическим данным, Зиновеев должен был сесть в районе Одессы. Приезжаем утром на работу и видим, что к нашей площадке приближается воздушный шар. Это был аэростат Зиновеева! Он прошёл над нами и ещё долго летел, но не к Одессе, а в прямо противоположном направлении.

Был у нас даже такой случай: Людмила Иванова пролетала целый день и села на нашей же площадке.

Мне довелось участвовать в полёте двух аэростатов, которые в течение 45 часов двигались по кольцевой линии вокруг Москвы, не удаляясь от неё более чем на 50-100 километров.

Злую шутку сыграл однажды ветер с Алексеем Роциным. Воздушные потоки кружили его на шаре-прыгуне над Москвой до тех пор, пока не израсходовался весь балласт. Не оставалось ничего другого, как садиться на город. Опускавшийся шар оказался над каким-то домом в Замоскворечье. Чтобы не разбиться, Алексей ухватился за открытое окно третьего этажа, освободился от лямок, вскрыл разрывное и, к негодованию хозяйки квартиры, влез в комнату. С тех пор Роцин решил “мстить” ветру. И действительно, многие непродолжительные полёты он ухитрялся закончить около своего родного города Истры.

Это не выдумка. Воздухоплаватель, зная направление ветра на разной высоте и умея им воспользоваться, может добиться любопытных результатов. Большим мастером по этой части был Фомин. Заканчивая один из наших полётов, мы с высоты 5000 метров увидели, что находимся около Брянска, но проходим от него стороною.

— Хочешь, сядем рядом с городом? — спросил Фомин.

— Ну уж рядом! Скажешь ещё на площади, — подзадорил я друга.

— А что ж, может и на площади, — пошутил Саша.

Через полчаса брянские жители на одной из окраинных площадей своего города приняли на руки гондолу плавно опускавшегося субстратостата.

В другой раз мы с Фоминым, находясь в тренировочном полёте, вспомнили, что неподалёку, в Московской области, отдыхает воздухоплаватель Виктор Почекин, и решили его навестить. И что же? Фомин сумел приземлиться вблизи дома отдыха к большому удовольствию его обитателей. Остались довольны и мы, оказавшись на несколько часов в чудесном, живописном уголке и встретив здесь самый радушный приём.

Как видит читатель, направлением полёта свободного аэростата можно в известной мере управлять.

Лётная работа в обсерватории не мешала мне совершенствоваться в парашютном спорте. Выполняя разнообразные прыжки с аэростатов, я старался выяснить их особенности, надеясь, что это пригодится воздухоплавателям. Несмотря на накопленный нами опыт, мы не знали, с какой минимальной высоты можно покидать гондолу воздушного шара. Инструкция разрешала делать это на высоте не менее 600 метров. Мы же считали, что в случае необходимости аэронавты могут, не подвергаясь опасности, прыгать и ниже.

Мне было очень интересно сравнить в этом отношении прыжки с аэростата и с самолёта. Пример я мог брать у парашютиста и лётчика Петра Балашова. Ещё в 1934 году в те времена, когда Балашов “вывозил” меня на мой первый прыжок, он, оставив самолёт на высоте 80 метров, опустился в центре поля Московского стадиона “Динамо”, на трибунах которого в этот момент десятки тысяч болельщиков ожидали начала футбольного состязания. Такой же прыжок на стадион был осуществлён через год в Киеве известным мастером парашютного спорта Николаем Остряковым.

Впоследствии опытные спортсмены освоили прыжки с ещё меньшей высоты методом срыва. Они открывали парашют, стоя на крыле или даже сидя в кабине скоростной машины. Тотчас поток воздуха наполнял купол, срывал человека, и он через кратчайшее время оказывался на земле.

Фомин, Глушков и я решили провести экспериментальные прыжки с малой высоты из гондолы аэростата. Высоту я уменьшал постепенно — от прыжка к прыжку. Наконец я оставил гондолу, находящуюся всего в 150 метрах от земли. И этот прыжок прошёл нормально. Стало ясным, что высоту можно уменьшить ещё. Но требовалась большая осторожность и абсолютная чёткость действий.

В очередной свободный полёт отправлялся аэростат. Пристегнув тщательно уложенный парашют, я перед взлётом сел на борт гондолы. Как только стрелка высотомера подошла к отметке “140”, я отделился и немедленно выдернул вытяжное кольцо. Парашют открылся примерно на высоте 60 метров и быстро опустил меня на площадку.

Передо мною и моими друзьями были открыты пути к совершенствованию нашего мастерства, осуществлению увлекательных экспериментов, к новым спортивным достижениям.

В конце июня мне предстоял рекордный полёт в открытой гондоле на вы-

соту 11000 метров. Затем я должен был подняться на ту же высоту ночью вместе с Фоминым, чтобы установить рекорд затяжного прыжка. Перед этими полётами я получил несколько дней для отдыха и проводил их на даче вблизи Долгопрудной.

И вдруг все наши планы оказались опрокинутыми, отошедшими на задний план. В воскресенье 22 июня 1941 года мы узнали о вероломном нападении немецких фашистов на нашу Родину.

В ДНИ ВОЙНЫ

ЯРОСТЬ БЛАГОРОДНАЯ

Переполненный коридор райвоенкомата. Густой табачный дым. Озабоченные лица. Негромкие, сдержанные голоса, какие бывают у людей, когда в их дом приходит большая беда.

Рядом со мной стояли два добровольца.

— Вот посмотрите: через неделю они побегут — пятки засверкают! — убеждённо говорил один из них — молодой человек, по-видимому студент.

— Через неделю! Нет, дружок, это дело пахнет месяцами, а может, и годом. Нам ещё отмобилизоваться надо, — солидно возразил его собеседник в фуражке железнодорожника и добавил будто поговоркой: — Сколько бы ни воевать — Гитлеру несдобровать! Русский человек ко всему привычен. Привыкнет и к войне. Зло будет биться, крепко...

На мой значок мастера парашютного спорта с любопытством посматривал какой-то пожилой мужчина, необычайно похожий на Мошковского. Я спросил не родственник ли он Якова Давидовича.

— Угадали, — оживился тот. — Родной дядя. А ваша фамилия?

— Полосухин. Может, слышали такого?

— Вот как! Знаю, знаю. Яша рассказывал мне, как вы потерпели аварию, лечились, а потом опять стали прыгать. А как сейчас со здоровьем?

— В порядке. Только вот прихрамываю немного. Что же, воевать, значит?

В глазах моего собеседника мелькнул знакомый огонёк:

— Не сидеть же в тылу. Я медицинский работник. Мы на фронте нужнее, чем здесь. А вы, небось, летать будете?

— Пока не знаю... Жду назначения.

— Эх, Яша, Яша! — немного помолчав, сказал Мошковский. — Сколько прыгал, где только не летал, даже над Северным полюсом. А погиб ни за что...

Мы стали вспоминать о Якове Давидовиче, который нелепо погиб, участвуя в групповом прыжке на воздушном параде. Но тут меня вызвали к военкому, и наш разговор прервался.

На следующий день я уже ехал в одно из авиационных соединений на Балтике. Добраться до него оказалось невозможным. По пути наш эшелон разбомбили. Железные дороги были перерезаны, и через неделю я возвратился в

Москву. Много увидел и пережил я за эту неделю. Но самое страшное были не горечь отступления наших войск, не разрушенные бомбами здания и железнодорожные узлы, а убитые старики, женщины, дети. Я видел, как самолеты с чёрными крестами на бреющем полете поливали пулемётным огнём беззащитные толпы жителей, уходящих от фашистского нашествия. Подлости врага не было границ. Впервые в жизни я узнал чувство жгучей ненависти, заставлявшее сжимать кулаки, стискивать зубы.

3 июля я выехал на специальный сбор парашютистов... Эшелон шёл на Кавказ. Знакомая, милая дорога на юг. Сколько раз ездил я здесь, счастливый и беззаботный, отправляясь в очередной отпуск... Вот и золотые кубанские края. Сюда эвакуировалось много жителей из прифронтовых районов.

На Краснодарском вокзале нас встретил майор Николай Чернышев, который так ещё недавно был начальником памятного мне сбора армейских парашютистов на придонском аэродроме. Могли ли мы тогда предполагать, что мастеру спорта Чернышеву вскоре придётся руководить нашей тренировкой в грозные дни войны?

Сразу же начались напряжённые учения. Мы прыгали днём и ночью, выполняли различные тактические задачи, осваивали вооружение наших войск и вооружение противника. Как-то раз испытатель парашютов Григорий Богомолов и я прыгали с самолёта, чтобы доставить на командный пункт донесение. Дул очень сильный ветер, нас могло далеко отнести, и мы оставили машину на высоте всего лишь 70 метров. Собирая парашют, я удовлетворённо подумал о том, что тренировка мирного времени не прошла даром.

В сентябре парашютисты разъехались по воинским частям, а начальника сбора Чернышева и меня вызвали в Москву.

Сурово и настороженно выглядела родная столица. Сосредоточенные, молчаливые люди. На не снявших ещё зелёного убранства скверах — аэростаты заграждения. Воздушные тревоги по вечерам. И песня, слова которой так отвечали настроению:

*... Пусть ярость благородная
Вскипает, как волна!
Идёт война народная,
Священная война...*

Если б я приехал днём раньше, то успел бы увидеть моих друзей-аэронавтов. Фомин, Крикун, Масенкис, Карамышев, Фадеева, Коновальчик получили назначение на Центральный фронт. Им предстояло трудное и опасное дело — корректировка артиллерийской стрельбы с аэростатов. Почекин, Невернов, Митягина, Попов ушли в воздухоплавательные части под Киев. Голышев, Рошин и Зиновсев были назначены в подразделения противовоздушной обороны.

Уже после войны мне пришлось прочесть до глубины души взволновав-

ший меня документ — протокол собрания воздухоплавательного отряда Аэрологической обсерватории, состоявшегося 10 июля 1941 года. Собрание обсуждало письмо командира отряда Фомина к начальнику Генерального штаба, в котором Фомин от имени всего лётного и технического состава отряда просил использовать воздухоплателей на ответственных участках борьбы с заклятым врагом нашей Родины — немецким фашизмом.

...Чернышев возвращался в Краснодар. Прощаясь с ним, я не думал, что вижу его в последний раз. Через два месяца он погиб при выполнении боевого задания.

Невзирая на мои протесты, меня назначили военным представителем на один из парашютных заводов. Как же так? Выходило, что я остаюсь в безопасности в тылу, в то время как другие рискуют жизнью в боях. Но что я мог поделать?

Мне пришлось поселиться в тихом областном городе, где находился завод, прежде выпускавший мирную продукцию, а теперь начинавший массовое производство парашютов.

Плохие вести приходили с фронтов. Сильный, жестокий враг рвался к Москве. Холодными октябрьскими утрами до жителей столицы доносились звуки артиллерийской канонады. Но люди в те суровые дни не теряли мужества, верили в грядущую победу.

Однажды в дверь моего кабинета на заводе заглянул круглолицый молодой военный и весело спросил:

— Разрешите, товарищ военпред!

— Богомолов! Гриша! Откуда? — обрадовался я.

— Из лесу, вестимо! Прибыл на лётно-испытательную станцию вашего завода.

Я очень обрадовался товарищу, которого знал задолго до краснодарского сбора.

Самоотверженно трудились рабочие и работницы нашего завода. По 16-20 часов, а порою сутками не выходили они из цехов. Завод выпускал всё больше парашютов.

Испытывая их образцы, мы с Богомоловым ежедневно по несколько раз прыгали с самолётов. Но что были эти обычные испытательные прыжки по сравнению с геройскими подвигами наших товарищей, сражавшихся с врагом? Мои друзья Аркадий Фотеев, Александр Лукин, Юрий Гульник, Владимир Войццкий и многие другие отдавали весь свой опыт и силы борьбе с немецкими захватчиками.

В конце октября газеты сообщили о славных делах группы молодых парашютистов, задержавших на подступах к Москве фашистскую мотомехколонну. Этой группой командовал Иван Старчак, с которым я также познакомился на сборе армейских парашютистов. Он выполнял тогда замечательные экспериментальные прыжки, а теперь прославился, как настоящий герой.

...Лагерь учебного подразделения воздушно-десантных войск раскинулся в лесу, на берегу извилистой неширокой речки. Осеннюю тишину нарушал отдалённый грохот орудий. Иногда над верхушками деревьев проносились самолёты.

Сообщение о том, что фашисты прорвали фронт и движутся по дороге вблизи лагеря, пришло неожиданно, когда командир подразделения майор Старчак проводил очередные занятия. Верный сын Родины, поняв, что врагу открывается прямая дорога к Москве, собрал командный состав части и поставил задачу: во что бы то ни стало остановить продвижение фашистов.

— Умрём, но задержим фашистских бандитов! — твёрдо сказал Старчак перед строем молодых парашютистов.

Вражеские броневики, за которыми на грузовиках двигалась пехота, показались на шоссе и въехали на мост. Огнём из станкового пулемёта Старчак остановил передний броневик. Вскоре мост усеяли трупы вражеских солдат. Фашисты повернули назад.

Бешеный огонь миномётов и орудий обрушился на защитников дороги. Гитлеровцы ринулись на мост, сбрасывая на ходу тела своих убитых и раненых, чтобы дать дорогу броневикам. Снова мост покрылся трупами, и враг опять откатился назад.

Неравный бой продолжался семь часов. У героев вышли боеприпасы. Они ненадолго отошли, а затем контратаковали противника и, истребляя его в жестоких рукопашных схватках, держались на рубеже до подхода наших войск.

Группа старчаковцев во главе со своим мужественным командиром на рассвете напала на захваченный гитлеровцами аэродром, где при отступлении советских войск остался четырёхмоторный корабль. Было принято решение его угнать. Задачу эту взял на себя старший лейтенант-лётчик, летавший прежде только на небольших учебных самолётах. Он поднял корабль на глазах у фашистов и взял курс на Москву. Этим лётчиком был не кто иной, как мой наставник, отважный парашютист Пётр Балашов.

Он подлетел к Московскому центральному аэродрому, на который столько раз опускался с парашютом и на самолёте ПО-2. Теперь ему предстояло впервые в жизни посадить сюда четырёхмоторную машину. Нелёгкое дело! Прежде всего нужно было, чтобы никто не мешал ему, а с аэродрома то и дело взлетали самолёты. Он сбросил вымпел с просьбой поскорее освободить посадочную площадку. Необычный сигнал удивил лётчиков: “Что за чудаки идут на посадку?” Но когда самолёт приземлился и стало известно в чём дело, Балашова чуть не на руках вынесли из машины.

Под командованием Ивана Георгиевича Старчака не раз высаживались парашютные десанты в глубокий тыл противника. Об одном из таких десантов мне рассказал его участник, приехавший к нам на завод за парашютами.

Майор Старчак вывел флагманский корабль к цели и дал условный сигнал. Над поляной пролетали самолёты, оставляя невидимых в ночном небе

парашютистов. Сильный ветер отнёс нескольких человек в раскинувшуюся рядом деревню. Один сел буквально на голову фашистского часового, и тот упал, сражённый ударом ножа. Двое опустились на крышу дома. Жившие там гитлеровские солдаты выскочили на улицу и в панике начали стрелять друг в друга.

Парашютный отряд собрался в лесу и двинулся в район, который нужно было удерживать до подхода наших войск. Десантники уничтожали линии телефонной и телеграфной связи, взрывали мосты на дороге, ведущей к западу, блокировали все пути отхода фашистских бандитов. Они нападали на гитлеровские колонны, истребляли живую силу врага.

Невообразимая паника поднялась в тылу фашистов. Их части оставляли села, опасаясь внезапного нападения советских десантников. Уходя, гитлеровцы сжигали дома колхозников, вымещали свою злобу на жителях.

Разведчики донесли Старчаку, что по дороге движется большая колонна вражеской мотопехоты, сопровождаемая танками и бронемашинами.

— Уничтожить! — приказал майор.

Пропустив голову колонны, десантники ворвались в её середину и стали стрелять зажигательными пулями. В темноте гитлеровцы не могли понять, что случилось. Между обеими частями колонны завязалась сильная стрельба. Парашютисты, отойдя в лес, с удовлетворением наблюдали, как фашисты уничтожают друг друга.

Девять суток пробыл отряд в тылу гитлеровских войск до встречи с наступающими частями Советской Армии. За это время парашютисты взорвали десятки мостов, уничтожили много вооружения и истребили несколько сотен фашистских солдат и офицеров.

Однажды зимой Иван Георгиевич Старчак, пробираясь в фашистском тылу по болотам, обморозил ноги и ему ампутировали пальцы. Но и после этого он продолжал прыгать с парашютом, выполняя боевые задания.

О многих славных подвигах моих товарищей узнавал я, работая около года на парашютном заводе. Завод выполнял и перевыполнял планы, оказывал серьёзную помощь фронту. Но я не мог более оставаться на этой спокойной работе и был очень доволен, когда, наконец, после моих настойчивых просьб меня откомандировали в распоряжение Управления кадров Военно-Воздушных Сил.

У НАРОДНЫХ МСТИТЕЛЕЙ

К большой моей радости и гордости, я был направлен в Центральный штаб партизанского движения. Передо мной открылось поле деятельности, о которой я мог только мечтать: мне поручили работу по авиационной связи с партизанами. Я оказался в гуще событий, столкнулся с замечательными, му-

жественными людьми, чьи имена вошли в историю Великой Отечественной войны.

Штабом руководил Пантелеймон Кондратьевич Пономаренко, пользовавшийся у нас огромным авторитетом и любовью. Моим непосредственным начальником был полковник Алексей Иванович Брюханов. Строгий и волевой командир, он обладал живой, беспокойной натурой. Вместе со мною работали смелые и опытные парашютисты Борис Бондаренко, Кузьма Артюхин, Василий Жилкин, Фёдор Красавин. Ответственные задания штаба выполнялись также прославленным рекордсменом Василием Харахоновым.

Осенью 1942 года партизанские соединения Ковпака, Федорова, Сабурова готовились к своему знаменитому рейду от Брянска до Карпат, описанному в книге "Люди с чистой совестью". Наш штаб забрасывал к ним много вооружения. В этот период мне пришлось впервые побывать во вражеском тылу.

Смеркалось, когда самолёт, управляемый лётчиком Поповичем, поднялся с подмосковного аэродрома. Земля погрузилась в темноту. Но вот на горизонте, словно зарницы, стали вспыхивать отсветы артиллерийской стрельбы. Небо расцветилось следами трассирующих пуль. Под нами шли бои. Там сражались за Родину советские люди.

Миновав линию фронта на высоте около 3000 метров, мы продолжали лететь на запад. Прильнув к окну кабины, я глядел вниз на разбросанные внизу огни. Кровью обливалось сердце при мысли о том, что это пылают зажжённые врагом деревни. Вдруг мне показалось, что где-то невдалеке мелькнули совсем иные знакомые огоньки. Неужели... Ну, конечно же, это бортовые огни двух самолётов! Я обернулся к башенному стрелку и встретился с его взглядом!

— Истребители! — сказал он.

Вражеские самолёты были так близко, что различалось пламя, выбивавшееся из выхлопных патрубков их моторов. "Ну, будет сейчас дело!" — подумал я, невольно нащупывая вытяжное кольцо парашюта.

К счастью, фашистские стервятники не заметили нас, и мы благополучно долетели до назначенного места. Вот и выложенные для нас костры. Лётчик уверенно снизился, сделал круг. Темноту прорезали яркие лучи фар. Толчок. Машина покатила по земле. Навстречу бежали люди. Через минуту мы пожимали руки обступившим нас партизанам. Вслед за нами на площадку приземлились ещё четыре машины. К нам подошёл человек в чёрном дублённом полушубке и кубанке. Это был комиссар партизанского соединения Герой Советского Союза Бондаренко. Особенно приветливо встретил он нашего пилота, прилетавшего сюда не один раз.

Партизаны быстро разгрузили самолёт и внесли в него раненых. Машина тут же вырулила на край площадки, побежала, освещая себе дорогу, и взлетела. Поднялись и остальные машины. Они торопились пересечь линию фронта до рассвета.

За ужином в землянке я рассказывал о Москве, о положении на фронтах.

Хотя партизаны получали по радио сводки о военных действиях, их вопросы ко мне, казалось, были неисчерпаемы. Они ловили каждое слово о том, что происходит на “большой земле”.

С восхищением смотрел я на бесстрашных народных мстителей. Как-то даже не верилось, что эти сидящие рядом со мною в глубоком тылу врага простые люди неизменно выходят победителями из сражений с крупными силами гитлеровцев.

Утром, походив по лагерю, я поразился его размерами. А ведь это был только лагерь штаба партизанского соединения. Большое впечатление на меня произвели соблюдавшиеся здесь, словно в регулярной воинской части, порядок и дисциплина. Осмотр посадочной площадки убедил меня в её пригодности для одновременной приёмки значительного числа самолётов. Моя задача заключалась в том, чтобы проинструктировать людей о правилах аэродромной службы, обеспечивающих безаварийность полётов. Я имел также задание осмотреть накопившиеся у партизан парашюты, выбрать годные и подготовить их отправку в Москву. Освободясь от этих дел, я с радостью наблюдал, как ночью на партизанский аэродром приземлились двенадцать краснозвёздных транспортных самолётов. С одним из них отправился в обратный путь и я.

Москва встретила нас первым снегом и морозами. Наступила зима. Она принесла много важных событий, но самыми главными из них были прорыв нашими войсками блокады Ленинграда и полная ликвидация группировки немецко-фашистских войск, окружённой под Сталинградом. В ходе войны наступил перелом. Теперь грозовые тучи стали сгущаться над гитлеровской Германией.

Всё шире развёртывавшиеся в тылу врага действия народных мстителей привели к созданию республиканских штабов партизанского движения. Вместе с Брюхановым и Бондаренко я стал работать в штабе белорусских партизан. Перед этим штабом стояли серьёзные и трудные задачи. Он должен был сделать всё для того, чтобы население оккупированной Белоруссии знало правду о положении на фронтах, что час освобождения не за горами. Мы были обязаны помочь подготовке партизанских соединений к решительным боевым действиям.

С приходом весны нам удалось резко увеличить отправку к партизанам боеприпасов и людей на самолётах. Помню, как однажды вечером мы с Алексеем Ивановичем прощались с очередной группой товарищей, улетающих во вражеский тыл.

— Счастливого пути! Крепче бейте фашистов! — напутствовал смельчаков Брюханов, крепко пожимая им руки.

По лесенке в кабину двухмоторного самолета поднялся стройный молодой офицер Василий Игнатенко. Скрывая волнение, оглядел он парашютные мешки с взрывчаткой, автоматами, минами, свежими газетами... Прощай, дорогая столица! Машина порулила на старт, Игнатенко за окном улыбался и

махал нам рукой. А через полтора часа он уже находился за линией фронта.

Благополучно миновав зону обстрела, самолёт летел над погруженной во мрак землёй. Эта родная Василию истрадавшаяся земля ждала освобождения от фашистского нашествия. “Скорее бы на место!” — думал Игнатенко. Ему хотелось действовать, сражаться, мстить.

Под крылом машины в ярком лунном свете заблестел, отливая серебром, широко разлившийся Днепр. Приближалось устье реки Березины. Здесь, в 60 километрах западнее Гомеля, и должен был выбрасываться Василий. Штурман точно вывел самолёт к заданному пункту. Внизу виднелся костёр, и очертания лесной поляны.

В открытую дверь кабины один за другим полетели мешки с грузом. Члены экипажа, как родного, поцеловали Игнатенко. С учащённо бьющимся сердцем он шагнул к двери, решительно бросился вниз и ощутил сильный рывок открывшегося парашюта.

Подняв голову и убедившись в том, что купол хорошо наполнился воздухом, Василий стал внимательно следить за землёй. Ветер нёс его к поляне. Офицер подтянул стропы и ускорил спуск. Коснувшись земли, освободился от парашюта, быстро отполз в сторону и прислушался.

На поляне бегали какие-то люди. Раздавались голоса:

— Нашёл!

— И я нашёл, ребята!

Партизаны подбирали спустившиеся на парашютах мешки.

Осторожно приблизясь к костру, Игнатенко увидел нескольких вооружённых человек. Несомненно, это были свои. Но всё же он постарался подойти незаметно и, сжимая автомат, громко сказал:

— Здравствуйте, товарищи!

— Здравствуйте, — спокойно отвечал один из партизан.

— Откуда будете?

— Из Москвы, — просто сказал Василий.

— А наши вас ищут! — стоявшие у костра бросились к Василию, жали руки, обнимали его, наперебой засыпали вопросами и, наконец, стали качать.

Вскоре Игнатенко представили секретарю Гомельского подпольного обкома партии Герою Советского Союза Илье Петровичу Кожару.

Это был человек лет пятидесяти, среднего роста, в простой красноармейской гимнастёрке, подпоясанной простым узким ремешком.

— Вы, вероятно, устали, — сказал Кожар. — Перекусите и ложитесь спать. Поговорим после.

Василий с благодарностью воспользовался таким предложением: он действительно чувствовал большую усталость.

Первоначальный план своей работы Игнатенко пришлось несколько изменить. Комиссары всех отрядов просили его выступить перед партизанами. Эти выступления превращались в долгие душевные беседы. Глубоко вреза-

лись они в память молодому офицеру. Сколько любви к Родине, к своему народу, сколько веры в победу над врагом сквозило в каждом заданном ему вопросе! Его по многу раз заставляли повторять, как выглядит Москва, расспрашивали о жизни столицы. Рассказы об успехах Советской Армии приводили мужественных народных мстителей в восторг.

Интересовались они, конечно, и вторым фронтом.

— Должен быть второй фронт, товарищи, да только затяжное это дело, — пояснял Василий. — Вот наша партизанская война и есть настоящий второй фронт!

Только спустя несколько дней Игнатенко смог заняться своим прямым делом: помощью подпольному обкому в организации и обучении диверсионных групп. Ему страстно хотелось самому принимать участие в боевых операциях. Секретарь обкома не разрешал этого.

— Ваша задача — обучать людей, — говорил он.

Но вот однажды стало известно, что гитлеровцы готовятся крупными силами окружить и разбить гомельских партизан, отрезав им пути отхода. Требовались немедленные контрмеры. Кожар приказал Игнатенко с отрядом в сто пятьдесят конников уничтожить все мосты на дороге, ведущей к партизанскому району.

Совершив большой переход, отряд ночью приближался к мосту через реку Ведрич. Кратчайший путь к нему вёл через занятое врагом село Новики. “Фашистам в голову не придёт, что мимо них поедут партизаны”, — решил Василий и дерзко двинулся на рысях с частью отряда вперёд.

Бесшумно снята фашистская охрана. Игнатенко с несколькими людьми минует мост, потом остаётся один и ещё раз проверяет все мины, затем он аккуратно прикладывает к бикфордову шнуру спичку, чиркает по ней коробкой и, увидев, что спичка вспыхнула, бежит к укрытию, где его ждут партизаны.

Минута тянется за минутой, но всё тихо. В чём дело? Неужели фашисты как-то предотвратили взрыв и теперь подстерегают партизан? Или шнур отсырел и горит дольше обычного? Подождав минут десять, командир отряда снова лезет под мост. Шнур погас! Василий достаёт зажигалку и тщательно зажигает шнур. Спустя короткое время раздаётся оглушительный грохот. Мост взлетает на воздух. Отряд опять проскакивает под носом у гитлеровцев через село и движется к своему соединению, взрывая за собой все мосты.

Возвратясь, Игнатенко получает от Кожара новое задание. С усиленным отрядом партизан он должен взорвать рельсы и уничтожить телеграфную линию на одном из участков железной дороги Калинковичи — Жлобин. После полуторасуточного перехода отряд прибывает на место. Внезапный и дружный огонь заставляет разбежаться полицейскую охрану дороги. Грохочут взрывы. Партизаны подрывают рельсы и столбы, рубят провода, ломают изоляторы. Через два часа участок дороги на протяжении 3 километров имеет такой вид,

словно здесь только что произошло землетрясение.

Эти операции парализовали действия гитлеровцев, которые крупными силами пытались после ожесточённой артиллерийской подготовки окружить и при поддержке авиации уничтожить партизанские соединения. Наступление фашистов провалилось. Только в районе села Узнош враг потерял несколько сотен человек убитыми и ранеными. Партизаны вырвались из окружения, перешли через разрушенный участок железнодорожного пути и углубились в район Полесских лесов и болот.

Всю свою злобу гитлеровцы выместили на мирном населении. Они жгли деревни, расстреливали ни в чём неповинных людей, не щадя женщин, детей и стариков; они бросали живых людей в колодцы. Негодяи убрались восвояси, раструбив повсюду, что “разгромили гомельских партизан”.

Кровь советских людей взывала к отмщению.

Партизаны усилили боевую деятельность. Игнатенко, исколесив значительную часть Гомельской области, неустанно готовил диверсионные группы. За пять месяцев ему удалось подготовить более трёхсот партизан, которые пустили под откос десятки железнодорожных эшелонов противника, уничтожили и повредили много паровозов и вагонов, вывели из строя свыше тысячи гитлеровцев, взорвали два больших артиллерийских склада и сожгли крупный склад горючего.

В начале осени Игнатенко получил приказ о возвращении в Москву. Пасмурной октябрьской ночью из-за Днепра донёсся гул моторов. Осветив площадку, около партизан приземлился самолёт. В кабину погрузили больных и раненых. Игнатенко сердечно простился с боевыми товарищами, и тяжело нагруженная машина оторвалась от земли.

Через несколько часов Василий был в Москве. А месяц спустя он в качестве работника нашего штаба находился в одной из армий 1-го Белорусского фронта и переправлял к партизанам людей, боеприпасы, литературу.

В ГЛУБОКИЙ ТЫЛ

Одним из самых героических эпизодов борьбы наших партизан я считаю их бесстрашные действия в Белостокской области.

Эта область, объявленная гитлеровцами “собственно германской территорией”, была отделена от остальной оккупированной Белоруссии охраняемой границей. Мотожандармерия, полиция и другие специальные войска жестоким террором подавляли малейшее сопротивление населения. Для выявления лиц, симпатизирующих советской власти, орудовали переодетые под партизан гестаповские провокаторы. Те, кто оказывали этим “партизанам” самую незначительную помощь или не заявляли властям о их появлении, безжалостно уничтожались.

И вот весной 1943 года маленький отряд добровольцев отправлялся в Белостокскую область, чтобы по заданию нашего штаба развернуть там боевые действия и организовывать массовое партизанское движение. Отряд возглавляли командир Николай Войцеховский и комиссар Анатолий Андреев. Незадолго до этого они сражались вместе с народными мстителями в Витебской области. Андреев был комиссаром у знаменитого Константина Заслонова. За боевые действия во вражеском тылу его наградили орденом Ленина.

Из-за отсутствия безопасных посадочных площадок и дальности расстояния доставить людей в Белостокскую область не представлялось возможным. Поэтому мы приняли решение сбросить их на парашютах в районе одной из партизанских бригад Барановичской области. Такое решение было горячо поддержано Войцеховским:

— Самое верное дело! — гремел он своим раскатистым голосом. — У меня люди умеют прыгать. Да и сам я, как никак, парашютист!

Большая часть отряда действительно была знакома с парашютным делом. Андреев, работая до войны машинистом паровоза, увлекался парашютизмом и выполнил в аэроклубе десять прыжков. Столько же прыжков имела врач Чернышева, а у москвича Александрова насчитывалось восемнадцать прыжков. По два-три раза прыгали с самолёта другие товарищи.

Приехав вместе с партизанами на аэродром для тренировочных прыжков, я напомнил им, как выбрасываются десантники с многоместного самолёта. Делается это просто. Зацепив предварительно вытяжные верёвки за трубу, проходящую под потолком кабины, они один за другим прыгают в дверь. Когда парашютист падает, вытяжная верёвка вытягивается во всю длину и стягивает чехол с парашюта. Такой способ сбрасывания полностью гарантирует раскрытие парашюта у каждого десантника.

Поскольку Войцеховский, Андреев и другие партизаны уже прыгали ранее, я решил, что им полезно выполнить обычный прыжок с самостоятельным раскрытием парашюта. Они с энтузиазмом согласились на это. Мы тут же поднялись в воздух. Самолет вышел на расчётный курс, и я, отворив дверь кабины, сделал знак стоявшему первым Войцеховскому. Мне показалось, что шагнув вперёд, он лукаво взглянул на меня. Через несколько мгновений командир отряда уже опускался под парашютом. Следом за ним смело прыгнули Андреев и все остальные. Оставив самолёт последним и проследив за спуском парашютистов, я приземлился, подошёл к ним и с недоумением увидел, что все они, глядя на меня, хохочут. Я осмотрел свой комбинезон, потёр ладонью лицо. Комбинезон был в порядке, ладонь чистая. “Почему же они смеются?” — старался догадаться я. Наконец мне пояснили, что я стал жертвой обмана: Войцеховский и еще двое партизан никогда в жизни не прыгали и, оказываясь, только что совершили свой первый прыжок.

Я рассердился и сказал, что это, мол, безобразие, что новичков полагается готовить иначе, что могло произойти несчастье и т. д.

— А нам хотелось по-настоящему испытать себя, — нимало не смущаясь, пояснил Войцеховский.

Я посмотрел на этого решительного, неугомонного человека, на его отважных товарищей и молча пожал им руки.

...В конце апреля началась переброска отряда. Сложная была это задача! Лётчикам предстояло на самолетах ЛИ-2, имевших сравнительно небольшую скорость, успеть за короткую весеннюю ночь пролететь около 800 километров, разыскать затерянную в лесах полянку, сбросить десантников и грузы, а затем возвратиться назад.

В сумерки самолёт, на котором летела группа партизан во главе с Андреевым, вблизи линии фронта на высоте 4000 метров был случайно встречен фашистским бомбардировщиком. Вражеский пилот решил расправиться с советской транспортной машиной и, предвкушая лёгкую победу, стал уверенно подходить сзади. Наш лётчик лейтенант Быстрих приказал десанникам и экипажу приготовиться к прыжку и перевёл самолёт на крутое планирование.

Сопровождавший десантников Борис Бондаренко рассказал мне, как люди построились у открытых дверей кабины... Куда опустят их парашюты? К своим или на гитлеровские штыки? Об этом, казалось, не думал башенный стрелок Жилин. Стиснув зубы, следил он за приближавшимся врагом и, хладнокровно позволив ему подойти поближе, нажал гашетку крупнокалиберного пулемёта... Объятый пламенем, бомбардировщик стал, беспорядочно вращаясь, падать вместе со своим неиспользованным смертельным грузом. Сверху было слышно, как взорвались на земле его бомбы. Вслед затем вблизи появились разрывы снарядов немецких зениток. Но лётчик Быстрих на небольшой высоте проскочил зону обстрела.

В течение нескольких дней все партизаны были доставлены на место. Они благополучно добрались до Белостокской области, и вскоре мы уже имели с ними регулярную радиосвязь.

В фашистском пекле, на самом далёком западе в районе Белостока отряд Войцеховского и Андреева стал наносить сильные удары по коммуникациям и другим вражеским объектам. Организовывая вокруг себя партизанские группы, он постепенно вырастал в крупную боевую единицу. А к осени здесь появились отряды партизанского соединения генерала Филиппа Капусты. Местное население, поддерживая народных мстителей, стало оказывать всё большее сопротивление оккупантам. Фашисты, хвастливо заявлявшие, что в Белостокской области партизанскому движению не бывать, просчитались!

В своём глубоком тылу немецко-фашистские захватчики не знали покоя от партизан. Мщение народа настигало их повсюду.

ГОРДЫЕ СОКОЛЫ

Воспоминания о работе в штабе партизанского движения у меня неразрывно связаны с лётчиками, особенно с лётчиками полка транспортной авиации дальнего действия, которым командовала Герой Советского Союза Валентина Степановна Гризодубова.

Многие наши пилоты совершили по четыреста рейсов в фашистские тылы! Таковы лётчики Борис Лунц, Георгий Чернопатов, Николай Слепов, Иван Гришаков, Степан Запыленов, Семён Фроловский, Виталий Масленников, Василий Асавин.

Таким был легендарный герой Василий Таран. Человек, носивший эту грозную фамилию, отправлялся в тыл врага в самую ненастную погоду, когда партизаны, не ожидая наших лётчиков, даже не выкладывали сигнальных костров. Но Таран всегда безошибочно сажал машину. Как волновались мы с Алексеем Ивановичем при каждом вылете! Об этом не принято было говорить. Но смотришь бывало на экипаж улетающего воздушного корабля, а на душе кошки скребут.

Однажды Василий Асавин, улетев ночью к минским партизанам, почему-то к утру не вернулся. Брюханов и я ходили как в воду опущенные. Еле дождалась наступления следующей ночи. Аэродром жил обычной напряжённой жизнью. Поднимались и садились самолёты. Но Асавина не было. Глядим, на рассвете приземляется какая-то непредусмотренная расписанием машина. Алексей Иванович всмотрелся в её номер и радостно крикнул мне:

— Асавин!

Мы подбежали к самолёту. Он остановился. Вздвогнув, перестали вращаться винты. Открылась дверь кабины — и на землю прыгнули... два здоровенных фашистских генерала в полной форме, с крестами и орденами. Мы разинули от удивления рты, но тут же покатались со смеху.

— В чём дело, Асавин? Что за маскарад? — стараясь сделать строгий вид, спросил Брюханов.

— Не сердитесь, товарищ полковник. Сейчас всё доложу по порядку, — лихо отковырял пилот и кивнул на второго “генерала”. — Разрешите познакомиться. Командир партизанского отряда Михаил Мармулев!

После выброски груза у Асавина не осталось времени для перелёта линии фронта до рассвета. Он решил переждать остаток ночи и день в районе Пуховичи и сел на глухую лесную площадку, в партизанском районе. Сообщить об этом из-за неисправности радиации экипаж не мог. Лётчик со своими помощниками спокойно вышел из машины, и вдруг они заметили, что их окружают какие-то люди. Не успели они опомниться, как с криками: “Руки вверх, фашистские гады!” — на них бросились партизаны. Но тут же раздалось:

— Стой, товарищи! Да это же свои!

Экипаж обнимали, радостно подбрасывали на руках.

Здесь Асавин и встретился с Мармулевым, который недавно вернулся после интересной боевой операции. Узнав о том, что Кубе — так звали гитлеровского наместника в Белоруссии — созывает на совещание своих “министров”, Мармулев решил организовать им “тёплую” встречу. В устроенную вблизи Минска засаду попала целая шайка самозванных распорядителей Белорусской земли. Все они были перебиты. “Министра” жандармерии партизаны хотели взять живём. Но тот выхватил пистолет и ранил Мармулева в руку.

Мармулев обладал огромной физической силой. Не сдержавшись, он одним ударом здоровой руки замертво уложил “министра”.

Форма, ордена и “регалии” фашистов могли пригодиться, и партизаны захватили их в своё соединение. Мармулева давно уже вызывали в Москву. А теперь нужно было ещё подлечить раненую руку. Вот он и полетел с Асавиным.

— А что касается маскарада, товарищ полковник, — лукаво закончил свой рассказ Асавин, — так ночью было очень холодно, мы и надели это бахрамо на себя...

Славные наши лётчики, мужественные и простые, с милым, присущим авиаторам задором! Многим из них война принесла личное горе, лишила родных и близких. Мне пришлось лететь в тыл врага с лётчиком Иутиным. После выполнения задания в районе города Рогачева пилот снизил машину, и я увидел при свете луны остатки какой-то сгоревшей деревни. Иутин на небольшой высоте сделал круг, помахал крыльями.

— Тут я родился. Не знаю, уцелели ли мои старики, — сказал он мне.

К счастью, после освобождения Белоруссии родители Иутина оказались живы. Укрываясь в лесной землянке и видя, что порой над деревней кружит советский самолёт, они не догадывались, как близко был в эти минуты их сын.

Очень давно, на заре моей спортивной юности, приходилось мне видеть на Тушинском аэродроме худощавого молодого человека в осоавиахимовской форме с лицом, покрытым бронзовым, южным загаром. Это был планерист Сергей Анохин, работавший инструктором высшей школы безмоторного летания в Коктебеле. Я довольно часто встречал его имя в газетах. Он летал на первых планерных поездках, устанавливал рекорды, осуществил первый парашютный прыжок методом срыва с “бесхвостого” планера.

Осенью 1934 года Анохин выполнил эксперимент, о котором заговорил весь мир. Для проверки сделанных конструкторами теоретических расчётов он довёл в воздухе аэродинамические нагрузки до разрушения планера. Было это так. Заставив планер пикировать с предельно большой скоростью, Анохин взял ручку управления “на себя”. И произошло то, чего он хладнокровно добивался, выполняя опасное задание: планер разрушился. Молодой испытатель услышал оглушительный треск и почувствовал, что камнем летит вниз. Сделав затяжку, чтобы уйти от обломков машины, он выдернул вытяжное кольцо парашюта и благополучно опустился на землю.

Вскоре Сергей Анохин вместе со своей женой — известной планеристкой Маргаритой Раценской уехал в заграничную командировку. По заданию Советского правительства они в течение нескольких лет обучали турецкую молодёжь самолётному, планерному и парашютному спорту. Возвратясь на Родину незадолго до войны, Анохин работал в Центральном аэроклубе имени В.П. Чкалова и здесь занялся опытами, имеющими прямое отношение к тому эпизоду, о котором сейчас пойдёт речь.

Ещё при первых перелётах воздушных поездов Анохин обратил внимание на то, что для буксировки планеров самолётами применяется чрезмерно длинный — стометровый — трос. Если полёт происходил в облаках или во время сильного дождя, самолёт порою скрывался из глаз планериста. В результате усложнялось пилотирование, становилось трудным предотвращать мощные броски планера и рывки, грозящие разрывом троса. Длинный трос препятствовал развитию ночных спортивных полётов, мешал воздушным поездкам взлетать с площадок ограниченного размера.

Не веря установившемуся мнению об опасности сокращения расстояния между самолётом-буксировщиком и планером, Сергей стал постепенно уменьшать длину троса и после ряда полётов довёл её всего лишь до... 10 метров! Правда, этого опыта никто повторить не мог: слишком большого искусства требовало управление планером, летящим у самого хвоста самолёта, но зато полная возможность летать на тросе, сокращённом вдвое, втрое была доказана.

Наш штаб для переброски к партизанам боевых грузов широко использовал планеры. Только это были не довоенные маленькие и изящные спортивные машины, а специально построенные, большие и вместительные. На этих, буксируемых самолётами, безмоторных аппаратах летали в тыл опытные планеристы. Дважды побывал у партизан и Сергей Анохин.

Тёмной весенней ночью на размокшем Бегомольском аэродроме опустилось несколько планеров, нагруженных минами и взрывчаткой. Вдали затихал гул самолётов-буксировщиков. Прилетевших планеристов тесно обступили люди.

— Анохин! Вот неожиданность! — воскликнул какой-то бородатый человек. — Не узнаёшь? Да ведь я — Сидякин!

В незнакомом партизане Сергей узнал планериста, которого он когда-то обучал летать в Москве. Константин Сидякин был сброшен в фашистский тыл на парашюте и успешно возглавлял партизанскую группу. Об этих успехах красноречиво свидетельствовал поблескивавший у него на груди орден Ленина.

Сидякин представил Анохина командиру партизанского соединения Титкову. За ужином в штабе Титков рассказал о том, что в недавних боях ранено много партизан. Некоторые из них, в том числе командиры, находились в тяжёлом состоянии, им требовалась срочная хирургическая помощь, но получить её было неоткуда.

— И обстановка у нас серьёзная. Каждый день жди событий. Разве тут поправятся тяжело больные люди? А вывезти их отсюда нельзя — аэродром раскис, большой самолёт не сядет, — говорил Титков.

Сергей задумался. Чем можно помочь партизанам?.. А что, если... у Анохина мелькнула смелая мысль.

— Сколько у вас самых нуждающихся в помощи? — спросил он.

— Человек двенадцать, — сказал Титков. — Почему вы об этом спрашиваете?

— Надо вывезти их планером.

— Планером? — удивился партизанский командир. — Как же здесь приземлится буксировщик?

А в голове Сергея уже созрел план. Состояние аэродрома, он оценил привычным глазом сразу же после посадки. Аэродром действительно был непригодным. Но очень опытный лётчик всё же мог бы посадить на нём двухмоторный бомбардировщик. Анохин перебирал в уме лётчиков своей части... Желютов! Вот кто справится с этой задачей. Безусловно справится! Самое важное — взлёт. Для пробежки, конечно, слишком мало места. На длинном тротуаре с тяжёлым планером здесь не разбежишься. Да, но тротуар-то можно сократить до минимума. Сергей недаром умеет это делать!

Далеко, за линией фронта в одной из воздушно-десантных частей усталый радист принял радиogramму Анохина, и через короткое время она лежала на столе у генерала. Генерал задумался, подчеркнул карандашом слова “Ввиду сложности посадки” и приказал адъютанту:

— Передайте: пусть ждут у радиостанции. Вызовите ко мне Желютова...

Прошло минут тридцать, и в штаб партизан пришёл ответ: “Желютов прилетит завтра”.

В напряжённом ожидании тянулся день. Анохин обдумывал предстоящий полёт. Нелегко придётся ему! Самолёт будет слишком близко к планеру. Малейшее неверное движение грозит катастрофой. А что если их в воздухе встретит враг? Ведь планер скроет действия Желютова, не позволит ему маневрировать...

К вечеру раненых перенесли в лес, поближе к аэродрому, на котором собралось много партизан. В ночной тиши раздался нарастающий гул моторов. Опытная рука Желютова вывела самолёт прямо к цели. В небе вспыхнули условные ракеты. В ответ на земле запылали костры.

Лётчик мастерски посадил машину. Раненых разместили в фюзеляже планера. Анохин следил за присоединением троса. Всего лишь 10 метров отделяло планер от самолёта!

“Ничего! Долетим!” — говорит себе Сергей. Ему подаются парашют. Зачем? Если что-нибудь случится, раненые не смогут спастись. Тогда и Сергею нечего думать о себе! Он подходит к своим молчаливым, беспомощным пассажирам.

— Ну, дорогие друзья, скоро будем дома. Подлечимся, поправимся и ещё повоюем! Так что ли?

Самолёт осторожно трогается с места. Анохин внутренне собран, готов к борьбе. Он неотрывно следит за указателем скорости. Наконец, планер в воздухе. Самолёт начинает набор высоты, и Сергей плавно берёт штурвал на себя.

Титков и Сидякин не отходили от радики, нетерпеливо глядели на медленные часы. Радист вращал ручки настройки приёмника, вслушивался в шумы эфира. Вдруг, он встрепенулся, что-то быстро записал. Потом сдёрнул с себя наушники, обернулся радостный, сияющий:

— Долетели! Всё в порядке!

— Какие люди! Настоящие соколы! — тихо сказал Титков.

Две недели спустя стало известно, что раненые выздоравливают, а Анохин и Желотов награждены боевыми орденами.

ЗОЛОТЫЕ ВСХОДЫ

Пламя партизанской борьбы охватило всю Белоруссию. Мне довелось неоднократно видеть, какие огромные районы контролировались партизанами. Так, вокруг Бегомоля, этого небольшого городка, они занимали все деревни в радиусе 50 километров. Здесь, как и во многих других партизанских районах, сохранялись советские порядки. Несколько раз побывал я у озера Червонного в крупном партизанском соединении, которым командовал Василий Иванович Козлов, ныне председатель Президиума Верховного Совета БССР. За бесстрашную организацию борьбы населения с фашистскими захватчиками ему, одному из первых партизан, было присвоено звание Героя Советского Союза.

Чем ближе подходила к Белоруссии победоносная Советская Армия, тем сильнее становились удары по тылам противника. Партизанские соединения в полном контакте с войсками выполняли крупные операции. Одна из таких операций, носившая у нас условное название “Концерт”, имела своей целью одновременное и повсеместное разрушение путей сообщения врага, полную дезорганизацию работы фашистского транспорта. Мы перебросили в тыл на самолётах огромное количество взрывчатки, оружия, боеприпасов.

Подпольные обкомы и райкомы партии привлекали для “концерта” всех партизан. На помощь им вышли даже старики, женщины и дети.

В ночь со второго на третье августа 1943 года целая армия сосредоточилась у железных дорог. От взрывов, казалось, содрогнулась вся белорусская земля. Фашисты не смели высунуть носа из укреплений. А наутро они увидели партизанские подарки: неподвижно застывшие эшелоны, сотни километров разрушенного полотна, множество взлетевших на воздух мостов на железных и шоссейных дорогах, разгромленные железнодорожные узлы.

Гитлеровское командование, взбешенное успехами партизан, пыталось

обречь белорусский народ на голодную смерть.

Немецкие части усилили грабёж населения, вывозили продукты питания, посевные семена, скот, уничтожали сельскохозяйственный инвентарь. Нашему штабу было необходимо предпринять все меры к тому, чтобы обеспечить продовольствием партизан и жителей.

Однажды Алексей Иванович сказал мне:

— Я получил от товарища Пономаренко важное задание. Нам придётся заняться весенним севом.

— Так, понимаю, — кивнул я, решив, что “весенний сев” — какая-либо новая операция вроде “концерта”.

Полковник по своему обыкновению внимательно глядел на меня большими, чуть навывкате глазами.

— Речь идет о настоящем севе, — пояснил он. — Нужно, чтобы партизаны весной обеспечили сев в колхозах. Мы должны довести это указание до всех подпольных партийных организаций и партизанских соединений.

Так возник один из любопытнейших этапов партизанского движения. Всю зиму велась подготовка к севу на каждом свободном участке белорусской земли. Чтобы достать семена, партизанские бригады захватывали немецкие склады зерна, с боями расширяли посевные площади. Весной колхозники стали организованно выходить на поля и впервые после долгого перерыва обрабатывать родную землю. Партизаны помогали им и с оружием в руках защищали посевные работы от фашистов, стремившихся зверски расправиться с колхозниками. Действовали усиленные немецкие патрули. Самолёты обстреливали с бреющего полёта даже одиночных крестьян. Во многих районах сеять приходилось по ночам. Между немцами и партизанами, защищавшими колхозников, порою завязывались серьёзные бои, но весенний сев продолжался.

А когда Советская Армия начала разгром захватчиков в Белоруссии, наши воины увидели на освобождённых полях созревшие золотые массивы колхозного хлеба.

БОЕВЫЕ ДЕЛА

К концу 1943 года в Белоруссии насчитывались сотни тысяч партизан. Они занимали большую часть территории республики и выросли в силу, способную оказать серьёзную помощь наступающим на запад советским войскам.

Важную задачу поставило Верховное командование перед партизанскими соединениями и бригадами, действовавшими в районе Витебска, Полоцка и Минска. Они должны были освободить район протяжением более 300 километров, прочно удерживать его и, оттягивая на себя резервные части противника, содействовать наступлению войск 1-го Прибалтийского фронта, которым командовал маршал Советского Союза Баграмян.

Для координации боевых действий и оказания помощи партизанам в тыл врага вылетела оперативная группа, возглавляемая представителем ЦК КП БССР Героем Советского Союза Владимиром Лобанок и полковником Брюхановым.

Алексей Иванович поддерживал со мною регулярную связь. У меня сохранилось несколько записок, полученных от него из вражеского тыла. Коротко сообщая о делах, он торопил с доставкой боеприпасов: их требовалось всё больше и больше. Восторженно отзывался Брюханов о Лобанке, который в мирное время был учителем. Он показал себя талантливым организатором, смелым и опытным командиром, сумевшим в тяжёлых условиях организовать крупное партизанское соединение.

Брюханов писал мне, что волнуется за Машу Сухову и Отю Ройзман. Эти отважные девушки — операторы студии кинохроники, рискуя жизнью, запечатлевали на плёнке ход операции. Порою им приходилось, откладывая в сторону съёмочные аппараты, с автоматами в руках сражаться плечом к плечу с партизанами. Они ходили в разведку, исполняли обязанности поваров, прачек и ухаживали за ранеными. Увы, не напрасной была тревога Алексея Ивановича. Маша Сухова погибла. Она пала смертью храбрых в бою, отдав за Родину свою молодую жизнь. Навеки сохранила память о боевой подруге Отя Ройзман, продолжающая до сих пор работать в кинохронике и дважды удостоенная Сталинской премии.

Партизанские бригады при поддержке местного населения выполнили приказ командования и овладели заданным районом. Поняв значение происшедшего, фашисты яростно пытались вернуть потерянную территорию. Они располагали всеми средствами борьбы, в том числе танками и авиацией. У партизан же не было тяжёлого оружия и противотанковых мин, не хватало боеприпасов. Однако народные мстители мужественно оборонялись, одновременно действовали вне района обороны, срывали перевозки противника по железным и шоссейным дорогам, разрушали мосты и линии связи, громили отдельные гитлеровские гарнизоны.

Четвёртый месяц удерживали партизаны огромный район в тылу врага. Боеприпасы были на исходе, а нелётная погода не позволяла нам посылать самолёты ночью. Командование фронта приняло решение сбросить партизанам боеприпасы днём с штурмовиков и истребителей.

Брюханов и Лобанок впоследствии рассказывали мне, как это было. Стояло пасмурное февральское утро; туман, низкие облака. И такое же пасмурное настроение было у людей — обстановка сложная, отсутствуют боеприпасы и нет особой надежды на прилёт самолётов. Вдруг раздался быстро приближающийся гул моторов и откуда-то вынырнули летящие на низкой высоте машины. “Наши! Родные!” — закричали люди, увидевшие на крыльях красные звёзды. Из домов выбегали радостные жители. Женщины плакали, поднимая детишек, чтобы они поглядели на советские самолёты. Даже бывалые партиза-

ны украдкой смахивали слёзы радости. Ликование было всеобщим. Появление наших самолётов днём предвещало скорый приход Советской Армии.

Сброшенные боеприпасы быстро собрали. Особенно отличалась детвора. Ребятишки неслись по глубокому снегу к упавшим ящикам. Некоторые ящики разбились, и дети, разрывая снег, собирали все патроны до единого.

Брюханов говорил мне, что невозможно было без душевной боли смотреть на этих голодных, обтрёпанных детей. Многие из них лишились родителей и о довоенной жизни советского народа знали только по рассказам старших. Как жадно тянулись они ко всему советскому, как любили партизан и ненавидели фашистов! Подростки с гордостью выполняли задания по разведке и связи. А для малышей не было большой радости, чем носить советскую фуражку, звёздочку, ремень или играть патронными гильзами советского производства.

В марте установилась благоприятная погода. Мы стали регулярно снабжать партизан боеприпасами, и они активизировали свои действия. Тогда командование немецко-фашистских войск решило сосредоточить крупные силы, окружить плотным кольцом партизанский район и превратить его в “зону пустыни”.

О таком решении гитлеровцев стало известно из перехваченного партизанами в первых числах апреля приказа. Пленные подтверждали, что фашистские генералы придавали огромное значение этой операции. Они считали, что сильная партизанская группировка в их ближайшем тылу может нанести смертельный удар в спину немецких войск, обороняющихся на фронте Орша — Витебск — Полоцк. Они требовали от своих подчинённых самых решительных действий для полного разгрома партизан.

Немцы сосредоточили резервную танковую армию, несколько соединений “СС”, большое количество артиллерии, танков, самолётов и более 100.000 войск. Появился неизмеримый перевес сил в пользу фашистов. Но партизаны раскрыли замысел врага, знали, что он создал сильную группировку на востоке, предполагая, что партизаны будут выходить из окружения в сторону советских войск.

Перед партизанскими бригадами возникла задача, используя местность и оборонительные сооружения, нанести противнику как можно большие потери и, прорывая окружение, уйти со всем населением на запад и юго-запад.

Накануне первого мая фашисты перешли в наступление. Завязались жестокие бои. Партизаны подпускали врагов на близкое расстояние и расстреливали их в упор. Горели немецкие танки, подбитые партизанскими бронебойщиками. Противник нёс потери, откатывался, оставляя на поле боя убитых и раненых, бросая боевую технику, которая немедленно пускалась партизанами в ход. Атаки продолжались. Там и здесь завязывались рукопашные схватки. Наша авиация, помогая партизанам, бомбила гитлеровцев. Соседние, находящиеся вне окружения партизанские бригады наносили удары по тылам наступ-

пающих фашистов.

Партизаны, преодолев огромные трудности, прорвали окружение и, спасая население, уходили в намеченные места. Овладевая тем или другим участком партизанской зоны, фашисты находили пустые дома и землянки. Это выводило их из себя. Они вымещали свою злобу, расстреливая не успевших уйти с партизанами детей и стариков.

Выйдя из окружения, партизанские бригады сохранили свою боеспособность и, в ожидании решительного наступления советских войск, громили вражеские тылы.

Весной 1944 года для организации взаимодействия партизан с наступающими советскими войсками в тыл врага вылетели офицеры нашего штаба и представители ЦК КП БССР.

Василий Игнатенко получил задание передать Могилёвскому подпольному обкому партии приказ о выводе из строя железнодорожных линий Орша — Борисов и Орша — Могилёв, доставить в обком медали “Партизану Отечественной войны” и помочь в подготовке боевых действий.

Переброску Игнатенко организовывал Григорий Богомолов. С большим трудом, рискуя разбиться, лётчик, с которым летел Игнатенко, посадил самолёт на маленькую лесную поляну, и Василий оказался вблизи Могилёва.

Для подготовки операции имелось очень мало времени. Секретарь обкома Шпак и командир соединения Солдатенко вместе с Василием двигались верхом от бригады к бригаде, давали необходимые указания командирам, проверяли состояние боевых средств.

Игнатенко запомнилось, как они побывали в полку, которым командовал двадцатитрёхлетний сержант, организовавший этот полк из небольшой партизанской группы после гибели её командира. В полку соблюдался строгий порядок, словно в образцовой кадровой части, велась политическая работа и даже имелся коллектив художественной самодеятельности.

Вскоре операция была подготовлена. Ночью 20 июня около восьми тысяч партизан вышли к железнодорожным магистралям, представлявшим собою боевые, укрепленные линии. Фашисты вырубili лес по обе стороны путей, через каждые 300-400 метров установили дзоты с пулемётами, соорудили укрепленные пункты. Подойдя на расстояние ружейного выстрела, партизаны открыли огонь из всех видов оружия и стремительным натиском погнали гитлеровцев, выбивая их из укреплений.

В течение двух часов на значительной части магистралей Орша — Борисов и Орша — Могилёв были взорваны рельсы и остановлены продвигающиеся к фронту эшелоны противника.

А в это время гитлеровцам наносили сокрушительный удар советские войска. Когда партизаны отошли в район Кличевских лесов, Игнатенко узнал, что Советская Армия форсировала Днепр. Нападая на отступающих фашистских вояк, партизаны двигались навстречу своим войскам, и вскоре Василий

стал свидетелем незабываемых сцен соединения партизанских частей с войсками 2-го Белорусского фронта.

В Ивенецкую пушу к барановичским партизанам был переправлен Борис Бондаренко. В северо-восточную часть Минской области улетел другой мой товарищ по работе в штабе Иван Кривошеев, смелый офицер, получивший большой опыт борьбы в фашистском тылу ещё у калининских партизан. Он перелетал линию фронта на самолёте ПО-2 при очень сильном встречном ветре. Порою казалось, что машина совсем не движется вперёд. В ту ночь наша авиация громила крупные скопления противника в Минске. В небе рыскали фашистские истребители. Один из них увязался за самолётом Кривошеева, но его лётчик на бреющем полёте ушёл от преследования.

Бригады, которыми руководил Кривошеев, вывели из строя железные дороги, идущие от Минска на Борисов и Бобруйск, и не давали гитлеровцам возможности восстанавливать движение на этих магистралях. Партизаны окружили и наголову разбили два усиленных фашистских батальона, захватив несколько пушек, много пулемётов и другие трофеи.

По Могилёвскому шоссе отступала огромная колонна гитлеровцев. Штурмовики “Ил-2” беспощадно громили эту колонну, растянувшуюся километра на три. Фашисты рады были бы укрыться в лесу, но там их встречал меткий партизанский огонь.

Народные мстители взяли в плен штаб гитлеровской дивизии во главе с высоким, обросшим рыжей щетиной генералом. Его привезли к Ивану Кривошееву как раз, когда тот брился.

— Пожалуйста, бриться, господин генерал! — сказал Кривошеев и кивнул партизану, исполнявшему по совместительству обязанности парикмахера: ну-ка, побрей, мол, господина генерала. Партизан, с любопытством поглядывая на фашистского вояку, стал точить бритву. Генерал испугался, вообразив, что его собираются резать. Он успокоился лишь после того, как ему принесли безопасную бритву. Через непродолжительное время этот генерал “маршировал” по Москве вместе с десятками тысяч других пленных гитлеровцев.

...Навстречу наступающей Советской Армии шли партизанские разведчики. Они помогали авангардным частям скрытно подходить к Минску. В городе Червень фашисты решили оказать нашим войскам сопротивление. Две партизанские бригады вместе с армейскими частями окружили город и перебили фашистов.

По узкой лесной дороге отступали гитлеровские танки. Партизаны, заминировав дорогу, подорвали передний танк; остальные не смогли двинуться ни вперёд, ни назад. Немало других славных подвигов совершили советские патриоты, помогая освобождать Белоруссию.

Наступили радостные дни соединения партизан с войсками 2-го Белорусского фронта. Среди многих ярких впечатлений и событий тех дней Ивану Кривошееву особенно запомнилось, как один из партизан встретился со своим

братом — командиром танкового корпуса. Эта встреча словно символизировала соединение родных братьев — народных мстителей и воинов Советской Армии, сражавшихся против общего ненавистного врага.

О СТАРЫХ ТОВАРИЩАХ

А где мои старые друзья-воздухоплаватели? — быть может, поинтересуется читатель. Война надолго разлучила нас. Лишь изредка удавалось мне встречаться с ними или что-нибудь о них узнавать.

Будучи у брянских партизан, я совершенно случайно услышал, что они переправили в Москву вышедшего из фашистского окружения Виктора Почекина. Случайно узнал я и о судьбе Людмилы Ивановой. Она летала радисткой, нередко участвовала в боевых действиях, была тяжело ранена и два месяца лежала без движения у партизан. У неё неправильно срослась кость ноги. Чтобы восстановить работоспособность, ей пришлось перенести серьёзную операцию.

Как-то я прилетел на фронт в обслуживавшую наших партизан авиационную дивизию. Вместе с другим товарищем, прибывшим сюда для отправки в фашистский тыл людей и боевых грузов, мы остановились в одной из деревенских хат. Мой коллега завершил свои дела, но почему-то не отправлял нескольких человек.

— Они полетят в далёкие районы, — пояснил он мне.

— Так что же вы их задерживаете?

— Да вот жду командира эскадрильи. В такие рейсы он отправляется сам. Людвиг — не знаете случайно такого?

— Так это же мой приятель! — воскликнул я.

Вечером я сидел в хате, греясь у жарко натопленной печи. Кто-то открыл наружную дверь и удивительно знакомо запел:

*Она — моя хорошая —
Забывла про меня...*

— Юрка! — позвал я.

В комнату вбежал стройный, подтянутый лётчик с погонами капитана. На его груди сверкали ордена и медали. Мы обнялись. Юрий Людвиг, учившийся вместе с Голышевым и Неверновым, был одним из самых способных курсантов воздухоплавательной школы. Прекрасный спортсмен, он прыгал с парашютом, овладел пилотированием аэростата, дирижабля, планера и самолёта. В дивизии он прославился как лучший командир эскадрильи учебных самолётов ПО-2, на которых наши лётчики, как известно, во время войны творили чудеса.

Через несколько лет я увидел художественный фильм “Небесный тихоход”. Наблюдая за развёртывавшимися на экране событиями, я вспоминал

Юрия Людвиг и других знакомых лётчиков-спортсменов, благодаря мужеству которых безобидный ПО-2 стал серьёзным оружием борьбы с фашистами.

Изредка я встречал Голышева, работавшего заместителем директора Аэрологической обсерватории. Обсерватория эвакуировалась на Урал, но в Москве осталась оперативная группа, которая обслуживала противовоздушную оборону столицы. Аэрологи Боровиков, Тонкова, Ларченко самоотверженно летали на “зондаж” атмосферы, чтобы получить необходимые нашей авиации сведения о погоде.

В войне находила применение и воздухоплавательная техника. Когда фашистская авиация совершала налёты на Москву, по вечерам над городом поднимались на тросах десятки аэростатов заграждения, похожих на крошечные дирижабли. Боясь натолкнуться на них, вражеские лётчики старались держаться повыше, а там их поджидали наши истребители.

По предложению воздухоплавателей привязные аэростаты были впервые использованы для парашютной подготовки десантных частей Советской Армии. Прежде десантники учились прыгать с тяжёлых самолётов. Требовались оборудованные аэродромы, расходовался высокосортный бензин. При неблагоприятных метеорологических условиях прыжки значительно усложнялись. Парашютисты иногда попадали в лес, на воду, в населённые пункты. Иное дело массовые прыжки с аэростатов. Они связаны с незначительными расходами. Привязной аэростат всегда может быть поднят так, чтобы люди приземлились в том месте, где это необходимо и безопасно. В отдельных случаях с одного аэростата в течение суток сбрасывалось по две тысячи человек.

На фронте в некоторых артиллерийских частях привязные аэростаты наблюдения с большим успехом применялись для корректировки стрельбы. Воздухоплаватели помогали артиллеристам точнее разить врага. На эту опасную работу, как я уже упоминал, и ушли аэронавты из аэрологической обсерватории. В октябре 1941 года, когда гитлеровцы прорвали фронт в районе Ельни, артиллерийский полк, в котором служили мои друзья, попал в окружение. Георгию Коновальчику, Станиславу Карамышеву, Клавде Фадеевой с огромным трудом удалось прорваться через вражеское кольцо. Они рассказывали о сложной обстановке, создавшейся в момент окружения, о тяжёлых, неравных боях и больших наших потерях. В те дни они в последний раз видели Фомина и Крикуна и ничего не знали о их судьбе. А вскоре жена Крикуна получила “похоронную”. Но мы надеялись, что это ошибка.

Георгий Коновальчик вновь отправился на фронт, и я однажды прочёл в “Правде” о совершённом им подвиге. На его аэростат налетели несколько “мессершмидтов”. Оболочку пронзила очередь зажигательных пуль, и она, вспыхнув, мгновенно сгорела, оставив в небе клубы чёрного дыма. Георгий выпрыгнул из падающей гондолы, благополучно опустился на парашюте, тут же поднялся на другом аэростате и продолжал корректировать стрельбу артиллерии.

Ещё до этого случая мы встретились с Коновальчиком в Москве на улице Кирова, и я поинтересовался, не знает ли он что-нибудь нового о Фомине и Крикуне.

— Разве ты не слышал? — спросил Георгий.

Его голос и лицо заставили меня содрогнуться.

— Фомин погиб ещё тогда — в октябре сорок первого года. Теперь это точно известно. Я недавно встретил Константина Гвоздева — парторга нашего отряда. Он выходил из окружения вместе с Фоминым...

Коновальчик рассказал мне, как недалеко от линии фронта группа, в которой был Фомин, столкнулась с колонной фашистов. Завязалась перестрелка. Гвоздев лежал вблизи от Саши и видел, как он метнул гранату в немцев, а потом стал стрелять из автомата. Рядом пролетела вражеская мина. Гвоздев припал к земле. Раздался взрыв. Через мгновение, подняв голову, парторг увидел неподвижно лежащего Фомина. “Фомин! Саша!” — позвал он и подполз поближе. Лицо Фомина было покрыто мертвенной бледностью. Из глубокой раны у виска растекались струйки крови.

Мы помолчали. Потом я спросил:

— А что с Крикуном?

— О нём Гвоздев ничего не знает.

“Нет и Крикуна”, — подумал я...

...Проклятая война, сколько унесла она моих товарищей. Сколько погибло замечательных воздушных спортсменов.

Они беззаветно отдали свою жизнь за Родину и подвиги их никогда не будут забыты.

СОЛНЦЕ ПОБЕДЫ

3 июля 1944 года советские войска освободили Минск и туда переехал наш штаб.

Надо же было случиться так, что в эти радостные дни на окраине Минска получил тяжёлое ранение Василий Игнатенко! Он лежал в местной больнице, и ему становилось всё хуже.

— Доставай машину, — сказал мне Алексей Иванович Брюханов. — Необходимо срочно отправить Игнатенко в Москву.

Когда мы привезли Василия на аэродром и внесли его в самолёт, он печально поглядел на нас и прошептал:

— ...Вот и победа пришла. А я ухожу... Навсегда...

Его глаза наполнились слёзами.

Я чуть не заплакал.

А Брюханов сказал:

— Брось хандрить, Игнатенко. Поправишься, и мы ещё так отпляшем на

твоей свадьбе, что любо будет.

Губы Василия тронула слабая, недоверчивая улыбка.

— Вот так. Не годится унывать партизану! — продолжал Алексей Иванович и, обратясь к медицинской сестре, которая должна была сопровождать Игнатенко до Москвы, строго добавил: — Смотрите, чтобы он не вешал нос, сестра!

Я глядел в след поднимаемому самолёту и думал о том, что, пожалуй, больше никогда не увижу Игнатенко. Но предсказание Брюханова сбылось в точности. Врачи поставили Василия на ноги, а осенью 1945 года мы действительно плясали на его свадьбе.

Освобождена вся Белоруссия! Партизаны соединились с войсками Советской Армии. Уничтожая и вылавливая в лесах недобитых гитлеровцев, они стягивались к Минску. Население освобождённой белорусской столицы восторженно встречало партизан. Народ приветствовал своих отважных сынов и дочерей.

Ясным июльским днём на Минском ипподроме готовился парад партизанских соединений. Высоко в небе над разрушенным городом светило яркое солнце — солнце победы.

На трибуне, обтянутой кумачом, украшенной огромными портретами Ленина и Сталина, стояли члены ЦК Коммунистической партии Белоруссии, Правительства БССР, партизанские командиры. Секретарь ЦК КПБ и Председатель Совета Министров Белоруссии Пантелеймон Кондратьевич Пономаренко поздравил белорусский народ и партизан с освобождением родной земли от фашистских варваров. Он говорил о победе над врагом, о дружбе народов Советской страны, о помощи великого русского народа народу Белоруссии, о Коммунистической партии.

Долго разносилось по рядам партизан могучее “Ура”!

Парадом командовал полковник Брюханов. Под звуки торжественного марша перед трибуной одно за другим, чеканя шаг, проходили соединения народных мстителей. Впереди своих частей гордо шагали прославленные командиры партизан.

Стоя на трибуне и вглядываясь в их мужественные лица, я вспомнил, как в первый раз сопровождал людей, направлявшихся в фашистский тыл на помощь к партизанам. В памяти ярко возникла картина: я подхожу к двери кабины самолёта и открываю её. За ней — зловещая, чёрная пустота, лишь где-то мерцают огоньки костров. Но мои десантники — среди них есть женщины — смело бросаются вниз. А ведь они имеют всего по одному тренировочному прыжку! И эта смелость рождена любовью к Родине. Могут ли не побеждать такие люди?

Сомкнутыми рядами с боевым оружием шли солидные бородачи, совсем молодые парни, девушки. У многих на груди сверкали ордена и медали, сияли золотым блеском звёзды Героев Советского Союза.

Навстречу им неслись возгласы:

— Партизанам и партизанкам слава!

Проносились кавалерийские подразделения. Грохотала партизанская артиллерия. Внушительное, незабываемое зрелище, свидетельствовавшее о силе и непобедимости советского народа!

Немало уткло воды с тех пор. Но многие мои друзья — лётчики и парашютисты, самоотверженно помогавшие разжечь пламя партизанской борьбы и обеспечить победу, и по сей день занимаются своим любимым авиационным делом.

Григорий Богомолов испытывает парашюты. В Советской Армии служат Василий Игнатенко и Борис Бондаренко. В Минске живёт и работает Анатолий Андреев. Николай Войцеховский сейчас главный инженер крупнейшего предприятия в Норильске.

Алексей Иванович после расформирования нашего штаба ушёл в Гвардейскую воздушно-десантную армию. Когда закончилась война, он побывал в Италии, Дании и долгое время находился в Западной Германии. В декабре 1947 года я прочитал опубликованную в “Литературной газете” запись переговоров, состоявшихся между полковником Брюхановым и представителем военной администрации в одном из детских домов английской зоны оккупации Германии.

Этому потрясающему материалу редакцией газеты были предпосланы следующие строки: “Оторвать ребёнка от родной семьи, от своего дома — жестоко. Насильно лишить ребёнка родины, вырвать его из среды своего народа, заставить забыть свой родной язык, звучание материнской песни, цвет родимого неба, шелест листвы и говор лесного ручья, — это уже не просто жестокость. Это бесчеловечность, навеки калечащая детскую душу, опустошающая её невосвратимо”.

А вот отрывок из записи:

“Брюханов: Со мной прибыла гражданка Мейнертс, дочь которой находится в этом доме. Английские власти её не отдают матери в течение шести недель. Я прошу без предупреждения ввести эту девочку, чтобы посмотреть, узнает ли она свою мать.

(Заведующая детским домом Утенанс вводит в комнату девочку, закрывая ей лицо руками. После того, как девочке открыли глаза, она с криком “мама!” бросается к Мейнертс. Та плачет...)”.

Алексей Иванович решительно требовал возврата советских детей их матерям, отцам и родственникам, находящимся в Советском Союзе. Припёртые к стене неопровержимыми фактами представители английского командования всё же отказывались удовлетворить это справедливое требование, запрещали беседовать с детьми, фотографировать их.

Материалы этих переговоров послужили основой для появившихся вскоре пьесы Сергея Михалкова “Я хочу домой” и кинокартины “У них есть родина”.

...Однажды меня попросили прыгнуть с самолёта над подмосковным пионерским лагерем. Я охотно выполнил эту просьбу. Парашют опустил меня на зелёную лужайку близ лагеря, и я оказался пленником весёлой и шумливой толпы детей. Как сверкали глаза ребят, когда я рассказывал о подвигах партизан, о лётчиках, воздухоплавателях и парашютистах, о моём незабвенном друге Фомине, когда мне наперебой задавались самые разнообразные вопросы!

В эти минуты мне вспомнилось прочитанное в “Литературной газете”, вспомнились ребятишки, собирающие в снегу боеприпасы, и я подумал о том, что долг каждого из нас — сделать всё, чтобы наша замечательная детвора никогда не услышала грохот снарядов, не узнала горя и ужасов войны.

НАВСТРЕЧУ БУДУЩЕМУ

СНОВА В ДОЛГОПРУДНОЙ

Ничто не изменилось на нашей стартовой площадке. Разве только обветшало здание отряда, да стала гуще листва в подступившей к нему молодой рощице. В аэрологической обсерватории налаживалась жизнь. Чудесно было видеть вновь собравшихся вместе, занятых своим обычным делом старых сослуживцев. Лишь пилотская комната навевала чувство грусти: никогда не придут в неё близкие и дорогие наши друзья — Фомин, Крикун, Невернов...

В баллонном цехе шумел воздушный вентилятор. Знакомо пахло прорезиненной материей. Кондрашова и её подруги баллонщицы под руководством Карамышева готовили к первому послевоенному полёту оболочку аэростата.

В этот полёт в начале июля 1945 года отправились Сергей Зиновьев и аэролог Александр Боровиков. Сколько воспоминаний нахлынуло на меня, когда я следил за уплывающим серебристым воздушным шаром! Суровые испытания прошли мы, чтобы дождаться этого дня.

Вскоре и мне удалось порадоваться возвращению к любимой работе. Стоя вместе с Георгием Гольшевым в гондоле плавно поднимающегося субстратостата “СССР ВР-79”, я глядел на раскинувшийся внизу знакомый до мельчайших деталей пейзаж, на колышущуюся над головой оболочку, и мне хотелось, вздохнув полной грудью, сказать: вот я и дома!

Помимо нас, в гондоле находился ещё один человек. Кислородная маска закрывала его смуглое лицо. Это был известный смелыми высотными прыжками парашютист Наби Аминтаев, мой приятель по довоенному сбору армейских парашютистов.

Вообразите человека, который поднимается в воздух, прыгает, приземляется, тут же надевает другой парашют, опять поднимается и опять прыгает. И так десятки раз подряд. Правда, это кажется маловероятным? Чтобы проверить выносливость человеческого организма, Аминтаев совершил за несколько часов пятьдесят три прыжка с парашютом. Через два дня он повторил свои испытания и в течение суток прыгнул двадцать два раза днём и двадцать три раза ночью. Уже один этот эксперимент ярко характеризует Аминтаева как бесстрашного парашютиста.

Наби спокойно сидел в ожидании своего 1644-го по счёту прыжка, погля-

дывая на манометры кислорода. Вот уже 8000 метров. На этой высоте осенью 1940 года я покидал гондолу субстратостата, в которой мы сейчас находились. Аминтаеву предстояло расстаться с нами несколько выше. Когда высотомер показал 10400 метров, он приподнялся, осмотрел парашют и приборы, дружелюбно кивнул нам и, перевалившись через борт гондолы, нырнул головой вниз. Мы увидели, как он стремительно падал, раскинув для устойчивости ноги.

— Аминтаев прыгнул! Прекрасно падает! — сказал я в микрофон.

Фигурка парашютиста становилась всё меньше и, наконец, исчезла. Я поглядел на часы: 55 секунд мы наблюдали за свободным падением Аминтаева.

Субстратостат поднялся и уравновесился на высоте 11450 метров. Это была рекордная высота для аэростатов такого объёма, как наш.

9800 метров, не открывая парашюта, пролетел отважный спортсмен. Счёт послевоенным достижениям парашютного и воздухоплавательного спорта был открыт.

Когда мы встретились в Москве, Наби рассказал о забавном инциденте, которым завершился его прыжок. Снимая парашют после приземления, он вздрогнул от внезапно раздавшегося рядом возгласа:

— Руки вверх!

Перед ним стоял, будто выросший из-под земли, молодой парень со вскинутым охотничьим ружьём.

— Руки вверх, говорят!

Аминтаев понял, что его принимают за диверсанта.

“Вот какой у нас народ после войны стал бдительный”, — подумал он и сказал:

— Послушай, друг, убери свою пушку. Дай парашют снять — покажу удостоверение. Я — мастер парашютного спорта.

— Дойдём до правления колхоза, там и покажешь, — более миролюбиво возразил парень, не опуская, однако, ружья. — Я не знаю, что ты за мастер. Ну, поворачивайся и прямо марш!

Аминтаеву ничего не оставалось, как подчиниться. И он, посмеиваясь, пошёл впереди своего “конвоира”...

НЕОЖИДАННОЕ ПОЯВЛЕНИЕ

Бывают всё-таки на этом свете чудеса! Мне позвонила жена Крикуна — Катя и, плача от радости, сказала, что получила письмо от Саши... Я ушам своим не поверил и потребовал, чтобы Катя рассказала всё подробно. Но подробностей она не знала сама. Саша писал, что жив-здоров и скоро будет дома.

И вот месяц спустя Саша Крикун, худющий, с запавшими глазами, но живой Сашка сидел со мною за столом и рассказывал всё, что с ним случилось.

Более месяца скитался он в окружённом районе, безуспешно пытаясь пе-

рейти линию фронта или отыскать партизан. Измученный голодом и холодом, он однажды внезапно наткнулся в лесу на фашистский “секрет”. Сбитый с ног ударом приклада, а затем связанный, Саша целую ночь пролежал вниз лицом на земле. Утром его привезли в Смоленск и бросили в идущий на запад эшелон с военнопленными. Пять суток длилась мучительная езда на открытой платформе без крошки хлеба, без глотка воды. На станции Лесная, недалеко от Барановичей, конвойные скомандовали: “Вылезай!” Тех, кто падал от слабости, тут же безжалостно пристреливали.

Спрыгнув с платформы, Крикун пошатнулся и, едва не упав, стал в строй. Он попал в лагерь, где людей кормили лишь “баландой” — гнусным варевом из нечищенного, немытого картофеля и соломы, где умирали от голода, тифа и дизентерии.

К концу ноября в лагере распространился слух, будто немецкая армия взяла Москву. Охранники бросали вверх шапки и кричали: “Москва капут!”.

“Брешут!” — сказал товарищам Саша, не подозревая, что его слышит предатель. Когда пленных строили “на баланду”, к нему подошли два полицая. — Выходи!

Продажные твари потащили Крикуна к коменданту лагеря:

— Вот комиссар. Агитирует!

— Комиссар? Еврей? — набросился комендант.

Сашу начали бить. Пришел зондерфюрер Мюллер. Опять били. Окровавленного с выбитой челюстью бросили в землянку к арестованным пленным.

Утром из землянки вывели пять человек, измученных и худых. Крикун видел, как, издеваясь, на них надели будённовки с красными звёздами, сфотографировали и вслед за тем расстреляли.

Вызвав Крикуна, Мюллер приказал, тыча пальцем на его сапоги:

— Снимай!

Саша сел на землю, снял сапог с правой ноги. С левой никак не мог стащить — она почему-то больше распухла от голода. И это спасло ему жизнь.

На дороге, проходившей рядом, остановилась легковая машина, из которой вышел пожилой офицер. Зондерфюрер подскочил к нему с рапортом. Крикун понял, что он сказал: “Господин старший лейтенант, мы расстреливаем советского комиссара”.

Офицер поглядел на Крикуна:

— Комиссар?

— Нет.

— Документы!

У Саши была справка о том, что он младший лейтенант артиллерийского полка. Офицер повертел справку перед глазами.

— Не стрелять! — буркнул он и уехал.

Сашу привезли на машине в Барановичскую тюрьму и оставили во дворе в деревянном сарайчике с несколькими арестованными. Сарайчик не имел

крыши, а декабрьская ночь была очень холодной. Но едва окоченевшие люди попробовали прыгать, чтобы согреться, как охрана стала стрелять.

Назавтра Крикуна допрашивал с помощью переводчика тот старший лейтенант, который накануне отменил расстрел. Потом его втолкнули в камеру — небольшую тёмную комнату, где томилось не менее 50 человек. Периодически пленных куда-то поодиночке вызывали. Назад они не возвращались. К марту сорок второго года в камере осталось только шесть заключённых.

Сашу перевели в подвал, в котором содержались советские офицеры. Бесконечно долго, как в кошмарном сне, тянулось время. Ежедневно в подвал являлся полицай и узники расписывались в списке. Он был озаглавлен так: “Список русских военнопленных, кроме жидов и поляков”.

На поверках, происходивших во дворе тюрьмы, советских офицеров всегда ставили на левом фланге. Тюремщики не упускали случая поиздеваться над ними. Просто так, развлечения ради, ударяли ногами в пах, били наотмашь по лицу.

Крикун подружился с лётчиком-истребителем Сергеем Костяшиным, самолёт которого был сбит над территорией, занятой врагами. Костяшин держал себя спокойно и находил силы подбодрить товарищей. Он каким-то образом обзавёлся балалайкой и любил потихоньку играть на ней, сидя у входа в подвал. Саша вскоре узнал, что игра служила сигналом, означающим “всё спокойно”. В глубине подвала, примыкавшего к высокой тюремной стене, имелась маленькая, забитая досками камера. Доски отодвигались, и в камеру проникал один из пленных. С помощью укусной эссенции он размягчал цемент и вынимал из стены камни. Так день за днём шла подготовка к массовому побегу.

В начале мая 1943 года заключённых из подвала собирались перевести в другое помещение. С побегом следовало торопиться. И вдруг всё пошло прахом. В подвале появились три новых товарища. Будучи ещё непосвящёнными в план побега, они совершенно случайно узнали о существовании потайного хода и решили немедленно бежать. От преследования им как будто уйти удалось, но поднятая из-за них тревога испортила дело остальным. Офицеров увезли из Барановичской тюрьмы в латвийский город Кальвария, где находился большой лагерь пленных. Доехали до него не все: слабых и больных по дороге расстреляли.

В лагере Саша познакомился с Дмитрием Сергиенко, который вскоре рассказал ему о подпольной организации, готовящей побег. В одном из тюремных зданий, находящихся у самой ограды, помещалась так называемая “санитарная часть”. Отсюда пленные вели подкоп к кювету дороги, проходящей за оградой. До дороги было 15 метров. Много потребовалось труда, чтобы прорыть на такое расстояние тоннель, по которому смог бы проползти человек! Рыли упорно, как кроты. Землю понемногу сбрасывали в уборную. Но к кювету никак не могли выйти. Сергиенко изготовил примитивный компас и обнаружил, что тоннель отклонился от нужного направления и идёт параллельно дороге.

Ошибку исправили и, наконец, в наклонной стенке кювета появилась дыра, за которой была свобода!

Бежать следовало по два-три человека, соблюдая большую осторожность и точно учитывая движение часовых. Подпольная организация устроила жеребьёвку и несколько офицеров благополучно бежали. И снова недисциплинированность одного человека погубила всё. Русский пленный, исполнявший обязанности санитара, решил покинуть лагерь самостоятельно в тот момент, когда этого ни в коем случае нельзя было делать. Этот санитар болел туберкулёзом. Добравшись по тоннелю до кювета и высунув голову из дыры, он внезапно закашлялся. А рядом проходили охранники...

Всех подозреваемых в причастности к организации побега стали отправлять в глубокий тыл. Саша попал в Австрию и был помещён в “шварц-лагерь” — чёрный лагерь около города Аленштайт. Лагерь усиленно охранялся. Но за колючую проволоку проникали радостные вести. Французские офицеры иногда через солдат передавали для русских военнопленных сигареты. Некоторые сигареты были без табака. На свёрнутой в трубочку папиросной бумаге мелкими буквами кратко сообщалось о положении на фронтах. Советская Армия, изгнав захватчиков из пределов России, громила их за рубежом, неся на своих знаменах освобождение другим народам.

Около лагеря ремонтировалась дорога. По утрам к машине для укатывания асфальта подъезжал на велосипеде молодой человек в форме мобилизованных в трудовую армию. Крикун работал рядом. Хотя Саша почти не знал немецкого языка, им удавалось перебрасываться короткими фразами, когда охранники сидели в стороне. Молодого человека звали Августом. Он был профессиональным спортсменом-футболистом. Август запускал двигатель, ковырялся в нём, потом отдыхал, курил с конвойными, потом куда-то уходил. Крикун быстро заметил, что каток большую часть времени стоит и горючее тратится понапрасну.

— Август, почему ты не работаешь? — спросил он однажды.

И услышал откровенный ответ:

— А зачем мне работать на Гитлера?

Вскоре Саша обсуждал с молодым австрийцем возможность побега. И Август помог ему. Это было в те дни, когда наши войска вели бои за Будапешт. Крикун и двое его приятелей пленных сумели выбраться из лагеря. Август устроил их на ночь у своего друга Франца — местного жителя, владельца маленькой колбасной фабрики. Франц очень боялся, но сделал для советских людей всё, что мог. Он дал им другую одежду, снабдил едой и ранним утром проводил на окраину местечка. Здесь, в сарае с сеном, они должны были дожидаться темноты и двинуться к венгерской границе.

Перед вечером Саша и его товарищи с ужасом увидели, что к сараю подходит взвод эсэсовцев. Они бросились на чердак и зарылись в сено. Оказалось, что фашисты собрались в сарае ночевать. Некоторые полезли спать на чердак.

Один из них лёг как раз над Крикуном и сразу захрапел.

— Часов двенадцать не мог я шевельнуться, — усмехнулся Крикун.

— Что же было дальше? — нетерпеливо спросил я.

— Утром немцы ушли, а нам пришлось ещё день просидеть в этом сарае.

Когда стемнело, отправились в путь. Прячась днём и двигаясь ночами, мы через десять дней вышли к нашим войскам.

НА СЛУЖБЕ АЭРОЛОГИИ

Мне неоднократно приходилось подниматься на воздушном шаре с Александром Боровиковым. Этого учёного — аэролога, хорошего альпиниста, заслуженного мастера спорта я, пожалуй, назвал бы ещё мастером охоты за облачными частицами. Чтобы раздобыть эти частицы, он много летал на аэростатах и самолётах. И чем хуже погода, в обычном смысле этого слова, тем удачнее была своеобразная “охота”. Когда Боровиков вместе со своими постоянными помощниками Тонковой и Решиковой отправлялся на самолёте в экспедицию, от него в обсерваторию приходили радиogramмы, которые показались бы странными непосвящённому человеку: “не летаем по причине отсутствия облаков”. Иногда в поисках нужной облачности самолёт экспедиции рыскал над самыми различными районами страны, и её участники завтракали, например, в Таллине, обедали в Минске, а ужинали во Львове.

...Гондолу окружил густой и плотный туман. Мы в облаках. Из каких частиц они состоят? Как они растут и сливаются? Каковы размеры этих частиц? Как возникают из них дождевые капли? На все эти и многие другие вопросы ищут ответ пытливые аэрологи.

За бортом неподвижно застыла подвешенная на шнуре к оболочке особая воронка. От неё тянулся резиновый шланг к установленному в гондole насосу. Боровиков сделал движение ручкой насоса, подтянул к себе воронку и вынул из неё предметное стекло. На покрывающем стекло тонком слое минерального масла мы различили едва видимое пятнышко. В нашем распоряжении имелся микроскоп с устройством для фотографирования. Боровиков поместил стекло под микроскоп, сделал снимок и вновь зарядил стёклышком воронку.

Когда мы возвратились в обсерваторию, фотоснимки подверглись тщательному изучению. Я видел, как их в сильно увеличенном виде проектировали на экран, покрытый миллиметровой сеткой. Оказывается, пятнышко на предметном стекле состоит из множества мельчайших капелек. На экране можно подсчитать их количество, определить размеры каждой. Большое число подобных наблюдений постепенно обобщалось и позволило сделать ценные практические выводы о запасе воды в облаках, о процессе возникновения и рассеивания облаков, о зонах, в которых наиболее вероятно обледенение самолётов.

За этими, быть может скучными словами, скрыты сказочно интересные вещи. Известно, что для возникновения в облаках капель воды или снежинок необходимы так называемые центры кристаллизации, которыми в атмосфере служат мельчайшие твёрдые гигроскопические частицы. Они заносятся туда с земли потоками воздуха. Но образование капель и снежинок возможно лишь при определённых физических условиях. Настойчивые поиски привели учёных к замечательному результату. Они нашли способ, позволяющий искусственно вызывать выпадение снега из некоторых видов облаков. В ноябре 1949 года Крикун вместе с аэрологом нашей обсерватории Иваном Ивановичем Гайворонским поднялся на аэростате, чтобы впервые проверить этот способ.

Саша не особенно доверчиво поглядывал на прибор, предназначенный для необычного эксперимента. Короткая труба диаметром в 20 сантиметров с вентилятором и электромоторчик, соединённый с аккумулятором, стоящим на дне гондолы — вот и весь аппарат, с помощью которого они собирались вызывать снежные метели.

Воздушный шар пробил слоистые облака, и Крикун по просьбе Гайворонского заставил аэростат идти так, чтобы гондола была погружена в верхнюю кромку облаков. Гайворонский пометил в бортжурнале: “высота 609 метров, температура минус 6 градусов” и приступил к своей “чёрной магии”. Он достал из теплоизолированного ящичка кусочки твёрдой углекислоты — обыкновенного “сухого” льда, которым пользуются продавцы мороженого, заложил их в прибор и включил электромоторчик.

И произошло чудо. Вокруг гондолы закружились кристаллы. Их становилось всё больше и больше. Крикун увидел, что они вырастают до снежинок и медленно опускаются. Пошёл самый настоящий сильный снег. За аэростатом в облаках образовывалась широкая прогалина, будто там прошла фантастическая “облакочерпалка”. Постепенно внизу стали просматриваться контуры земли — лес, какая-то деревня, дороги.

— Здорово получается, Иван Иванович! — сказал Саша.

Гайворонский тоже поражался увиденным, несмотря на то, что был к этому подготовлен. Лабораторные опыты, выполненные различными учёными, да и им самим, показывали: сухой лёд хорошо создаёт в воздухе, насыщенном влагой, центры кристаллизации. Один грамм сухого льда способен создать огромное число таких центров. Число это можно выразить единицей с семнадцатью нулями! Глядя на освободившееся от облаков большое пространство, Иван Иванович размышлял о том, какое серьёзное практическое значение может иметь всё это.

В том же месяце он вместе с Крикуном повторил свой опыт. Снова вокруг гондолы закружились искусственно вызванные к жизни снежинки, и облака рассеялись на двадцать километров вокруг.

Эксперименты перенесли на самолёт. Об успехах, которые вскоре были достигнуты, можно судить по такому факту. 7 ноября 1952 года московское

небо закрыли низкие облака. “Воздушного парада, наверное, не будет”, — думали многие. Но погода стала улучшаться, небо очистилось от туч и над Красной площадью торжественно пронеслись эскадрильи боевых машин.

Мало кто знал, что облака в то утро были рассеяны специально оборудованным самолётом. С тех пор на ряде наших аэродромов рассеивание облаков применяется регулярно. А за последнее время в воздействии на облака достигнуты новые, ещё большие успехи. Теперь стало возможным вызывать не только снег, но и дождь.

Таковы первые шаги науки в области управления погодой. Воздухоплаватели гордятся тем, что способствовали этому своими полётами. Прав был великий русский учёный Дмитрий Иванович Менделеев, указавший, что “...придёт время, когда аэростат сделается таким же постоянным орудием метеоролога, каким ныне стал “барометр”.

Это время пришло. Маленькие, наполненные водородом оболочки во многих пунктах земного шара систематически поднимают в высокие слои атмосферы приборы, сообщающие по радио на землю сведения об атмосферном давлении, температуре и влажности воздуха. Такие шары служат и для наблюдения за ветром. Взлетают стратостаты с оболочками, изготовленными из тончайшего, эластичного и морозостойкого материала. Они управляются не людьми, а автоматически действующими устройствами.

Аэрологические наблюдения привели в послевоенные годы к открытию интереснейшего явления — струйных течений в атмосфере. Такое название получили обнаруженные на больших высотах узкие зоны сильных ветров. Эти ветры имеют определённое направление и огромную горизонтальную протяжённость. Они с успехом используются авиацией, намного сокращая продолжительность дальних рейсов высотных самолётов.

Струйные течения создают возможность длительного направленного дрейфа воздушных шаров. Современная радиотехника и электроника позволяют автоматизировать управление шаром и находящейся на нём аппаратурой. Но хорошо, когда такая аппаратура предназначена для научных, а не для разведывательных, военных целей и засылки в миролюбивые страны провокационных листовок.

Мы далеки от подобных дел. Нигде в мире полёты на свободных аэростатах не использовались столь широко для изучения воздушного океана, как у нас в Центральной аэрологической обсерватории. Мы продолжили работу, давно начатую нашими славными соотечественниками — известными русскими учёными М.А. Рыкачевым и М.М. Поморцевым, которые проводили исследования атмосферы в многочисленных полётах на свободных аэростатах ещё во второй половине прошлого столетия.

Многое можно было бы рассказать о том, как научные сотрудники обсерватории, летая на воздушных шарах, обогащают советскую науку. Вот, например, кандидат физико-математических наук Владимир Григорьевич Кастров.

Он занимается исследованиями солнечной радиации, благодаря которой возникают все происходящие в атмосфере процессы: тепловая энергия солнечных лучей поднимает с поверхности океанов и морей в виде испарений миллионы тонн воды высоко в небо, способствует превращению этих испарений в облака, вызывает вертикальные токи воздуха, создаёт ветры. Кастров посвятил свою деятельность сложным теоретическим вычислениям и различным опытам, связанным с изучением лучей солнца.

Однажды ранней весной Зиновеев и я поднимались вместе с Владимиром Григорьевичем на высоту 8500 метров. В конце полёта, когда внизу показалось село и относительно сухое поле, Зиновеев повёл субстратостат на посадку. По мере снижения ветер усиливался. Вскрытая оболочка слегка протащила нас и опустилась на невысокую берёзу. Вершина аэростата, на которой был установлен один из приборов для изучения солнечной радиации, свешивалась с дерева. К этому прибору и устремился Владимир Григорьевич, едва выйдя из гондолы.

Порывистый ветер сердито трепал материю. Вдруг раздался резкий шум, и что-то громко, будто спускающий пары паровоз, зашипело. Субстратостат окутался чёрным дымом. Зиновеев бросился к Кастрову и потащил его назад.

— Надо снять прибор! — ворчал учёный, сопротивляясь.

Если бы в оболочке, помимо остатка водорода, был воздух, мог произойти взрыв гремучего газа. А около нас было уже много колхозников.

— Ложись! — крикнул я.

Взрыва не последовало. Дым рассеялся. Подойдя к берёзе, мы увидели, что серебристая материя субстратостата во многих местах обуглилась.

За безупречную двадцатилетнюю научную деятельность правительство наградило Кастрова орденом Ленина. Когда на торжественном собрании сотрудники обсерватории поздравили его и преподнесли ему букет цветов, этот седой, суховатый на вид человек от волнения не смог выговорить ни слова. Он закрыл лицо руками и, сутулясь, вышел из зала.

Вспомнив, как Кастров, не задумываясь об опасности, спешил к прибору, я рассказал об этом одному из сослуживцев.

— Да, — заметил тот, — Владимир Григорьевич настолько увлечён своими научными наблюдениями, что способен совершенно забыть об окружающем. Вы знаете, что недавно произошло с ним на самолёте? Нет? Ну, слушайте. В воздухе у самолёта загорелся мотор. Лётчик стал быстро опускаться, сбил пламя и пошёл на вынужденную посадку. Экипаж, конечно, очень волновался. Кастров же преспокойно вёл наблюдения. Пилот вышел из кабины и говорит ему: “Вы, пожалуйста, извините, что так произошло”. А Владимир Григорьевич спрашивает: “Простите, в чём, собственно, дело? Я видел какой-то дым. Разве что-нибудь случилось?”.

ДО ПРЕДГОРИЙ ТЯНЬ-ШАНЯ

Никогда с нашей стартовой площадки не начиналась столь длительная воздушная экспедиция, как 25 октября 1950 года. В то утро Крикун и я исполняли на старте обязанности спортивных комиссаров Центрального аэроклуба СССР имени В.П. Чкалова. Как полагается по правилам регистрации рекордов, мы, тщательно осмотрев три контрольных барографа, опломбировали их и укрепляли на стропах субстратостата “СССР ВР-79”.

На этот раз субстратостат снарядили не для высотного полёта. Поэтому его оболочка была заполнена водородом полностью и могла поднять около 2300 килограммов полезного груза. Если бы этот груз составляли только балласт и продукты, экипаж воздушного шара мог продержаться в воздухе длительное время. Вероятно, оно превысило бы сто часов. Но гондола субстратостата была загружена многочисленным научным оборудованием, радиоаппаратурой, аккумуляторами. И всё же Сергей Зиновьев и Семён Гайгеров рассчитывали побить мировой рекорд продолжительности и дальности полёта.

Вместе с третьим членом экипажа радистом Матвеем Кирпичевым они осмотрели аппаратуру, проверили рацию, пристегнули парашюты и заняли места в гондоле. Видавший на своём веку виды, испытанный когда-то Сашей Фоминым, субстратостат поднялся над площадкой и растаял в низких облаках.

Вначале мы получали от Кирпичева неутешительные сведения. Субстратостат осыпало снегом, он тяжелел, и Зиновьев был вынужден непрерывно расходовать балласт. В первый же час он сбросил 100 килограммов песка. Направление ветра — на юг — не благоприятствовало побитию рекорда: не станешь же пересекать Чёрное море или Кавказский хребет!

Ночью положение улучшилось. Снегопад прекратился. Ветер менял направление на восточное. А над необъятными просторами восточной части нашей страны можно совершить полёт огромной продолжительности и дальности. Весь второй день воздухоплаватели находились на высоте 2500-3000 метров. Землю закрывали облака. Балласт почти не расходовался. К исходу ночи 27 октября аэронавты пересекли Волгу недалеко от Сталинграда и продолжали полёт со скоростью 60 километров в час. Утром они поднялись до 4000 метров, где скорость ветра составляла 108 километров в час. С начала полёта было израсходовано пятьдесят пять мешков — тысяча сто килограммов балласта.

По карте мы увидели, что воздушный шар несёт прямо к Каспию. И, действительно, Кирпичев сообщил, что они летят над безлюдной песчаной местностью к северной части моря. Вскоре экипаж разглядел впереди сверкающее водное пространство.

Нашим воздухоплавателям ещё не приходилось пересекать море. Вся обсерватория взволнованно обсуждала, как быть экипажу: садиться или продолжать полёт? Что если аэростат отнесёт далеко в море и у Зиновьева не хватит балласта?

Большая скорость и устойчивое направление ветра позволяли нам думать, что “дед”, как у нас в отряде шутливо называли Зиновеева, не сдастся. Да и у Гайгерова был не меньший спортивный задор. Так и произошло. “Решено пересечь северную часть Каспийского моря ввиду большой скорости полёта и достаточного количества балласта”, — записал Зиновеев в боржурнал. Но мы несколько часов не знали, что происходит: когда субстратостат находился над водой, прервалась радиосвязь. Очевидно, это объяснялось особенностями распространения коротких волн.

Три часа продолжался полёт над морем. Сверху оно казалось зелёным. Тёмными пятнами отражались в нём облака. Миновав берег, воздушные путешественники увидели под собой песчаную, безжизненную пустыню — плато Усть-Урт.

По радио на борт субстратостата поступали из Центрального института прогнозов погоды специальные консультации о температуре воздуха и направлении ветра на разном уровне. Это позволяло Гайгеру уточнять свои наблюдения и подсказывать Зиновееву наивыгоднейшую высоту. Такое метеорологическое обслуживание полёта аэростата производилось впервые в мире.

К вечеру воздухоплаватели оказались над озером Судочьем, а когда стемнело, подлетели к реке Аму-Дарье. Совсем рядом было Аральское море. Под гондолой лежали пески Кызыл-Кума.

На высоте 5500 метров, при скорости более 100 километров в час, субстратостат нагнал двигавшийся впереди холодный фронт. Так называют метеорологи зону, в которой происходит борьба между холодной и тёплой воздушными массами. Холодный воздух подкатывается под тёплый в виде вала. Тёплый воздух уходит вверх и создаёт мощные нагромождения облаков.

Окружённый облаками, субстратостат, сильно раскачиваясь, то поднимался, то опускался. Воздухоплаватели устали от длительного полёта на большой высоте. Кирпичев почувствовал себя плохо, и Зиновеев принял решение снизиться. Это было желательно также для уточнения ориентировки. Подойдя близко к земле, экипаж определил, что находится над Джамбульской областью. Полученный пеленг подтвердил это.

Наступило ещё одно утро. Субстратостат плыл неподалёку от озера Балхаш. Здесь прямая связь с Москвой снова нарушилась, но зато Кирпичев переговаривался со многими другими рациями, в том числе с радиолубительскими. Оповещённые о полёте радиостанции Казахстана всё время вызывали аэростат.

Около двух часов дня внизу показалась река Или, несущая свои воды из предгорий Тянь-Шаня в озеро Балхаш. Балласта почти не оставалось. Зиновеев поддерживал высоту, разбирая и сбрасывая отработанные сухие батареи. Из Москвы через промежуточные радиостанции пришло приказание произвести посадку у города Баканас. Но этот город уже остался позади. Близость горного

хребта и государственной границы осложнили обстановку. Лететь дальше не полагалось. Однако вскоре ветер стал склоняться к северу, и экипаж мог лететь до Туркестано-Сибирской железной дороги.

Посадка была произведена ночью 28 октября в одном из отдалённых районов Казахской ССР.

Более 84 часов продержались в воздухе Зиновеев, Гайгеров и Кирпичев, покрыв за это время по прямой свыше 3160 километров. Эти результаты превысили сразу три мировых рекорда.

Сергею Андреевичу Зиновееву минуло пятьдесят лет. Но он продолжает летать на воздушных шарах. За выдающиеся достижения в области воздухоплавания ему присвоено звание заслуженного мастера спорта. Исключительно интересно сложилась жизнь мастера спорта Семёна Семёновича Гайгерова. Неутомимый учёный, следопыт и спортсмен, он в течение года руководил аэрологическими наблюдениями на станции “Северный полюс — 4”. Возвратясь в Москву, он снова стал летать и сдал экзамен на пилота-аэронавта. Впрочем, это было лишь формальностью: Гайгеров уже давно обладал знаниями и опытом пилота. Сейчас, когда пишутся эти строки, Семён Семёнович находится на противоположной стороне планеты — в далёкой Антарктиде.

РАЗГОВОР ОБ ИСТОРИИ

Однажды Крикун, Зиновеев и я поднялись для испытаний нового субстратостата объёмом в 5500 кубических метров. С нами летел молодой аэронавт, бывший лётчик истребительной авиации Аркадий Новодережкин, пришедший к нам в отряд вскоре после войны. Он горячо полюбил свою новую профессию.

Прежде всего нам предстояло проверить, правильно ли прикреплён к огромной оболочке матерчатый пояс, от которого идут к гондole подвесные стропы, и одинаково ли они натянуты весом гондолы. На земле это сделать невозможно, подобно тому как нельзя без примерки убедиться в том, что костюм сшит в точности по фигуре заказчика.

Когда постепенно выполняющаяся оболочка приняла форму шара, мы увидели то, что нас интересовало: гондола натягивала стропы равномерно, не было заметно никаких перекосов, нарушающих нормальное распределение нагрузок на материальную часть.

Пробыв некоторое время на высоте 10500 метров, мы начали снижаться, детально изучили “поведение” огромного воздушного шара при спуске и пошли на посадку. Под нами тянулись обширные поля созревающего хлеба. Вечерело. Впереди виднелось большое село. Мы находились в районе Коломны.

Новодережкин и Зиновеев вскрыли разрывное устройство, и я заметил, что оно поддавалось слишком легко. Этот недостаток следовало отметить в от-

чёте. Разрывное должно приводиться в действие с известным усилием, иначе оно может случайно вскрыться в воздухе.

Гондола — на земле. Испытания окончены. Из подъехавшей на место посадки “Победы” вышли двое мужчин с загоревшими и обветренными, как у моряков, лицами. Пока мы знакомились — это были председатель колхоза и секретарь партийной организации, — к нам с шумом подкатили два мотоциклиста.

— Сейчас все наши болельщики соберутся, — улыбаясь, сказал председатель.

— Какие болельщики? Футбола, что ли? — спросил Новодережкин.

— Зачем футбола? Футбола — это самое собой. Болельщики авиации — вот кто.

— А ну, покажите ваших болельщиков, — весело попросил Крикун.

Нас окружила колхозная молодёжь.

— Кислород-то ещё остался, — определил какой-то вихрастый малый, показывая на манометры наших кислородных приборов. — Видишь, тут сорок атмосфер, а тут пятьдесят.

Зиновеев подмигнул мне: “Как, мол, силён парень?” Впрочем, мы не особенно удивлялись. В колхозах встречается всё больше и больше технически грамотных людей. Нередко среди них бывают лётчики и парашютисты, окончившие районные аэроклубы.

Нам быстро помогли сложить оболочку, зачехлить гондолу и погрузить их на подоспевшую трёхтонку. Председательская “Победа” привезла нас в колхоз. В окнах домов зажигались электрические огни. Грузовик въехал во двор правления. Завтра утром он доставит аэростат на железнодорожную станцию.

К правлению собиралась молодёжь, подходили пожилые колхозники. Как всегда, каждому из нас пришлось выступить, рассказать о службе погоды и воздухоплавании, поделиться впечатлениями о полёте. С большим вниманием собравшиеся слушали Зиновеева. Он рассказывал о старинной рукописи, донёсшей до нас сведения о том, что простой русский человек в 1731 году в Рязани изготовил из материи большой шар, надул его дымом, к шару приделал петлю, сел в неё и поднялся выше деревьев.

— Чтобы двести лет назад построить такой шар из материи, требовалась немалая смекалка, — говорил Зиновеев. — Не так-то просто было догадаться о подъёмной силе тёплого воздуха и её примерной величине. А ведь до сих пор за границей изобретение воздушного шара приписывают французским фабрикантам братьям Монгольфье... А знаете, когда французы поднялись в воздух? Только через 52 года — в 1783 году. И вот что очень интересно. Старинную рукопись, в которой упоминается о полёте в Рязани, написал некто Сулакадзев. Он указал, что сведения о полёте им взяты из записок Боголепова, которые пока не найдены. Кто такие Сулакадзев и Боголепов? Где и когда они жили?

До сих пор мы этого не знали.

В правлении колхоза стояла тишина. Только негромко поскрипывала дверь, пропуская новых людей.

— Так вот, — продолжал Сергей, — один из исследователей истории воздухоплавания — подполковник Петр Дмитриевич Корзинкин — разыскал документы, позволившие многое узнать о Сулакадзе и Боголепове. Оказывается, Боголепов жил и работал в Рязани, как раз в то время, когда там был построен тепловой аэростат...

Беседа очень заинтересовала колхозников. Они задали Зиновееву много вопросов.

Этот разговор об истории воздухоплавания особенно памятен тем, что вскоре наша авиационная общественность отмечала двухсотдвадцатилетие первого в мире подъема человека в воздух. На родину воздухоплавания — в Рязань — выехала группа воздухоплавателей, чтобы в ознаменование замечательной исторической даты организовать там полет свободного аэростата.

Вместе с ними приехал Борис Никитич Воробьев — старейший пропагандист советской авиации и воздухоплавания. Он выступил по радио с докладом.

Со стадиона, расположенного в центре города, на воздушном шаре поднялись аэронавты Афанасий Егоров, Владимир Шевченко и Сергей Ревзин. Десятки тысяч людей наблюдали за их полетом. Взмолнованно глядели воздухоплаватели на раскинувшийся под ними живописный старинный город, где более двух столетий назад русский самоучка указал человечеству путь в воздух.

У ГРАНИЦ СТРАТОСФЕРЫ

Высотные полеты, не так еще давно считавшиеся особым событием, стали для нас обычным делом. Мы регулярно бывали на высоте до 11000 метров и фактически давно перекрыли мировой рекорд высоты подъема в открытой гондоле воздушного шара — 10853 метра, установленный польским воздухоплавателем Буржинским. Почему бы нам не перекрыть этот рекорд официально, зарегистрировав его по правилам Международной авиационной федерации? Мы обратились с этим предложением к дирекции Обсерватории и Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту. Наша инициатива была поддержана.

Крикун и я опять стали частыми гостями барокамеры. Как обычно, нам предоставили возможность хорошо отдохнуть перед полетом. Тем временем коллектив отряда сделал всё необходимое для подготовки аэростата и оборудования.

Ранним утром мы, плавно поднявшись на субстратостате “СССР ВР-79”, проплыли на высоте 7 километров над залитой ярким весенним солнцем столицей. Вскоре высотомер показывал более 11600 метров. Рекорд перекрыт! В

эти радостные минуты мы не могли не вспомнить о Саше Фомине.

То и дело представители московских газет по радио просили рассказать о ходе полёта, поздравляли нас. Мы поделились с ними впечатлениями, передали привет москвичам. Взяв на потолок пробы воздуха, начали снижаться, довольные новым успехом советского воздухоплавания.

Накопленный опыт и тренировка позволили нам поднять потолок аэростатов, сделать высотные научные полёты более продолжительными. Раньше на высоте 10 километров мы оставались 30 минут, а теперь выполняли задания на большей высоте в течение 2-3 часов. Это — во многом заслуга известного специалиста авиационной медицины доктора Александра Александровича Перескокова. Он тренировал нас в барокамере, руководил подготовкой кислородной аппаратуры и медицинским обеспечением полётов.

Александр Александрович проводил и другие интересные работы, связанные с освоением больших высот: конструировал и испытывал скафандры, которым принадлежит большое будущее — в них будут летать межпланетные путешественники. Он организовывал также подъёмы на высоту около 25 километров подопытных собак.

Наш доктор был очень сердечным, отзывчивым человеком. Один лётчик, поправившись после перенесённой аварии, хотел во что бы то ни стало продолжать лётную работу, но его “браковала” чересчур осторожная медицинская комиссия. Видя, что пилот горячо стремится к любимому делу, взвесив все “за” и “против”, Александр Александрович под свою личную ответственность дал необходимое разрешение. И лётчик продолжал успешно летать, с благодарностью вспоминая о докторе.

Вместе с тем Александр Александрович умел быть строгим и педантичным. Во время регулярных осмотров и тренировок в барокамере мы попадали под его власть, точно маленькие дети. Между прочим, он действительно иногда “поднимал” в нашей барокамере детей, заболевших коклюшем. В некоторых случаях понижение атмосферного давления благоприятно действовало на течение этой болезни.

Несмотря на то, что мы летали на больших, тяжело нагруженных субстратостатах при самых различных метеорологических условиях, у нас не бывало никаких происшествий за исключением двух-трёх неприятных случаев, явившихся результатом нашей собственной небрежности.

Перед одним полётом, стоя в гондоле, я, как обычно, потянул клапанную верёвку, чтобы убедиться в нормальной работе клапана. Потянул и сразу почувствовал — что-то неладно. Гляжу: оболочка оседает — из неё быстро выходит водород. Единственный раз за всю нашу практику при снаряжении клапанную верёвку по ошибке присоединили к разрывному устройству. Не попробуй я клапана, — произошла бы авария.

Однажды на стартовой площадке заканчивалось газонаполнение субстратостата. Чтобы присоединить гондолу, оболочку стали “сдавать” на стропах.

Вдруг неожиданный порыв ветра сильно накренил её. В стартовой команде оказались неопытные люди. Они растерялись и отпустили верёвки. Огромная оболочка перевернулась завязанным аппендиксом кверху и осталась в таком положении, удерживаемая командой лишь с одной стороны. Субстратостат мог оторваться и улететь. Следовало немедленно освободить его от водорода. Сделать это можно было только одним путём: добраться по верёвкам до верхней части оболочки и разрезать её ножом.

На это нелёгкое дело без долгих размышлений решился молодой помощник доктора Перескокова — Игорь Старицин, в ведении которого находилась наша барокамера и кислородное оборудование гондол. Игорь увлекался спортом и художественной самодеятельностью. На вечерах, иногда происходивших у нас в конференц-зале, он с пылом читал монолог Чацкого, а в товарищеском кругу исполнял свою любимую песенку из оперетты “Холопка”:

*... Губы, как кро-овь,
Чёрная бро-овь
Счастье сулят нам и любовь!*

Между нами говоря, из этого пения мало что получалось, особенно из “кро-ови” и “бро-ови”. Но Игорь был глубоко убеждён в своих вокальных данных.

Все это, однако, не мешало Старицину с увлечением заниматься своей работой. Он был секретарем комсомольской организации обсерватории, а впоследствии первым секретарем райкома комсомола. Работая в отряде, он неоднократно участвовал в высотных полетах и показал себя смелым, волевым аэронавтом. Сейчас Игорь учится в высшей партийной школе.

Старицин по верёвочным снастям ловко добрался до оболочки и полез по ней кверху. Стало трудно перехватывать руки. Но Игорь сумел долезть почти до аппендикса. Вынув нож, он мигом прорезал в материи большую щель. Оболочка стала опускаться.

Кто знает, как обернулось бы дело, если бы не физическая тренировка Старицина? Этот случай лишний раз показывает, насколько важно воздухоплавателям систематически заниматься спортом, воспитывать силу, ловкость и волю. Трудно даже предусмотреть все обстоятельства, когда эти качества могут помочь аэронавту выйти из опасного положения.

Вот, например, что произошло однажды на лётном поле. Стартовая команда подтягивала за поясные верёвки приземлявшийся дирижабль. Сильный порыв ветра неожиданно вырвал корабль из рук людей, и он стал подниматься. Все бросили верёвки, но работник эскадры, державший гайдроп, не успел его отпустить и был поднят на высоту в несколько сот метров. Не растерявшись, он прочно, “восьмёркой” обкрутил ноги канатом и в таком положении висел под дирижаблем. Экипаж, увидев необыкновенное происшествие, полетел над каналом, проходящим вблизи Долгопрудной, и стал осторожно снижаться с

таким расчётом, чтобы невольный пассажир опустился на воду. Всё окончилось благополучно. Находившийся на краю гибели “воздушный гимнаст”, отпустив гайдроп, спокойно поплыл к берегу.

А вот другой случай, имевший место в дни войны при обучении десантников и, к сожалению, завершившийся трагически. Автолебёдка опускала аэростат наблюдения, из гондолы которого только что выпрыгнуло несколько парашютистов. Сидящий в гондоле пилот-инструктор Андрей Гришин готовился принять на борт очередную группу обучающихся. Когда свисающие с аэростата поясные приблизились к земле, за них ухватились солдаты. Техник, управлявший лебёдкой, зазевался, не остановил её вовремя, и трос, на котором удерживался аэростат, лопнул. Аэростат стремительно взмыл вверх. Гришин с ужасом глядел на весящего в трёх метрах от гондолы на носовой поясной верёвке молодого солдата...

У нас есть строжайшее правило: ни в коем случае не обматывать вокруг руки поясных верёвок при наполнении и выпуске в полёт аэростатов. Пренебрежение этим правилом и привело солдата к тому, что его внезапно утащило в воздух. Пилот ничем не мог помочь ему.

— Держись! — кричал он. — Сейчас пойдём вниз!

Но имевший большую сплавную силу аэростат не слушался клапана и продолжал подниматься.

— Подтянись и обвяжись верёвкой! — приказывал и просил Гришин.

Руки солдата, слабея, выпускали поясную. Беззвучно пошевелив губами, он сорвался и камнем полетел вниз.

Смелый, физически тренированный человек, вероятно, вышел бы победителем в этой борьбе за жизнь. Мне вспоминается, как мужественно вели себя мои молодые товарищи Аркадий Новодережкин и Игорь Старицин, когда попали вместе со мною в довольно опасную переделку.

Наш субстратостат более часа дрейфовал на высоте 10700 метров. Глубоко под нами простиралась сплошная облачность, пустынная и безбрежная, как море. Лишь на востоке над облаками выступала, будто маяк на маленьком острове, красивая, увенчанная шпилем башенка — вершина здания Московского государственного университета на Ленинских горах.

Пора было подниматься, чтобы закончить научные наблюдения. Окинув взглядом приборы, я обратил внимание на вариометр: к моему удивлению, он показывал, что мы опускаемся со скоростью 3 метра в секунду. Взглянув вверх, я увидел, что выполненная до этого оболочка обмякла и сморщилась, а рукав аппендикса закрылся — верные признаки снижения! Новодережкин вопросительно смотрел то на меня, то на стрелку вариометра, которая всё больше отклонялась.

Я велел Аркадию сбросить балласт. Он обрезал шпагат, и за бортом опрокинулись привязанные к гондоле три мешка с песком. Никакого результата! Скорость возросла до 8 метров в секунду. Я приказал своим спутникам прице-

пить парашюты и велел Новодережкину передать о случившемся в обсерваторию.

“Не травят ли клапаны?” — подумал я, поочерёдно натягивая и быстро отпуская обе клапанные верёвки: оболочка, объёмом пять тысяч пятисот кубических метров, имела два газовых клапана.

“Субстратостат почему-то быстро снижается”, — сказал Новодережкин в микрофон.

Тарелки клапанов захлопнулись нормально. Значит, дело не в них. Стрелка вариометра продолжала отклоняться: 10... 11... 14 метров в секунду!

— Балласт!.. Ещё, ещё!..

Новодережкин и Старицин сбросили около тонны песка, но скорость возрастала. Дело плохо! Несомненно, где-то на оболочке есть разрыв.

“Бросаем балласт... Ещё сбросили балласт”, — передавал по радио Аркадий.

Гондолу так раскачивало, что нам приходилось крепко держаться за стропы. Нижнюю часть оболочки сильно трепал встречный воздух. Не хватало, чтобы у нас в дополнение ко всему произошёл пожар!

— Подтянуть уздечковую!

Аркадий и Игорь изо всех сил натянули уздечковую, но она выскользнула и свисающая материя с глухим хлопком отбросилась кверху. Очевидно этот удар выдавил из оболочки через разорванное место много водорода. Я догадался об этом, так как скорость резко возросла... Хотя бы одному из нас следовало облегчить субстратостат. Я велел сесте на борт и приготовиться к прыжку никогда ещё не прыгавшему с парашютом Старицину. Аркадий, как пилот и радист, не мог первым покинуть наш терпящий крушение “корабль”.

— Не выдёргивай кольцо сразу, — предупредил я Игоря. — Медленно считай до десяти, иначе попадёшь на гайдроп. Считай громко, чтобы я слышал!

“Балласт сброшен весь. Решаем облегчить гондолу и сбросить с парашютом Старицина”, — продолжал передавать Новодережкин.

На высоте 2000 метров я командовал: “Пошёл!”, и Игорь оттолкнулся от гондолы. Мы следили за его переворачивающимся в воздухе телом. “Раз!.. Два!.. Три!.. Четыре!..” — доносилось до нас.

— Слишком быстро считает! — сказал Аркадий.

По неопытности Старицин поторопился. Пролетев не более 50 метров, он открыл парашют, и я увидел, как белый купол вплотную приблизился к висящему под нами гайдропу.

— Скользи! Подтягивай стропы! — крикнул я. Гондола вот-вот могла нагнать парашют.

Замешкайся, опоздай Старицин, и произошла бы беда. Но Игорь отважно встретил опасность. Как заправский парашютист, подтянул он часть строп и тотчас отошёл от гайдропа. Гондола пронеслась мимо.

Обо всём этом Новодережкин короткими фразами сообщал в обсерваторию. Поразительный радиорепортаж!

После прыжка Старицина скорость спуска уменьшилась до 8 метров — большая, но не столь уж опасная скорость. Однако она снова стала нарастать. Под нашими ногами лежал большой свёрнутый брезент, предназначенный для упаковки оболочки. Он весил семьдесят килограммов. Мы безуспешно пытались вытащить его. До земли оставалось около двухсот метров. Нырнув в облака и, миновав их, мы увидели, что быстро опускаемся на лес... Верхушки деревьев рядом! Удар, треск сучьев и вдруг со дна гондолы вверх ушёл ствол высокой осины. Затем наступила тишина. Гондола (хорошо, что только она!) нанизалась на верхушку дерева, словно шашлык на вертел. Едва я успел перевести дыхание, как Аркадий поднёс ко рту микрофон:

— Я — ВР-101, я — ВР-101! Как слышите меня? Приём.

Прошло несколько минут и откуда-то раздалось:

— Аркадий! Аркадий!

Из чащи появился наш парашютист. Мы спустились к нему по гайдропу, и Игорь рассказал, что, когда мы обогнали его, он увидел на оболочке рядом с разрывной щелью большое отверстие. Потом субстратостат исчез в облаках, и до Игоря донёсся такой сильный шум, что он подумал: “Не в последний ли раз приземлился я с Аркадием”. Игорь повис на сосне и, освобождаясь от парашюта, услышал, как Новодережкин вызывает по радио обсерваторию.

Мы уселись рядом, достали из сумки с продуктами бутылку вина, которая, побывав в стратосфере, сохранила приятную прохладу, и поздравили друг друга с избавлением от грозившей нам опасности. Наблюдая за моими товарищами, я ясно видел, что случившееся не поколеблет их привязанности к воздухоплаванию. Ещё бы! Слишком оно романтично и увлекательно, чтобы к нему охладели люди, по-настоящему любящие спорт, путешествия и приключения.

Игорь уже начал было напевать “губы, как кровь”, а Аркадий, показывая на пронзённую осинной гондолу, не без остроумия заметил: “упаду ли я стрелой пронзённый”, как позади нас послышались чьи-то шаги. Обернувшись, мы увидели какого-то человека в кожаной куртке и сапогах. Он удивлённо глядел на нас, на гондолу и покачивающуюся над деревьями оболочку. Это был лесник, привлечённый далеко разнёсшимся шумом падения субстратостата.

Коротко пояснив случившееся, мы уточнили своё местонахождение и осведомились, куда обратиться за помощью. Лесник сказал, что нам может помочь расположенная поблизости войсковая часть. Его прервал громкий треск: не выдержав сильного раскачивания, обломилась верхушка осины. Гондола скользнула вниз и повисла в двух метрах от земли. Вот и хорошо! Аркадий забрался в неё и сообщил в обсерваторию наши координаты. Ему отвечали, что на место аварии немедленно выезжает комиссия.

— Кто со мною пойдёт в воинскую часть? — спросил лесник.

— Иди ты, Игорь, — решил я.

Оставшись вдвоём, мы с Новодережкиным коротали время за беседой. Аркадий рассказал мне подробности полёта, незадолго до этого выполненного им вместе с Семеном Гайгеровым и Сергеем Сёминым — молодым пилотом нашего отряда. Тридцать пять часов пробыли они в воздухе и опустились в прикаспийской степи, не сумев из-за отсутствия балласта долететь до видневшегося впереди населённого пункта. Но населённый пункт, пока они складывали оболочку, бесследно исчез. Это был мираж!

Аэронавты, растянув антенну, пытались связаться с городом Гурьевым. Сёмин слышал, как Гурьевская радиостанция переговаривалась с пароходами, самолётами. На его сигналы ответа не последовало: сдало питание передатчика.

Любопытными деталями был насыщен рассказ Аркадия. Ночь, проведённая в безлюдной степи. Кабаны и волчьи следы вокруг места посадки. Надпись, оставленная на оболочке: “Здесь 26 сентября 1951 года опустился аэростат. Экипаж ушёл на поиски населённого пункта на север”. Встреча с колхозниками-казахами. Экспедиция, снаряжённая на верблюдах, для вывозки аэростата и в довершение всех приключений — ещё одна полная неожиданность. Из-за сильного ветра море вышло из берегов и, разлившись на много километров, затопило аэростат. Гондола едва виднелась вдали над водой!

На сушу удалось вынести радиостанцию, парашюты и тёплую одежду. Гондолу крепко присосало ко дну. Пакет с оболочкой, наполнясь водой, стал настолько тяжёлым, что его невозможно было стронуть с места. Лишь на следующий день, когда на помощь пришло больше людей, аэростат вырвали из водяного плена.

Вспоминая всё это, Новодережкин, сам того не замечая, увлёкся, глаза его блестели. И мне подумалось, что ему могли бы позавидовать многие молодые люди, знающие слова “полёт”, “мираж”, “аэростат” только по книгам.

Издалека донёсся шум мотора. По лесу к нам двигался большой танк. На нём стояли солдаты и какие-то штатские. Ба! Знакомые все лица! Тут были заместитель директора обсерватории Пинус, доктор Перескоков, Масенкис и Карамышев. Танк расчистил площадку, достаточную для складывания материальной части. Под натиском могучей стальной машины многолетние деревья валились, как колышки. Мы вскрыли разрывное, освободили оболочку от остатка газа, тщательно осмотрели её и выяснили причину разрыва материи. Причина оказалась легко устранимой.

Неделю спустя субстратостат отремонтировали, и я с Зиновеевым и Старициным поднялся для испытания оболочки в воздухе. Пробыв на высоте 12000 метров три часа, мы убедились в том, что ремонт сделан надёжно и неприятностей, подобных пережитым нами, больше не случится.

ЗРЕЛОСТЬ

Июньским днем 1948 года я глядел на одетую в красочный летний наряд землю из окошка транспортного высотного самолёта, который мчал меня вместе с группой парашютистов в район Саратова. Там, над широкой приволжской степью, нам предстояло совершить рекордный ночной групповой прыжок.

Всю прошлую зиму нас готовил к побитию рекорда тренер-командир парашютного отряда Центрального аэроклуба, мастер спорта лётчик Глеб Освальд. Мы систематически летали на большую высоту, выполняли дневные и ночные прыжки с самолёта, тренировались в термобарокамере, в которой искусственно создаются низкое давление и свирепый холод стратосферы. Наша подготовка закончилась двухнедельным отдыхом в санатории под специальным врачебным наблюдением.

Мои спутники, удобно разместясь в креслах, глядели на открывавшийся внизу пейзаж и весело переговаривались. Какие все они замечательные спортсмены! Начав свой путь в авиации укладчиком парашютов, Владимир Кривой стал опытным лётчиком-испытателем, известным парашютистом. Примерно такая же авиационная биография бывшего моториста и укладчика парашютов Сергея Коробова. Отважному парашютисту и лётчику, командиру корабля Владимиру Доросеву доверялись рейсы особой важности. Прославленная рекордсменка инженер Елена Владимировская — обладательница выдающихся рекордов — в то время была единственной женщиной, совершившей ночной прыжок с высоты 6680 метров.

Самый молодой из моих спутников двадцатидвухлетний Владимир Иванов уже тогда имел двести десять прыжков с парашютом и, как хороший лётчик, стал командиром звена Центрального аэроклуба.

Прибыв на место, мы, в ожидании подходящей погоды, не теряли времени даром. Ещё и ещё раз изучали кислородную аппаратуру, тренировались на земле в полном снаряжении, высоко поднимались на самолёте. Особое внимание уделяли мы подгонке кислородных масок. Плохо подогнанную, недостаточно прочно прикрепленную маску может при прыжке сорвать. И тогда парашютиста, находящегося на огромной высоте, ждёт неминуемая гибель. Но в нашем распоряжении имелись надёжные маски, сконструированные Александром Александровичем Перескоковым. Благодаря простому и удобному приспособлению они прилегали к лицу очень плотно. Прилетевший с нами Игорь Старицин многократно проверял всё наше кислородное оборудование, лично монтировал его на самолёте. За каждым из нас заботливо и внимательно следил доктор Пешков. Мы регулярно делали физзарядку, занимались гимнастическими упражнениями. Без физической подготовки немислимо браться за выполнение сложных прыжков.

Наконец, настал подходящий вечер для осуществления нашего плана. Мы

заняли места в четырёхмоторном корабле, и спортивные комиссары, запломбировав контрольные барографы, установили их в кабине. По одному барографу они привязали к поясам Коробова, Ерпичева и Иванова. Эти приборы запишут, с какой высоты будут выполнены прыжки. Около полуночи мы взлетели в тёмное небо. Самолётом управлял лётчик-“миллионер” Перегудов — один из тех, кто в грозные дни войны летал на бомбёжку Берлина. Помощником командира был старейший советский пилот Туманский, летавший ещё на первом русском многомоторном самолёте “Илья Муромец”.

Сквозь тьму на приволжской степи виднелись выложенные треугольником костры. Они показывали, где находится командный пункт. Вокруг самолёта становилось всё холоднее, но мы в теплоизолированной кабине этого не ощущали. Экипаж корабля был одет в обычные летние костюмы. Нашу же одежду, приспособленную для пребывания в стратосфере, составляли шерстяные носки, чулки и меховые унты, привязанные широкой лентой к поясу, меховые куртки, шёлковое бельё, брюки на лисьем меху, шерстяные свитеры, шёлковые подшлемники и меховые шлемы. В таком обмундировании при нормальной температуре воздуха было довольно жарко.

Бортрадист Бусько непрерывно сообщал на землю высоту полёта. Когда она достигла более 10000 метров, в кабине загорелась электрическая лампочка. Это сигнал — “приготовиться!” Не прошло и двух минут, как лампочка вспыхнула вновь. Раздвинулись створки люка. Владимир Кривой смело бросился вниз первым. За ним — Сергей Коробов, Владимир Доросев и я.

Лицо обжигал пятидесятиградусный мороз. В разреженном воздухе стратосферы самолёт летел с очень большой скоростью. Поднимаемые им воздушные вихри, заставили меня проделать несколько сальто. В темноте мелькнули силуэты прыгнувших за мной товарищей. Чтобы уменьшить скорость, я выдернул вытяжное кольцо секунд через восемь. И всё же парашют открылся с таким сильным рывком, что я ощутил резкую боль в позвоночнике. Понятно! Мой вес со снаряжением составлял 155 килограммов. Замёрзшей рукой я достал ракетницу, и зелёной вспышкой оповестил землю о том, что мой парашют открыт. Невдалеке вспыхнули еще шесть зелёных ракет.

Сильно раскачивало. Выключив фонарик и осветив квадратный купол парашюта, я убедился, что он в полном порядке. Меня раскачивали воздушные потоки, по-видимому вызванные недавно прошедшей в стороне грозой; вдалеке сверкала молния. Одежда покрывалась инеем. Это конденсировалась влага, успевшая накопиться, пока я был в тепле.

Внизу виднелись огни Саратова и различалась полоска Волги.

На высоте четырёх километров я снял маску. Становилось тепло. Когда до земли осталось метров двести, я осветил ракетой степь и увидел, что опускаюсь в овраг — единственный овраг в этом месте. Надо же быть таким “счастливым”! Но меня поднесло лишь к краю оврага, и я приземлился на скошенную траву. Мой шестисот пятьдесят четвёртый прыжок был окончен. С минуту

я лежал, вдыхая аромат тёплой степной земли. Затем дал о себе знать белой ракетой. Совсем близко так же сигналили Доросев и Иванов. Перекликаясь, мы нашли друг друга и уехали на подоспевшей машине.

Вскоре все семеро собрались у командного пункта. Благодаря хорошему расчёту штурмана нам удалось приземлиться недалеко от места взлёта. Я, как “тяжеловес”, опускался быстрее остальных и приземлился через четырнадцать минут. Елена Владимирская, самая лёгкая из нас, пробыла под куполом парашюта на пять минут дольше. Точная обработка записей приборов показала, что групповой прыжок мы совершили с рекордной высоты 10370 метров. Прыжок Елены Владимирской зарегистрировали также отдельно, как всесоюзный рекорд для женщин.

Месяц спустя в Тушино состоялись третьи Всесоюзные соревнования по парашютному спорту. Их окончание ознаменовалось большим и радостным для меня событием. Решением Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта Василию Романюку, Елене Владимирской, Аркадию Фотееву, Глебу Освальду, Николаю Гладкову, мне и некоторым другим парашютистам было присвоено звание заслуженного мастера спорта. Такая высокая оценка нашего участия в развитии воздушного спорта взволновала нас и заставила ещё раз задуматься над тем, в каком долгу находимся ещё мы перед советским народом.

Прошло десять лет. Появилось новое поколение парашютистов, выросли замечательные спортсмены. Они установили много рекордов, накопили большой опыт международных соревнований. Эти соревнования, проходившие в напряжённой и острой спортивной борьбе, показали, что парашютный спорт успешно развивается во всём мире, и — что особенно радостно — у наших друзей, в великой Китайской Народной Республике, а также в других братских странах, строящих социализм.

Умение управлять телом при длительном свободном падении стало достоянием не одиночек, а многих спортсменов. Большие заслуги в этом деле принадлежат заслуженному мастеру спорта Павлу Сторчиенко. Под руководством Василия Харахонова он давно научился легко преодолевать штопор и принимать по своему желанию горизонтальное и вертикальное положение, переворачиваться со спины на грудь. Это достигалось несложными движениями рук и ног, действующих благодаря сопротивлению воздуха, подобно рулям летательного аппарата.

Много лет спустя, обучая затяжным прыжкам группу спортсменок, Сторчиенко обратил внимание на обстоятельство, которому до этого не всеми придавалось значение: в свободном падении парашютистки, отделившись одновременно от самолёта, иногда удалялись на некоторое расстояние друг от друга по горизонтали. Объясняется это тем, что тело человека, расположенное под углом к горизонту, стремительно приближаясь к земле, в какой-то пусть незначительной мере, планирует. Чем дольше это происходит, тем существеннее

отклонение падающего человека от вертикали.

После ряда настойчивых опытов Павел Сторчиенко убедился в том, что, разворачиваясь в стороны и меняя наклон тела, можно падать с довольно заметным отклонением в желательном направлении. Он стал обучать этому своих учениц. Умение отлично маневрировать в воздухе помогало тренерской работе. Сторчиенко научился приближаться то к одной, то к другой спортсменке, чтобы детально наблюдать за их действиями в свободном падении. Это позволяло поправлять малейшие ошибки учениц, до тонкостей отрабатывать технику прыжков.

Многое сделал Сторчиенко также, обучая молодёжь управлять своим снижением под открытым куполом парашюта. Самые точные расчёты прыжка не могут предусмотреть всех изменений скорости и направления ветра, а также плотности воздуха. Поэтому спортсмену очень трудно опуститься точно в намеченном месте, если он не умеет двигаться в нужном направлении.

Из-под купола спускающегося парашюта во все стороны равномерно выходит воздух. Он встречает при этом равное по величине и противоположное по направлению сопротивление среды. Но, подтягивая стропы, можно опустить часть кромки парашюта. Тогда из-под противоположной стороны будет выходить большее количество воздуха. Это вызовет реактивную силу, отталкивающую купол.

Подтягивание строп всегда применялось парашютистами для управления спуском. Вначале считалось необходимым подтягивать три-четыре стропы. Постепенно выяснилось, что наиболее эффективно подтягивание целой группы строп. Оно создаёт реактивную силу, позволяющую умелому парашютисту двигаться в стороны со скоростью до двух метров в секунду.

Хорошо освоив управление парашютом, Сторчиенко широко разъяснял технику этого дела молодёжи. Будучи тренером команд наших парашютистов, участвовавших во Всесоюзных и международных соревнованиях, он добился замечательных результатов. Вот, например, как выполнялся его учениками один из прыжков на международных соревнованиях в Чехословакии.

По команде Сторчиенко, переданной по радио, пять спортсменов покинули самолёт, летящий на высоте 2200 метров и красиво, устойчиво падали, не раскрывая парашютов. Вдруг, к удивлению многочисленных зрителей, два парашютиста стали отдаляться от остальных. Они отходили всё дальше, а трое их товарищей падали один за другим, словно связанные невидимым шнуром. Прошло двадцать семь секунд. Среди зрителей послышались возгласы: "Раскрывай! Достаточно!" Но Сторчиенко знал: свободное падение продлится ещё три секунды.

Внимание всех присутствовавших на состязаниях было приковано к двум спортсменам, отклонившимся в сторону. И снова всеобщее изумление: эти двое стали стремительно приближаться к остальным. Соединясь, советские парашютисты умело маневрировали стропами, и приближались к центру аэро-

дрома, где против трибун было выложено белое полотнище. Они плавно снижались, то отпуская одни лямки, то подтягивая другие, и так непринуждённо коснулись ногами земли, словно соскочили с подножки трамвая. Их безукоризненное, точное приземление вызвало бурные аплодисменты. Спортсменов засыпали букетами цветов, им пожимали руки, им выражали свой восторг множество людей.

Сейчас, вступив в пятое десятилетие существования нашего государства и оценивая пройденный путь, мы можем с гордостью отметить и всё то, что сделано у нас в области завоевания воздуха.

Я вспоминаю свой первый полёт на маленьком аэроплане “Юнкерс”, одинокого парашютиста, опускающегося над Севастопольской бухтой, и думаю о гигантских реактивных самолётах, о многотысячной армии молодых парашютистов, о недавних прыжках спортсменов с высоты более 14000 метров, полётах ракет и запуске искусственных спутников Земли. И я счастлив, что близко знаю многих людей, чей талант и доблестный труд способствовал этим достижениям.

О каких бы проблемах завоевания воздуха и заатмосферного пространства ни шла речь, какие бы ни создавались летательные аппараты, конструкторская мысль, прежде всего, обращается к безопасности тех, кто летает.

Появились особые управляемые парашюты, а также парашюты, уменьшающие перегрузку, которая возникает при прыжках со скоростных машин. Рождение реактивной авиации вызвало необходимость в совершенно новых способах спасения экипажей. При скорости свыше 600 километров в час сопротивление воздуха не позволяет человеку благополучно покинуть самолёт обычным путём. Теперь лётчика вместе с сиденьем “выстреливает” из кабины катапульта — особый механизм с взрывающимся пиропатроном. Надёжность новых конструкций парашютов, безопасность катапультирования требовалось тщательно проверить. Наши испытатели сделали это. У нас есть целая плеяда отважных испытателей: Георгий Иванов, Георгий Жданов, Борис Пятериков, Григорий Богомолов и ряд других парашютистов, людей огромного опыта, беззаветного мужества. Они рискуют собой, чтобы обеспечить безопасность многим.

Но из всех испытателей я особенно высоко ценю и уважаю Василия Григорьевича Романюка, которому недавно за мужество, проявленное при испытании новых парашютов, присвоено звание Героя Советского Союза. Увидев этого невысокого человека с мягкими чертами лица, вы никогда бы не подумали, что он более двух с половиной тысяч раз опускался на землю под куполом парашюта. И почти все его прыжки были экспериментальными, испытательными. Вероятно, не было у нас такого самолёта, с которого не прыгал бы Василий Григорьевич. Он проверял действие парашюта на больших и малых высотах, прыгал из любых фигур высшего пилотажа. Ему принадлежат рекордные прыжки из стратосферы. Вместе с несколькими спортсменами он совер-

шил ночной затяжной прыжок с высоты 14382 метра. Чтобы рассказать обо всем, что сделал и делает Василий Григорьевич для советского парашютизма, потребовалось бы написать отдельную книгу.

Что же заставляет Романюка всю жизнь подвергать себя риску? Желание славы? Она у Василия Григорьевича есть давно. А почему прыгает с самолёта просто так из любви к спорту прославленный лётчик-испытатель Герой Советского Союза, Лауреат Сталинской премии Сергей Николаевич Анохин? Об этих прыжках не пишут газеты, не сообщает радио. Нет, не в стремлении к славе тут дело, а в благородстве человека — крылатого, мужественного, беспрдельно любящего свою Родину и своё дело. У поэта это чувство выливается в стихи, а у таких людей, как Анохин и Романюк, — в изумительные полёты и прыжки с парашютом.

ДЛЯ БЛАГА ЛЮДЕЙ

Дымовые шашки, заложенные в лесу, создавали полное впечатление пожара. Лес горит! Лётчики кружили, высматривая подходящее место для выброски парашютистов. Вооружённые противопожарными средствами, мы бросились вниз и один за другим опустились на маленькую поляну, чтобы спасти деревья. Но огонь не коснулся их... Это была лишь инсценировка, сделанная для кинофильма о борьбе с лесными пожарами. А в действительности пожары, довольно часто возникающие в лесах, могут нанести серьёзный ущерб народному хозяйству. Кто погасит лесной пожар, обнаруженный вдалеке от населенных пунктов? Парашютисты-пожарные. Отлично управляя парашютом, они приземляются на самые небольшие площадки, они знают лесное хозяйство, наиболее эффективные средства борьбы с огнём и умеют вести радиосвязь.

В 1940 году мне пришлось испытывать ультракоротковолновую рацию, предназначенную для парашютистов-пожарных. Рация умещалась в сумке, которая надевалась через плечо. Мне предстояло выяснить, насколько удобно с нею прыгать, определить, как влияет на неё встряска в момент открытия парашюта и приземления.

Пока самолёт поднимался и шёл над аэродромом, я разговаривал с землёй:

— Готовлюсь к прыжку. Выхожу на плоскость.

Когда парашют был открыт, меня спросили о слышимости.

— Слышу хорошо, — отвечал я.

Впервые, опускаясь на парашюте, я держал радиосвязь. Несколько моих прыжков показали, что рация работает прекрасно.

Охрана наших лесных богатств тесно связана с именем шестидесятипятилетнего мастера спорта Алексея Александровича Белоусова, который руководил подготовкой парашютистов-пожарных и организовывал их работу. Белоусов начал заниматься парашютным спортом, когда ему было сорок лет. Бла-

годаря систематическим занятиям гимнастикой, плаванием, греблей, лыжами он сохранил здоровье, бодрость и до самого последнего времени прыгал с парашютом. Он ведёт большую общественную работу, переписывается с парашютистами многих стран, пишет книги о парашютном спорте и неустанно его пропагандирует.

Обучая парашютистов-пожарных, Белоусов прыгал над лесами Урала, Восточной Сибири, Якутии, Крайнего Севера.

Алексей Александрович получает много писем, журналов и газетных корреспонденции, рассказывающих о том, как парашютисты охраняют леса.

Я недавно просматривал эти интересные материалы.

...Алтай. Около восьми миллионов гектаров занимает здесь лес, запасы древесины исчисляются сотнями миллионов кубометров. Плавню покачиваясь, летит над тайгой самолёт. Вдруг лётчик-наблюдатель замечает поднимающийся над лесом голубой дымок. Пилот направляет туда машину. Почти на самой вершине горы Сок-Ярык горит кедров. И вот парашютисты-пожарные прыгают на небольшую площадку соседней горы, с трудом спускаются по каменистым уступам, преодолевают непролазный бурелом, взбираются по склону Сок-Ярыка и гасят пожар.

Наступает ночь. Отважные люди на ощупь, по неизведанной дороге направляются в обратный путь и под утро приходят в село. Старик-алтаец, выслушав их, удивляется: "У нас по этому склону даже охотники не ходят: опасное место!"

Парашют иногда бывает единственным средством помощи попавшим в беду людям. Снежный обвал вывел из строя единственную дорогу, ведущую к отдалённому селению горного Памира. Над жителями нависла угроза голода. Лётчики доставили туда продукты, сбросив их на парашютах. На далёкой неприступной полярной станции потребовалась срочная хирургическая помощь одному из зимовщиков. Парашют опустил на станцию врача, и жизнь больного была спасена. На Каспии сильный ветер оторвал льдину с рыбаками и угнал её далеко в море. Суда не могли найти их в ночной мгле. Утром из Астрахани вылетел самолёт. Лётчик отыскал рыбаков, сбросил им на парашютах пищу, тёплую одежду и надувные лодки. На этих лодках потерпевшие бедствие добрались до берега.

У нас появились первоклассные вертолёты, которые обеспечивают доставку людей и грузов туда, куда не может опуститься самолёт. Но наша страна так велика, что парашют ещё долго будет служить верным средством снабжения экспедиций, работающих в горных районах, пустынях, тайге, на скалистых островах Арктики.

Всё сказанное не исчерпывает значение парашюта. Он применяется как воздушный тормоз, уменьшающий длину пробежки скоростных самолётов при посадке. Он опускает приборы и подопытных животных, поднимаемых ракетами в высокие слои атмосферы. Недалеко то время, когда под куполом пара-

шюта возвратятся на землю первые космические путешественники.

Шёлковый купол служит благу людей, помогает воспитывать стойких, сильных и мужественных защитников дела мира.

Мне хочется надеяться, что мои записки привлекут кого-нибудь из молодых читателей в ряды воздушных спортсменов. Я с радостью говорю им: счастливых полётов и прыжков, дорогие друзья!

1957