

Ю. Никитин

Аэропараноиды

(Откровения старого брюзги)

1

Рыжий, заносчивый и гордый петух на шпиле над красивым двухэтажным особняком, где находился аэроклуб, всей своей позой как бы олицетворял наши пацаны души. Послевоенные сорви-головы сороковых и начала пятидесятых годов, толпясь на крыльце, не давали этому дому покоя ни днём, ни ночью. Подметая булыжную мостовую Рабочей улицы широченными клёшами, руки в карманы, в надвинутых на самые брови блатных кепчонках с плетеными ремешками, в вельветовых курточках на «молнии», приходили они в аэроклуб с Дегтярки, Лягушёвки, Маньчжурки, из Глебучева оврага, езжали безбилетниками трамвайными с Агафоновки, Юриша, Поливановки — и иных разбойных мест. И вся эта голодная, своевольная безотцовщина, каждый со своей удельной этикой, взросшей на воровской высокопарной поговорке: Ростов — папа, Одесса — мама, Саратов — сын родной,— вся эта милая мальчишеская братия располагалась на клоповых диванах, на стульях, на длинных столах для укладки парашютов, чтобы подняться затемно и ехать на аэродром.

Сколько молодого петушистого народа спас от тюремной решётки этот старомодный особняк!

С этим домом связаны и мои собственные молодые воспоминания, очень сладкие воспоминания, преисполненные лихости, геройства и риска. Иногда я хожу мимо него. С тех лет особняк почти не изменился: те же металлические кружевые воротца, те же истёртые тысячами мальчишеских ног каменные ступени парадного крыльца, тот же гордый петух на шпиле. Но не рыжий от ржавчины, а выкрашенный зелёной краской.

«Идиоты! Разве бывают зелёные петухи? — ворчу я.— Поленились раздобыть бронзы».

Я ворчу напрасно. Тут давно уже не аэроклуб. В стеклянные двери входят и выходят могучие чиновники в каракулевых пирожках и с «дипломатами». По обе стороны от входа приколочены траурно-торжественные доски с блестящими фальшивым золотом буквами: «Саратовское областное управление мелиора-

ции и водного хозяйства», «Саратовводремстрой», «Саратовводавтоматика», «Саратовская гидрогеолого-мелиоративная партия» — и буквами помельче с расшифровкой принадлежности, подчинённости и прочей административно-эпистолярной буквалистики, вполне отвечающей требованиям бюрократического шарма. Здесь один из фронтовых штабов, где планируются и осуществляются сапёрные войны против матушки-земли, где в поте лица трудятся апологеты поворота рек, где съто отдуваются волжские вампиры. Я смотрю на милый душе старинный особняк, и в мою седую голову лезут фантастические мысли: красный безжизненный Марс был когда-то голубым и цветущим, он сделался круглой космической пустыней потому, что марсиане вовремя не остановили своих ретивых мелиораторов, испахавших планету каналами. Печальная судьба Марса предупреждает землян. Венера ещё не созрела для переселения. Надо торопиться. И я мечтаю, чтобы люди как можно скорее отправились к Марсу, увидели возле мёртвых каналов гигантские бульдозеры и скреперы и раскрыли нам тайну гибели цветущей планеты. Я в это верю, ибо не без умысла сам Бог, Судьба или Прорицание поместили на сапёрном штабе мелиораторов среди золотого многословия скромную мемориальную доску из серо-голубого мрамора, на которой написано: «Здесь, в аэроклубе, в 1954—1955 гг. обучался лётному делу Герой Советского Союза, первый космонавт мира Юрий Алексеевич Гагарин».

Ну уж а вторую мемориальную доску чиновники бесцеремонно оттеснили в сторону, подальше от представительного входа, в прошленок между окнами, где её не сразу и приметишь: «Герои Советского Союза — воспитанники Саратовского аэроклуба...» — и двадцать шесть фамилий, среди которых Ю. А. Гагарин, Раиса Аронова — лётчица женского ночных бомбардировочного полка, Виктор Рахов — получивший Звезду за Халхин-Гол, Сергей Тархов — за бои в небе Испании и многие лётчики Великой Отечественной. Они — гордость нашей российской земли! И гордость эта первые шаги в небо и космос сделала вот по этим самым истёртым ступеням особняка. А сколько безымянных, безвестных мальчишек

и девчонок, не стяжавших потом ни славы, ни почёта, сделало для Отчизны незаметное без войны, нужное армейское дело.

Нет давно аэроклуба, есть контора-штаб с далеко не мирными служителями. Вероятно, воздушный спорт слишком дорог? Куда деваться от рационализма века. Копеёчного рационализма при глобальных слепых замахах. Так и представляется: чья-то бюрократическая душа заложила в холодный электронно-вычислительный мозг доходы-расходы от аэроклубов, и равнодушная машина выдала рекомендацию — «невыгодно». Она, конечно, не учла ни космонавта, ни других двадцати пяти Героев, ни тысяч безвестных, ни стандартную мальчишескую мечту о небе, ни государственную проблему трудных подростков. Именно трудных, ибо лёгких подростков не бывает. Их возраст труден ложным всепониманием и желанием самоутвердиться во взрослоти, отличаясь от ровесников мужеством, смелостью, риском. И короткий глоток высотного воздуха способен родить добродушной мужской характер. А уж с таким характером можно становиться не обязательно лётчиком, но и рабочим, инженером, агрономом. Острота ощущений при парашютном прыжке, сладостный поиск восходящих потоков при полёте на планере, захватывающие дух фигуры высшего пилотажа на спортивном самолёте или — подворотня, сигарета через губу, «маг» и «видик сексиками», зависть к иностранной нашлёпке на заднице у приятеля и гнусное желание почесать кулаки о непонравившуюся физиономию... Как подсчитает всё это гипнотизирующий наш ленивое сознание компьютер?

Возможно, моя по-мальчишески стандартная мечта о небе постепенно угасла, удовлетворяясь одним лишь глазением на пролетающие самолёты, если бы однажды в нашей мужской школе не появился настоящий военный лётчик. От него исходило магнитическое сияние — от его синей фуражки с парчовым краем, от «иконостаса» боевых орденов и медалей, от золотых погон с капитанскими звёздочками, даже от хромовых сапог и кожаной портупеи. Мы, обвожённые шалопаи, не дыша сидели в актовом зале, а капитан Маркин, стоя на возвышении, рассказывал о воздушных боях с немцами. Закончив говорить, он пригласил нас поступать в аэроклуб: «На фронтах погибло много лётчиков, поэтому сейчас объявлен сталинский набор в авиацию, так что приходите, нам нужны смелые ребята». Естественно, мы валом повалили записываться «в лётчики».

В день медицинской комиссии в вестибюле особняка на Рабочей улице, на лестничных маршах, в коридорах — не протолкнуться. Мечта у меня была большая, а надежда крохотная: принимали с семнадцати лет, а мне только-только исполнилось пятнадцать. Я, правда, наврал, что мне скоро будет семнадцать, и страшно переживал, что обман откроется и меня с позором выгонят. Помимо подростковой шантрапы, своей очереди к врачам ожидали и взрослые парни, которые казались мне просто дядьками. Помню одного двухметроворостого гиганта; этот Гулливер снисходительно взирал на роящуюся под ногами мелюзгу, держался самоуверенно, вызывая восхищение и зависть.

Каково же было удивление, когда врачи даже не стали его осматривать, сказав, что для таких великанов надо специальные самолёты делать. Помню, как сидел на ступеньках парадного крыльца и плакал мой друг Виктор Домогацкий, которого комиссия забраковала из-за слуха. А меня, удивительно, записали, но не в лётчики, а в парашютисты.

Холодными зимними вечерами я бегал в аэроклуб заниматься теорией. А предрассветным весенным утром 12 мая 1951 года нас привезли на Соколовую гору, где за огромными ангарами начиналось лётное поле. До самого последнего момента не верилось, что мне разрешат прыгнуть, вдруг откроется, что до заветных семнадцати мне ждать ещё почти полтора года. И вот инструктор-парашютист Егоров стал распределять парашюты. Он шёл вдоль шеренги курсантов и показывал на парашюты, стоящие шалашками на брезентовом полотнище, расстеленном на траве: тебе — этот, тебе — этот, тебе — этот... Мне очень хотелось залезть куда-нибудь в середину строя и приподняться на носках, но я стоял рядом с замыкающим. Слабое утешение: хоть один да всё-таки меньше меня ростом. Зато последний был вдвое шире меня в плечах. Передо мной Егоров остановился, подозрительно оглядывая с ног до головы. Всё во мне сжалось от дурного предчувствия. Он разглядывал меня ужасно долго. Мне казалось, что под его презрительным взглядом я становлюсь ещё меньше, чем на самом деле. И мне хотелось надуться, чтоб не выглядеть совсем уж сморчком. А потом явилась трусливая мысль: не дать ли дёру, пока не получил пинка под зад?

Наконец он брюзгливо произнес:

— Ну ладно. А тебе вон тот парашют, — и указал пальцем в самое начало расстеленного полотнища. — Круглый. Не то на квадратном ты только к обеду спустишься на землю.

Ребята засмеялись, но мне было наплевать, я даже преисполнился гордостью: на квадратных и грузы сбрасывают, а на круглых прыгают только лётчики!

Помню, никак не мог взобраться на крыло маленького двухместного «По-2», настолько мешали тяжеленные парашюты. Видя мои мучения, подбежали двое парней и подсадили на крыло. Когда я уселся на деревянную дощечку в передней кабине и самолёт взлетел, все наземные препятствия остались внизу, и я понял — теперь надо прыгать.

Сначала я просто таращился по сторонам с диким любопытством — на городские улицы, на Волгу, на острова, на зелёные квадраты полей и не сразу почувствовал огромность высоты. А земля уходила всё дальше и дальше. По дороге брело стадо каких-то лилипутских коров. Проехала какая-то игрушечная машинка. Высоко-то ка-ак! Вот тут подступил страх. Правая нога предательски заплясала, жёсткий каблук тяжёлого рабочего ботинка, надетого на две портянки, сыпал по дюралевому полу кабины мелкой дрожью. Так же мелко вибрировала передо мной приборная доска, так же мелко дрожали концы крыльев, и я подумал, что в этом виновата пляшущая нога, которую мне никак не удается придавить к полу.

Пока я боролся с ногой, самолёт набрал восьмисотметровую высоту и завис над аэродромом.

— Вылезай! — крикнул мне пилот.

Я выпрямился в кабине и встал ногами на дощечку. Затем, как учили на земле, перешагнул через борт на крыло и пошёл по пробковому трапу к краю, цепляясь руками за мягкую обивку бортов. О дрожи я забыл. Я двигался механически, как заводная игрушка. Совсем посторонним сознанием я ощущал, что ветер полёта полощет рукава и штанины великоватого комбинезона. Всем перворазникам советуют не смотреть на землю: остановишься на краю крыла и ждёшь, пока пилот пристегнёт карабин твоего вытяжного фала у себя в кабине. Я стоял и ждал, когда пилот перестанет возиться с карабином. И чувствовал — стою над пропастью. В группе, которая прыгала на день раньше, был курсант Передреев, он посмотрел вниз и расхотел прыгать, тогда пилот попытался оторвать его впившиеся в борт пальцы, стал бить кулаком по шее и голове и с трудом столкнул с крыла.

Стыд сильнее страха.

— Пошёл! — донеслось до моего сознания.

Я поглядел вниз, куда надо шагать. Земная привычка: посмотреть, прежде чем поставить ногу. Земной инстинкт. Я поглядел вниз и ничего не увидел — только зелёную пропасть.

Я оторвал ногу и шагнул в пустоту.

Зелёный диск земли понёсся навстречу, запрокидываясь набок, торчмя. Мелькнул горизонт. Голубое небо. Ветер падения сломал ресницы, засвистел в ушах. Я закрыл глаза. Я летел как булыжник. Щемящий душу страх, истинно страх сдавил сердце, и оно превратилось в мёртвый ледяной кусок, летящий в какой-то красной бездне...

Сильный рывок заставил меня открыть глаза — и я увидел, что сижу в голубом солнечном небе.

Божественное состояние!

Мгновение между безумным страхом и упоительным восторгом, между леденящей смертью и ослепительным солнечным рождением к жизни — с этого мгновения и начинается любовь к небу.

На следующее лето я уже летал на планере «А-2», а после десятого класса на спортивном самолёте «УТ-2», и инструктором у меня был Владимир Иванович Маркин — тот самый фронтовой лётчик, на которого я с обожанием смотрел в актовом зале школы.

Естественно, колебаний в выборе профессии у нас, аэроклубовских выпускников 1953 года, не было: мы все желали стать лётчиками, притом только в реактивной истребительной авиации. Преданность небу и дружба сохранились у нас до седин. Затоскуем — начинаем сознаваться и на 23 февраля снимаем голубой кабинет в ресторане «Волга». Мы возвращаемся в молодость. Мы — четыре инженера, токарь-универсал, партийный работник, юрист и я, марающий бумагу. Но мы — полулётчики, а самый заслуженный среди нас — майор Бур-

лаков, у него два ордена Красной Звезды, он летал в Египте — первый орден, второй за посадку на истребителе-бомбардировщике с отказавшим двигателем: под ним была окраина города, машина падала на жилые дома, и он не стал катапультироваться, а посадил самолёт на пустынную улицу, срубив плоскостью семь бетонных столбов электропередач и попав в госпиталь на долгий ремонт.

Первый тост... Пьём не чокаясь — за Ивана Титкова, вернувшегося из Ирака, чтобы разбиться под Тирасполем, спасая машину. Пьём тихо, молча.

Наши воспоминания начинаются со знаменитого аэроклубовского шоффёра Самусика, который возил нас на полёты в Дубки на стареньком фронтовом «газике» с деревянной кабиной и брезентовой крышей. Самусик был знаменит не столько своей невероятной, постыдной среди воздухоплавателей боязнью высоты (один раз озорничающие фронтовики уговили-таки его подняться в воздух, и после этого он к самолётам близко не подходил), сколько фанатичной преданностью авиации: вместо нормальной автомобильной он поставил на «газике» самолётную приборную доску, из-под капота торчала никелированная трубка «Пито», и, главное, все самолётные приборы работали на его драндулете совершенно исправно — указатель скорости, высотомер, вариометр, тахометр. Когда «газик» катился с Соколовой горы или натужно лез на Жареный бугор, Самусик высовывался из фанерной кабины и сообщал сидящим в кузове лётчикам и курсантам, на какую высоту поднялись или с какой вертикальной скоростью бежит под гору машина. В распадке между Соколовой и Жаренным он обязательно тормозил и выключал мотор. В густых терновниках, покрывавших овражные склоны, пели соловьи. Соловьёв было не один и не два десятка — тысячи! Воздух звенел от пения, и звуки весеннего хора не угасали в пространстве, а уходили в беспредельную рассветную даль лощины. Эта остановка — обязательный ритуал прошедших через жестокие воздушные бои аэроклубовских инструкторов.

В критический момент нашего возраста мы открыли для себя притягательную силу неба, которая пересила броское самовольство блатарей и романтическую таинственность воров в законе. Да и судьба моя собственная, не померкни в ней после первого прыжка восхищающий и холодящий душу образ Женки-татарина, элегантного, независимого, презрительно-ласкового, трижды осуждённого на двадцать пять лет за вооружённый бандитизм, на каждое заседание последнего суда входившего в зал в новом, с иголочки костюме, трижды амнистированного и умершего в сорок три года от туберкулёза. Но это потом. А сначала-то он ходил мимо нас живой и великолепный. Вторым мерцающим кумиром сиял сквозь книжную толщу Серёжка Тюленин. Насколько же он был нам ближе и понятней правильного, малоподвижного, без соринки на одежде и душе Олега Кошевого. Только девчонки писали о нём сочинения, мы же предпочитали своего в доску Серёжку. Если б не война, если б не «Моло-

дая гвардия», если б... — куда могла занести его неистребимая жажда воли!?

Третым кумиром был сиятельный Чкалов. Фильмы о нём мы смотрели столько раз, сколько раз он шёл в дощатом парковском кинотеатре, похожем на просторный сарай или склад. Мы, нищая дегтярская шантрапа, наскрябывали денег на один входной билет, оплаченный диверсант входил на законных основаниях и садился возле выходных дверей, запертых на железный крюк. Едва зал погружался в темноту, едва начинались первые кадры, он отбрасывал крюк, и вся наша ватага врывалась в зал и бегом, пригнувшись, на четвереньках, по-пластунски между рядами, под креслами, мимо людских ног в мгновение растворялась и затаивалась. Фильм прерывался, включался свет и начиналась облава. Как всякая облава с вытряхиванием за шиворот и правых и виноватых. Затем снова бежали кадры, играла музыка, ревели самолёты, кувыркаясь в воздухе, но вот наступал самый захватывающий миг: маленький истребитель нашего кумира снижался к реке, летел так низко, что едва касался воды, и проскачивал под мостом под оханье и аханье публики.

Когда я самостоятельно летал на «УТ-2», при пилотаже скрипевшим от старости деревянными лонжеронами, меня не раз подмывала сумасбродная мысль по-чкаловски пронестись под железнодорожным мостом через Волгу. Пыл охлаждало одно — выгонят из аэроклуба без церемоний, с оплеухами. Я ж не Чкалов.

Да простит мне читатель кашу моих воспоминальных блужданий и потерпит — сейчас я приглашу его в голубой ресторанный зал, где мы говорим не о правильной, уставной авиации, а о собственных воздушных приключениях и происшествиях, о которых не знали или делали вид, что не знают, наши фронтовые учителя. Ведь когда им наскучивало унылое натаскивание желтопузых салажат, они брали управление на себя и показывали, на что способен бывший истребитель.

2

Лёгкая авиация ближе к птичьему полёту, чем реактивная. В ревущем сверхзвуковом всепогодном истребителе, нафаршированном электроникой, чувствуешь себя будто внутри мчащейся пули или снаряда. Чем сложнее техника, тем меньше романтики. Никогда душа человеческая не загоралась завистью к полёту пушечного ядра или ракеты, но всегда к парению орла, кружению ласточки, порханию бабочки. Однажды капитан Алентьев проводил с нами предполётную подготовку в учебном классе: заново зубрили теорию в первоначалке, куда попал весь наш аэроклубовский выпуск. Была весна, светило солнце, за окном раздавался неумолчный писк ласточек, лепивших под карнизом крыши гнёзда. Форточка была открыта, капитан сидел откинувшись на спинку стула и слушал, как мы будем выполнять свои полётные задания. И вот одна чёрно-белая пискушка на крутом вираже пронеслась мимо форточки, от неё отделилась молочная капля и,

совершив невероятной точности траекторию, шлёпнулась на лацкан офицерского кителя. Не рассмеяться было просто невозможно. Достав из кармана носовой платок, Алентьев сказал с улыбкой: вот у кого надо учиться прицельному бомбометанию.

Своего инструктора мы уважали, он был невозмутим и в полёте редко ругал за ошибки. Зато в нашей же эскадрилье инструктором группы «обрубков» — так мы прозвали малорослых, коренастых ребят, имевших предельно малый для авиации рост — был младший лейтенант Смола, чёрт-те что вытворявший в воздухе на «Як-18», когда уходил от глаз своего начальства. Он был на зависть красив — смуглый, белозубый, с подковообразным шрамом над левой бровью, с надменным взглядом небожителя. Несчастные «обрубки», подкладывавшие под парашют в чашку сиденья или самолётные чехлы, или двойные подушки, чтобы повыше сидеть в кабине, вернувшись с маршрута полёта, захлёбывающимся шёпотом рассказывали, как они гоняли в степи баранов и диких гусей на озёрах. Правда, бесшабашное гусарство дорого Смоле обходилось: с капитана его понизили до младшего лейтенанта, потом он снова поднялся до старшего лейтенанта и снова оказался при одной звёздочке. Он даже погоны перестал менять, и они были у него все продырявленные. Последний раз его разжаловали за то, что он атаковал на дороге машину председателя облисполкома, испугавшийся шофёра свалил машину в кювет, и высокое начальство сломало себе ключицу.

Из первоначалки, где мы ещё не осмеливались снижаться до бреющего полёта, нас перевели в Луганское лётное штурмовое училище и опять посадили на «Яки», нас, «стариков», уже имеющих приличный налёт и на «УТ-2», и на планерах «А-2», и на «Як-18». Это было обидно. И обидно было маршировать под бдительным оком старшины Баранова, убеждённого, что прежде чем сесть в самолёт, надо сделать минимум три строевых шага. Мы послушно топали кирзачами по плацу, бравурно распевая авиационный фольклор:

Дедушка-лётчик — так будут звать меня.
На голубых погонах нету ни хрена,
Всю свою службу курсантом прослужил,
Во многих лётных школах стоянки сторожил.

Реактивный истребитель оставался в голубых мечтаниях. Усевшись кружком в курилке, мы тосковали под гитару:

Так пройдёт примерно с годик,
Станет свет не мил,
И тогда тебя посадят на горбатый «ИЛ».
Будешь ты стрелком-радистом,
А в душе — пилот,
Станешь ты летать на «Илах»
Задом наперёд.

Мы теперь их поём на встречах 23 февраля.

Хотелось летать, а приходилось зубрить теорию, маршировать, стоять в караулах. От

этого, наверное, и родился популярный авиационный анекдот, как медведя научили летать, а потом выпустили самостоятельно. Ну, он пролетел над аэродромом, посадил и через лётное поле порулил к лесу. За ним бегут, кричат: миша, куда ты, куда? А медведь отвечает: в лес, ну вас, экзаменами замучили.

И когда, наконец, мы — «дедушки-лётчики» — снова вырвались в небо, то стали отводить душу всласть. Я летал не лучше и не рискованнее других ребят. Об этом я судил по рассказам товарищей, а читатель пусть судит по моим откровениям.

Ко всем пилотажным фигурам, которые мы выполняли в зоне, я добавил свою и назвал её «растерзанный штопор». В инструкции по производству полётов есть левый и правый, есть плоский, перевёрнутый, есть даже восходящий штопор, а растерзанного нет и, естественно, не будет. А он делается так: когда машина идёт уже на закритических углах, рули на ввод даются не в одну сторону, а в разные — педаль руля поворота влево, ручка на себя и вправо. Ох, что тут начинает выписывать машина, она, как укушенная, кидается из одной стороны в другую, потом делает этакое сальто-мортале через крыло и через мотор и тогда уже штопорит. Ощущение чертовски весёлое! Правда, при кульбите масло выбивало из дренажной трубы, при рулёжке на него садилась пыль, и голубое брюхо становилось чёрным, как у паровоза, из-за чего механик на нас ворчал. Чтобы он не сердился, приходилось с бензиновой тряпкой лезть под брюхо и быстренько оттирать его от грязи.

Потом начались полёты по маршрутам от Краснодона в сторону Лисок, Новочеркасска, Ростова, Сталино. Улетев подальше от аэродрома, от дальнозорких окуляров инструкторских биноклей, кому не хотелось ощутить себя настоящим боевым лётчиком? вольным, независимым истребителем? Разве не в этом самом небе крутились в воздушных боях с «мессерами» и «фокке-вульфами» такие же пацаны, как мы? А чем мы хуже? Мы просто поздновато родились! Поэтому вместо «мессеров» был придуман бой с газетой. Вы знаете, что такое воздушный бой с газетой? Набирается высота, открывается фонарь кабины, и в воздух выбрасывается обычная, заранее припрятанная в кармане комбинезона газета. В воздушном потоке она разворачивается и начинает медленно, листом падать, а ты её атакуешь, закручивая глубокие виражи, перевороты, и атакуешь до тех пор, пока не растерзаешь винтом в клочья. Или заранее составляли тайный уговор встретиться над какой-нибудь деревней Сватово, Бугаевка или Плещаково (на маршруты нас выпускали с интервалом в десять минут), встречались и шли на бреющем полёте над шоссе Дебальцево — Ростов.

Честно признаться, я не брил строем и не терзал газет. Обо всех этих приключениях я услышал в эскадрилье, когда вернулся с гауптвахты, отсидев десять суток за недозволенное любовное свидание. Само собой, слегка приотстал от ребят. Сидеть на земле им было скучно,

и они напрашивались ко мне во вторую кабину якобы за штурмана. На первом маршруте с Васей Дубовым (он потом стал лётчиком-испытателем — к пущей зависти) я осмелился сделать вираж вокруг колокольни и спикировать на автобус, пыливший от села. Во втором полёте за штурмана у меня сидел Гена Федосеев (теперь он подполковник запаса и живёт в Ярославле). Когда мы пролетели исходный пункт маршрута и я доложил об этом на КП, Федосей поймал бортовой радиостанцией лёгкую музыку по «маяку» (в 1956 году она не перебивалась политической информацией), и нам сделалось веселее. Я держал курс на Лиски, под нами вилял в берегах Северский Донец, играла музыка, и жизнь была прекрасна. По-гусиному вывернув шею, я оглянулся на Федосея и увидел, что он, сняв сапоги, развесил по бортам портянки, голые, яично-жёлтые ступни задрал на переборку между кабинами, а сам, прижавшись головой к наушнику шлемофона, то ли дремлет, то ли, как ныне говорят, ловит кайф. Незаметно увеличив скорость, я крутнул резкую «бочку», спросонья он стал ругаться по переговорному устройству, что надо-де предупреждать, что из-за меня он набил себе шишку, что, конечно, тихая езда по небу для истребительской души — это же тоска зелёная. Я спикировал к реке и пошёл над водой. Высотомер показал минус тридцать метров, это по отношению к высоте аэродрома. Люди на высоком обрывистом берегу Северского Донца смотрели на нас сверху. Возле кулиги камыша я заметил рыбака в брезентовой квадратной лодочонке, решил его попугать и без крена, юзом, чтоб не чиркнуть крылом о воду, пошёл в его сторону. Но не мы первые пытались нагнать на него страху, он сам научился отпугивать нас: он выставил вверх весло, и я шарахнулся от него, как чёрт от ладана. Не разлетится ли мой деревянный винт от удара по веслу? Лучше от греха подальше. Затем мы ушли от реки в зелёные кукурузные поля, повалили в дорожную пыль одинокого мужика с мешком за плечами, распугали кур, пронеслись во всю длину деревенской улицы, и в положенное время и на положенной высоте, как панийки, подлетели к аэродрому.

Жаль, перо моё слабо и не в состоянии передать чувств восторга и гордости от бреющего полёта, как ни что иное щекочущего нервы.

Мне предстоял ещё один такой полёт, и я заранее предвкушал наслаждение. Но...

Был обычный летний день. В дымчатой лазури сияло солнце. По высокому небу брели белые чистые барабашки. Самолёты взлетали и садились. И вдруг над аэродромом появился довольно странный летательный аппарат — вроде «Як», а вроде и не «Як», какой-то плоский, бесхвостый, с трепыхающимся сзади тряпьём перкалевой обшивки, с рваной дырой в фюзеляже. Это был неузнаваемый «Як», будто опоздало возвращавшийся с войны. Только чудом он держался в небе. Словно ветром колыхнуло в воздухе: кто? кто? кто? — и в обратную сторону: Колька Зайцев и Славка Догаев.

Молча, не отвечая на запросы по радио, ободранный аэроплан этаким жидким блинчиком стал заходить на посадку. Комэск, руководивший полётами, стоял на крыше автомобильной радиостанции. Приземистый, с лысой дынеобразной головой, он сделался зелёным, а пальцы, сжимавшие микрофон, побелели. Самолёт снижался, и комэск приседал, будто помогая ему сесть. Снижался от тоже странно, какими-то клевками, не сбавляя оборотов мотора. Это потом мы узнали, что ко всем бедам прилепилась главная — у ребят заклинило руль высоты и они не могли создать машине посадочного угла. Пронеслись над посадочной полосой, они ушли на второй круг.

Зелёный комэск приказал какому-то лётчику, ожидавшему в воздухе разрешения на посадку, догнать этих чудаков на букву «м» и велеть им прыгать с парашютами. С земли, конечно, не было видно, как офицер на пальцах показывал набрать высоту и прыгать, они некоторое время летели рядом, а потом офицер отвалил в сторону, а Зайцев снова зашёл на посадку. Позже мы узнали, что сначала они вели воздушный бой с газетой, потом увидели отряд красногалстучных пионеров с горнами и барабанами. Тощий, жилистый, бледнолицый Заяц нашёл самую благодарную аудиторию. Приведя пионерию в неописуемый восторг, они с рёвом пронеслись над землёй, развернулись и снова прошли на виду у отряда, вставшего на голову от двойного счастья. Они не увидели линии электропередачи. Щекастый, с толстыми белыми бровями Догаев махал пацанам рукой, вместо того чтобы следить за воздухом. Они только почувствовали удар и сначала ничего не поняли. Маленький «Як» слушался плохо, но слушался. Оглядев машину, Догаев понял, что они летят к трибуналу, и стал уговаривать Зайцева бросить машину. Николай сказал: хочешь прыгать — прыгай.

Комиссия, выезжавшая на место происшествия, увидела там оборванные провода, поваленные столбы, нашла срезанный подчистую киль, оторванную заслонку масляного радиатора и кинжалную антенну.

Не стану-ка я мучить читателя очень уж специальными описаниями посадки самолёта с заклинившими рулями высоты. Летавшие догадаются, что это делалось газом и на большой скорости, а не летавшие опять пусть поверят на слово — это было чертовски сложно.

Полёты, естественно, тотчас отменили. Началось следствие. Нас снова заставили штудировать НПП — наставления по производству полётов — и в тысячный раз повторяли, что НПП написано кровью погибших лётчиков. Снова зачёты, снова экзамены. Недаром медведь сбежал из авиации.

Весь наш полк привезли в полном составе в офицерский клуб, где и состоялся показательный суд. Мы очень переживали за Николая и наивно надеялись, что с ним обойдётся гуманно, поймут, что такого парня нельзя выгонять из авиации. Но показательный — значит устрашающий, значит — что другим было неповадно. И военный трибунал приговорил Николая Зайцева к трём годам тюремного заключения за воздушное хулиганство,

Славку Догаева на год разжаловали в солдаты. Что ж, мы считали приговор излишне жестоким, но в душе смирились. Однако были страшно возмущены вялой адвокатской жвачкой на процессе. Ещё до суда мы с Генкой Минаевым (будущим юристом) обошли весь полк с шапками и набрали тысячу восемьсот с нашего худокарманного мира — даже больше чем запросил защитник Гольдин. В голубом ресторанном кабинете мы доныне поминаем эту фамилию недобрым словом.

Мы, складывая в кучу рубли, надеялись, что сладкоречивый адвокат растолкует мрачным судьям, что да, мол, Колька нахулиганил, но ведь не струсил, не выбросился из самолёта, а совершил невозможное, к тому же механики за три дня привели в порядок маленький «Як», и он уже может летать, что в военной обстановке Николаю уже бы несли орден на бархатной подушечке. Нет же, чёрт побери, чёрный, как грач, золотозубый, гладколицый Гольдин начал вяло и скучно жевать слова о трудном детстве, будто у кого-то оно было иным, о бедной семье, будто в те времена большинство не голодало и не ходило в обносках, о безотцовщине, будто пол-России не воспитывали одни матери да детдома, недолго жевал он свою речь и сел, так и не упомянув о мужестве Николая. Злые, мы окружили его стол, и пока он собирали в портфель свои никчемные бумажки, высказали ему своё презрение.

Всё-таки суд оказался рассчитанным на наш испуг: через полгода Зайцева выпустили, и он, доходили слухи, шоферил таксистом в Махачкале. У Догаева отец работал какой-то шишкой в конструкторском бюро Туполева, ну и солдатские погоны держались на плечах его сынульки от силы месяца.

После трибунальской расправы снова начались полёты. На первой же предполётной подготовке наш инструктор, молодой, улыбчивый лейтенант Саранча, сказал, что следственная комиссия обнаружила в полку большой перерасход бензина, а это значит — не один Зайцев носился на бреющем, и хотя мы все отказываемся, не признаёмся, он не доверяет в своей группе двоим: мне и Федосееву. А Васе Дубовому доверяет — ха-ха! И вот после вылетевшего, как воробей, признания наш нехитроумный лейтенант назначает мне штурманом Федосея. Это в полёт-то, где мы намеревались крупно повеселиться? Тут и закрались подозрения, что дело нечисто.

Мы взлетели, набрали высоту, плюхаем как положено. Время тянется медленно и скучно. В общем, тоска зелёная. Генка портянок не развесивает, «маяк» не ловит, морда кислая. Когда прошли второй поворотный пункт, проклятый Федосей предлагает хоть просто спикировать на деревню.

— Боюсь, Гена, — признаюсь честно.

— Брось. Мы уж далеко ушли, — соблазняет паразит, хотя меня и самого тянет плюнуть на приборную доску и кувыркнуться вниз.

— Боюсь, — снова говорю я.

Господи милостивый, в этот самый момент я слышу в наушниках свой позывной и этакую

деликатную просьбу обозначить себя. Сладкий миг! Я бросаю самолёт с левого на правое крыло и раз, и другой, и третий. И слышу удивлённый голос Федосеева:

— Они, собаки, под нами летят. Следят, гады!

Я накреняю машину, прижимаюсь лбом к фонарю, гляжу назад и вниз и вижу на фоне зелёной земли зелёненький самолётик, словно крадущийся за нами следом. Мне хочется петь! Унылый день вспыхивает красками! Я вдруг обнаруживаю, что он благолепен! Прекрасно солнце. Прекрасно небо! Прекрасна земля с речушками, деревеньками, полями. Каким же всё становится изумительным, когда знаешь, что за тобой шпионят, а ты чист и свят, как новорожденный.

Так весь маршрут мы и тянем за своим хвостом соглядатая. Только перед аэродромом он увеличивает скорость, обгоняет сторонкой, и мы слышим, как он запрашивает разрешение на посадку.

Когда мы с Федосеевым вылезаем из кабины, спрыгиваем на землю и начинаем снимать парашюты, подходит лейтенант Саранча и спрашивает, изображая на лице полнейшую невинность:

— Ну, как полёт?

Я не могу не щериться, рожа моя масляно расплывается:

— Так вы ж под нами летели и всё видели.

— Тьфу! — плюёт он от досады, а потом смеётся: — Я ж говорил комэске, надо держаться сзади и сверху, а он не послушал.

Через год, уже на реактивном истребителе «МиГ-15», превосходной машине, опробованной в воздушных боях в Корее, Китае, Вьетнаме, я тоже попробовал тряхнуть стариной над шахтёрским посёлком Красный Луч, но это уж оказались совсем не те ощущения: скорость огромна, земля сливаются в один серый поток, краснокирпичные высоченные трубы несутся навстречу с бешеною стремительностью. Дурной риск. Как в любимой поговорке старшины Баранова: это всё равно, что тигра целовать — удовольствия никакого, а страха полны штаны. Уходя от опасной земли, я потянул ручку управления на себя и над Красным Лучом сделал двойную «бочку».

Вот, собственно, и все мои молодые приключения, которые веселят стареющий ум, всё более склоняющийся к брюзгливой дидактике и нравоучениям. И пока он окончательно не закоксовался в фальшивой правильности, пока не затянуло приторное враньё, какими мы, старики, были в юности хорошими, послушными и исполнительными, я и решил записать эти воспоминания из голубого кабинета.

Ну, а в общем-то моя лётная карьера оказалась короткой. После училища я полетал немного в Каракумах, потом на Кавказе, в некоторых его районах. Обнаружив в моих потроях кое-какие дефекты, эскулапы заперли от меня небо на огромный замок. Возможно, это был не худший поворот в моей судьбе, если учитывать ярлык, который мне повесили на суде офицерской чести: «кандидат № 1 на разбиться». Это была неправда. Как неправым был и сам суд, к счастью, избавивший меня от

тягомотной наземной службы. Просто когда человек провинится, на него вешают всех собак. Конечно, кое-какие мелкие грешки за мной числились, не без этого.

Так что никаким кандидатом на деревянный ящик я себя не считал. После медицинского заключения я с гусарской заносчивостью заявил, что армия для меня существует только до тех пор, пока я летаю. Кое-кому это показалось обидным, и меня выперли из защитников Родины по пункту «г». Могу поклясться, до сих пор не знаю, что это за пункт, но думаю — ни одно приличное слово на эту букву не начинается.

3

Спустя шесть лет после демобилизации, после моего неласкового прощания с армией, я имел в кармане диплом о высшем филологическом образовании и зарабатывал на хлеб борзым газетным пером, давно смирившись с тем обстоятельством, что мне никогда больше не ощутить прелести свободного полёта.

Как вдруг однажды по редакции пронёсся слух, что какие-то гаврики с механо-математического факультета строят какую-то штуковину, на которой надеются летать. Информация подействовала на меня, как свежий заячий след на старого гончего пса. Уже на следующий день, войдя в вестибюль университетского корпуса, я прочитал на доске объявление такого характера:

«Сообщение ТАСС:

Завтра, 28 августа, на Чардынском побережье состоится очередной запуск змея-носителя типа «Змий», пилотируемого лётчиком-змеевиком Плоховым Юрием Перифериевичем.

В связи с этим ТАСС уполномочен заявить:

— в целях безопасности движения водного транспорта Министерству речного флота обеспечить патрулирование сторожевых судов, оснащённых ракетами типа «воздух — змей»;

— при проходе Чардынских вод экипажи большегрузных судов и пассажирских лайнеров обеспечить спецфурражками с непроницаемыми козырьками и шорами (срочное производство возложить на Министерство гужевого транспорта), дабы избежать психических расстройств при полёте «Змия»;

— Министерству внутренних дел и Комитету государственной безопасности принять меры по обеспечению нарядов патрулей вдоль указанного побережья с целью пресечения возможных после пролёта «Змия» религиозных беспорядков».

Я прочёл это потешное объявление и из светлых университетских коридоров архитектора Мюфке спустился в полуподвальную лабораторию кафедры гидроаэродинамики, памятуя о том, что все великие российские изобретения всегда вылезали на свет из полуподвалов. Ребята именовали своё братство и «обществом любителей острых ощущений» и «профсоюзом воздушных акробатов», и я понял, что попал в свою стихию. Душою общества был Главный конструктор, Главный фонтанёр и самый неунывающий человек — аспирант Саша Казённов,

мастером золотые руки и большим любителем «змия» — лаборант Володя Антипов, Главным испытателем в звании «инвалид всякого нового движения» — Юра Плохов (кстати, не Перифериевич, а Порфириевич) и Рита Григорьева — естественно, где женщина, там и мужские идеи, французы это давно подметили.

При первых испытаниях плоского пятиугольного змея моя роль была самой незавидной: сидеть на корме катера и ловить фотообъективом момент взлёта. Газетчик обязан запечатлеть славное событие в истории отечественного авиастроения. Поэтому я сидел задом наперёд и смотрел через видоискатель, как по волжской глади, вцепившись руками в трапецию под змеем, нёсся Казённов на водных лыжах. Подскоки, подскоки на полметра, на метр, но когда же будет нормальный полёт? Волной от катера у Казённова сорвало лыжу, и он головой зарылся в воду. Змей легко взвился вверх, сделал классический переворот через крыло и исчез в волнах. Я бросил фотоаппарат, схватился за буксировочный трос и вытянул оборванный конец.

Печальный день.

Нанятый за деньги водолаз долго и честно ползал по дну Волги, но наш утонувший змей не нашёл.

К зиме ребята рассчитали и сделали новый — гибкое треугольное крыло, известное среди аэропараноиков всего мира под названием параглайдер.

Мы решили не откладывать испытаний до лета и на редакционном «газике» выехали на замёрзшую Волгу. Декабрь был малоснежный, морозы стояли крепчайшие, лёд схватился толстый и ровный — настоящий аэродром, припорошёный скорее не снегком, а грубым кристаллическим инеем. Право на первую попытку подняться в воздух у Главного конструктора неоспоримо. Но едва возрастает скорость, параглайдер начинает рыскать, не желая поднимать лыжника в небо. Неудачную попытку делает «инвалид всякого нового движения». Скромно канючит Рита: я маленькая, я легкая. Гробнуться ей не позволяют. Математики опечалены; по всем их расчётам, на скорости пятьдесят километров в час змей просто обязан оторвать от земли лыжника весом в семьдесят пять килограммов. А он рыскает и не хочет.

Тогда я предлагаю свои услуги, тем более что мне плевать на славу первооткрывателя, мне просто охота полетать, к тому же шторки у фотоаппарата замёрзли и не двигались.

— Не жадничайте, — говорю, — дайте попробовать. Ведь я всё-таки лётчик.

— Ты разобьёшь аппарат.

— А если ваши формулы ни черта не стоят?

— Ладно, пробуй, — с великой неохотой уступает Главный конструктор.

Я снимаю пальто, надеваю лыжи и говорю шофёру:

— Протащи меня к берегу, не поднимая в воздух. Затем разворачивайся против ветра и гони.

Потом поднимаю параглайдер за подвесную трапецию — лёгкий, всего двенадцать килограммов дюралевых труб, украшенных на стадионе, — спортсмены не досчитываются знамён, — стальных тросиков и треугольного полотнища, сшитого Ритой.

«Поехали!» Это сказал не я. Это сказал первый космонавт. И я не махнул рукой, потому что руки у меня были заняты.

Сначала я скользил на лыжах, удерживая змей на весу, затем, на скорости, полотняные полудужья наполнились ветром и потянули вверх. У берега машина развернулась, я стал кивать головой шофёру, который следил за мной в зеркало заднего вида. Он резко увеличил скорость: в ушах запел ветер, лыжи на жёстком снегу тоже повели низкую шипящую ноту. Я несусь за машиной по чистому ледяному полу реки. Змей идёт ровно, не рыскает. И вдруг совершенно неожиданно змей легко и плавно поднимает меня в воздух. Я лечу! Я опять лечу, чёрт побери! Держась за трапецию, я вишу на напряжённых полусогнутых руках, как на перекладине турника. Высота где-то метров десять-двенадцать. Высоковато для турника. Кажется, машина бежит очень уж глубоко внизу. Вижу слева, у Зелёного острова, проплывают вмороженные в лёд красные бакены. Они кажутся маленькими...

Увлёкшись землёй, я забываю о крене. Я почувствовал его слишком поздно; теряя подъёмную силу, змей всё круче пикировал в лёд. Испугаться я просто не успел, иначе бы отцепил руки. Это меня и спасло: лёгкая конструкция спружинила, смягчив удар. Лыжи разлетелись вдребезги, мне же только свезло кожу на бедре. В горячах боли я не почувствовал и тотчас вскочил, ошеломлённый и полётом, и падением. Математики бежали и кричали во всё горло: летает! летает! Меня их вопли даже покоробили, нет, чтобы радоваться: живой, живой.

После первого полёта инстинкт равновесия, инстинкт крена, выработанный у лётчиков постоянными тренировками, во мне восстановился. И я стал инструктором в нашем «обществе любителей острых ощущений». Ребята, у которых лётные навыки только вырабатывались, падали, но без серьёзных травм. Больше всех не повезло «инвалиду всякого нового движения». Когда-то Плохов увлекался гоночным мотоциклом и сломал себе ногу, потом гонялся на скутерах и проломил череп, при полёте на змее оскальпировал половину физиономии. Притом в самый неподходящий момент: кинооператор, готовивший о нас передачу по телевидению, отснял уже и полёт, и посадку, осталось запечатлеть взлёт, Плохов же на старте не смог справиться с рыканьем, на всё увеличивающейся скорости змей швырнул его на стеклянный мартовский снег, чем-то напоминающий очень крупный рашиль. Зато он стал самым популярным пациентом районной поликлиники, врачи бросали своих больных и прибегали поглязеть и послушать бывалого пилота. Он с улыбкой рассказывал нам о своей славе, компенсировавшей временную нефотогеничность.

Мы летали до самой весны, пока лежал

снег. Началось межсезонье. Конечно, только аэропараноикам могла стукнуть в голову идея обратиться к городским властям с таким предложением: пусть-ка разрешат нам во время демонстрации мощи и солидарности блеснуть перед публикой единственным в мире, сногшибательным и умопомрачительным полётом на змее отечественного кустарного производства над развевающимися знамёнами площади Революции. С голого асфальта я собирался взлететь и сесть на роликовых коньках. Но мэр нашего Петрограда побоялся, что с праздничных маршей сводный оркестр не сразу перестроится на похоронный марш.

Между тем информация о наших полётах с фотографиями появилась в «Комсомолке», в журналах «Юность» и «Спортивная жизнь России». Началось столпотворение. Редакционные почтальоны потели под мешками с письмами. И в каждом убедительная просьба, порой мольба: пришлите чертёж змея, я так давно мечтал летать! Редакции пересыпали их Казённову. Он стонал:

— Мой дом превратился в пишущую контору. Отвечают все — бабушки, дедушки, братья, их жёны и дети и даже соседи.

— Ты хотел славы — она к тебе пришла, — успокаивали мы.

Кое-кто из читателей, возможно,помнит, в шестидесятые годы змейный бум захлестнул всю Землю. Строят и летают на всех континентах. Создаётся международная ассоциация по полётам на воздушных змеях. Близ мыса Антиб во Франции проводится первенство Европы по этому виду спорта. Устанавливаются рекорды высоты и продолжительности полёта. Предприимчивые дельцы на пляжах Италии, Франции, Калифорнии и Флориды за небольшую плату поднимают в воздух любителей острых ощущений. Американская фирма «Белл аэроспейс» разрабатывает и испытывает идею «Аэркэба» — катапультируемое сиденье с треугольным складным крылом для лётчиков. Другая фирма предлагает змей использовать вместо парашюта при приземлении космического корабля «Джемини» (испытания прошли неудачно).

Через советское посольство в Вашингтоне профессиональный воднолыжник из Флориды Дэвид Р. Вест присыпает письмо в Центральный Совет спортивных обществ, в котором предлагает обмениваться опытом полётов и высказывает желание приехать в Союз вместе с мотористом и катером. Чтобы не ударить лицом в грязь, спортивные чиновники отыскивают иголку в стогу сена — Александра Казённова и сваливают на него дипломатический контакт. Молодой американец связан контрактом с фирмой, выпускающей для продажи плоские пятиугольные аппараты, и ездит по Штатам, выступая с рекламными показательными полётами. В одном из писем он сообщает: «Вы, вероятно, думаете, что я очень искусен в полётах на змее. В письмо я вложил фотографию, где лечу отдельно от него. Неправильное соединение трубы едва не привело к моей гибели. Я упал с высоты в 50 футов, к счастью, мимо катера и двух бетонных свай. Змей рухнул с такой силой, что даже алюминиевые части каркаса были

разломлены. И всё из-за небрежности при сборке. Если змей собран правильно и тщательно, то полёт на нём не более опасен, чем езда на велосипеде». В его письмах было не только желание полетать на Химкинском водохранилище, но и уверенность, что за продукцией его фирмы тут же выстроются очереди на московских улицах. Это корысть по-американски. У Казённова тоже была своя корысть, русская: если Дэвид прикатит, то горисполком тотчас расщедрится на хоромы! — а пока они жили в пятером в одной комнате — он, жена, тёща, золовка и дочь, причём он всегда страшно удивлялся: откуда дочь? по-моему, она не от меня, а от духа святого! В общем, международного контакта не получилось. У нашего государства тоже нехватило средств, они все ушли на строительство развитого социализма. И в самом деле — не тратить же их на всякую буржуазную блажь.

Наш «воздушный профсоюз» распался: Казённов продал свой талант в МГУ, Плохова загнали в Обнинск, Рита вышла замуж, конечно, не за аэропараноика. Зимой 1967 года я летал один перед приятелями-журналистами, надеясь завербовать новых сторонников. Не получилось.

Короткая эра летающих змей близилась к закату. Начиналась эра дельтапланов.

В 1971 году австралиец Дэйв Килбурн придумал эффективное средство управления полётом — рулевую трапецию. Не зависящий ни от катера, ни от автомашины дельтаплан сделался серьёзным конкурентом буксировочного змея и вскоре вытеснил его. Получившие независимость жаждатели воздушных полётов начали парить в Карпатах, отталкивались ногами от склонов Чегета, Машука, Кара-Дага, Эльбруса и ещё массы гор и горушек. В качестве стариков-пионеров Казённов, Плохов и я были приглашены в Коктебель на первые Всесоюзные соревнования по дельтапланеризму. Но феодосийские власти запретили их из-за гибели одного парня во время тренировочного полёта и даже выставили на знаменитой горе Узун-Сырт милицейский пост. Но на все горы посты не поставишь. Вскинули «дельтанутые», как они себя называют, свои лёгонькие аппараты на плечи и подались кто на другие Крымские горы, кто на Кавказ. И один Бог ведает, чем кончались их полёты.

Крепка наследственность у чиновного люда, как и в тихие болотные времена, слышатся их непреклонные голоса: отказать, запретить, не пущать, а вот как-то и «Правда» возмутилась, что огородили железными решётками от авиамельцев знаменитый Коктебель, великолепный Узун-Сырт, и ютится молодёжь на крохотном пятаке Кара-Гоз. Самоуком построив дельтаплан, самоуком постигнув теорию полёта, без всякого чувства воздуха, на одной лишь страсти ощутить себя птицей, молодые люди кидаются с гор по безрассудному принципу: пан или пропал! Трудно сказать, сколько их, лихих голов, погибло при нынешней летательной беспризорности, при нынешней административной лени.

Неистребим дух легендарного Икара! Нет!

Совсем недавно читаю в молодёжной нашей газете грустное и милое моему сердцу мальчишеское письмо: «Я учусь в ГПТУ-15 города Балашова и, несмотря на свои пятнадцать лет, успел построить два дельтаплана типа «Славутич» и дельтаплан собственной конструкции с эллипсовидным в плане крылом. Построил и испытал планер с дельтапланной подвеской, схема крыла была уже жёсткой. Но, тратя свободное время на постройку аппаратов и вызывая насмешки приятелей своим «бесполезным занятием», я постоянно мечтал о том, когда смогу подняться в воздух. Всё время и средства, которые я вложил в свои конструкции, дали мне полёт в 10 метров длиной и полметра высотой, ну и остальное, менее приятное, то есть полгода в больнице... Сейчас я не сижу без дела, спроектировал так называемый «карманный самолёт»...

Неистребима жажда воли и полёта в русской

душе. Научается обходить она запретительные чиновные уложения, препоны и рогатки. Привыкла и уже не внемлет равнодушной озабоченности и лживому пафосу трибунальных речей по поводу подростковой проблемы, наперёд зная, что чиновник не перестанет уповать на воспитательную мощь милицейского кнута и не шевельнётся, чтобы протянуть мальчишкам аэроклубовский пряник.

А я, старый брюзга, шаркая подмётками мимо старинного особняка, всё-таки мечтаю о том, что когда-нибудь всемогущие мелиораторы — эти потомки строителей марсианских каналов — возведут себе величественное здание и покинут Рабочую улицу и на ней снова зазвучат петушиные голоса молодого народа. И при Гагаринском аэроклубе будет открыт музей воинской гордости и славы имени «Двадцати шести героев-лётчиков». А петуха на шпиле перекрасят из зелёного в золотой цвет.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ ЧИТАЙТЕ:

Стивен Кинг. ИСПРАВИТЕЛЬНАЯ КОЛОННИЯ.
Перевод с английского С. Таска

Нужды нет представлять читателю популярнейшего мастера остросюжетного жанра в США — роман С. Кинга «Мёртвая зона» и «Воспламеняющая взглядом» запомнились любителям детектива. Повесть «Исправительная колония» сочетает авантюрный сюжет с жизненными реальностями, писатель вплетает в художественную ткань подробности подлинных судебных процессов...

А. М. Ремизов. УЧИТЕЛЬ МУЗЫКИ. Каторжная идиллия

«Учитель музыки» — одно из важнейших произведений выдающегося русского писателя, творчество которого до сих пор мало известно на родине. Окончательно завершённая в 1949-м, в печати книга появилась лишь в 1983 году. Этот «монтаж различных материалов и своеобразных жанров, сливающихся в единое произведение» (А. д'Амелия), «стоглавая автобиография» даёт представление о жизни и творчестве своеобразнейшего русского писателя с мировой славой, одного из главных мастеров отечественной прозы в этом столетии.

Право публикации предоставлено «Волге» издательством „La Presse Libre“ (Париж).