



## **Капитан**

Когда вываливаешься в светлый мир из-под плотной кромки сплошной облачности, висящей у самой земли, посадочная полоса открывается внезапно и неожиданно близко — как удар в лицо.

Ты стремился к ней, ты совершил тысячи тонких обдуманных действий и расчетов, ты, как говорят летчики, собрал «в кучу» разбегающиеся стрелки приборов, стабилизировал все параметры; ты уверен, что в результате этих расчетов и действий тяжелый лайнер — да что там лайнер — ты сам, твой центр тяжести, твой позвоночник — направлен точно в торец этой скрытой там, внизу, под свинцовой ватой облаков, полосы — и... удар в лицо!

Ты должен этот удар держать.

Ты замираешь на мгновение. Получил — и сразу утверждаешься в мире зримых ориентиров.

Положение посадочное. Идешь строго по оси. Все стабильно. Короткий вопрос штурмана: «Решение?»

— Садимся, ребята.

Отключил автопилот — и потащило вбок, и надо тут же прикрыться креном, и выйти снова на ось, и противоположным креном тут же остановить перемещение, чтоб не переехать; краем глаза — взгляд на скорость и варио-

метр... сдернуть один процент оборотов двигателей... еще один... как треплет...

Вот он, торец. «Зебра», знаки, пунктир оси — все едва просматривается сквозь густые косые полосы поземки; последний взгляд на скорость: 270 — норма.

— Торец, пятнадцать! — отсчитывает штурман.

— Десять!

Руки сами чуть подтягивают штурвал — они знают, каким темпом и на сколько.

— Пять!

— Пла-авно малый газ!

— Три! Два! Метр! Метр! Метр! — звенит голос штурмана.

Замерла... Медленно подплывают знаки. Секунда. Другая. Третья. Теперь хорошо добрать. Руки знают... Все, замри!

Где-то сзади внизу родилось: толчок — не толчок, скорее, уплотнение под колесами, какое-то шевеление, что-то там задышало. Кажется, покатались.

— Реверс включить!

Держишь штурвалом переднюю ногу, не давая ей опуститься, а педалями помогаешь машине нащупать ось полосы.

— Двести двадцать!

Нос опустился, под полом загремело: катимся.

Реверс набрал силу, тянет за хвост, трясет.

— Притормаживаю...

— Сто восемьдесят! Сто шестьдесят!

— Торможу!

— Сто сорок!

— Реверс выключить!

И покатались, поехали, порулили в косо́й поземке, и с трудом улавливаешь направление и скорость движения; только по боковым фонарям видно, что едем, а не стоим.

Это движение будет все замедляться и замедляться — и

плавно затихнет на перроне, превратившись в покой, устойчивость и тишину.

— На стояночном. Выключить потребители. Выключить двигатели. Спасибо, ребята.

Таких посадок я совершил за всю свою летную жизнь ну, может, два десятка, ну, три. То есть: нижний край облаков соответствовал моему минимуму погоды — 60 метров. А когда облачность была чуть, на десяток-другой метров, выше, я садился, может, сотню раз. И когда видимость на полосе была около 1000 метров, я тоже садился, может, сотню раз, а может, меньше. А всего на тяжелом самолете я совершил около тысячи посадок своими руками, остальные посадки сотворяли мои вторые пилоты.

Интересно, сколько кирпичей, один в один, положил в свои стены каменщик, работой которого я люблюсь, идя мимо красивого здания? Сколько жизней спас хирург, к которому — не дай бог — я могу угодить на стол? Сколько буханок хлеба испек мастер, который всех нас кормит? Сколько кранов, раковин и унитазов установил сантехник за свою жизнь?

Наверное, за три десятка лет любой профессионал повторил одно и то же действие много тысяч раз. И прежде чем делать, он готовился, учился и думал наперед.

Так же и я думаю наперед. Цена мягкой посадки на самолете, особенно на тяжелом лайнере, достаточно высока. Ошибку на посадке не исправишь, второй раз не сядешь, разве что после «козла»... Случаются и «козлы». Потом лежишь, думаешь... Сон не идет.

Я всегда задавал себе вопросы. Ну почему вот он может, а я нет. Почему у человека из рук выходит вещь, а у меня... Почему он берется за дело так уверенно, от него исходит такая надежность, а я утопаю в сомнениях и никак не решусь... и что люди подумают...

Таких вот — сомневающих, стеснительных, неуверенных, завидующих и комплексующих людей — предос-

таточно. И я таким был, долго, и даже уже вроде бы связав свою жизнь с авиацией, прикоснувшись к ней, все ужасался сложности, глубинам и тонкостям ее и не верил, что смогу занять в ней надежное место, делать серьезное дело и нести ответственность.

Пока не полетел на планере в аэроклубе. И — все. Как ветер затрепал рукава рубашки и засвистел в ушах, я понял: это — мое.

Большинство летчиков приводит в авиацию романтика, и абсолютное большинство из нас остаются романтиками до конца. Это — стержень профессии, это — игла на всю жизнь.

Когда я осознал, что мне выпало такое счастье — учиться на пилота, что я попал в тот мир, о котором едва осмеливался мечтать, что своим трудом преодолел все эти препятствия, конкурсы, экзамены и медкомиссии, я сказал себе: буду стремиться стать лучше всех. Добьюсь. Положу жизнь на алтарь. Стану воздушным волком. Стану Мастером.

Стал ли я им?

Спросите у моих учеников.

Летные науки, изложенные в наших учебниках, несложны. На уровне хорошего техникума. А вот неписанным законам, которые в формулы и графики не втиснешь, надо учиться всю жизнь. И не всякому они даются легко. Да никому.

Основная работа по формированию летчика состоит не только в изучении наук и законов. Как я понял, основное в формировании пилота, капитана — это осознать себя личностью и работать, работать, работать над собой.

Капитанов тяжелых воздушных судов не так много. По всей стране — несколько тысяч. Гораздо меньше, чем, скажем, генералов. Или профессоров. Но личностные качества каждого из нас должны быть ненамного ниже генеральских или профессорских.

В своем ремесле рядовой капитан и есть профессор — кто, скажите мне, летает на самолете лучше линейного пилота?

В летном училище у меня был момент, когда мне никак не удавался один элемент полета. Требовалось пролететь на легком «Як-18» вдоль всего аэродрома на высоте ровно метр, чтобы запомнить на глаз эту высоту, очень важную при производстве посадки. Предыдущий опыт полетов на планере мешал мне: там мы садились, по сути, почти на собственные ягодицы, ну, на десять сантиметров выше — у планера не было колес шасси, а только лыжа под полом.

Встал вопрос о моей летной пригодности: круглый отличник в теории — а «метра не видит». Таких обычно списывали «по нелетной».

Инструктор, отчаявшись, отдал меня на проверку командиром звена, старому летчику Ивану Евдокимовичу Кутько.

Иван Евдокимович провел со мной воспитательную беседу, которая по краткости, емкости и выразительности должна быть занесена каждому летчику в первую строку неписаных авиационных законов. Он сказал так:

— Тебя зовут как? — Вася? Так вот, Вася, повторяй всегда: «Чкалов летал на «четыре». Я летаю на «шесть». А вот этот ЧУДАК (он сказал созвучное обидное слово), что меня проверяет, вообще летать не умеет. Щас я ему покажу». Повтори.

Я повторил. Без «того» слова. Он заставил повторить с «чудаком».

И полетели.

Как бабка пошептала.

С тех пор — и до конца дней своих — я эту формулу свято исповедую. И ни разу, нигде и никогда не было у меня проблем с проверяющими — любого ранга. Любой

садился ко мне, и я повторял заветную заповедь: «щас я тебе покажу»...

Правда, чтобы ему «показать», я «таки й работал» над собой. И сейчас работаю.

Сколько катастроф с проверяющим на борту произошло в авиации из-за известной робости капитана перед авторитетом широких погон проверяющего. В напряженной ситуации, когда начальник, обычно хуже летающий, комплексующий, нервный, «раздразгивал» экипаж и подавлял капитана, — тому было уже не до верных и своевременных решений. Вечная проблема: два капитана на борту...

Безопасность полета ставит перед капитаном единственную задачу: правильно оценивать обстановку и быстро, вовремя, решительно действовать адекватно ситуации, предвидя и предупреждая ее перерастание в ситуацию опасную. И хороший капитан, подобно генералу, не хватает, фигурально выражаясь, автомат и не выскакивает из окопа. Он дает команды, а экипаж их выполняет.

Как дирижер является музыкантом, «играющим на оркестре», так и капитан корабля исполняет мелодию полета, дирижуя экипажем.

Как генерал дает командиру полка приказ, а уж полковник знает, как, кто, какими силами и средствами у него распорядится, — так и командир самолета дает команду члену экипажа; а у того достаточно умения, сил и средств, чтобы задачу решить.

Как профессор-хирург стоит у стола, следя за ходом операции, которую производят его ученики, — готовый к действию, сдерживая себя до того момента, когда может понадобиться единственное движение его, профессорской руки, решающее исход операции, — так ждет своей минуты опытный капитан.

Мне кажется, что капитану не следует слишком совать нос в кухню, в технологию работы каждого члена

экипажа. Помогла мне в этом разобраться «Цусима» Новикова-Прибоя.

В бою командир броненосца получает доклады от ответственных лиц изо всех уголков корабля. Он оценивает обстановку и дает команды с целью, чтобы действия подчиненных способствовали выполнению боевой задачи.

Не побежит капитан тушить пожар в машинном отделении. Не пойдет он затыкать пробоину в днище. Но знать обо всем этом, увязать, соотнести, выделить главное, оценить, принять решение и дать главную, решающую команду исполнителю, который лучше умеет и должен справиться, — вот роль капитана.

И в любом случае капитан воздушного судна обязан быть личностью, умеющей оценить обстановку — и не только в воздухе, — взять на себя ответственность и известный риск, принять решение, дать команду, проконтролировать ее, исправить руками, если подчиненный ошибся, — и решить задачу так, чтобы люди, сидящие за его спиной, ничего не почувствовали, кроме восхищения.

Командир экипажа должен организовать его работу. По возможности так, чтобы эта работа вызывала у экипажа, скажем, чувство удовлетворения.

Я всегда стремился к тому, чтобы экипаж уважал меня как капитана.

Из морских книг мы знаем образы всяких капитанов. Один держал команду в страхе и почтении кулаком. Другой — строгостью, но справедливостью. Третий — принятием верных решений. Иным команда гордилась: у нас, мол, капитан — орел...

Так вот — орел должен летать!

Уж если хочешь, чтобы тебя экипаж уважал, хочешь авторитета — летай хорошо.

Первый вопрос, касающийся пилота в авиации: «Как летает?» Это главный критерий. И это главнейшее каче-

ство — при прочих равных — для ввода второго пилота в строй капитаном корабля.

Я мечтал научиться летать не хорошо — отлично! И как-то еще с училища настроился продумывать наперед каждый элемент предстоящего упражнения. До заnudства. Как хороший хирург все вяжет и вяжет свои узлы, чтобы потом, в ране, не думать, чтоб рука сама работала, — так я в уме отрабатывал последовательность переключения внимания, движений, зрительно представлял себе поведение машины. И это не только на самолете — на автомобиле тоже, еще мальчишкой. И ведь тренировка эта, игра за рулем отцовского «Москвича», последовательность переключения передач, работа газом и сцеплением — позволили мне поехать буквально сразу, решая задачи движения без отвлечения на механику действий.

Так же, постепенно, в течение 15 лет, я овладел искусством пилотирования и решения летных задач. Настолько, что на всех типах самолетов, где пришлось летать командиром корабля, не пришлось краснеть за свою технику пилотирования.

Это — одно важнейшее качество капитана. Но авторитет его зиждется еще на одном. Экипаж должен видеть в капитане Человека.

Люди, вынужденные работать бок о бок в течение длительного времени и еще решать при этом серьезные задачи, должны научиться быть терпимыми друг к другу, несмотря на все свои недостатки. И капитан, на мой взгляд, должен быть в этом примером. Поэтому второй вопрос, который задается у нас: «Что за человек?»

Каким образом сколачивает каждый капитан свой экипаж, как настраивает его на работу — дело таланта.

Со мной члены моего экипажа пролетали от 8 до 15 лет. Уходили только по возрасту, по здоровью или на повышение.



Чтобы сработаться с человеком, надо быть в какой-то степени психологом. И надо уметь в чем-то уступать, всегда, однако, помня, что Дело от этого страдать не должно. В разумной взаимосвязи этих факторов — талант капитана, как и любого руководителя, впрочем.

Капитан должен все силы прилагать к одному. В сложнейших перипетиях полета на плечо этого вот конкретного человека придется опереться не раз. И этот конкретный человек верит, что ты его не убьешь. Что уж его-то капитан — это Капитан... еще поискать таких.

Такое мнение о себе надо ценить и всячески подкреплять своей профессиональной и человеческой состоятельностью.

В хорошем экипаже нет тайн. Капитану надо — не казаться, а быть — самым грамотным, эрудированным, мудрым, достойным человеком.

Я хвалю людей. От этого у них вырастают крылья. Терпеть не могу, когда меня ругают, и сам никогда не ругаю подчиненного.

Словечко. «Подчиненный». Брат мой по профессии. Из одной чашки пьем.

Когда такой уровень летной подготовки капитана и такие отношения в экипаже, это уже хороший экипаж.

Но есть еще кое-что, фактор, который я ставлю во главу угла всей работы экипажа. И мне это важнее всего.

Лев Толстой назвал это духом. Именно дух надо поддерживать. А это уже из области искусства.

Критерием завершенности, законченности любого дела, любой вещи является красота. И в летном деле, может, как ни в каком другом, красота присутствует везде. Красив летящий лайнер — сколько таких кадров видели мы в кино... Но редко кому, единицам из посторонних, случайно повезло попасть в пилотскую кабину и поприступствовать при действе сотворения Полета.

Так вот: у меня в экипаже главное — сделать ЭТО красиво.

Может, красота Дела — это и есть та красота, которая спасет мир?

— Садись. Смотри. Учись, как ЭТО делается.

Так всегда настраиваешь новичка, обычно второго пилота: вот смотри, как это можно сделать красиво. Как песню спеть. И — показываешь руками.

Это уже красноярская школа.

Никто никогда не пытался сформулировать, в чем суть этой самой «школы». И вообще: что за школа? Почему именно красноярская? Почему не киевская или хабаровская?

Конечно же, есть и другие школы летного мастерства. Но... почему-то в свое время в элитном Международном отряде, представлявшем наш Аэрофлот за рубежом, чуть ли не половина летчиков были красноярцы. Видать, таки школа.

Красноярским летчикам повезло с географическим положением. Самый географический центр страны. И полеты: хоть на север, хоть на юг, хоть на запад, хоть на восток, хоть куда — красноярцы летают в любую погоду, в любых условиях — и надежно.

Чтобы так летать, надо было выработать определенный комплекс требований.

Опыт показал: летать в любых климатических, географических, дневных, ночных условиях можно только при строгом соблюдении всех законов и правил. Значит, надо требовать.

Требовательность — основа. Но надо и знать. Сам изучи, освой, растолкуй и научи других, а те — следующих.

Знания и умения, требовательность и контроль. Но условия полетов у нас особенно тяжелые. Сибиряков сама жизнь заставила быть доброжелательными и помогать товарищу в трудностях.

Человечность, доброжелательность — это я сразу ощутил, едва попав в Сибирь. Народ сибирский меня поразила своей мужественной надежностью и готовностью подставить плечо без особого, впрочем, сюсюканья. Это явственно отразилось на красноярской школе. Ей органически чужды были замкнутость, стукачество, подсиживание. Кто бы ты ни был, какие бы ни были у нас с тобой личные отношения, но в нашем летном деле ты мне друг, товарищ и брат. Здесь Сибирь: сегодня я тебя выручу, а завтра ты меня. Делись, не прячь опыт, научи молодого.

Еще меня поразила красноярский подход к истолкованию летных законов. Дух и буква по-сибирски проверялись здравым смыслом на предмет пригодности к реалиям жизни. То, что не отвергалось здравым смыслом, исполнялось неукоснительно, с добавлением элементов, накопленных коллективным опытом. То, что зоркий народный глаз определял как «кабинетное изобретательство», свободно критиковалось на разборах, и каждый обходил эти неизбежные бюрократические подводные камни в меру того же здравого смысла — но так, чтобы при этом не страдал коллектив.

Вот, пожалуй, и вся школа: хорошие знания; строгое, пунктуальное следование букве и духу грамотных летных законов; строгая требовательность, до педантизма; человечность; здравый смысл.

И еще одна особенность. В Красноярске, где эксплуатируется много разнотипной авиатехники, переучивание постоянно идет с типа на тип внутри одного коллектива. Часто человек, который вчера летал у кого-то командиром, сегодня оказывается вторым пилотом у своего более удачливого воспитанника — на другом типе самолета. Здесь очень помогает извечная красноярская ровность отношений. И такие экипажи, как у меня, до не-

давнего времени были не редкость: летали вместе десятилетиями.

Вот эта самая красота полета, красота Дела — и родилась у нас, и культивируется, и я ревностно почитаю ее, служу ей, творю ее.

Красота — гарантия качества.

Дело капитана — увлечь экипаж так, чтобы все стремились работать красиво, дружно и слаженно. И последний аккорд — изящная, интеллигентная посадка, посадка на грани искусства, одухотворенная святой романтикой авиации и достоинством Мастера. Эта посадка в его руках. Ради такой посадки экипаж сделает все.

У меня в экипаже не говорится «неправильно»; говорится — «некрасиво».

У каждого капитана внутри, где-то в потаенном уголке живота, таится холодок: а как я поведу себя, не дай бог случись что...

Все мы люди. Всем страшно. Все хотим жить.

Идя на летную работу, каждый из нас задавал себе этот вопрос: как я поведу себя в аварийной ситуации?

Примитивное: «А, выкручусь!» — оставим мальчикам, гоняющим на «Тойотах». Мне приходилось попадать в ситуации, когда я полностью ощущал свое бессилие перед стихией и дикий, пещерный ужас парализовывал сознание. Это естественная реакция, которая вышибает из колеи любого на несколько секунд — иной раз таких нужных... Но надо как можно скорее взять себя в руки. Сознание, способность мыслить возвращаются клочками, и нужна воля, чтобы заставить свой разум решать задачу спасения.

В основе действий, которыми руководит с трудом входящий в колею рассудок, лежит профессионализм. Все или почти все, что может с тобой произойти в полете, можно предугадать или предвидеть заранее, к этому можно и нужно подготовиться. Все проигрывается, про-

изводится анализ подобных случаев, произошедших с кем-то раньше.

Как правило, со сложными ситуациями справляются капитаны, способные к аналитическому мышлению. Это тема особого разговора.

Я пролетал уже 18 лет и был командиром «Ту-154», когда произошла катастрофа: на взлете в Красноярске упал самолет, пилотируемый экипажем из нашей эскадрильи.

Виктор Семенович Фальков был неординарный пилот. Он летал на поршневом «Ил-14» на Северный полюс, ему доверяли сложные задания, и когда у нас появились туполевские машины, его вместе с группой талантливых капитанов в порядке исключения переучили сразу на «Ту-154».

И вот он, обладающий среди нас наибольшим опытом, погиб. Мы испытали шок: разбился считавшийся самым надежным самолет «Ту-154», пилотируемый самым опытным нашим пилотом.

Расшифровка самописцев показала, что после взлета разрушился 3-й двигатель, обломками которого было перебито управление соседним, 2-м двигателем. Возник пожар. Перед бортинженером вдруг сразу загорелось 16 табло отказов — из-за замыкания пучка проводов. Он приступил к тушению пожара 3-го двигателя. Манипулируя рычагами, бортинженер увидел, что падают обороты 2-го двигателя, и решил, что в суете ошибочно выключил его вместо горящего 3-го; на самом деле 2-й двигатель с обрубленным управлением сам сбросил обороты. Разобраться в хаосе стрелок, указателей и горящих табло было невозможно. Инженер сделал все, что мог, но правильно оценить ситуацию, располагая столь противоречивой информацией, он не сумел, и пожарный кран горящего двигателя остался открытым. (Впоследствии, имитируя этот случай на тренажере, взять ситуацию под

контроль не удалось ни летчикам-испытателям, ни космонавтам.) Мучительно переживая свою кажущуюся ошибку, бортинженер лихорадочно пытался запустить работающий 2-й двигатель...

В сложившейся ситуации капитан был захлестнут потоком противоречивой информации и все силы направил на выяснение истины: какой же двигатель горит, а какой ошибочно остановлен. Он все разбирался с бортинженером, пытаясь успокоить молодого специалиста: «Что у тебя? Какой горит? Какой стоит? Ты открыл? Ты закрыл?»

В это время «беспризорный» 2-й двигатель самопроизвольно вышел на взлетный режим, и бортинженер доложил, что «он запустил» 2-й двигатель... «но он не управляется». А надо было срочно снижаться, и встал вопрос о том, что этот двигатель надо вообще выключить... и заходить на посадку на одном первом двигателе.

А время безвозвратно уходило. Капитан дал команду второму пилоту со штурманом заходить на посадку на аэродром вылета, а сам лихорадочно силился понять, что же происходит у него на борту и тушится ли пожар.

Второй пилот со штурманом снижались и выходили на посадочный курс. Прошло уже более четырех минут с момента возникновения пожара. Горела хвостовая часть фюзеляжа, где стоят баки с гидросмесью, питающие гидросистемы управления самолетом. До полосы оставалось лететь еще две минуты.

И тут гидросистемы отказали. Все три. Неуправляемый самолет с креном упал на землю и взорвался.

После похорон я долго обдумывал, как бы я поступил на месте Фалькова. Изучал наши толстые книги, делал выписки, долгими бессонными ночами рисовал в воображении картины лихорадочной неразберихи в кабине. Как бы я поступил? Что в такой ситуации делать в первую очередь? Была ли вообще возможность спасения?

Виктор Семенович Фальков, при всем опыте своего налета — под 20 000 часов, — психологически оказался к такой ситуации не готов. И я пришел к выводу: если такое, не дай бог, случится у меня, то единственное спасение — немедленно на полосу! Как можно быстрее: гидросистемы отказывают через 4 минуты. Вот мой лимит времени. Из любой точки круга полетов я должен за 4 минуты сесть на полосу. А там — гори не гори — из самолета пассажиров эвакуируем.

И стали мы готовиться. И оказалось, не так-то это просто. И начались долгие-долгие тренировки на тренажере. И расчеты оптимальных заходов, скорости, радиусы...

Через год мы научились садиться на полосу за 3 минуты.

Катастрофа Фалькова встряхнула всех нас, а для меня стала переломным моментом. Оказалось, что я, старый уже, сорокалетний капитан — не готов. До этого я — да и все мы — думали, что нас как-то это обойдет. Самолет надежный...

Непотопляемых «Титаников» не бывает.

На месте Фалькова тогда не справился бы никто. Психологически никто к такому развитию событий был не готов.

Теперь-то мы знаем, ожидаем и настроены. И все равно: не дай бог.

— Страшно летать?

Страшно умирать бессильным. Последняя команда капитана Фалькова: «Убрать шасси! Взлетный режим!» Он боролся до конца.

Все ли капитаны делают должные выводы для себя после таких трагедий?

Через девять лет в Иркутске взлетал «Ту-154М» зимой, днем. При запуске одного из двигателей возникли проблемы, но в конце концов все утряслось: с какой-то там попытки капризничавший двигатель удалось запустить.

Перед взлетом у бортинженера загорелась лампочка «Опасные обороты стартера», которая сигнализирует о том, что стартер не отключился от двигателя и идет вразнос. Возникли дебаты, в результате которых опытный старший капитан решился-таки взлетать. Что заставило его взлетать, игнорируя опасный сигнал, неизвестно, но — взлетел. И через несколько минут стартер таки разнесло на куски, и двигатель загорелся.

Ситуация один в один как у Фалькова: второй разворот, высота 2100 — и пожар.

Вот она, полоса: справа внизу. Выпускай шасси, энергично снижайся в траверз ближнего привода, выпускай закрылки, выполняй разворот — и через 3 минуты ты на полосе. Ты же помнишь катастрофу в Красноярске? Ты же не спал ночей, переваривая, анализируя и делая выводы?

Старейший, опытный капитан обернулся к бортинженеру и стал расспрашивать:

— Что там у тебя? А точно? А правда? Ну, туши.

А самолет все набирал высоту и уходил от полосы.

Так были потеряны драгоценные минуты.

Потом опомнились, стали разворачиваться на аэродром, в развороте потеряли высоту до 900 метров. Стали выпускать шасси, а гидросистемы уже начали отказывать. Шасси только снялись с замков, как второй пилот доложил: «Ребята, ни х... не управляется!»

Прошло 5 минут. И тут бортинженеру удалось потушить пожар.

Самолет медленно снижался на двух работающих двигателях. Он летел как авиамодель: покачивался, но абсолютно устойчиво шел, с углом снижения 2°, с вертикальной скоростью 3 метра в секунду — как при нормальном заходе, правда, на скорости 500.

Экипаж сидел и ждал смерти. Не было попытки добавить режим двигателям до взлетного и прекратить сни-



жение. Не было попытки, используя отклонение стабилизатора, погасить скорость до наивыгоднейшей, попытаться перейти в набор и тянуть на покрытый льдом Байкал. Нет, сидели и ждали.

Самолет снижался на болото. Перед болотом стояла ферма. О чем молились они — чтоб хоть над фермой пронесло? Нет, не пронесло. Так и врезались в крышу.

На скорости 500 живых не остается. Мертвых-то собирали по кусочкам — 175 человек.

Слаб человек, ошибается. Любой авторитетный руководитель может ошибиться. И капитаны иногда допускают ошибки — и это ведь на глазах экипажа. Как же сберечь свой авторитет?

Да никак. Надо и ошибку свою привлечь на пользу делу. Я вот только вчера не учел ряда метеорологических факторов при посадке в Норильске и некрасиво плюхнул тяжелую машину с небольшим недолетом. Объективно нарушений нет, все параметры укладываются в оценку «хорошо», но... капитан сам себе строгий судья, да и экипаж внутренне крякнул...

На разборе с экипажем я назвал все причины ошибки — моей, капитанской ошибки — и сказал: учитесь, как не надо делать. Исправлюсь в следующем полете.

Не думаю, чтобы мой капитанский авторитет как-то от этого пострадал. Да мне это и не важно. Важно, чтобы второй пилот уяснил суть ошибки и не повторил.

В другом экипаже у капитана свои воспитательные методы. Я делюсь своим опытом, своими, может, не совпадающими с чьими-то взглядами.

В хорошей семье детей воспитывает ее уклад: отношения между родителями, их разговоры, отношение к делу, духовные ценности. Я думаю, так же воспитывает экипаж пример его капитана. Во всяком случае, командир экипажа должен быть порядочным человеком.

## **Профессионализм**

До определенного времени я как-то не задумывался о сущности этого слова. Ну, помнится, встречались наши советские хоккеисты с заокеанскими профи, били их — и без высокой зарплаты, без гонораров... И кто из них — профессионалы?

А потом попалась мне на глаза статья в газете.

Одна пожилая преподавательница английского языка, авторитетная в своих кругах, однажды вынуждена была исполнять роль переводчицы при какой-то иностранной делегации. И не справилась. Всю жизнь она успешно учила других, а сама оказалась несостоятельной.

Потом я как-то заболел и долго не мог восстановить здоровье до летной годности. Доктор, которая взялась меня реабилитировать, увлеклась новым хваленым методом доктора Бутейко: задержки дыхания на выдохе — все большей и большей продолжительности. Я с энтузиазмом приступил к тренировкам. А тут она сама простудилась и все никак не могла выздороветь. Я предложил ей испытать на себе эффективность хваленого метода. Ничего у нее не получилось. А как увлекательно она умела о нем рассказать — и увлечь!

Э-э — «врачу, исцелился сам...» Забросил я этот метод, а вылечился баней, которой верен и по сей день.

Тогда я впервые задумался о непрофессионализме.

Почему наша несчастная страна по уровню жизни плетется в хвосте цивилизации? Не вдаваясь в политику, я могу предположить только одно. В результате этой политики наш народ растерял извечные духовные ценности и деградировал до уровня троечника. Мало ли среди нас таких, кто прячется за чужие спины: «А что? Я — как все, как народ...»

Почему та же побежденная было нами Германия идет

впереди по уровню жизни? А вы поговорите с любым немцем на улице. Он идет — грудь вперед: «Я — Шульц, булочник, мои булки — лучшие в городе; и отец мой Шульц, и дед Шульц же, — мы, Шульцы, всегда были лучшими булочниками. А ты кто? Троечник? Прочь с дороги».

Они не стесняются сказать «Я». Они этим «Я» гордятся.

У нас, троечников, это считается нескромным. «Ну кто ты такой есть? И чем это ты тут гордишься? «Я» — последняя буква алфавита!»

Великий Мастер, офтальмолог Святослав Федоров как-то между делом обронил: «А чего мне стесняться. Я уже давно не подмастерье».

Еще один пример. Сейчас уже все забыли, а был много лет назад случай в Ереване, когда переполненный троллейбус упал с дамбы и утонул в озере, на глубине 10 метров. И совершенно случайно мимо пробегал, тренируясь, спортсмен, олимпийский чемпион по подводному плаванию, Шаварш Карапетян. Пробежав перед этим 20 километров, он тут же бросился в ледяную воду, донырнул до троллейбуса, нашел его во взбаламученном иле, разбил собой окно и, ныряя раз за разом, вытащил 20 человек. И все остались живы!

Вот — профессионализм.

А рядом плавали на лодках профессиональные спасатели, и ни один не спас ни одного человека!

Вот, пожалуй, единственный в своем роде случай, когда человек, всю жизнь тренировавший себя, чтобы стать лучшим подводным пловцом в мире — и ставший им, — на практике, для людей, для жизни, для страны, для Отечества, Родины — применил свои силы и умение. Не для рекорда. Не для «голов, очков, секунд». Не для долларов. Вся его жизнь была подготовкой к этому простому, но

великому, превышающему возможности человеческие подвигу.

Родина оценила. Тогда тысячи доярок, и шахтеров, и пастухов, и председателей, и прочая и прочая, получали звание Героя по разрядке. Народному Герою Шаваршу Карапетяну, выветившему в те времена лучшие человеческие и гражданские качества, определили награду: «Знак Почета». Тоже орден, конечно... Все ж не медаль «За спасение утопающих».

А я за великую честь почел хотя бы сидеть с этим Человеком за одним столом.

В 1980 году я попал вторым пилотом в экипаж, командиром которого был Вячеслав Васильевич Солодун. Стал набираться у него опыта, ловя завистливые взгляды коллег и не совсем понимая, чему завидуют. Потом понял.

Мне выпало счастье. Все, чем я как пилот сейчас владею, это арсенал Солодуна. Все те человеческие, нравственные взгляды, которые я сейчас исповедую, это взгляды Солодуна. Вся та доброта, с которой я отношусь к своим ученикам, это доброта Солодуна.

Солодун научил меня летать. Это была высшая школа. И можно прямо сказать: красноярская школа — это школа Солодуна.

Метод обучения был очень прост. В теории мы оба разбирались одинаково. Практика была такова. Капитан говорил:

— Вот смотри, как это делается. — И делал. — Понял? Нет? Вот смотри еще раз. Понял? Нет? Вот — еще раз. Понял? Ну, слава богу. Теперь делай ты.

Так шлифовалось мастерство.

Настоящий профессионал — может показать руками, как ЭТО делается. Непрофессионал будет много и красиво рассказывать. Но — не покажет.

Мы много беседовали с Вячеславом Васильевичем о тонкостях мастерства. Мы проверяли свои предположе-

ния в полетах, учились летать без допусков, стремились к абсолюту, к полету «на лезвии», чтобы владеть инструментом в совершенстве, выжать из машины все.

Как мне это потом пригодилось, и не раз.

Потом я попал к Владимиру Андреевичу Репину. Ему было дано чувствовать такие тонкости полета, что я, даже после школы Солодуна, с энтузиазмом взялся осваивать его методы. Репин передал мне весь свой опыт и мечтал ввести меня в строй капитаном. Но судьба распорядилась так, что вводил меня в строй все-таки Солодун.

Поучившись у двух столь ярких, талантливых мастеров, я уяснил одно: мастерству нет предела, было бы желание работать над собой.

Вот два ярчайших представителя красноярской школы. Совершенно разные по характеру, они были схожи в одном: страстная любовь к полетам, отточенное мастерство, педантизм и желание отдать весь свой опыт ученику, в котором, по их мнению, горит божья искра.

Не знаю, как насчет искры, но я понял, что школа должна продолжаться. При первой возможности окончил инструкторские курсы и получил допуск к инструкторской работе. И дальше — и до конца — каждый мой полет являлся учебным для вторых пилотов.

Не сказал бы, что особо одарен как пилот. Набирая опыт, часто ловил себя на том, что мне просто туго дается тот или иной элемент: у меня замедленная реакция, и приходится думать наперед, чтобы потом — не реагировать. Обучаясь полетам по приборам, иной раз тупо бубнил себе: «авиагоризонт — скорость — авиагоризонт — вариометр — авиагоризонт — курс — высота...» Так и приучил себя бегать глазами по приборам, а потом постепенно как-то само пришло умение охватывать доску одним взглядом.

В конечном счете, техника пилотирования, все эти скорости, курсы, режимы, проценты, удаления, крены и

радиусы — все это лишь метод выполнения задачи. Ее можно решить так, а можно — эдак. Арсенал приемов достаточен.

Но школа Солодуна учит: делай ЭТО красиво. А школа Репина говорит: а слабо — на острие бритвы? Чтоб мальчишка на правом кресле глянул — и вспыхнула божья искра благородной зависти...

Не знаю, превзошел ли я в мастерстве своих учителей или нет. Это не важно, хотя к этому, безусловно, надо стремиться всегда. Важно, чтобы школа продолжалась.

Но и не школа же ради школы. Это не аэроклуб. Мы обладаем огромным опытом рейсовых полетов в любых условиях. Мы возим за своей спиной пассажиров и хотим, чтобы им было приятно летать, чтобы они не боялись летать. И никакой тайны нет в том, что каждый полет — с пассажирами за спиной — учебный. А значит, смена, которая придет и сядет на левое кресло, будет уметь летать не хуже нас.

Пассажир оценивает наш профессионализм обычно по мягкости посадки, особенно когда болтанка, ветер... Да, конечно, в ветер и болтанку труднее посадить. Однако по своему опыту знаю: в идеальных условиях мягко посадить самолет, оказывается, труднее, чем в сложных. Не хватает мобилизующего начала, какого-то тонуса.

Представьте, что вы находитесь где-то там, впереди, а в 30 метрах сзади — те колеса, которыми вы должны на скорости 250 километров в час нащупать бетон.

Можно, уверяю вас, посадить очень мягко. Есть мастера.

Ходят слухи, что вот где-то был Мастер-кузнец: паровым молотом спичечный коробок закрывал. А другой, к примеру, брал грейферным краном яйцо. Или вот бульдозерист: на глаз отnivelировал площадь под стадион с перепадом 3 сантиметра.

У нас в экипаже восемь лет пролетал вторым пилотом

Алексей Дмитриевич Бабаев. Так вот он умел сажать 80-тонную машину на жесткий бетон так, что мы не могли определить, летим ли еще или уже катимся. Так нежно ласкают друг друга губы влюбленных. А он делает это двенадцатью тяжеленными колесами...

Вот у кого я учился мастерству — у своего второго пилота. И так и не смог достичь его уровня. Не дано. Но понятие такое — «бабаевская посадка» — я стараюсь своим ученикам внушить.

Бытует еще среди нашего брата и такое понятие: «рабочая посадка». Трахнет ее о полосу — «нормальная, рабочая посадка»... Есть и допуски, рожденные в кабинетах и внесенные в наши руководящие документы. Расчитанные на среднего пилота, на троечника, нормативы.

Так если по этим нормативам судить, то Леша Бабаев сажал машину на оценку... ну, «восемь» — по пятибалльной системе. И я так норовлю, да не всегда удается.

Не должно быть «рабочих» посадок. Такая посадка в моем экипаже — досадная ошибка, а ведь по нормативам это — на «пять»...

Один из моих учителей, великолепный, классный летчик и, кстати, начальник высокого ранга, Рауф Нургатович Садыков, однажды на мои жалобы, что самолет очень сложный, трудно дается и что летать на нем — все равно что розетку под током ремонтировать, — с каким-то разочарованием только и протянул: «Что ты, Вася, ее люби-ить надо...»

Какие «рабочие» посадки. Ее любить надо. А любовь в параметры не загонишь и цифрами не выразишь. Вот Леша Бабаев — тот ее любил. Великий Мастер Мягких Посадок.

Большинство из нас в свое время пришло на «Ту-154» после хорошего лайнера «Ил-18», отличавшегося изумительной прочностью шасси, простотой управления и тем, что прощал довольно грубые ошибки на посадке.

Как тогда говаривали летчики: «Ильюшин сделал машину «на дурака», а Туполев — на острие прогресса».

Массовый переход с турбовинтового «Ила» на реактивный «Ту» был качественным скачком. Строгая туполевская машина ошибок не прощала. Начались выкатывания с полосы на пробеге и грубые посадки. Пару машин приложили так, что фюзеляжи деформировались. Долго в Оренбурге маячил у ангара «туполь» с переломленным хребтом...

Срочно начали уточнять методику посадки; несколько раз меняли последовательность включения реверса тяги, и летному составу пришлось научиться сажать машину и так, и эдак, и еще по-третьему...

Тем временем, пока осваивался новый самолет, слабые летчики отсеялись: кого сняли и перевели во вторые пилоты, кого «ушли» на пенсию, кто сам ушел на другой тип, полегче. И постепенно на «Ту-154» остался профессиональный контингент, умеющий работать над собой и тонко чувствующий технику.

Стало понятно, что основой надежной посадки является стабильность параметров на посадочной прямой: кто до высоты 200—150 метров успевал собрать стрелки «в кучу», стабилизировать поступательную и вертикальную скорости, те легко и просто производили посадку. А кто гонялся за курсом и глиссадой до самого торца полосы и «сучил газами», тот не справлялся и грубо бил машину о полосу: «рабочая посадка»...

Было поломано множество копий в спорах, как же уберечься от грубой посадки. Теоретиками выданы были рекомендации с графиками и формулами; дошло до интегралов — все объясняли и объясняли, что Волга впадает в Каспийское море...

Практики приглядывались. И постепенно выработалась простая методика... требующая сложной работы над



собой. Время, когда самолеты делались «на дурака», прошло.

Материальная часть стала сложнее; чтобы ее эксплуатировать, опыта бортмехаников было мало, стали нужны инженерные знания. На должность бортинженера пришли люди с земли, из институтов, без малейшего опыта полетов. Их взяли под контроль опытейшие бортмеханики; красноярская школа, с ее требовательностью, дотошностью и человеческим отношением, дала плоды.

Я и сейчас поражаюсь, как много должен знать и уметь бортинженер, как он прикрывает спину экипажу, один, сидя сзади за своим пультом. На нем лежит ответственность за работу всех систем: двигатели, электросистемы, гидросистемы, кондиционирование и высотная система, противопожарная, противообледенительная, топливная, кислородная... Бортинженер в экстренных случаях сам принимает решения, с докладом капитану, и еще выдает рекомендации: что нужно делать, если, к примеру, откажет первая гидросистема или, допустим, генератор.

С надежным бортинженером спине тепло.

Зарубежные экипажи отличаются от наших своей универсальностью. Там все считаются пилотами, но самый молодой и неопытный сначала выполняет функции бортинженера, затем растет до первого пилота, исполняющего функции штурмана, но уже допускаемого к штурвалу, а уж потом становится капитаном.

Естественно, бортинженер там рвется к штурвалу, как и любой пилот. Мне кажется, такого опыта, какой нарабатывают с возрастом наши бортинженеры, у него нет и быть не может. У них вообще тенденция к сокращению экипажа до двух человек за счет автоматизации.

Концепция состава экипажа в наших авиакомпаниях совершенно другая: у нас строгая специализация. Бортинженер так всю жизнь и летает бортинженером, пере-