

ВЕРШИНЫ МАГОМЕДА

МЕЧТА ДАГЕСТАНСКОГО ПАРНИШКИ ИЗ СОГРАТЛЯ СТАЛА РАБОТОЙ, А РАБОТА - ЖИЗНЬЮ

Как сладок воздух заснеженных гор! Как пронзительно осязаема их тишина! Как живительны горные потоки бирюзовых вод! Не случайно в Гунибе говорят: «Здесь воздух пьянит, а вода отрезвляет». Здесь, неподалеку от беседки знаменитого имама Шамиля, стоит дом-музей Магомеда Толбоева, уроженца аула Согратль. Для дагестанцев это человек-легенда: политический и общественный деятель, летчик-испытатель, космонавт, Герой России, первым из дагестанцев удостоенный этого звания.

Сегодня мы публикуем его размышления о жизни, о времени и о себе.

ВЫШЕ ГОР МОГУТ БЫТЬ ТОЛЬКО... ЛЮДИ

Мог ли я, горский мальчишка, выросший в острой нужде и постоянной нехватке самого необходимого для жизни, мечтать о звездной карьере? Мечтать мог! Но без особой надежды на то, что это свершится.

Живущий в горах уже умеет летать. По той простой причине, что ему ведомо ощущение высоты. Он, видящий каждый день размах крыльев орла, способен, как эта вольная птица, окинуть взором и аулы, лепящиеся, как ласточкины гнезда, по нижним террасам гор, и тучные пастбища, и голубые долины. Он способен по-орлиному купаться в воздушных потоках, круто взмывать вверх и камнем падать вниз. Он - царь пространства.

Я бредил самолетами. Во сне много раз летал. В них я легко парил над морями и океанами, над пиками самых крутых и возвышенных гор. Свободно перемещался с континента на континент. Ошеломляющее чувство радости я ощутил впервые, когда летел на «кукурузнике» из Чох-Коммуны в Махачкалу. Почти все пассажиры пребывали в напряжении, некоторые даже очень боялись полета. Мне же все доставляло удовольствие. Я любовался видом машины, ее фюзеляжем, формой пилотов, шумом запускаемого двигателя. Для кого-то было ужасом попасть в воздушную яму, я же радовался ощущению сладостного томления под ложечкой. Не знаю, сколько бы я пробыл рядом с уже зачехленной «птицей» в аэропорту Махачкалы, если бы кто-то не оторвал меня от нее силком.

Такие же чувства, но с иным зарядом я испытал в один из дней 1966 года, когда под Гунибом разбился истребитель Ил-28. В числе первых я оказался на месте его падения. Фрагменты самолета были разбросаны на многие сотни метров. Летчики - майор и подполковник - лежали в неестественных позах. Они катапультировались, но парашюты раскрылись не полностью. Увиденное меня потрясло. Это уже позже, спустя много лет, я узнал, что аварии даже современных и надежных машин неизбежны.

Меня остановило это? А можно остановить ракету? Можно изменить траекторию стрелы, выпущенную из лука? Я шел навстречу своей судьбе. И ничто не могло изменить этот процесс.

И вот я стою перед заветной целью. Массивная чугунная вывеска: «Ейское высшее военное училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза В.М. Комарова». С первых же часов я попал в доброжелательную, но в то же время и строгую по-армейской среде. Она мне нравилась. В принципе я ко всему был готов. Больших неожиданностей не было. Разве что заминка перед зачислением в училище. Все вроде бы прошло на ура, а там совещаются-совещаются. Уже потом я узнал: нелегкую задачу решали медики. У всех - все как у людей, а у меня параметры... Можете себе представить: зрение, как у орла, - вдвое острее, чем у людей, давление, как у архара, - пульс в спокойном состоянии был вдвое ниже обычного. Да, это было отклонение от нормы. Но в лучшую сторону! Меня в конце концов зачислили.

Мне удалось стать хорошим летчиком.

ЕСТЬ ОДНА У ЛЕТЧИКА МЕЧТА...

Продолжая службу, я все время мечтал о школе летчиков-испытателей. Четыре года бесперывных попыток завершились наконец успехом. Ура! Я зачислен в школу летчиков-испытателей Министер-

ства авиационной промышленности СССР. Было это 4 апреля 1980 года. Разве можно забыть эту дату? Ведь школа в рейтинге мировой авиации - номер один. Ее слушатели обязаны за полтора года обучения постигнуть 10-12 видов летательных аппаратов различных классов и конструкций, освоить методику летных испытаний на каждом из них. Таким образом, к сроку сдачи государственных экзаменов мне удалось вылететь командиром на самолетах Су-17, МиГ-21, МиГ-25, Ту-16, Су-15, Як-28, Як-40, Ил-18, Ан-24,



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

Ту-124, МиГ-23. Впоследствии эти навыки оченьгодились в Лётно-исследовательском институте им. М. Громова.

...Они достали меня с глубины 12 метров. Это были космические тренировки по спасению на воде. Видеокамера запечатлела, как из меня фонтаном хлещет океаническая вода, которой я глотнул более чем достаточно. Сейчас, просматривая старые кадры, иногда смеюсь: со стороны все комично выглядит. А там, под водой, лапы смерти уже крепко схватили меня.

Признаюсь, неконтролируемый страх, оцепенение, помутнение разума да еще какие-то неведомые чувства делают человека беспомощным, бессильным, фактически мертвецом. Сегодня мне нетрудно представить последние мучительные минуты жизни моряков-гаджиевцев или экипажа ракетноосца «Курск». Я восхищаюсь их мужеством, хладнокровием, стойкостью перед неминуемой гибелью. Мы, летчики и моряки-подводники, летаем и плаваем в двух так не похожих на землю средах, но вновь возвращаемся на землю, чтобы упокоиться здесь.

...Наконец все испытания позади. Команда допущена к полету. Однако прежде чем на «Буране» полетит человек (а так и предполагалось), его должны были запустить в космос в беспилотном режиме. Поэтому во время сопровождения «Бурана» летчик самолета-перехватчика должен был снимать все на видеокамеру - иначе говоря, вести репортаж до момента посадки или... гибели. В конце концов быть пилотом Мига-25 доверили мне.

...Мало стать летчиком-испытателем. В космос хочу! Так начался мой попытка попасть в отряд космонавтов. Шесть

лет штурмовал этот бастион. Тяжелая травма позвоночника во время аварии истребителя-бомбардировщика Су-7Б мешала... Наконец получил именное разрешение ЦИТО Минздрава СССР. Удалось! И повезло, конечно. Сколько было таких же молодых и честолюбивых летчиков, как я, желавших достичь того же.

Этот период был самым тяжелым, но и самым интересным для меня и многих моих коллег. Мы готовились к космическим полетам на многоэтажном корабле «Буран» в Центре подготовки космонавтов им. Ю. Гагарина, проходили подготовку в Институте медико-биологических проблем, стажировались в ОКБ им. С. Королева и в ОКБ г.Лозино-Лозинского, в десятках разных фирм и при этом продолжали вести программу летных испытаний всех видов летательных аппаратов, разрабатываемых в опытно-конструкторских бюро СССР.

За время пребывания в Звездном я прошел подготовку на выживание в экстремальных условиях, обязательную для всех членов экипажа космического корабля «Буран». Руководил подготовкой Юрий Сенкевич. Тот самый! Это, скажу вам честно, настоящая живодерня!

Эксперимент «Кара-Кум». Не менее полтора суток мы провели в пустыне. Температура - плюс 62 градуса. При этом у ка-

возможно, подумали вы. Понимаю. Поймите и вы меня: из 223 летчиков-выпускников Ейского высшего военного училища осталось в живых через 27 лет чуть больше 60. Из элиты летчиков-испытателей, лучших в стране и мире, за 20 лет погибли 136. Восемь моих близких друзей по команде «Буран» тоже «превратились в белых журавлей».

С первой острой ситуацией судьба свела меня в 1974 году. Тогда мне было всего 23 года, я только-только начал летать по-настоящему в строевом полку. Все произошло настолько быстро, что я, кроме своих действий и быстро приближающейся земли, ничего не заметил.

Самолет Су-76, получивший у строевых летчиков название «летающий гроб», развивал скорость 2200 км/час на высоте 17000 метров и 1150 км/час около земли, посадочная скорость - 300 км/час.

В тот день, который чуть было не стал для меня последним, я вырулил на полосу, просмотрел все показания приборов, выпустил закрылки, проверил гидросистему, включил форсаж и начал разбег. Так как самолет был пустой, скорость нарастала очень быстро. На скорости 300 км/час, которую набрал за 18 секунд, я оторвался от земли и тут же поставил кран шасси на уборку. Я не успел осуще-

жлого из нас за спиной парашют и носимый аварийный запас. И всего полтора литра воды. Хочешь - пей сразу, хочешь - по каплям. Я потерял семь килограммов веса, или восемь процентов. К слову сказать, потеря более 10 процентов от общего веса ведет к необратимым последствиям.

Второе испытание - в Заполярье. В окрестностях Воркуты при температуре минус 32 градуса и силе ветра 10-15 м/сек. Тоже сутки с половиной. Чтобы выжить, зарывались в снег. Делали что-то наподобие ледяных хижин.

Третье испытание мне далось тяжелей других - испытание океаном. Я чуть не утонул. Случилось так, что мой напарник Урал Султанов, покидая спускаемый аппарат, по ошибке выдал мне лишний груз из аварийного запаса, намного превышающий плавучесть скафандра. Стропы запаса опутали мне руки и, не успев выпутаться, я топором пошел ко дну. Лишь расторопность и оперативность водолазов ВМФ СССР спасли меня от неминуемой смерти.

МЫ ХОДИМ ПО ЛЕЗВИЮ БРИТВЫ

Отдавал ли я себе отчет, куда иду? Понимал ли, что выбранная мною стезя, возможно, роковая? Профессия, как игра в русскую рулетку, - которая пуля твоя? Знал, понимал, давал себе отчет. Но тяга была сильней тормозов. Это мое, это то, что можно было назвать единственным! Другого не дано. Другого не приемлю.

Говорят, к смерти привыкнуть невозможно. Но к летчикам-испытателям это не относится. Здесь смерть - соседка. Постучит ли она в мою дверь? Или выберет другую? «Кощунственно, безапелляционно»,

свить следующую операцию - выключить форсаж, как произошел сильный удар внутри самолета и двигатель мгновенно встал. Автоматическим движением я поставил кран шасси на выпуск. Самолет начал стремительно терять высоту - хорошо, что закрылки остались выпущенными. Скорость падала катастрофически. С большим углом танпажа и с большой вертикальной скоростью самолет коснулся земли. Да что там коснулся - грохнулся! Удар был настолько сильным, что гидроамортизаторы не выдержали, а передняя стойка отлетела от первого же удара о землю. Меня бросило вперед и вниз, в результате были повреждены нос и глаза. Позже выяснилось, что досталось и позвоночнику - 8-й и 12-й отделы были деформированы.

Потом пришлось долго ремонтировать позвоночник. Я взялся за восстановление здоровья сам. Сконструировал даже специальный спинно-мышечный корсет.

Сейчас могу уверенно сказать: если бы я пощадил себя, если бы разленился, не занимался активно спортом, то вряд ли бы выдержал те нагрузки, которые выпали на мою долю.

НАС ПРИЗНАЛИ ЛОНДОН И СИЭТЛ

США. Игры доброй воли - г.Сиэтл, июль-август 1990 г.

...Мы часто ностальгируем, извините за словечко, по СССР, не имея при том достаточного представления о жизни в других странах. Мы были похожи на кротов. Что бы, интересно, сказал орел или дельфин, если бы они встретились на дискуссии с кротом?..

Вот и мы, преодолев 9000 км, прилетели в Анадырь - до Аляски рукой подать, каких-то 200 км. Мы еще не знали и не ведали, что откроем для себя.

Летели на Ил-62 в сопровождении двух Су-27. В Анадыре сели на аэродром ПВО СССР, где нас встретили как эмигрантов: ровно 11 часов нас не пускали на землю, на свою родную - советскую! С нами были жены, дети, коллеги. Но даже гигиенические проблемы для пограничников были безразличны, хотя мы их угощали дагестанским коньяком, икрой - а этого добра я вез аж в четырех чемоданах.

И вот другая страна - США. Другая сторона жизни и быта. Сели мы на базу ВВС «Эльмендорф». Нас встретил не пограничник, а командующий Аляскинским военным округом трехзвездный генерал Томас Маккиноли. Он устроил нам поездку по гарнизону, показал музей. Генерал знал меня давно, отношения у нас сложились теплые, дружеские.

Этот «захолустный» гарнизон потряс меня. Уже в Сиэтле, на «диком Западе» мы поняли, как далеко ушла от нас цивилизация. Поняли и другое: у нас слишком много амбиций, прямо скажем, не по амуниции. Не мешало бы и чуточку попроще быть.

В один из дней состоялась наша встреча с летчиками-испытателями фирмы «Боинг». Я предложил: давайте померяемся, кто выиграет в тробеорье - прыжки с места, угол в упоре на полу, армрестлинг. По просьбе американцев добавили стояние на голове. Они убедились, что мы не слабаки, только в стоянии на голове оконфузились, и то с их стороны какой-то зюль попался. Но даже после победы на земле мы для них были «из дикого сословия».

Ладно, подумали мы. Может, и диковаты, но не обчески в льняной кудели. Мы с Толей Квочуром договорились о «плюмаже»: после полета приуливаем к толпе, синхронно зажимаем тормоза, открываем фонари. И получается глубокий поклон, а мы, в полный рост стоя в кабине, посылаем воздушный поцелуй.

Эти видеокадры обошли весь авиационный мир, и нас уже принимали за звезды программы. Ставили в выступлениях всегда на 16.15, чтобы народ не расходился до финала аэрошоу. Вот так мы открывали Америку. Или, наоборот, - американцы открывали нас...

В очередной раз, в 1993 году, мы с Анатолем должны были участвовать в аэрошоу на базе ВМФ Англии, г.Вудфорд. О деньгах так и не договорились: они, кстати, как и американцы - жуткие жмоты. А мы старались вволю: подбирая течения воздушных масс, пытались сэкономить топливо, ведь требовалось пролететь 3000 км и в точно назначенное время, в 19.12, быть над аэродромом Вудфорда. Это вызвало всеобщее восхищение.

Здесь я познакомился с принцем Чарльзом. Великолепный парень, скажу вам, друзья! Поиграл с ним в теннис и пригласил полетать с нами на Су-27. Он принял приглашение. Полет принцу понравился. Затем уже он пригласил нас к себе - в загородный дворец, что в 120 км от Лондона. Там познакомил нас с леди Дианой. Зная их проблемы (ссоры-споры), я пошутил: «Милые ссорятся - только тешатся...». Не знаю, уместно ли.

Оба мило улынулись, стали угощать. Было непринужденно и весело. Разве что под конец встречи настроение принца слегка испортилось - он проиграл мне в борьбе на руках.

ТАИЛАНД

Тест для читателей. Попробуйте на двух «жигулях» проехать хотя бы из Буinakска в Махачкалу. Да еще выдержать дистанцию в два-три метра. Едва ли получится. Мы же летаем навстречу друг другу на скорости 1800 км/час, переворачиваясь, винтом кружась, летая как бы спиной к спине.

Опасность столкновения очень велика. В 1984 году столкнулась в воздухе Германия американская пятерка на Р-16. Под горящими обломками и керосином погибли 86 человек, сотни получили ожоги. С тех пор над территорией Германии запрещен полет групп самолетов.

В 1993 году - новая трагедия. Под Лондоном столкнулись два Мига-29, ведомые нашими учениками А. Бесчастным и С. Тресвятским. К счастью, оба успели катапультироваться.

Но зеркальный пилотаж уже не вычеркнуть из истории отечественной авиации. Его я отрабатывал еще на маленьком Ми-890 с Юрием Шеффером. Это стало нашей коронкой и с Квочуром. Именно за зеркалку мы получили кубок короля Таиланда как пара года в 1993 году.

Записал
Владимир НИКОЛАЕВ