

Потертый березовый лист

Александр Шипицын

Мы замолчали. Тишину в гостинице нарушали только звуки телевизора, просачивающиеся из соседнего номера. Толя подрезал еще колбасы и освежил дозы, добавив по несколько грамм водки, в наши стаканы.

- Ну, хорошо. И что, летчики, скажете, не боятся летать? - продолжил он ранее начатый разговор.

- Эй, не боятся! Все боятся, но так, что даже сами это не осознают. - Я сделал маленький глоток водки и, пожевав бутерброд, ответил, - Иначе, откуда эти авиационные суеверия? У нас даже была целая их система. Ну, не совсем суеверий, а, как бы это сказать, плохих примет. Скажем, считалось плохой приметой перед полетом с замполитом за руку поздороваться, или, перед ответственным вылетом, возле самолета сфотографироваться. Опять же, если летчик, или там штурман, получил, что ни будь из летного обмундирования, надел его, и полет прошел нормально, то он эту вещь будет таскать пока что-то из нового барахла не принесет ему, как он думает, удачу. Некоторые, с одним и тем же портфелем, от выпуска до дембеля летали.

- А как же первый вылет? В этом-то случае, на летчике все новенькое.

- Э, тут совсем другое дело. В первый, после училища полет, ты, естественно, идешь во всем новом. Но после полета тебя на земле уже ждут. Набегают технари и твои друзья, которые в данный момент на земле, подхватывают за руки, за ноги и задницей бьют, ну не смертельно, об колесо шасси. Деньги на водку выколачивают. А тебе, сам Бог велел, после этого выкатить им пару пузырей. Этот обычай от парашютистов пришел, они каждым новичком об колеса самолета стучат.

- Я еще слышал у вас как-то на "штаты" ставят.

- Да, есть такой обычай. Если кого из летного, или технического состава, в должности или в звании повышают, то при первой возможности, его в снег головой вниз втыкают, то есть на уши, или, как еще говорят, "на штаты" ставят. На штаты, значит, на должность.

- Ну, хорошо. А если этого офицера на новую должность летом поставили?

- В эскадрилье или в полку всегда есть бездельник, который ведет учет всех назначений, перемещений и присвоений очередных званий, что произошли от прошлогоднего до нового снега. Помню, нашему командиру эскадрильи подполковника присвоили, так он "Служу Советскому Союзу!" сказать не успел, как вся наша эскадра, не взирая на построение, его вопли, и присутствие командира полка, с криком "На штаты его! На штаты!" с места сорвалась. Как был он в парадной шинели, важный такой, так в снег его головой и воткнули. Это дело в разгар зимы было, и снега было - валом. А Ивана Ступаря, технаря, помнишь, я рассказывал, летом в должности повысили. Как только такой снег выпал, что весь полк послали стоянки чистить, он первый руки поднял. Нашито, под крылом пещерку в снегу вырыли, Ивана туда забросили. Кто-то, из техноты, с крыла на него прыгнул. Иван еле выкарабкался. Давай, что ли, выпьем. Ты ведь тоже из авиации, хоть и из "зеленой", а все наш брат, авиатор. Мы выпили еще по одной, закусили нашим холостяцким "закусем", деликатно подложили друг другу остывающую на столе яичницу, поджаренную на сале. Похрустели огурцами. Я на некоторое время замолк, вспоминая обычаи и традиции нашего полка.

- Алексей Антонович, вот вы говорите "зеленая" авиация, - возобновил вечер воспоминаний Толя, - А почему так? Почему "зеленая"? У нас различия по цвету в авиации не было. Была истребительная, дальняя, ну, еще какая. А по цветам не делили.

- Это ты все, верно, говоришь, - с вздохом ответил я, - мы были "черными", то есть морскими летчиками, по цвету формы. А вся остальная авиация, у нас, моряков, называлась "зеленая". Но должен тебе сказать, даже самый "зеленый" летчик, авиатор, был для нас в сто крат ближе "мариманов", кондовых, так сказать, моряков. Там тоже были отличные парни, но относились мы к ним, так же как сухопутные летуны к пехоте. Даже хуже. Уж больно высокомерными были многие из флотоводцев. Еще бы, все снабжение для нас через флот шло, ну и естественно, нам доставалось то, что моряки сожрать не могли. Ну да Бог с ними. Мы ведь, с тобой об авиационных обычаях и суевериях говорим? Ведь так! Вот я и хочу сказать, что самое плохое в самолете это, если командир корабля вдруг захочет классную посадку показать. Если будешь, когда ни будь, в самолете лететь и, вдруг, узнаешь, что командир решил классную посадку показать, то лучше из этого самолета без парашюта выпрыгнуть, чем дожидаться результатов такой посадки. Ты знаешь, какая специальность в авиации самая героическая?

- Нет.

- Вот то-то! Самая героическая специальность - это штурман!

- Почему?

- Как сказал один летчик: "Самая героическая специальность в авиации - это штурман! Ты представляешь, каким мужеством надо обладать, чтобы сидеть и весь полет ждать, когда тебя убьют!". Ну, это, сам понимаешь, шутка. Но я серьезно говорю: хуже нет, чем когда командир обещает экипажу показать классную посадку.

- А вы такую посадку видели?

- Видел, и не раз. Но одна мне запомнилась на всю оставшуюся. Может, еще выпьем?

- Можно. - Толя наполнил до половины наши стаканы, - Так, что за посадка?

- Мы тогда на Сахалине, - выпивая налитое и распорядившись на свой счет колбаской, продолжил я, - как обычно, лето проводили. У нас, видишь ли, полосу удлиняли и утолщали каждое лето, в течение трех лет подряд. Была суббота. Нам, тогда еще разрешали некоторые виды полетов по субботам выполнять. А мы в то время за "минимумом" охотились. Короче, каждый летчик и штурман, что бы подтвердить свою классную квалификацию и получить деньги за классность....

- А сколько это? - перебил меня Толя.

- 600 рублей за первый класс и 400 за второй, деньги по тем временам немалые. Но ты слушай. Каждый экипаж должен выполнить определенное количество посадок при метеорологическом минимуме погоды. Это когда нижний край облачности и видимость полосы затрудняют заход на посадку, то есть, то, что мы и называли "минимумом". Кроме того, полк должен был выполнить определенное количество полетов на боевую службу. Так как войны мы, слава Богу, тогда на Дальнем Востоке ни с кем не вели, за боевую службу сходила разведка кораблей в море. И выполнялась она на максимальную дальность полета, которую могли себе позволить наши самолеты.

- В тот день была запланирована на боевую службу пара под командованием майора Слинченко. Очень опытный командир отряда. Буквально за неделю до

этого ему, одному из первых на ТОФе, вручили орден "За службу Родине в Вооруженных Силах СССР, третьей степени". "Консервная банка", как его у нас называли. Я сам награжден таким орденом. У меня, это одна из последних наград, которые раздавал Горбачев. Я его, этот орден, за Чернобыль получил. Мы с Толей, не сговариваясь, потянулись за сигаретами. Предупредительно щелкнув друг у друга под носом зажигалками, затянулись. Комната наполнилась запахом паленых тряпок, верный признак современного табака. Не то, что раньше, когда даже простая "Шипка" аромат распространяла. Тем не менее, я постарался загнать дым, поглубже, в легкие. Эффект не замедлил сказаться. Где-то за грудиной стало тепло и, забытые воспоминания легче находили дорогу к слушателю.

- Да, Сличенко, одним из первых, на ТОФе, был награжден этим орденом. Нельзя сказать, что бы он был каким-то, карьеристом. Наоборот. Мужик он был тихий. Возраст, по нашим понятиям имел солидный. Один из наших праваков на его дочке женат был. Отряд свой не мучил. Жены своей и дочери боялся больше командира дивизии. А уж тот был зверюга, не приведи Господи! Летчик он был, действительно неплохой. И черт его дернул сказать: "Смотри, Фарид!", - это он своему правому летчику, праваку, то есть,

- "Смотри, говорит, Фарид. Я тебе сейчас покажу классную посадку!".

- В тот момент я сидел в летной столовой и, не спеша, поглощал, положенный мне ужин. Ужин я заработал, так как уже успел выполнить с моим командиром четыре дневных захода на посадку. Оставалось сделать еще два полета ночью. В этот момент залетает в столовую Оскар. Мы с ним вместе выпускались. Такой же штурман, как и я. "На полосе,- кричит он, - самолет горит!". Фильмов патриотических мы к тому времени насмотрелись достаточно, и, как действовать в таких случаях, знали прекрасно. То есть надо было, выпучив глаза, что было сил бежать к месту катастрофы, или, дай Бог, только аварии. Так мы и поступили. Бросив недоеденный ужин, мы, как положено, выпучили глаза, и, не разбирая дороги, понеслись в направлении столба черного дыма, который зловеще нависал над центром полосы. Уже через двести метров некоторые из нас поняли, что взяли слишком высокий темп. До черного столба было не меньше двух километров, а лупанули мы как на стометровке. Но такова сила стадного инстинкта, что никто из нас скорость не сбавил. Я думаю, что если бы кто ни будь, с секундомером стоял, точно, парочку мировых рекордов зафиксировал бы. Ну, по крайней мере, олимпийских.

- Подлетаем мы к месту, возле которого основная масса народа остановилась. Попробовали дальше пройти, не пускают. Мы и сами вскоре попытки к дальнейшему продвижению прекратили. К самолету ближе, чем на триста метров подойти, было невозможно. Вид у него был мрачный, жуткий и печальный. Уткнув нос в землю, самолет только и делал, что полыхал. Сразу было понятно, что здесь горит не одна тонна керосина. Когда из очередного, лопнувшего бака, выплескивались очередные сотни литров топлива в этот крошечный ад, красное пламя усиливалось, и формировалось грибовидное, черное облако дыма и сажи связанное с землей толстым жгутом красно-черного пламени. Ну, ни дать, ни взять маленькая Хиросима.

- Адский эффект, по мере сил, усиливали три КПЖ, это, знаешь ли, такие сосуды Дьюара, содержащие по тридцать литров жидкого кислорода. Керосин в присутствии жидкого кислорода горит особенно весело. Добавляли настроения и неравномерно бухающие колеса шасси. Давление там порядка двенадцати

атмосфер и, приток свежего воздуха, взрывным потоком создавал маленькие атомные грибочки. На Ту-16-ом было много деталей изготовленных на основе магниевых сплавов. Как только такая деталюшка получала достаточный запас тепла и достигала соответствующей температуры, происходила ослепительная вспышка бело-голубого цвета.

- Но, ни горящий керосин, ни магниевые сполохи, не создавали такой непреодолимой преграды, как 1200 снарядов калибра 23 миллиметра, составляющих оперативную зарядку шести пушек самолета. Выпущенный из пушки, такой снаряд пробивает броню легкого танка. Но так как снаряды рвались сами по себе, прямо в лентах, летели они не далеко, не дальше трехсот метров, именно в пределах тех трехсот метров, на которые мы не могли подойти к горящему самолету.

- А экипаж? Спасся кто-нибудь из них? - высказал Толя вопрос, который должен был бы заинтересовать любого нормального человека в первую очередь.

- Да погоди, ты. Мы стояли как стадо овец, брошенных пьяным пастухом прямо под открытым небом. Некоторых тряс озноб, хотя дело, как ты помнишь, происходило, хоть и на Сахалине, но все-таки летом. Картина, развернувшаяся перед нами, завораживала. Говорят, современный самолет горит пять минут. Черта с два, пять минут он горит! Может через пять минут пламя только охватывает весь самолет, но наш горел долго. Даже через три часа пламя бушевало вовсю, и окончательно погасло только к утру. Даже в восемь утра, когда мы пришли посмотреть, что же осталось, отдельные дымки и огоньки порхали над лужей застывшего алюминия и двумя горбами несгоревшего металла, составлявшие еще вчера содружество двигателей и шасси.

- Но все же, спасся хоть кто-то из экипажа? - продолжал настаивать человеколюбивый Толя.

- Этот вопрос мы стали задавать вслух почти сразу, как добежали до места катастрофы, когда смогли стряхнуть с себя оцепенение, вызванное бурлящим, бухающим, клопочущим, взрывающимся, сверкающим и огненно-красным пожаром. "Спасся ли хоть кто-то из этого ада?" - начали мы задавать друг другу вопросы. Думать о том, что наши друзья погибли в бушующем пекле, и, теперь их тела, привязанные к креслам, обращаются в пепел, а вытекшие глазницы строго и торжественно смотрят на треснувшие шкалы приборов, было выше всяких сил. Бледные и потерянные мы искали того, кто смог бы свидетельствовать нам, что товарищи наши живы, или о том, что пора уже снимать в скорбном молчании наши белые фуражки.

- Где-то, на периферии толпы, матрос из оцепления, важно показывая в сторону квазиатомных грибов, теперь уже ненужной, ракетницей, говорил, что спасся только второй штурман из подвесной кабины, а все остальные там+ Видение строгих, неподвижных и молчаливых тел, торжественно наблюдающих разрушение огнем приборов, уменьшилось на одну единицу. Другой матрос - оцепитель, выслушав доклад первого, веско произнес: "Что ты, дурак, мелешь? Не слушайте его. Экипаж-то выскочил. Только второй штурман там горит". Вздых некоторого облегчения прошелестел над притихшей толпой. Один, это не шесть, хотя и Генку Мынту (мы уже выяснили, какой экипаж был в этом самолете) было жаль до слез.

- Прошло более получаса от начала огненного погребения нашего товарища. Никто не сомневался, что его душа витает над погибшим самолетом. Уже не одна слеза скатилась на бесчувственный бетон, когда я краем глаза увидел командирский УАЗик направившийся к нам от КДП, командно - диспетчерского

пункта, то есть, то, что американцы называют "башней". В УАЗике сидел замполит третьей эскадрильи. Он подъехал к, угрюмо молчащей, толпе: "Весь экипаж жив, цел и невредим. Да все живы и второй штурман тоже жив. Обгорел немного, но жив. Всем вернуться на стоянки. Здесь остается только пожарный расчет и оцепление. Остальным - по эскадрильям".

- Ты бы только слышал, какой повторный вздох облегчения пронесся над толпой. "Железяка чертова, пусть горит!", - это на самолет-то, а? На кормильца-то нашего? Пусть, говорят, хренова, железяка горит, главное люди целы! Экипаж как ты понял, уцелел.

- А как это все произошло?

- Как? Да очень просто, командир показывал своему правому летчику классную посадку. Но не все так однозначно, как может показаться на первый взгляд. Как заявил экипаж, и это подтвердили наблюдавшие посадку с КДП, перед самым приземлением, в воздухе, на самолете произошел взрыв. Причину взрыва, так с ходу никто не мог назвать. Но те, кто были на КДП, видели, что перед приземлением самолет был охвачен жирным пламенем и мимо них он пронесся весь в огне. Самолет пробежал чуть больше километра, затем начал чертить носом по бетону, сполз на грунт и тут, возле центра полосы остановился.

- Первыми выскочили кормовой стрелок и стрелок-радист. Два прапорщика. Они проявили чудеса мужества и героизма, помогая один другому покинуть самолет. А когда они увидели, что самолет в огне, один из них даже вернулся в самолет, взял из кабины огнетушитель и попробовал потушить огонь. С таким же успехом он мог воспользоваться

своим, так сказать, "карманным" огнетушителем. Это было все равно, что пытаться ракеткой для настольного тенниса перекрыть Енисей. Но такой факт был, и наши доблестные прапора, сказав: "Опять чуть не убили!" стали примером выполнения воинского долга.

- Остальные члены экипажа покинули самолет не так героически, но, в общем, успешно. Штурман, который находился за летчиками, открыл входной люк. Люк, а он открывается вниз, из-за того, что от взрыва самолет согнуло дугой, открылся не полностью и образовал щель шириной не более чем сантиметров двадцать. В эту щель и скользнул шустрый штурман. Только он выскочил наружу, как самолет завалился набок, и люк захлопнуло. Замешкайся штурман на секунду-другую и его перерезало бы как гильотиной. Командир корабля, майор Слинченко, резким движением сорвал форточку, выпустил в нее правого летчика, снял шлемофон и надел фуражку, так как был лыс и не любил демонстрировать свою сияющую плешь. Он надел фуражку и тоже выскользнул из самолета.

- Только у второго штурмана, находящегося в подвесной кабине, под брюхом самолета, не все обстояло с покиданием самолета также гладко как у других. Вначале он попытался открыть входной люк. Но люк заклинило, и он не открывался. Тогда, встав ногами на кресло, он начал открывать аварийный люк над головой. Но рукоятка открытия аварийного люка была законтронена проволокой-контровкой, более чем миллиметровой толщины, хотя должна была иметь толщину не более одной десятой миллиметра. Видно, технику самолета надоело каждый раз, контрить рукоятку проволокой положенного диаметра. А может, как это часто бывает, на складе не оказалось более тонкой контровки. Как бы то ни было, но Гена Мынта столкнулся именно с миллиметровой проволокой. Что бы понять, с чем он столкнулся, попробуй руками разорвать кусок колючей проволоки. Не думаю, что у тебя, что ни будь получится. А за

тонкими перегородками отсека уже бухали, содержащие жидкий кислород, сосуды, полыхало пламя, и трещали снаряды, один из которых пробил стенку кабины в десяти сантиметрах от Генкиной головы. И тут он вспомнил про нож-пилу. Про тот самый нож, который отцы - командиры уговаривали нас брать с собой в каждый полет. "Ведь он, может быть, только один раз в жизни понадобится", - убеждали они нас. Генке этот нож спас жизнь. Он быстро перепилил злосчастную контровку. На его счастье люк не перекосило и не заклинило. Единственное что препятствовало - это огонь, который лизал обрез люка. Но тут уж не до жиру. Он уперся локтем в раскаленный край люка. Успел только почувствовать, как трещит и лопается кожа на руках, соприкасающихся с металлом, и вывалился наружу.

- В воскресенье, с утра, прилетел самолет командующего, с целой сворой инспекторов и заместителей. Командир дивизии прилетел еще накануне, через час после аварии. Все придерживались версии, что самолет, по непонятной причине взорвался в воздухе. После обеда, весь полк отвели к ближнему приводу, это такой радиомаяк, находящийся в створе полосы, на удалении, как правило, около одного километра от нее, с его помощью летчики всегда знают, где находится аэродром. Раз самолет взорвался в воздухе, между ближним приводом и полосой, должно же было хоть что-то отлететь от него. Вот нам и поставили задачу, найти хоть что ни будь от самолета, выброшенное этим взрывом. Нас выстроили в две шеренги шириной метров двести, так что между нами расстояние не превышало одного метра. В таком строю просмотреть, что-либо на земле было просто невозможно. Весь полк глаза проглядел, но ничего, даже отдаленно похожего на обломки самолета, мы не нашли. О чем тут же и было доложено командующему.

- Нам никто ничего не говорил, но мы постоянно видели как экипаж Сличенко, выстроенный в одну шеренгу, понутив головы, стоит во дворе временного штаба полка. Только у командира, у Сличенко, на голове была фуражка, остальные стояли без головных уборов, их фуражки с самолетом сгорели. Да у Генки Мынты руки перевязаны. А перед строем расхаживает командующий, или один, или в компании с командиром дивизии и все время, что-то у экипажа допытываются. "Вот, - говорили наши офицеры, - люди ели жизни свои спасли, а им покоя не дают. Неужели не ясно, что самолет в воздухе взорвался. Экипаж здесь не причем. Обязательно найдут к чему привязаться, только чтобы экипаж обвинить".

- Так, что, был взрыв на самолете или не было его?

- Не все так однозначно. Взрыв-то был. Это однозначно. Но вот где, на каком этапе полета он произошел, вот это вопрос?

- В понедельник, где-то после обеда, командующий собирает полк в большой палатке, где ставились задачи на полеты, а по вечерам показывали фильмы. Видно, что настроение у него, хуже некуда.

- "Итак, - начал он, - обращаясь к командиру полка, - вы утверждаете, что самолет взорвался в воздухе, до посадки?"

- Так точно, товарищ командующий, - подтвердил командир полка, - В воздухе. На КДП это все видели.

- Так почему, в таком случае, вы не смогли найти ни одного кусочка оплавленного металла от самолета. Если был взрыв, должны ведь на земле остаться какие-нибудь материальные следы этого? Правильно?

- Не могу знать, товарищ командующий, - только и нашел, что сказать наш командир.

- Хорошо. Тогда ответьте мне. Что это такое? - командующий достал из кармана, сложенный вчетверо листок белой бумаги. Из этого свертка он извлек, нечто зеленое, размером с почтовую марку, и, держа, сей предмет, двумя пальцами, поднес его к глазам командира полка.

- Я боюсь ошибиться, товарищ командующий, но, похоже, что это березовый лист.

- Вы не ошиблись, это действительно, березовый лист. Но не кажется ли вам, что есть нечто необычное в его виде? - мы затаили дыхание, пытаюсь понять, что это за комедия с березовым листом.

- Да, он как будто несколько потерт. Вон, даже дырочки есть.

- Как вы думаете, где я его нашел?

- Не могу знать, товарищ командующий, - опять не нашел лучшего ответа, ошарашенный командир.

- Знаете, где я вчера был после вашего доклада?

- По-моему на полосе, в том месте где, ну где сел самолет.

- Да я был там. И возле самого торца полосы я нашел несколько таких листьев. Все они протерты до дыр. Вам это ни о чем не говорит?

- Говорит, - протянул, начавший прозревать командир, - Так вы хотите сказать, что полосу кто-то подметал вениками из березовых веток? Так, что ли?

- Не хочу, а уже сказал. Начальник особого отдела! - вызвал командующий из своего сопровождения, неприметного полковника, - Вы выяснили фамилии тех, кто подметал полосу?

- Так точно! - он зачитал список из восьми человек, все названные офицеры вышли и стали шеренгой перед полком. Они были явно смущены, лица красные, глаза не знают куда глядеть. Видно было, что они сбиты с толку и не знают как себя вести. Было просто поразительно, как быстро и точно чекисты нашли тех, кто и под пытками бы не выдал своего командира. Но кто-то, один из них, выдал.

- Вот эти офицеры, - тем временем продолжил командующий, - очевидно одни из наиболее заслуживающих доверия командира эскадрильи, на другой день зачем-то подметали полосу и думали, что смогут, таким образом, меня обмануть. Какой же я был бы командующий, если бы не был способен разгадать вашу детскую хитрость? Грош бы мне была цена. Командир первой эскадрильи! Доложите, зачем вы послали этих офицеров, мести полосу?

- Я..., это, - запинаясь, начал подполковник Гаврилин, прошедшей зимой утвержденный снежным крещением в новом звании, - Ведь самолет-то в воздухе взорвался, а тут..., тут выходит он, кроме того, еще и до полосы сел. А раз он до полосы сел, то на нее гравий из подсыпки попал. Ну, думаю, самолет все равно сгорел, сам ведь в воздухе взорвался ..., а летчика еще обвинят. Из-за ошибки в технике пилотирования, мол, самолет сожгли. Летчику достанется..., у нас всегда виновных среди летчиков ищут.

- Где там ищут и всегда ли, я не знаю, но неужели вы думаете, что самолет взорвался в воздухе?

- А, где же еще? - прошелестело по рядам. Недоумение отражалось на наших лицах. Ответ был яснее ясного. Самолет взорвался в воздухе перед посадкой. Это видели все на КДП. Зачем теперь искать виновных среди летного состава?" Мы с Толей помолчали несколько минут. Я, вспоминая все обстоятельства разбора аварии, он, наливая в стаканы очередную добрую порцию водки и, приготовился слушать дальше.

- Как ты помнишь, я говорил, что его пару выпускали на боевую службу. То есть самолеты были заправлены под пробки. А это тридцать пять - тридцать шесть тонн керосина на каждом из них. Не успел Сличенко оторваться от земли, как из Владивостока пришла команда запретить вылет на боевую службу. Кто-то, что-то, где-то, с кем-то не согласовал. Короче, второй самолет, по полосе и на стоянку. А Сличенко дают команду аварийно слить топливо и, как можно быстрее, зайти на посадку. Как же, товарищ "два нуля первый", позывной командующего авиации ТОФ, сердиться изволят.

- А зачем сливать топливо, да еще аварийно?

- А как же! У каждого самолета есть предельно допустимые посадочные веса, причем разные для посадки на бетон и на грунт. На грунт тонн на десять, если не ошибаюсь, меньше. Прочность конструкции не позволяет производить посадку с большими весами. При посадке с весом больше допустимого может произойти множество неприятностей: стойки шасси могут сквозь крылья пройти, или, как в этом случае, фюзеляж переломится. Давай вернемся к разбору, - предложил я и Толя со мной согласился.

- "Ну, хорошо, - сказал командующий, уловив в настроении аудитории недоумение, - давайте, восстановим картину в динамике. Получив команду зайти на посадку, Сличенко начал слив топлива. Правый летчик открыл, как теперь выяснилось, не оба крана, а только один. Оказывается он, видите ли, просто не знал, что на этом самолете их два, ну и, конечно, вместо тысячи восемьсот, производил слив только восьмисот литров топлива в минуту. Штурман не запустил секундомер и, сколько продолжался слив топлива, никто не знает. Подсчета остатка топлива на борту, по группам баков, ни командир, ни правый летчик не вели. Все это привело к тому, что вместо восемнадцати тонн было слито едва ли восемь. Нам удалось найти кассету магнитофона и очень четко можно на ней услышать, как командир собирается поразить воображение правого летчика классной посадкой. Еще бы, погода миллион на миллион, ветра практически нет. Но когда летчик готовится выполнить классную посадку, он, иногда забывает подсчитать посадочный вес самолета, небрежность вполне простительная для такого великого асса, как майор Сличенко. Вот он и построил расчет захода на посадку, исходя из веса на десять - двенадцать тонн меньше фактического. Естественно, он и обороты убрал раньше, чем следовало. Вот самолет и воткнулся в гравийную подсыпку за восемь метров до начала полосы, то есть выполнил посадку на грунт. А мы с вами знаем, что предельно допустимый посадочный вес на грунт на шесть тонн меньше, чем при посадке на бетон. Вес самолета превышал предельно допустимый для посадки на бетон, а сел он на грунт. Не удивительно, что самолет не выдержал такого издевательства и переломился за передними пушками. Из Ту-16 был сделан Ту-144, а не мне вам рассказывать, какие коммуникации проходят в верхней части фюзеляжа в этом месте. Достаточно того, что там проходит маслопровод и кислородная система, при их повреждении уже произойдет взрыв. Я уже не говорю, о топливопроводе и электрических силовых кабелях, которые при разрыве, обязательно произвели короткое замыкание. Получается, что в момент касания колесами гравия подсыпки и произошел жирный взрыв. А так как самолет сел за триста метров до обычной точки приземления, то всем на КДП показалось, что взорвался он в воздухе. Все внимание сконцентрировалось на взрыве и, раз он произошел в месте, где обычно самолеты еще находятся в воздухе все и решили, что самолет, по непонятной причине, взорвался в воздухе. А причина, надеюсь, теперь всем понятна - халатность и

безалаберность летного состава. Крестьянин, когда телегу свою грузит и лошадь запрягает и то подходит к этому процессу ответственнее, чем вы, майор Сличенко, который отвечает за жизнь шести человек и боевую машину. От полетов я вас отстраняю. Командир полка! Представить документы на снятие Сличенко с летной работы. Полку объявляю оргпериод. А то залетались, дальше некуда. Что ни летчик, то Чкалов! Ассы! На самолет как не телегу залазят".

- В общем, досталось нашему полку тогда, по первое число. Все нам командующий и начальник политотдела авиации флота припомнили. Но концовка была, умереть – не встать! Когда они, наконец, высказали все, что они о нас думают, командующий спросил: "Ко мне вопросы есть?". И тут командир полка, во время экзекуции молчавший, вдруг ляпнул: "Товарищ командующий, разрешите показать личному составу полка художественный фильм?". У того челюсть отвалилась: "Ну, раз вам больше, кроме как кино крутить, делать нечего, показывайте!". А мы все, включая командира, про себя думали: "На хрен, нам это кино сейчас сдалось". Просто командир сам спросил это лишь бы, что-то сказать. Вот так, Толя, классные посадки показывать, еще хорошо, хоть живы остались.

- Ну, и что, тому майору сделали?

- Да, в общем-то, ничего. Ему и так пора было на наземную службу переходить. Лет то ему было, прилично, где-то под сорок пять. Мы, молодежь, тогда думали, что столько и не живут. Назначили его руководителем посадки, потом начальником КП во Вьетнаме. Там он подполковника получил, еще один орден, да и денег поднакопил. Не спали он тогда самолет, так бы майором и остался, и во Вьетнам его в качестве летчика, как старпера, не отправили бы. Оно, как говорится, нет худа без добра, так оно и выходит. Было еще пару случаев "классных посадок", но о них я в другой раз расскажу. Уже и спать пора. Давай бутылку добьем и аут.

Мы еще по стаканчику выпили, закусили. Покурили на балконе, что бы номер проветрить, обсудили планы на завтра, да и залегли спать. В соседнем номере работал телевизор и шел какой-то фильм про авиацию, так как отчетливо слышался рев авиадвигателей. Толя вскоре стал посапывать, а я еще и еще раз прокручивал видение горящего самолета, вспоминая упущенные в моем рассказе детали этой аварии, в раскрытии причин которой, сыграл главную роль потертый березовый лист.