

ПРЕДИСЛОВИЕ

Все началось с того, что закончив летную работу (пролетал более 30 лет, из них около 20 занимался исследовательской работой в области боевого применения фронтовой авиации) и, переключившись на педагогическую деятельность, долгое время не мог смириться со своим новым положением. Тоскуя по любимой работе, в часы досуга мысленно возвращаясь к тем, лучшим годам своей биографии, перебирал в памяти наиболее интересные и значительные события своей летной жизни. Взглянув на свою летную работу как бы со стороны, вдруг обнаружил, что то, к чему в свое время относился как к обыденной будничной работе, содержит в себе немало поучительного и интересного. Надеюсь, что материал может заинтересовать и широкую публику, но абсолютно уверен, что молодым летчикам, испытывающим в процессе своего становления естественные чувства неуверенности, недовольства собой, эти заметки, безусловно, принесут пользу. Полезны они будут и тем, кто этих летчиков учит.

Вспоминая о былом и снова мысленно проигрывая запомнившиеся полеты, обнаружил, что четко воспроизвожу не только действия свои, но и ощущения. И что ощущения эти не менее важный компонент полета, чем все остальные его составляющие, а в некотором смысле даже более интересный и важный. Эти ощущения настолько разнообразны, специфичны и ярки, что можно говорить о постоянном эмоциональном фоне, на котором происходит профессиональная деятельность летчика. Эмоциональный подъем существует всегда, даже при самом простом полете, когда летчик кажется совершенно спокоен. Этому эмоциональному подъему сопутствует и соответствующая физиологическая реакция организма.



Мне пришлось быть первым летчиком одноместного самолета, у которого в полете записали пульс, дыхание и кровяное давление. Когда я впервые выполнил облет этой аппаратуры, захотелось поскорее узнать, что же там записано? Пришел на другой день к врачам, чтобы посмотреть свои параметры, а, прочитав их, разочарованно сказал: «Да это же не мои записи». В ответ врач лукаво и торжественно заявил: «Ты же первый и пока единственный летчик одноместного самолета, у которого записали в полете эти параметры. Так что удивляйся, но верь». А удивляться было чему: полет самый что ни на есть рядовой и спокойный, а сердце работает, как при рекордном забеге. Фоновые характеристики были такие: пульс – 72 удара в минуту, давление – 110/60 (это мое обычное давление за все время летной работы и далее). На записях же я увидел нечто «несусветное»: сел в кабину, привязался – пульс 90, выруливаю – 100, взлетаю – 120. Но то, чему сразу и не поверил – кровяное давление в воздухе – 145 (верхнее), тогда как на земле, даже при «нарушении режима» более 115 никогда не было. А что же бывает, когда ситуация критическая, или полет выполняется при предельном напряжении всех душевных и физических сил? Собственных данных у меня нет (больше врачи меня к подобным полетам не привлекали), но из литературы знаю, что при заправке в воздухе у летчика заправляемого самолета (во время стыковки) пульс доходит до 200 ударов в минуту. Под стать этим физиологическим всплескам и всплески эмоциональные. Они имеют и огромный количественный диапазон и весьма разнообразны по качеству (содержанию). Это и реакция на собственные действия и на поведение самолета (удовлетворение, расстройство), на неожиданные ситуации (испуг, растерянность, стресс). Это и борьба с самим собой при принятии решения (выбор между доводами «за» и доводами «против»). Это и потрясающие по своей силе и непреодолимости иллюзии пространственного положения самолета и многое другое. Летчики не любят рассказывать о своих ощущениях, потому что многие из них имеют негативный оттенок: испуг, нерешительность, стресс. Иллюзии расцениваются как недостатки, которых «настоящий» летчик не должен иметь. А считая так и не зная, что эти «недостатки» бывают и у других, молодые летчики испытывают чувство собственной



неполноценности, угнетенности психики, а это может быть причиной серьезных летных происшествий. Поэтому, одна из задач этой книги — показать молодым летчикам, что все эти отрицательные эмоции не патология (если, конечно, они не выходят за определенные пределы), а нормальная реакция организма на внешние воздействия. Более того, если познать эти явления и правильно к ним относиться, их можно превратить из врагов в помощники. В самом деле, чувство испуга, вызванное внезапным появлением действительной, а иногда и мнимой опасности, если ему поддаться, может превратиться в состояние глубокого стресса, последствия которого могут быть самыми печальными. Но тот же испуг, как естественное проявление чувства самосохранения может вызвать мобилизацию всех духовных и физических сил человека в момент опасности, что позволит быстро оценить обстановку, найти причину происшествия и даже в самой критической ситуации стимулировать у летчика борьбу за спасение себя и самолета. Если в качестве наивысшей похвалы говорят про летчика, что он не ведает страха, этому не следует придавать буквальный смысл. Если он не ведает страха, он и не будет бороться за свою жизнь. Такой летчик погибнет при первом же попадании в аварийную ситуацию. Не ведает страха, это значит, не проявляет его внешне, не поддается ему, хотя и испытывает, как всякий нормальный человек.

Все эти мысли появились, как результат ретроспективного переживания того, что было когда-то. Ощущения были такими свежими и четкими, что появилось желание их сохранить, и, завершив прогулку по парку, я приходил домой и переносил свои впечатления на бумагу.

Вскоре я написал статью в журнал «Авиация и космонавтика» (по другому поводу), а когда пришел в редакцию, на всякий случай, ни на что не рассчитывая, показал редактору свои записи. Он с интересом отнесся к ним и предложил доработать и принести. Так появилось несколько статей, которые неожиданно для меня поместили в рубрике «Полет и психология». Пожалуй, это обстоятельство и натолкнуло на мысль, что материал можно расширить и подать именно под углом зрения психологии. Тогда могут получиться не только «не подходящие ни под какой жанр», как выразился редактор,



описания своих ощущений и переживаний, а небольшая книжка, связывающая все отдельные фрагменты единой психологической нитью. Но тут же возникли сомнения: не очень ли самонадеянно (если не сказать нахально) писать книгу с психологическим уклоном, будучи в этой науке более чем дилетантом? Мои теоретические познания в этой науке ограничивались содержанием книги К. Платонова и Л. Шварца «Очерки психологии для летчиков». Но тут же возразил себе: а что же все это, о чем хочу писать, как не практическая психология? В жизни можно найти немало примеров тому, как люди делают вполне профессионально обычное житейское дело, не зная, что оно имеет строгое и мудреное научное название. Подобно тому, как известный мольеровский герой не знал, что всю жизнь говорил прозой. Возникла даже мысль, что может быть незнание теоретических канонов сыграло положительную роль в моей психологической деятельности, ибо в поисках и находках я руководствовался только фактами и логикой, а, зная каноны, «подгонял» бы свои решения под них и, глядишь, скорее бы ошибся. Говорю это в шутку, но про себя думаю, что доля правды в этом есть. Хотя бы потому, что знаю пример обратный, когда психологи-теоретики, знающие предмет как свои пять пальцев, но не знающие всей психологической сложности и неоднозначной сути летной деятельности, давали такие практические рекомендации летчикам, которые могли принести только вред.

В процессе достаточно продолжительной летной деятельности у меня выработалась привычка копаться в своих ощущениях и действиях, подробно их анализировать, делать на основании этого анализа какие-то выводы, находить решения и вырабатывать определенные правила. Побудительной причиной к тому, чтобы выработалась подобная, в конечном итоге, хорошая и полезная привычка, послужили факты, в общем-то, отрицательные, но вызывающие положительные реакции психики. По природе я был флегматичным, неуверенным в себе и нерешительным, но упрямым (что иногда, видимо, может заменить волю) и в достаточной степени самолюбивым. В диалектическом противоборстве этих антиподов победы были и с той и с другой стороны, но что касается летной деятельности, то здесь, видимо, взяли верх положительные качества. Произошло это



потому, что к ним присоединился могучий союзник – огромное желание стать летчиком. Или, выражаясь научным языком, была мощная мотивация. Помнится, когда я взвешивал все за и против, то, перебирая те свои недостатки, которые для летчика были противопоказаны и, пытаясь найти контрдоводы, вдруг нашел такой, который перевесил чашу весов в сторону «за». Довод был такой: «Вот если пойду в летчики, то и избавлюсь от этих недостатков – нужды профессии заставят. А если не пойду, так и останусь «хлюпиком». Это окончательно убедило. Теперь ретроспективно можно сказать, что становление мое как летчика было цепью парадоксов: недостатки этого процесса, в конце концов, давали положительный результат. Обучение мое летному ремеслу проходило в военное время. Программы обучения были предельно сжаты, и времени на отработку всех необходимых элементов полета не хватало. Вот и приходилось доходить до многого самому, а это и выработало привычку заниматься самоанализом. Впоследствии эта привычка стимулировалась и особенностью моей деятельности в качестве летчика-исследователя. В мою задачу входило не только выполнить полет в соответствии с заданием (часто задание содержало совершенно новые элементы полета, которые не выполнял до того ни я, ни, если можно так выразиться, самолет), но и подробно описать, как нужно действовать при выполнении этого элемента. И не просто описать, а изложить материал в виде, понятном молодому летчику, который будет это выполнять вслед за мной. В дальнейшем, когда я перешел в отдел исследований вопросов боевого применения только что созданной истребительно-бомбардировочной авиации и вскоре возглавил этот отдел, мне уже пришлось не просто выполнять полетные задания, а и придумывать не только полетные задания, но и основные положения боевого применения и тактики действий этого нового рода авиации.

В процессе исследовательской работы я обнаружил один парадокс: часто великолепные летчики, как говорится летчики «от Бога», как исследователи представляли меньшую ценность, чем менее одаренные в летном смысле, но умеющие анализировать свои действия в полете и подробно их изложить на бумаге. Те, что «от Бога», часто не могут рассказать, как они выполнили тот или иной сложный



элемент полета, хотя выполнили его блестяще. Обладая поставленными от природы двигательным навыком и чувством самолета, они пилотируют как бы подсознательно, не фиксируя, как это делается.

Вспоминается такой случай. Группа летчиков участвовала в исследованиях, связанных с действиями по наземным целям. Подводя итоги работы, я обнаружил, что один летчик из этой группы в каждом вылете поражал цель, чего кроме него никто не мог сделать, даже самые опытные летчики. Решил встретиться с этим асом и побеседовать. Каково же было мое удивление, когда я увидел почти мальчика, который только год назад окончил училище и еще класса никакого не имел. На вопрос, как ему удалось добиться такого выдающегося результата, он недоуменно посмотрел на меня и только после моих настоятельных нажимов, ответил: «В задании же написано какие параметры нужно выдерживать. Вот я и выдерживал».

Коли зашел разговор о том, что есть летчики природные, а есть такие, которые не обладают всем набором необходимых качеств, но могут их приобрести в процессе летной деятельности, следует решить и еще один вопрос в этой логической цепи: а есть ли такие, которые вообще не могут научиться летать? Печальная практика показывает, что есть люди, которые летчиками стать не могут. Вернее не должны. Может быть, научить, как в авиации выражаются, «держаться за ручку» и можно, но не нужно, т.к. при отсутствии минимально необходимых двигательных навыков и достаточной психологической устойчивости такой летчик рано или поздно погибнет. Поэтому абитуриенты, поступающие в летные училища, должны проходить строгий физиологический и психологический отбор. Сейчас этот отбор производится, и это должно повлиять на количество происшествий, произошедших по причине «человеческого фактора». В то время, когда учился я, об этом отборе не могло быть и речи – шла война, и в строй попадали и те, у которых необходимых данных не было. К чему это приводило – я был невольным свидетелем.

Сразу после войны группа летчиков нашего полка была направлена в Заполярье – на Кольский полуостров. Там мы встретили своих сверстников, среди которых был высокий красивый парубок с запорожскими усами по фамилии Кавун. По внешним данным он



вполне годился в асы, а по тем внутренним, которые для этого были нужны – совершенно не подходил. Но каким-то странным образом это отсутствие необходимых летчику качеств сочеталось с огромным желанием летать. Видимо, это и удерживало командование от того, чтобы сделать решительный шаг. А напрасно... У меня не было тогда убеждения, что кто-то не может стать летчиком: ведь я о себе тоже думал как о неспособном, но вроде бы дошел до кондиции. Когда же мне пришлось слетать в паре с Пашей, я понял, что он до кондиции никогда не дойдет. Он был ведомым и после взлета должен был пристроиться ко мне. Но так и не сумел этого сделать. Павел робко подкрадывался к тому месту, где должен был стоять в качестве ведомого пары, но когда казалось, что достиг этого, вдруг шарахался то в сторону от меня, а то и под мой самолет. Я пытался по радио как-то подбодрить его, успокоить и подсказать, что делать, но ничего не помогало. После полета я ему откровенно сказал, что летать ему нельзя и нужно как можно скорее принять единственно правильное решение. Но он этого не сделал. Через год, уже учась в академии, я узнал, что Павел погиб, столкнувшись в воздухе со своим ведущим. Ведущий чудом уцелел, но, получив сильные травмы, летать уже не мог.

На этом я заканчиваю вводную часть и представляю основную. Это будет описание тех полетов и подготовки к ним, которые запомнились на всю жизнь. Запомнились потому, что было в них что-то необычное. Как правило, необычность заключалась в эмоциональной насыщенности, в том, что в сложившейся ситуации либо неправильно действовал, и это вызвало всплеск недовольства собой, либо в трудной ситуации нашел правильное решение, и это вызвало душевный подъем, удовлетворение. В более общем выражении цель книги можно определить и так: показать закулисную сторону летной профессии, что делает и что переживает летчик, находясь наедине с самим собой в условиях сложной, а иногда и экстремальной обстановки, как в борьбе мнений приходит к правильному решению.

В некоторых эпизодах действия автора с точки зрения официальных правил не выдерживают критики (например, перегонка самолета «ИШ» при отказе приборов). Но именно в этом и других



подобных эпизодах наиболее ярко проявляется механизм поиска решения в нестандартных ситуациях, когда логика приводит к решению, которое, с точки зрения формальных правил, недопустимо, но именно это, на первый взгляд необоснованное решение, приведет к положительному результату.

Тут возникла ассоциация, связанная с эпизодом из войны во Вьетнаме. Вычитал я описание этого эпизода в американском журнале. Суть дела такова. Вьетнамцы с какого-то момента перестали лишать окруженные ими подразделения американцев связи со своим командованием, хотя легко могли это сделать. Оказалось, что за этим кроется удивительно тонкое наблюдение: когда связь была, окруженные докладывали вышестоящему командованию о своем бедственном положении и получали от него инструкции о том, как действовать. Рекомендации эти давались в соответствии с уставами и другими официальными документами. Окруженные начинали действовать стандартно, и вьетнамцам ничего не стоило организовать контрдействия, которые сводили на нет усилия окруженных. Если же связи не было, окруженные вынуждены были принимать собственное решение, которое опиралось на фактическую обстановку, и блокирующим было гораздо трудней предугадать решение противника и организовать контрдействия. Гениальная военная хитрость, построенная на тонком знании психологии.

Чтобы воспитать классного летчика – воздушного бойца, недостаточно научить его правильно действовать в стандартных ситуациях. В боевых условиях ситуации, как правило, непредсказуемы, и выйти из них с честью сможет только летчик, умеющий самостоятельно и нестандартно мыслить, находя тот оптимальный вариант решения, который приведет к успеху. При этом он ищет решение не путем перебора готовых рекомендаций, а путем быстрого анализа обстановки и выбора действий, соответствующих этой обстановке.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

Первый полет совершенно выпал из памяти: что видел, что слышал, что делал, что чувствовал не оставило никакого следа. Запомнил, кажется, только то, что поташнивало. Это привело в ужас, так как в числе прочих своих «несоответствий» подозревал и возможность укачивания, так как когда-то в детстве накатался на качелях до умопомрачения. Возможно, это и было причиной того, что забыл обо всем прочем. На земле, правда, выяснил, что причиной этого поташнивания был запах перегоревшей касторки, которая использовалась в качестве смазки на двигателе М-11. Как только узнал об этом, тут же перестал этот запах ощущать. Кстати, в дальнейшем, на чем бы ни летал, какая бы болтанка ни была, никаких признаков воздушной болезни не было.

А вот как ехали в тот знаменательный день на аэродром — помню прекрасно. Сидели мы на парашютах в кузове грузовика и молчали. Даже штатные балагуры, которые раньше не могли просидеть молча и минуты, опустили «очи долу» и внимательно изучали носки своих совсем еще новых кирзовых сапог. Не нужно забывать, что в довоенные годы людей, которые хотя бы в качестве пассажиров поднимались в воздух, уже считали храбрецами и чуть ли не героями. Профессиональные же летчики были окружены ореолом исключительности, не менее чем позднее космонавты. Такое отношение к летчикам сложилось, в частности, потому, что бытовала убежденность, что летчики своей смертью не умирают. Думается, в той или иной степени каждый, размышляя о предстоящем полете, не исключал и самый худший исход. В это время один наш товарищ, который, в отличие от других, ерзал на своем парашюте и нервничал открыто, вскочил и буквально завопил:



«Братцы, перед войной цыганка мне нагадала, что я проживу ровно 20 лет. А сегодня мне исполнилось как раз двадцать!» И тут нас прорвало. Начался шум, шутки, подначки по поводу откровения нашего товарища. Будто поняли, что наши сомнения по сравнению с его трагическим положением, – сущий пустяк.

Было это в октябре 1941 года, а в первых числах ноября авиашкола наша была перебазирована за Урал в г. Шадринск. Вот там-то, зимой 1941–1942 гг. и начались, фактически, мои первые учебные полеты. Первая военная зима была и в Европейской части страны лютая, в Зауралье же температура устойчиво стояла за отметкой 40°. В городке еще было терпимо – там было безветрие. Аэродром же располагался на горушке, и там к морозу, который был и так больше, чем нужно в домашнем обиходе, добавлялся ветер. Это сочетание при нашей армейской одежке было совершенно нестерпимым. Когда мы начали полеты, летного обмундирования для курсантов не нашлось, и не только на земле, но и в воздухе мы были одеты в шинели, сапоги, шапки и трехпалые армейские перчатки.

Определили меня в экспериментальный отряд, где впервые исследовали возможность проводить первоначальное обучение не на традиционном У-2, а на значительно более строгом и более скоростном УТ-2. В этих зимних полетах ни нам, ни инструкторам было не до экспериментов. Моя задача, когда я садился в кабину, состояла в том, чтобы не обморозиться до сильных пределов. Для этого я правую кисть в перчатке сжимал в кулак и клал этот кулак сверху на ручку управления, ноги на педали не ставил, а стучал ими об пол и друг об друга. Левая же рука шарилась по лицу, растирая замораживающиеся места. А малюсенький козырек «утенка» совершенно не защищал от пронизывающего ветра, дующего со скоростью 150 км/ч. Пилотировал самолет, разумеется, инструктор. Когда я, протерпев два круга, вылез из самолета, в квадрате, где должны были находиться остальные курсанты, стоял только мой земляк Костя Акимов. Остальных и след простыл. Так и летали в эти морозные дни мы с Костей вдвоем, соревнуясь, кто больше выдержит. Довели «рекорд» до семи кругов. Выдержав это испытание довольно легко, я, пожалуй, впервые подумал, что не такой уж я «непригодный», как внушал себе раньше. И это испытание сыграло, думаю, немаловажную