

АЛЕКСАНДР МИРОШНИЧЕНКО

Летание,
как способ существования

тексты, рассказы, миниатюры

Александр Мирошниченко

Летание как способ

существования. Тексты,

рассказы, миниатюры

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=43314380

ISBN 9785449693211

Аннотация

Здесь собраны тексты, которые мне не раз приходилось произносить перед профессионально аудиторией. Тексты, которые приносят в твоё сознание гул двигателей и неподвижное ночное небо над океаном. Тексты, которые приходят на ум, когда самолёт, ускоряясь, бежит по взлетной полосе, приближая то мгновение, когда подъёмная сила крыла станет больше веса самолета и начнётся полёт. Тексты, которые приходят, когда ты смотришь на голубое небо и летящий в нём самолёт.

Содержание

Летание, как способ существования	5
Извинение	5
Предисловие	11
Летание, как способ существования	17
Конец ознакомительного фрагмента.	21

**Летание как способ
существования
Тексты, рассказы,
миниатюры**

Александр Мирошниченко

© Александр Мирошниченко, 2019

ISBN 978-5-4496-9321-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Летание, как способ существования

Извинение (перед предисловием)

Зародившись где-то в высоких широтах Атлантики и не встречая препятствий на своём пути, ветер скатывался вниз по глобусу, набирая скорость, вбирая свежесть и мощь океана, чтобы с размаху ударится частью своей о северный склон вулкана Тейде и разлететься на мелкие осколки. Эти осколки – беспорядочные завихрения до недавнего времени мощного потока воздуха, но обладающие его силой, заполняли собой все пространство, примыкающее к южному склону вулкана, раскачивали в разные стороны не столь уж и богатую растительность этой части вулканического острова, рисовали причудливые белые барашки на гребнях высоких океанских волн и создавали довольно серьезные неудобства капитанам воздушных судов, которые заводили свои лайнеры на посадку в аэропорт Тенерифе Южный, что имени королевы Софии. Трудно поверить, наблюдая со стороны, что эти большие красивые птицы из металла и отраженного от него солнца, на завершающем долгий путь участке

полета, покачиваясь с крыла на крыло, не купались в свежем и влажном морском воздухе, наслаждаясь всеми прелестями границы трех стихий – неба, земли и океана, а испытывали довольно серьёзные неудобства. Между тем капитанам, управлявшим этими прекрасными птицами в такие моменты не до красот окружающего мира, как бы неповторимы и неотразимы эти красоты не были. Воздух, который и есть единственная надежная опора любого самолета вдруг становится, что та разбитая распутицей дорога, с единственным отличием – в небе ты не видишь, что ждет тебя в следующий момент – ухаб, который подбросит самолет на десятки метров или яма, что может быть глубиной до самой земной тверди. Конечно, самолет должен встретиться с земной поверхностью, но только в строго отведенном для этого месте, в строго отведённое для этого время и с вертикальной скоростью, которая обеспечит мягкое касание колес о бетон взлётно-посадочной полосы, чтобы пассажиры спокойно вздохнули, а если они из России, то и зааплодировали, выражая тем самым радость, что полет закончился благополучно. И никак иначе. Поэтому и покачивается лайнер, выдерживая установленную траекторию захода на посадку, для благополучного завершения полета. Стороннему наблюдателю может показаться, что это естественное поведение самолета, которое разве что может вызвать дискомфорт пассажиров и только тот, кто сам пилотировал самолет в такой ситуации знает какво сейчас капитану удерживать

многотонную машину на очень узкой тропинке, что зовется в авиации предпосадочной прямой, в условиях, когда ты летишь не в спокойной атмосфере, а среди хаотичных воздушных завихрений, создающих то, явление, которое зовется в авиации «болтанкой» в лучшем случае или «сдвигом ветра» в случае посерьёзней.

В этот раз всё так и было. Пассажиры прибывающего лайнера через иллюминаторы любовались красотами далекого острова, на котором они с удовольствием проведут одну-две недели своего отдыха, пассажиры, которые закончили свой отдых и собирались в обратную дорогу наслаждались прекрасным видом одного из самых красивых самолетов через большие окна аэровокзала. Я же хорошо представлял, что происходит в сей момент в пилотской кабине, потому что только вчера здесь примерно в таких же условиях сажал этот самый самолет, который за время нашего отдыха успел слетать в Москву и вернуться обратно. Лайнер в самом завершении полета прекрасно смотрелся на фоне синих океанских волн, увенчанных белыми гребнями. Будто не желая заканчивать полет, он нехотя, но синхронно коснулся задними колесами тележек основных стоек шасси и только почувствовав привычную шероховатость бетона посадочной полосы, сначала опустился на все колеса основных опор и затем также плавно, уменьшая тангаж, коснулся бетона и передней стойкой шасси. Теперь для завершения полета оставалось мягко погасить энергию многотонной машины благо

точное приземление явно позволяло сделать это достаточно комфортно.

«Классика», – прокомментировал я себе приземление. Каждый раз созерцание приземления А330 у меня вызывает восторг, невзирая на то, что, когда сам стал пилотировать этот лайнер, понял, что он полностью оправдывает своё русское название «самолёт» и, таки, сам летает. Главное не мешать ему это делать. Но, по большому, счету это и есть суть профессионализма – делать только то, что без тебя не сделается и не мешать тому, что произойдёт и без тебя.

Красавец лайнер, закончив пробег, зарулил на стоянку. Пассажиры радостные благополучным завершением полета и в предвкушении удовольствия пребывания в этом замечательном месте, покинули самолет, из которого по завершению положенных процедур вышел и экипаж. После обычных для передачи самолета от экипажа экипажу коротких фраз «самолет исправен, погода нормальная, там поболтало, там грозы, на базе всё хорошо», Капитан говорит неожиданное: «Вызываю на соцсоревнование, кто первый напишет следующую книгу». Отказываться от вызова коллеги несолидно, но, если честно, я вообще не собирался писать не только следующую книгу, но и предыдущую, поскольку мне всю жизнь посвятившему работе гражданского пилота, а, следовательно, работе скучной и неяркой, писать-то по большому счету и не о чем. И предыдущая история, что коллега назвал книгой, по сути родилась из обычной инструкторской рабо-

ты, когда нужно было скучные, но важные истины обернуть в привлекательную упаковку. Именно так родились Законы Батера Брэда. И с единственной целью донести до своих коллег, до своих учеников, что безопасное выполнение полёта – это единственный критерий профессионального уровня линейного пилота, самая важная цель его карьеры и его главная ответственность перед его пассажирами и его близкими, были написаны рассказ «Странный пассажир» и миниатюра «Тонкая белая линия». Но за все благие начинания нужно расплачиваться. Даже столь невинное занятие, как написание практически учебных пособий знакомит с удовольствием творчества. Поэтому несмотря на то, что планов писать что-то ещё кроме учебных пособий по безопасному летанию у меня не было, да и писать учебные пособия мне приходилось себя заставлять, вызов коллеги я принял.

Когда я противопоставлял творчество и работу линейного пилота, я всё же должен был добавить, что есть у этих непохожих занятий и общее – это ответственность. Для пилота – это его ответственность перед его пассажирами. Для того, кто взял в руки перо или приготовил клавиатуру современного компьютера, чтобы рассказать миру то, что кроме него и лучше него рассказать никто не сможет, должен понимать, что ему нести ответственность перед своим читателем, который тратит на чтение самое ценное, что у него есть – время. А мы-то понимаем, что тратить время и тратить жизнь – это абсолютно одно и то же. Именно это заставило меня на-

писать предисловие к предисловию. Здесь читатель должен понять и решить стоит ли ему продолжать.

13.01.2018 Тенерифе, Испания

Предисловие

В небе всё другое

Другая земля.

Возьмём те же дома, улицы, дороги, реки, горы, моря. Привычные в повседневной жизни подробности, иногда милые, иногда раздражающие, остаются, но прячутся за высотой полета, и становятся столь далеки, что даже не угадываются на таком расстоянии. И, глядя на всё это с высоты птичьего полёта, становятся очевидными гармония и целесообразность всего того, что мы привыкли видеть рядом с собой и не могли разглядеть. Очевидными становятся их непостоянство и уникальность.

Однажды очень-очень давно мы летели из аэропорта Франкфурт-на-Майне в Дакар и на участке трассы между Малагой и Тетуаном, где Средиземное море прямо перед Гибралтарским проливом сужается до неприличного для моря размеров, я увидел, как Европа и Африка отчаянно тянут друг другу руки и пальцы их не могут соприкоснуться, а там, где они уже почти касаются друг друга и есть Гибралтарский пролив. Эта картина подсвечивалась лучами, уходящего куда-то на Американский континент, солнца. Прекрасный кадр. Но за фотоаппаратом нужно было спускаться в грузовую кабину и мысль, что можно будет сделать такую фотку

в следующий раз остановила меня. С этого момента прошло более двадцати лет. Небо Европы стало знакомым и родным, каким может быть рабочее место, когда любишь свою работу. И небо Испании не исключение. Много-много раз мне приходилось пересекать Испанию с севера на юг и в обратном направлении, знакомые с детства и окутанные романтическим флёром названия: Барселона, Аликанте, Агадир, Танжер, Касабланка превратились в рабочие понятия, которые перебираешь, когда нужно выбрать запасной аэродром по трассе. Но никогда больше я не мог увидеть Гибралтарский пролив, подсвеченный, уходящим на запад, солнцем. Это я не о том, что обязательно нужно фоткать, как только попадается красивый вид или есть надежда на удачный кадр. Это я о том, что именно в небе намного легче понять мгновенность и неповторимость каждого мига нашей жизни. И это ещё не всё, что нам позволяет понять длительное существование в этой среде необитания, что зовётся – небо.

Это будет звучать странно, но и само
небо другое,

становится другим, когда ты отрываешься от земли. Облака на расстоянии вытянутой руки возвращают в детские сны или мечты. А за ними, то есть выше них всегда ясно, пусть даже в это время на земле зимняя метель или осенняя слякоть. Выше них всегда ясное небо, Солнце или Луна и звезды. Которые тоже совсем другие. Луна не восхо-

дит из-за горизонта, а выпрыгивает. Вот только самый краешек её диска привлёк внимание светящейся точкой – мгновение, и весь горящий громадный овальный диск уже выше горизонта. И звезды, которые также совсем другие, крупнее и ярче, вдруг расступаются, чтобы дать место самому яркому светилу ночи — Луне. Меняются и облака, и тучи в лунном свете. Отраженный от них лунный свет делает их необыкновенными в прямом смысле этого слова. Никакая даже самая буйная фантазия не сможет нарисовать такие картины, если тебе не посчастливилось увидеть сверху ночные облака, подсвеченные полной луной, когда цвет и свет смешиваются друг с другом и неотделимы один от другого. Облака прекрасны не только в ночи. Перед самым восходом, когда лучи ещё невидимого из-за горизонта солнца, нежно их касаясь, создают умопомрачительное разнообразие всех возможных и невозможных оттенков розового. И днём, когда белоснежные кучевые облака приобретают непостижимые, постоянно меняющиеся формы и очертания, а грозовые облака, скрывающие за красотой своей невиданную мощь и, простираясь от самой земли до стратосферы, расцветены от бледно-бледно синего до темно-темно серого, который уже можно назвать черным. И на заходе, когда солнце будто бы специально, чтобы заставить нас тосковать о его недолгом предстоящем отсутствии в поле нашего зрения, разрисовывает небо таким количеством оттенков всех цветов, что не хватит не то что красок, чтобы воспроизвести, но и слов, коих практиче-

ски бесщётное количество, чтобы описать это прекрасное разнообразие. Это мы ещё не коснулись серебристых облаков ночью, которые находятся так высоко, что только космонавтам можно на них глянуть сверху. А облака эти словно осколки северного сияния, оставшиеся от буйства света в ночи и напоминающие о солнечном свете пока само светило, оставило эту часть земного шара на время, чтобы дарить тепло и свет другим континентам.

И солнце абсолютно другое.

По-другому восходит и по-другому заходит. Иначе выглядит. Да что там выглядит, оно здесь совсем другого цвета, и всегда, в любой момент, разного. Даже траектория движения светила, что в иных условиях является просто эталоном постоянства и свидетельством гармонии этого мира, совсем другая и каждый раз разная. И вовсе не нужно жить на далекой планетке под названием, допустим, астероид Б612, чтобы иметь возможность наблюдать восход и заход солнца столько раз, сколько пожелаешь. Однажды я наблюдал больше двадцати восходов и заходов только за одно утро. И не потому, что мне было грустно. А потому что выполнение авиационно-химических работ требует прохлады и спокойной атмосферы, которые в Казахстане в мае имеют место быть исключительно перед восходом солнца. И, набирая высоту полета в предрассветных сумерках, можешь увидеть восход солнца, который немедленно сменяется заходом, как только снижаешься до высоты пяти метров на которой нужно ле-

теть до конца, обрабатываемого поля, чтобы потом опять набрать минимум метров пятьдесят, которых достаточно для разворота на повторный заход и для созерцания очередного за этот полет восхода солнца. На больших лайнерах, пересекающих океаны и материки совсем другие отношения с главным светилом. Здесь уже невозможно так легкомысленно созерцать помногу восходов и заходов в столь короткий срок, даже если вдруг будет очень грустно. Но и на столь серьезном лайнере можно подивиться, как недавно ушедшее за горизонт на западе светило через совсем непродолжительное время уже восходит на востоке, если летишь на восток или практически застывает в одной точке, когда летишь на запад. И можно взлететь, допустим из Хабаровска или Южно-Сахалинска в полдень по местному времени и оказаться через 8—10 часов в Москве, где так же будет полдень.

И звуки неба совсем другие.

Если спросить любого пилота, как звучит небо, то, скорее всего ответ будет: «Дружелюбно». Потому что первое, что приходит на ум, когда мы говорим о звуках в небе – это радиосвязь. Ушла в далекое прошлое тишина полета, подчеркиваемая только гулом работающего двигателя. Сейчас тесно и в небе, и в эфире. Конечно, и в наше время есть такие участки, когда часами не слышно ни единого звука в динамиках, только время от времени приходят сообщения в цифровом формате, напоминая, что неизменная картина окру-

жающего мира есть не что иное, как полет над безбрежными просторами океана. Но самый важный звук полета – это звук работающих моторов, который пилотом воспринимается, по большей части, как тишина. Очень приятная и желаемая тишина. Когда же мотор на самолете один, он есть твоя единственная опора в небе, а значит и в жизни. Именно наличие очевидного обязательного условия твоего существования, в нашем случае работы мотора самолёта, привносит в обыденность нашей профессии постоянную тревожную нотку. Именно так воспринимается звук работающих двигателей. Как очень необходимая тишина. Насколько бы громким не был их гул.

Но самое главное
в небе другие люди,

потому что, когда мы летим, мы становимся другими и этими другими мы нравимся себе больше.

Летание, как способ существования

«Я славно пожил. Я видел небо» (М. Горький)

«Когда мы летим, мы становимся другими. И этими другими мы нравимся себе больше», – как-то сказал мне один очень мудрый человек, который много знал про небо. И про людей в небе знал тоже немало. Ну, или мог сказать, если бы мы с ним встретились.

Но факт остается фактом. Очень много людей в разных уголках нашей планеты, в разное время стремятся, нет, не в небо, как таковое, а в небо, как среду обитания. В небо, как место работы. В наше время полетать, ощутить радость полета, посмотреть на этот мир с высот, которые спрячут внешние проявления несовершенства этого мира, может практически каждый. Но ощутить всё перечисленное, совершая полёт на арендованном или же собственном самолёте, и работать в небе это настолько же разные вещи, как, скажем, совершить легкую прогулку по глади залива на суперсовременной яхте в уюте и комфорте фешенебельной каюты и пересечь океан через штормы, громадные пространства, опасности и просто физические неудобства, уповая только на собственные способности, удачу и надежных друзей.

И всё же, и всё же очень-очень много молодых людей выбирают для себя этот путь. Путь длиною в лётную жизнь.

Можно, конечно, сослаться на то, что в молодости легко совершить ошибку. Легкомыслие на грани с безответственностью едва ли не самая характерная черта молодости. Но таким легкомысленным этот выбор выглядит с большого расстояния прожитых лет. А на самом деле именно то, что мы выбираем там, в молодости, в большинстве случаев и есть наша жизнь. По крайней мере, профессиональная жизнь. А профессия, что брак, без любви невозможна. В профессии, как в браке, без любви это каторга тяжкая и невыносимая, а с любовью – счастье безмерное и невиданное. Поэтому или выбирай любимую, или полюби избранную. Похоже, именно последнее чаще всего происходит с теми, кто по разным причинам выбрал для себя профессию, что делает небо местом работы. Потому что, когда мы летим, мы становимся другими и этими другими мы нравимся себе больше.

«Но, что же небо? Пустое место», – вопрошал один из героев произведения, одна из строк которого взята в качестве эпиграфа. И, по большому счёту, он был прав. Ни один живой организм не проводит весь свой жизненный цикл в небе. В небе можно только летать. Только движение создает опору в этой среде необитания. Только постоянные усилия – физические, моральные, интеллектуальные, волевые, могут позволить обитать в небе ограниченное время. И наличие зримых границ продолжительности этого обитания меняет наше отношение ко времени, что мы проводим в небе. К сути полёта. К сути нашей жизни в небе. К сути нашей жизни во-

обще.

И пусть авиация в силу своей надёжности и удобства перестала быть уделом избранных. Пусть авиация приобрела все черты и признаки ремесла для тружеников неба и сервиса для тех, кто плодами их труда пользуется. Это ни в коей мере не отменяет тех высоких требований, что предъявлялись к отчаянным смельчакам, приходившим в авиацию в эпоху её становления и, по сути, создававшим её. И главное из этих требований – это любить свою профессию.

По большому счету работа в небе не сильно изменилась за последние лет сто.

Легко пойму и приму скептику читателя, который хоть немного разбирается или думает, что разбирается, в авиации. Даже предвижу вопрос, имею ли я представление об авиации, чтобы делать такие странные заявления. К этому логичному вопросу, от себя добавлю и более сложный вопрос: «Как можно позволить себе писать о небе после столь выдающихся моих коллег-писателей, посвятивших небу замечательные строки и великие произведения?» Но ответ на него получается довольно простым: «Сомневаешься – не пиши!». А я не сомневаюсь. Так, чуть-чуть удивляюсь своей наглости. Не более.

Моя позиция может удивить трепетного читателя, но пietetа, который бы заставил меня почтенно умолкнуть в присутствии выдающихся пилотов прошлого, в отношении даже самых великих из них, у меня нет. Нужно провести до-

статочно времени в небе, чтобы понять, что оно, небо, нас, его обитателей, равняет в нашем отношении к работе, нашем праве рассуждать об этой работе, о жизни в небе и на земле.

Здесь стоит сделать небольшое отступление. Рассказать о том зачем я вообще взялся за сложный и часто неблагодарный труд – труд изложения своих мыслей, знаний, эмоций и идей в виде текста, который может быть прочитан и, а может быть проигнорирован. Который может вызвать благодарность или жесткое неприятие. Который может вызвать интерес, а может вызвать равнодушие, а то и досаду за потраченное время. Тем более, что это сложное и прекрасное занятие не является частью моей профессии. Профессии, которой я занимаюсь уже много времени.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.