

*Из рассказов бывалого летчика*

Человек всегда гордился техникой своего времени.

Наш далекий предок, впервые научившийся владеть палкой, рассуждал приблизительно так: я живу в век высокоразвитой техники, ибо никто не владел палкой до меня: и, чтобы научиться этому, понадобится опыт множества поколений.

Наш предок был несомненно прав, полагая, что он находится на вершине технического прогресса. Но в своем высокомерии он не помышлял о том, что не пройдет и сорока-пятидесяти тысяч лет, как его великое открытие покажется совершеннейшей чепухой по сравнению с тем, до чего додумаются его шустрые потомки. И в самом деле, разве мог в его время кто-нибудь предположить, что человек будет добывать огонь, ударяя камень о камень?

В наши дни события в истории техники следуют в более быстром темпе. Достаточно человеку зажечься подольше на белом свете, и он уже вспоминает о великих достижениях техники, волновавших умы в пору его юности и зрелости, не иначе как со снисходительной улыбкой. На протяжении своей короткой жизни современный человек не один раз переживает триумфы, которым мог бы позавидовать и великий питекантроп, изобретатель палки, и гениальный неандерталец, изобретатель огнива.

Как приуныли бы эти два парня, если бы им показали технику будущего! Куда девалось бы их высокомерие! Какими жалкими показались бы этим волосатым ребятам их дубины, их кремни...

Но не лучше ли почувствовал бы себя и современный человек, если бы ему дали возможность заглянуть в будущее? Он пришел бы в такой ужас от сознания собственной отсталости, что все стало бы валиться у него из рук.

Разве не доказывает это история, случившаяся недавно с одним из почитаемых всем человечеством пионеров авиации? В годовщину своего исторического перелета, открывшего мировую дорогу летательному аппарату тяжелее воздуха, он решил подняться на аэроплане, хранившемся в музее, как священная реликвия, в течение тридцати лет. Аэроплан был тщательно обследован, отремонтирован, окрашен и подготовлен к полету. Огромные толпы народа собрались на аэродроме, чтобы присутствовать при этом исключительном зрелище. Ветеран влез в кабину, подозрительно долго возился в ней, затем посмотрел на небо, на землю, на толпу и вылез из аэроплана.

- Нет, - сказал он, - я не полечу. В молодости я совсем иначе смотрел на эту чертовщину. А теперь я слишком опытен, чтобы повторять безумие юности. В наши дни летать на этой жюльверновской штуке невозможно.

Чулков подъезжал к Центральному аэродрому, где должен был осмотреть и испробовать новый прибор, установленный на четырехмоторном корабле Г-2. Это уже был не тот Чулков, которого мы помним по Балашову, где он садился по ветру; по Темрюку, где он обучался военному искусству у кавалериста. Это был старик Чулков, заслуженный летчик, более всего известный широкой публике как командир пятимоторного самолета "Правда". Более пятнадцати тысяч москвичей получили воздушное крещение из рук Чулкова.

Но мы спешим оговориться: слово "старик" в авиации означает нечто совсем другое, чем в жизни. Оно не имеет ничего общего с морщинами, дряхлостью, сединой и стариковскими болезнями. Поясним это примером.

Один из давних друзей и боевых соратников Чулкова, летчик Х., сейчас же по окончании гражданской войны был направлен в Среднюю Азию. Он работал там несколько лет. В центре знали, что есть в Средней Азии старый, очень опытный летчик Х., трижды награжденный орденом Красного Знамени, Герой Труда. Понадобилось как-то поручить кому-либо из летчиков выполнение очень ответственного задания в Средней Азии и Афганистане. Х. вызвали в Москву. Когда он явился к руководящему товарищу, тот был удивлен: перед ним стоял высокий голубоглазый, светловолосый парень, на вид лет двадцати восьми.

- Как ваша фамилия? - спросил начальник.

- Х., - ответил летчик, вытянувшись по-военному.

- Очень жаль, но произошла ошибка: мне нужен старик Х.