

“Каждый человек в мире неповторим. Но не каждого назовёшь единственным. И не каждый рождается с крылатой душой...” – так написала автор Таисия Мушкетова в предисловии к своей повести о Лётчике. Действительно, так можно – с большой буквы! – назвать её героя – лётчика-испытателя Николая Сергеевича Зуева. Этот лётчик был из породы людей, выкованных из стали, ибо ему привелось в ходе своей лётной работы испытать такое, что невозможно выдержать обыкновенному человеку. И мы, думая о подобных ему людях, рыцарях неба, бесстрашных покорителей пространства и скорости, предполагаем, что это – какие-то особенные люди, с особенной биографией, готовившей их к особым подвигам. Но это не так. Жизнь Николая Зуева прослежена Таисией Мушкетовой, можно сказать, с рождения будущего лётчика, а если быть более точным – с отдалённых его предков. Надо было постараться и заглянуть в московские архивы, чтобы узнать, что предками нашего героя были простые крестьяне села Мачихино Подольского уезда Московской губернии и что это был многочисленный и разветвлённый род. Автор увлёкся своими архивными поисками и установил, что крестьяне эти были крепостными, принадлежали помещице Ростопчиной, жене знаменитого московского губернатора Ростопчина времён наполеоновского нашествия 1812 года, и вслед за своим хозяином они не покорились французам, а покинули своё село, оставив врагу выжженную землю. Судьба русского человека! Его исконный патриотизм, которому так удивлялись иноземцы.

Служили предки Николая Зуева в русской армии, отличались в войнах века XIX, но революция разрушила привычный крестьянский мир, и многие из этого многочисленного рода перебрались в город, благо и огромная Москва под боком. Отец будущего лётчика работал мастером на знаменитой шоколадной фабрике “Красный Октябрь”, но жизнь его сложилась несладко. С началом войны был призван в действующую армию, и спустя много лет его сын, уже опытный лётчик, служивший в строевых частях на земле Белоруссии, нашёл братскую могилу советских солдат у города Витебска, где в начале 1944 года сложил голову и его отец – рядовой Сергей Георгиевич Зуев... Память об отце для Николая всегда будет священна, отец его был весёлым и добрый человек, никогда не наказывал своего сынишку, любил свою жену Полину Семёновну, и детство Николая Сергеевича, прошедшее в центре Москвы на Зубовском бульваре, было счастливым... Да, счастливым, хотя и пришлось оно на годы Великой войны. Всё-таки будущему лётчику в чём-то

повезло — у него была многочисленная и крепкая родня: бабушки и дедушки как с отцовской, так и с материнской стороны. И вот интересная подробность: и мать его была уроженкой того же села Мачихино, той же Вороновской крестьянской волости. Крепкая крестьянская и рабочая закуска сидела в будущем лётчике, и отменное здоровье подарили ему его родители.

Дом №4 на Зубовском бульваре уже не сохранился, но пространство это примечательное: рядом — Крымский мост, а за мостом — Парк культуры и отдыха имени Горького, место в те годы притягательное, здесь всегда было весело, здесь кипела жизнь, действовали спортивные секции, устраивались праздники, зимой шумел и блистал огнями каток... А в годы войны здесь выступалась разбитая немецкая техника, в том числе и подбитые самолёты, с одним из которых мальчику Николаю пришлось столкнуться на деле. Поехала Полина Семёновна в голодном марте 1942 года в свою деревню — вещи на продукты обменять, родичей проведать. Ехали по Киевской дороге, и у станции Нара вынырнул из-за туч и накинуд на их поезд фашистский стервятник — пикирующий бомбардировщик “юнкерс-87”. Он летел низко над землёй и расстреливал разбегающихся людей из остановившегося поезда своими крупнокалиберными пулемётами. Бросал и бомбы, и можно себе представить, что почувствовал 8-летний мальчик, обладавший отличным зрением, когда заглянул в лицо фашистского пилота... Да, именно заглянул! Как утверждал потом Николай Зуев, он на мгновение увидел лицо немца за стеклом кабины пикирующего на него самолёта и навсегда запомнил этот холодный и презрительный взгляд палача и убийцы, бестрепетно расстреливавшего мирных советских людей. Как писал впоследствии в своих сочинениях ас люфтваффе Леске Готфрид: “Они гражданские? Ну, и что такого? Это война или что?” — вот она “философия врага”, как утверждает автор книги о лётчике Зуеве Таисия Мушкетова. Не тогда ли и герой этой книги — мальчик Николай — впервые задумался о том, что и он сможет подняться в небо, но не для того, чтобы убивать, а для того, чтобы карать за зло?.

Этот март 42-го обернётся впоследствии в его судьбе апрелем 1965 года, когда офицер Никопольского Краснознамённого ордена Суворова авиаполка 24-й воздушной армии группы советских войск в Германии Николай Зуев станет участником настоящей войсковой операции в небе над Берлином. И об этом стоит рассказать особо. Тогда власти ФРГ объявили о решении провести выездное заседание Бундестага в Западном Берлине совместно с парламентом города, подчёркивая тем самым своё право на Западный Берлин. Речь могла идти о фактической аннексии этого города Федеративной республикой, что нарушало тогда весь баланс сил в Европе, сложившейся по итогам Второй мировой войны, всю “Потсдамскую систему”. Западный Берлин был особым территориальным и политическим образованием, он не мог войти в состав ФРГ, и фактически намечалась полномасштабная политическая провокация, которую надо было пресечь. Каким способом? Ведь Западный Берлин имел прямую свободную связь с ФРГ, запретить прибыть туда депутатам Бундестага советская администрация не могла, провести заседание в здании Конгрессхалле эти депутаты во главе с канцлером ФРГ Людвигом Эрхардом могли совершенно свободно. Ну, не брать же штурмом Западный Берлин!.. А вот маршал авиации Иван Иванович Пстыго утверждал: “Не будет преувеличением сказать, что в 1965 году нам пришлось второй раз брать Берлин” (*Пстыго И. И. Думы о войне и мире. М., Шаг, 1995. С. 198*). Кто же “брал Берлин” в апреле 1965 года? Его “брали” наши лётчики. 7 и 8 апреля в небе над Берлином волна за волной шли эскадрильи наших реактивных самолётов. На самой низкой высоте с интервалом в 5 минут над зданием Конгрессхалле проносились реактивные истребители. Общее их число доходило до 400 машин! Кто испытывал это, когда над вами на высоте 100 метров мчится боевой реактивный истребитель, тот поймёт, что это такое. А если этот истребитель ещё и переходит при этом звуковой барьер, как делал это среди прочих и лётчик Николай Зуев, участвовавший в этом “штурме” на своём МиГ-21-м!.. Как рассказывали очевидцы, в зале заседаний Конгрессхалле невозможно было расслышать даже собеседника, не то что оратора. Грохот стоял ужасающий! Депутаты Бундестага начали разбегаться кто куда, спешно покидая Западный Берлин. А западная пресса писала тогда, что русские самолёты летели так низко, что “можно было видеть даже лица пилотов” (*“The Times”, апрель, 8, 1965*).

Так свершилось историческое возмездие за преступления немецких пилотов против мирных россиян в годы войны.

Николай Сергеевич Зуев был уже к тому времени опытным 30-летним лётчиком. Недавно ещё, кажется, была московская школа на Пречистенке, 3-й московский аэроклуб и Оренбургское лётное училище, где Николаю Зуеву пришлось учиться на одном курсе с Юрием Гагариным, с которым они были одноклассниками. Потом Николай Зуев перевёлся в Сызранское лётное училище, которое и закончил в 1957 году. Потом была служба в Белорусском военном округе, а с 1959 года — и в Германии. Но интересно, что из лётчиков этого — 1934 года рождения — поколения и набирались первые кандидаты в первый отряд космонавтов. Так отобраны были и Юрий Гагарин, и Герман Титов — всё молодые лейтенанты, новоиспечённые лётчики, отличающиеся абсолютным здоровьем. Подавал заявку в отряд космонавтов и Николай Зуев, но отобран туда не был. Сейчас уже трудно установить, почему этого не случилось, но, скорее всего, это произошло именно потому, что ему пришлось служить за границей СССР, в группе советских войск в Германии, и оттуда уже труднее было быть направленным в отряд космонавтов по каким-то, видимо, конфиденциальным соображениям. А Николай Зуев, как вспоминает Таисия Мушкетова, всю жизнь сожалел об упущенной возможности побывать в космосе, стать космонавтом, он был вполне достоин этого звания, он любил небо, и небо ни разу не предало его. Вместо космоса он нашёл другую дорогу в небо — стал лётчиком-испытателем. Крутой поворот в его судьбе наступил в 1966 году, когда по рекомендации маршала Пстыго он был принят в состав отряда лётчиков военной приёмки, работающих на авиационном заводе в подмосковном городе Луховицы. Закончилась его служба в строевых частях Советских вооружённых сил, но военным он быть не перестал, ведь теперь его работа заключалась в приёмке продукции военного завода, выпускающего самые современные истребители. Что значит принимать истребитель? Это значит научить его летать, проверить в полёте все его возможности, испытать на самых трудных режимах, довести, как говорят лётчики, до ума. Работа труднейшая и опаснейшая. Никто не летает больше, чем летают лётчики-испытатели на серийных заводах. Ведь это конвейер, с конвейера сходят регулярно всё новые и новые машины, а их надо испытывать, писать на каждую машину индивидуальный паспорт, ведь самолёты, даже одной серии, только с виду кажутся одинаковыми. У каждого из них есть свой характер, свои индивидуальные особенности. В строевых частях из машины, конечно, не будут выжимать все силы, но при испытаниях каждый самолёт гоняют на предельных режимах, чтобы уж точно знать, на что способен данный экземпляр. В книге Таисии Мушкетовой очень подробно описаны все те требования по испытаниям, что предъявляются к “изделию” — так на скупом служебном языке военных приёмщиков обозначается самолёт. Разумеется, почерпнуть эти сведения автор, человек невоенный, мог только из личных рассказов Николая Сергеевича Зуева, тем и ценна познавательная часть книги.

Никто не летает больше, чем лётчики-испытатели серийных заводов... Это просто сказать, но трудно осмыслить. Лётчик Николай Зуев налетал в своей жизни 4422 часа лётного времени. Это значит, что он провёл в воздухе почти 185 суток. Совершил 1490 только испытательных полётов. Это не считая тех полётов, что он совершал, когда служил в строевых частях. И при этом не разбился и не погиб. Что это значит — работать до пенсии лётчиком-испытателем и оставаться живым... Зайдите на Быковское кладбище, что ныне в черте города Жуковского в Московской области — известного центра авиационной науки России. Пройдите по бесконечной аллее могил лётчиков-испытателей Лётно-исследовательского института, что находится в этом городе. Тогда вам, дорогой читатель, станет ясно, что такое эта “работа” — “учить самолёты летать”... Заниматься такой работой можно, только имея в сердце бесконечную любовь к небу, прежде всего, ибо это — его стихия; к жизни, ибо лётчик-испытатель не самоубийца, он не идёт на смерть, он летает ради жизни. Надо иметь любовь и привязанность на земле, не быть одиноким в жизни, это тоже очень важно. Николай Зуев имел семью, растил дочь Ларису, родился у него и внук Сергей, названный так в честь деда, погибшего на войне. Но главной в его жизни была любовь к небу, которому он отдал всего себя. И небо спасло его тогда, когда, казалось, никакого спасения уже не было.

Это произошло 28 июля 1977 года. Высота – 13500 метров. Скорость – 2500 км/ч. Это двойная скорость звука: Истребитель МиГ-23 начинает разваливаться в воздухе. Не выдержала какая-то деталь в воздухозаборнике, и всё поползло, затрещало по швам. При таких скоростях достаточно малейшей трещины в фюзеляже и поток воздуха, который становится жёстким, как железо, буквально рвёт самолёт на части. Вот лётчик увидел, как летят ключья обшивки, потом отваливаются крылья... Секунда – и лётчик окажется заключённым в своей кабине, в потерявшей управление машине, как в летающем гробу. Пока не сплющило фонарь кабины, надо катапультироваться. Но катапультироваться на такой скорости и на такой высоте, где уже нет кислорода для дыхания – это чистая смерть. Да сверхзвуковой поток воздуха просто разорвёт пилота на части! Никаких шансов на спасение... Николай Зуев очнулся на земле. Он сразу потерял сознание, как только катапульта выбросила его из кабины гибнущего самолёта. Как раскрылся парашют, как он спускался из стратосферы – ничего этого он не помнил. Он очнулся на траве в подмосковном поле, и на него сверху смотрело огромное небо, которое спасло его.

В 1982 году лётчик-испытатель 1-го класса полковник Н. С. Зуев за многолетнюю творческую работу в области лётных испытаний, существенно способствующую развитию отечественной авиации, был представлен к присвоению почётного звания “Заслуженный лётчик-испытатель СССР”, которое вручается только действующим пилотам. И вручение этой высокой государственной награды Н. С. Зуеву не состоялось, так как несколькими месяцами ранее он был списан с лётной работы по состоянию здоровья... Сказались последствия травм, полученных им при уникальном катапультировании из стратосферы. Но тогда ему была дана наивысшая награда – жизнь!

Николай Сергеевич любил ездить на свою дачу в Луховицы, тихий подмосковный городок, который гордо именуется себя третьей столицей России! “Есть в России три столицы – Москва, Питер, Луховицы” – гордо написано на плакате-растяжке, протянутой поперёк рязанского шоссе в черте этого славного городка. Недавно там появился ещё один плакат: “Луховицы – родина российского флага!” – ведь село Деминово на Оке, где строился ещё во времена царя Алексея Михайловича первый русский морской корабль “Орёл”, находится ныне на землях Луховицкого района. А именно на этом корабле впервые был поднят известный всем нам сейчас российский триколор. Что ж, очень хорошо, что жители Луховиц так любят свою землю, так гордятся ею... Вот и жизнь Николая Сергеевича в последние его годы была скрашена большим дружеским чувством к тому человеку, который явился автором книги о нём, который рассказал нам о замечательном русском лётчике, скромном рыцаре воздуха, отважном сыне России, всю жизнь свою посвятившем полёту в небо и любви к жизни.