

Впервые я узнал, что живу в эпоху аэроэры, самолётов и лётчиков, и что она играет важную роль в моей жизни, во время войны, в конце 1943 года. Тогда старшая сестра моей мамы предложила взять к себе в Ярославль из Москвы одного из своих племянников пожить у неё. Выбор пал на меня как самого младшего и хилого из трёх сыновей. Тётя жила с мужем, дети её выросли, и она с радостью была готова помочь нашей семье. В Ярославле было вроде спокойнее и сытнее, чем в Москве. Вскоре у нас появился её сын, мой двоюродный брат Евгений. Он был лётчиком и, получив короткий отпуск с фронта, заехал за мной в Москву. Крепкий, подтянутый, в чёрной кожаной куртке, в кожаных сапогах и в кожаном шлеме, он вошёл к нам, широко улыбнулся, взял меня на руки, подбросил вверх и покружил меня, как самолёт. Мне сразу стало весело и не страшно с ним. С этого момента он стал моим другом. В тот же вечер мы сели в поезд и уехали в Ярославль. Приехали ночью. Женя посадил меня на плечи и понёс. Город был полностью затемнён, но он хорошо знал дорогу, и вскоре мы были в доме, который на четыре года стал для меня родным. Позже я написал стихотворение «Чугунок 1943 года» о моём приезде в Ярославль. Оказалось, что и в Ярославле было неспокойно.

В предыдущую ночь немцы бомбили вокзал. Так что, если бы мы приехали в ту ночь, аэроэра, едва начавшись, могла бы тут же для меня и закончиться. Слава богу, этого не случилось. В 1947 году я вернулся в Москву и пошёл в школу.

Сначала это была семилетка – маленькая трёхэтажная школа в старом особняке, сохранившемся с прошлого века у Никитских ворот. В конце Тверского бульвара прямо напротив школы стоял чёрный гранитный памятник К. А. Тимирязеву, на голове которого, сколько я себя помню, сидел голубь. Поэтому голова, плечи и грудь учёного были всегда в белых подтёках. В советское время особняк приспособили под школу и на площадке парадной лестницы напротив входа поставили белый бюст В. И. Ленина. Над ним на красном полотнище большими крупными буквами было написано: «Учиться, учиться, учиться!» Это указание настолько сильно врезалось в мою голову, что примерно 40 лет моей жизни я почти без перерыва учился и учился. После окончания семилетки я перешёл в школу-десятилетку № 119, большую многоэтажную бывшую женскую гимназию. Она находилась, если смотреть со стороны Тверского бульвара, прямо за строящимся зданием будущего театра МХАТ им. М. Горького. Строительство началось ещё до войны, было заморожено, началось снова в 60-х и закончилось в 70-х годах уже после окончания мною десятилетки. Пока я учился, это громадное недостроенное здание полностью закрывало вид на небо из окон школы. Иногда, сбежав с уроков, мы, несколько сорванцов, через уличный канализационный люк недалеко от школы и подземные каналы пробирались внутрь здания. А там оно поражало своей чернотой, громадностью и высотой. Выстроены были только внешние стены высотой примерно с семизэтажный дом. Между ними был огромный котлован, уходящий настолько же глубоко вниз. Крыши не было, высоко вверху голубело небо. На стенах были прикреплены металлические строительные лестницы. Когда я впервые по ним поднялся наверх, то ощутил восторг высоты, смешанный с чувством страха, который возникал, когда я смотрел в чёрную глубину подо мной. В небе иногда пролетали маленькие, как чёрные птички, самолёты. Они были так далеко от меня.

Приближался 1956 год, мой последний школьный год. Меня пригласили встретить его в компании детей сотрудников Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) в г. Жуковском. Я уже знал, что ЦАГИ был основан в 1918 году пионером отечественной авиации Николаем Жуковским, и там в огромной аэродинамической трубе испытывали самолёты. Это было так интересно! Мне захотелось побывать в этом городе и, может быть, попасть в ЦАГИ. Я согласился. Новогодняя ночь прошла отлично: весело, с бардовскими песнями, танцами и с очень симпатичными ребятами. А наутро выяснилось, что ЦАГИ закрыт на праздники, да и в обычное время туда требовался специальный пропуск. Я сел в электричку и уехал домой в Москву, но желание побывать в ЦАГИ осталось. Этой мечте суждено было сбыться много лет спустя.

К тому времени я уже окончил Московский инженерно-строительный институт (МИСИ) и в нём специальные курсы по изучению иностранного языка. На курсах готовили специалистов-строителей для работы в развивающихся странах, незадолго до этого освободившихся от колониальных режимов европейских стран. Я попал на курс французского языка. Мне этот язык понравился, он как-то очень хорошо подходил моему характеру. Мягкий, певучий, он легко мне давался. Ещё во время учёбы, чтобы попрактиковаться в разговорном французском, я записался в молодёжную группу Общества СССР – Франция в Доме Дружбы на Арбате. Здесь я встречался с приезжающими французами и помогал нашим соотечественникам общаться с ними. По окончании спецкурсов и МИСИ в 1964 году, к нашему глубочайшему разочарованию, работать за границу мы не поехали. Нашёлся какой-то тупой начальник, который заявил, что для этого мы недостаточно подготовлены. Несмотря на то что из-за курсов мы учились на год дольше, мы получили обязательное распределение на работу, по которому я должен был работать в НИИТавтопроме. В случае неподчинения меня лишили бы диплома инженера-строителя. С французским можно было попрощаться!

Но я очень не хотел потерять язык, что было вполне возможно и что случилось потом почти со всеми моими соучениками. И вот однажды в июне я открыл газету и прочёл, что Всесоюзная торговая палата проводит в сентябре в Лужниках Международную выставку строительных и дорожных машин – 1964. Я понял – вот оно! Это то, что мне надо! И бросился в Лужники. Там уже начали подготовку выставки. Я нашёл отдел кадров, рассказал, кто я такой, заполнил и сдал анкеты и стал



Ан-22 «Антей»



Ми-10, Бурже

ждать решения. Ждал долго, никуда не поехал отдыхать. Ответа не было. И только в конце августа я получил приглашение зайти в отдел кадров выставки. Там мне сообщили, что я принят и буду работать стендистом французской фирмы «Юмбо», выставявшей строительные краны. Я был счастлив и полностью отдался этой новой и чрезвычайно интересной для меня работе. На выставке было много встреч и событий. Но это для другого рассказа.

Видимо, я неплохо там себя проявил, и, думаю, поэтому в 1965 году неожиданно получил потрясающее предложение поработать переводчиком фирмы Туполева на Международном салоне авиации и космоса в Бурже во Франции. Летели мы туда на только что выпущенном самолёте Ту-134 всей командой. А. Н. Туполев сидел где-то отдельно. Обстановка в салоне была свободная и дружеская. Примерно через час-полтора полёта я решил пойти к пилотам посмотреть кабину самолёта. Я стоял в проёме двери и разговаривал с ними. В это время мы летели над Голландией (недавно она стала Нидерландами). Зрелище было захватывающим. Большая часть кабины была стеклянной. Сначала мы летели в голубом небе, потом впереди появились облака. И вдруг из них вынырнули два лёгких самолёта. На страшной скорости они неслись прямо на нас. Все напряглись. Мне казалось, что столкновение неизбежно. Но буквально перед нашим носом они разошлись в стороны и облетели наш самолёт слева и справа. Мы облегчённо вздохнули. «Ух, пронесло!» – подумал я. А капитан сказал: «Это истребители НАТО. Они довольно часто так делают, когда мы летим в их небе». Я же долго не мог прийти в себя. В небе над аэропортом в Бурже погода совсем испортилась, небо затянуло облаками, дул сильный штормовой ветер. Приземлились со второго раза. Из самолёта я вышел разбитым, в ушах стоял шум, ничего не слышал. Хорошо ещё, что не пришлось сразу переводить.

Из аэропорта в Бурже нашу делегацию автобусом отвезли в отель в Париже. Поселили нас в небольшой гостинице на улице Фобур-Пуассоньер (Предместье рыбаков) в старом центре Парижа. Неплохое место для прогулок. Недалеко Монмартр, Базилика Сакре-Кёр и другие интересные достопримечательности. Сначала режим работы был жёсткий: утром – автобусом в Бурже на выставку готовить наш павильон к открытию, вечером автобусом – спать в гостиницу. Вскоре все экспонаты в советском павильоне были установлены, но площадка за два дня до открытия салона ещё не была озеленена. Лишь накануне открытия привезли травяные ковры и уложили их в один день на всей её большой площади. Это поразило меня. Ведь тогда в СССР таких ковров ещё не видели. В первый, да и во все последующие дни в салон пришло невероятно большое количество посетителей. Советский павильон пользовался громадным успехом. Sensацией стал воздушный гигант Ан-22 «Антей», самый большой в мире самолёт-аэробус, в котором можно было разместить автобусы, экскаваторы и даже железнодорожный вагон. Он также мог использоваться и как военно-транспортный самолёт, в котором можно было перевезти несколько танков, вертолётов или даже ракетных установок. Заявленная тогда, в 1965 году, во время авиационного салона в Бурже, его грузоподъёмность 80 тонн поразила воображение корреспондентов. Когда О. К. Антонова, генерального конструктора самолётов серии «Ан» и «Антея», спросили: «А сколько же пассажиров смог бы перевезти Ан-22?», он ответил: «Семьсот двадцать». Французская газета «Монд» назвала «Антей» «звездой первой величины салона в Бурже». Я был несколько раз

внутри и снаружи «Антея». Однажды даже чуть не свалился с широкого крыла самолёта, залюбовавшись показательными полётами. У нас с Олегом Константиновичем были хорошие отношения. Он держался просто и доброжелательно, с ним было приятно поговорить на различные темы. Олег Константинович свободно говорил по-французски, и мы с ним иногда спорили о правильности перевода. Другой сенсацией нашего павильона были большегрузные вертолёты Михаила Леонтьевича Миля, впервые показанные за границей. Особенно Ми-10. Этот вертолёт произвёл фурор по грузоподъёмности и скорости полёта. Ни у кого в мире не было таких вертолётов. Я также дружил с пилотами-испытателями вертолётов и участвовал в их показательном полёте. Между прочим, они показали мне, как надо правильно садиться и выходить из вертолёта, чтобы не попасть под винт. Фирма Туполева выставила Ту-134 и макет сверхзвукового самолёта Ту-144, французы и англичане – макет своего сверхзвукового пассажирского самолёта «Конкорд». Машины оказались поразительно похожими друг на друга. Советские конструкторы не находили в этом ничего удивительного, т. к. общая форма самолётов определяется законами аэродинамики и требованиями, предъявляемыми к определённому типу машин.

Грандиозный интерес посетителей вызвал выставленный в нашем павильоне макет космического корабля «Восток-1» с кабиной первого космонавта. Настоящее столпотворение началось, когда в советский павильон приехал Ю. А. Гагарин с группой космонавтов. Все хотели увидеть их и получить автографы. Я уже упоминал в моём интервью в журнале «Берега» №4 (40) – 2020 года о моей встрече с космонавтами. Добавлю только, что после окончания выставки я летел домой вместе с ними. Сидел рядом с Константином Петровичем Феоктистовым, который был не просто космонавт, но и учёный, ведущий специалист по разработке космической техники. Он отнёсся ко мне очень внимательно, интересовался моими планами, удивился, что я инженер по образованию, а не переводчик, и работаю в НИИТавтопроме. В конце беседы он порекомендовал мне заняться наукой. Так я и сделал несколько лет спустя. Хочется отметить, что именно с полётом Юрия Гагарина аэроэра переросла в аэрокосмическую. И это естественно, так как научные достижения и технические разработки авиации послужили основой космонавтики, да и первые космонавты набирались из лучших и опытнейших лётчиков Советского Союза.

Когда студентом я учил французский язык, то, конечно, мечтал побывать в Париже. У меня в квартире в Москве на стене висела карта Парижа, и я часто мысленно гулял по его улицам. И естественно, оказавшись в Париже, я очень хотел наяву побродить по знакомым местам. Однако я был изрядно напуган (тем более что это был мой первый выезд за границу, да ещё в капиталистическую страну) наставлениями работника ЦК Компартии на Старой площади в Москве на встрече с группой специалистов перед отъездом на авиационную выставку. Как сейчас помню наиболее «страшный» её фрагмент, хотя прошло уже 55 лет. «Франция – это очень опасная страна для советских граждан. Не ходите по одному и держитесь ближе к стенам домов. Когда вы идёте по улице, может подъехать машина, оттуда выскочат люди, затолкнут вас в неё, отвезут на военный аэродром и тут же отправят в Англию. И вас уже никто не найдёт. Поэтому ходите группой». Сейчас в это трудно поверить, но это было так. Поэтому в первые дни я ходил обычно с группой лётчиков. Помню случай, когда вечером мы решили посмотреть Монмартр. Дорога шла через площадь Пигаль. Недалеко от неё на улице появились женщины, как у нас тогда говорили, лёгкого поведения в очень открытых нарядах. Я один знал французский и поэтому, ориентируясь по карте, шёл впереди, а наши лётчики чуть сзади. В основном это были высокие, здоровые и крепкие ребята. Женщины что-то говорили мне, пытаясь привлечь моё внимание. Но я делал вид, что не замечаю их. Неожиданно я почувствовал лёгкое прикосновение ко мне одной из красоток. И тут со мной что-то произошло, чего я до сих пор не могу понять. Пришёл я в себя через несколько минут от громкого хохота моих спутников. От них и от дамы я был на значительном расстоянии. Вот такой страх, что-нибудь сделать не так и тем



Ту-144



И. Б. Иосилович, мемориал

уставших от бесчисленных встреч с французами и от жары. Вместе с И. Б. я встретился на выставке с русскими французами – эмигрантами Даниилом Соложевым, известным художником, поэтом и музыкантом, его супругой Лизой и инженером Жоржем Рубисовым-старшим. Он предложил мне также пойти вместо него в гости к Соложевым, что положило начало моей 35-летней замечательной дружбе с ними, связавшей нас до конца их жизни. Исаак Борисович тихо сказал мне: «Пойди ты, мне этого не простят». Были и ответственные деловые поручения. Например, под конец выставки он дал мне открытый чек на оплату услуг французской фирмы по подготовке нашего павильона, подписанный им, и попросил передать его для заполнения представителю фирмы в Париже. Увидев меня, молодого человека, тот проставил сумму. Когда я привёз чек Исааку Борисовичу, оказалось, француз значительно завысил договорённую сумму. После телефонного разговора с моим шефом (я переводил) француз извинился, сказал, что ошибся. Потом я привёз исправленный чек. Однажды случилось непредвиденное, я поставил Исаака Борисовича в сложное положение. Он ехал с шофёром на машине по делам в город, и я попросил его по дороге забросить меня в Музей современного искусства города Парижа (фр. Musée d'Art moderne de la Ville de Paris), который тогда занимал восточное крыло Токийского дворца на проспекте Президента Вильсона, и забрать обратно в условленное время. В музее было представлено несколько тысяч экспонатов, отражающих разнообразные течения искусства XX века, включая работы фовистов, кубистов, сюрреалистов, орфистов (в основном произведения Делоне и Леже), течение новых реалистов, возникшее в 1960 году, мобили и многое, многое другое, чего я никогда не видел. Особенно меня потрясли тогда двигающиеся экспонаты. Я ходил по залам с открытым ртом, абсолютно забыв о времени. Когда я взглянул на часы, то понял, что я опоздал к нашей встрече уже на час. Мобильных телефонов тогда не было, и я никак не мог сообщить шефу о своём опоздании. В ужасе я выскочил из музея. К счастью для меня, наша машина стояла у входа. Красный от стыда я стал извиняться. Исаак Борисович не кричал на меня, не корил, он просто ничего не сказал. Он всё понял! А я подумал, что бы сделал со мной другой начальник. Некоторое время, правда, он говорил со мной только на рабочие темы. Потом отошёл. Исаак Борисович стал для меня за время нашей совместной работы абсолютным авторитетом. Перед отъездом мы пошли с ним в Галерею Лафайет сделать последние покупки. Он сказал: «Виктор, здесь хорошие чемоданы. Нам надо купить чемоданы!» И я купил вместе с ним большой чемодан, хотя у меня был чемодан и я мог бы увезти в нём всё, что купил в Париже. Моя жена, конечно, очень удивилась новому чемодану, но ничего не сказала. После Франции мы с Исааком Борисовичем больше не встречались. Но я никогда не забывал его. Я всё время хотел узнать о нём, о его работе больше,

более общаться с подобными женщинами сидел во мне. Но я был молод, скоро освоился и гулял по Парижу один, где и когда хотел. Хотя западные спецслужбы не дремали и при любой возможности старались нагадить советской делегации. Так, руководителя делегации П. В. Дементьева, министра авиационной промышленности СССР, сопровождал очень представительный высокого роста человек в штатском. Он был всегда рядом с шефом. Думаю, он был его охранником. Буквально на третий-четвёртый день все крупные французские газеты написали, что он полковник, сотрудник КГБ и тому подобное. Бедный полковник был тут же отправлен на родину.

Руководителем советского павильона на выставке был замечательный человек – Исаак Борисович Иосилович, заместитель главного конструктора ОКБ Туполева. Я был полностью в его распоряжении и не зависел от других членов советской делегации. Моя работа на выставке была интересной и не ограничивалась только переводами. Исаак Борисович давал мне разные поручения. Например, организовать обед для наших космонавтов,

но всё как-то не получалось. Готовя этот текст, я нашёл в Интернете¹ информацию о нём и поразился, какой потрясающий инженер, конструктор и организатор авиационной промышленности СССР он был.

Исаак Борисович Иосилович родился в 1909 году в Москве в еврейской семье. В 1926 году он окончил среднюю школу, после чего стал работать на авиационных предприятиях Москвы. С 1932 года работал на производстве в ЦАГИ. С июня 1940 года по август 1942-го был директором авиационного завода в Иркутске, выпускавшего скоростные бомбардировщики «СБ», разработанные ОКБ Туполева. С августа 1942 года по 1944 год Исаак Борисович работал директором завода в Москве, выпускавшего бомбардировщики Ил-4. В 1942 году завод построил 110 самолётов, а в первом полугодии следующего года – ещё 257 машин. В 1943 году начался запуск в серийное производство пикирующего бомбардировщика Ту-2. Самолёт был разработан под руководством А. Н. Туполева в период его пребывания вместе с ближайшими соратниками в заключении, в ОКБ-49 НКВД («шарашка»). После положительных результатов испытаний опытного образца 19 июля 1941 года А. Н. Туполев был освобождён. Серийное производство самолёта было начато в том же году на заводе в Омске, было выпущено 80 машин. В 1943–1944 годах со стапелей завода, которым руководил в то время Исаак Борисович, сошло 390 самолётов. Всего за время войны на заводах директора И. Б. Иосиловича было выпущено более 900 бомбардировщиков, которые нанесли значительный урон силам врага и приблизили победу СССР во Второй мировой войне. Столь же успешно он работал и в мирное время. За «заслуги в области самолётостроения» И. Б. Иосилович был удостоен звания Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и медали «Серп и Молот». В 1972 году он стал лауреатом Государственной премии СССР. Он также награждён двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденом Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени и медалями. Умер Исаак Борисович 29 сентября 1972 года, похоронен на Новодевичьем кладбище.



В центре В. Клыков на встрече с французской делегацией

Посещение СССР делегацией французской авиапромышленности Франции

Осенью того же года большая делегация министерства промышленности Франции, возглавляемая замминистра по авиационной промышленности, прибыла в Москву по приглашению министра авиационной промышленности СССР П. В. Дементьева. Я был снова приглашён переводчиком поработать с этой делегацией. Первая встреча-приём состоялась в ресторане «Прага» в отдельном зале. Меня посадили между министрами, и ужин начался. Приём открыл наш министр короткой приветственной речью. Я перевёл. Все выпили, сели и начали есть. И я, конечно, тоже. Неожиданно его французский коллега встал и произнёс ответную речь. Я попал в трудное положение. Пришлось срочно глотать и переводить. В это время наш министр начал беседовать с французским замминистра. Отставив еду, я начал переводить. Тут появились официанты и унесли её, и уже другие официанты поставили вторую закуску. Француз ответил ему, я перевёл. Наш министр продолжил через меня беседу. В это время унесли и мою вторую закуску. Всего было десять перемен блюд, которые мелькали передо мной и на которые я успевал только мельком взглянуть. Встреча прошла очень оживлённо, но мне не понравилась. Я впервые понял, каково это – синхронно переводить на официальных обедах!

Дальше стало легче, т. к. на других встречах подавали чай и воду. В советскую делегацию входили в основном известные мне по салону в Бурже лица. Во французской делегации было много ин-

¹ Гетманский Эдуард. Организаторы оборонной промышленности СССР (<http://club.berkovich-zametki.com/>).



Самолёт-разведчик «Анри Потез» (Potez-VII)



«Конкорд-001», 2 марта 1969 года

тересных авиаторов: конструкторов и лётчиков. Самым знаменитым среди них был Анри Потез – патриарх французской авиации, авиаконструктор и основатель в 1919-м одной из первых во Франции авиастроительной компании *Aéroplanes Henry Potez*, широко известной также в Европе. Именно на самолёте-разведчике «Потез-63-11» Сент-Экзюпери совершил свой полёт, про который рассказал в «Военном лётчике». Теперь в Тулузе рядом с заброшенным аэродромом Монтодран, с которого неоднократно взлетал лётчик Экзюпери, есть «Проспект де Сент-Экзюпери», соседствующий с площадью Анри Потез. Самолёты Анри открыли аэроры в Европе. Он являлся, в частности, создателем одномоторного биплана с цельнометаллическими крыльями (это он сказал мне сам) и с неубирающимися шасси, который производился во всей Европе в огромных количествах. Только самолётов его модели «Потез-XXV» в 1926 году было изготовлено около 4000 экземпляров. Они состояли на вооружении Франции и ряда стран Европы до 1942 года. Во Второй мировой войне не применялись. Когда мы встретились, Потезу было за 80, но он был удивительно подвижным и весёлым человеком. Как-то во время нашей поездки по Союзу он достал свои автомобильные права и показал в них запись о штрафе 1910 года за нарушение правил дорожного движения. Он превысил скорость в 20 километров и сбил курицу. Мы оба рассмеялись.

Если Потез олицетворял в делегации начало аэроры, то Андрэ Турка представлял тогда её будущее. Дело в том, что в те годы Францией и Англией велись работы по созданию сверхзвукового пассажирского самолёта «Конкорд» (*Concorde*). Работы по постройке его прототипов были начаты партнёрами ещё в феврале 1965 года.

Первым пилотом французского «Конкорда» уже тогда был Андрэ Турка, лётчик-испытатель *Sud Aviation*. Но только 2 марта 1969 года он совершил свой первый полёт на «Конкорде № 001» с заводского аэродрома в Тулузе. А за два месяца до этого на аэродроме в подмосковном Жуковском прошёл первый полёт Ту-144.

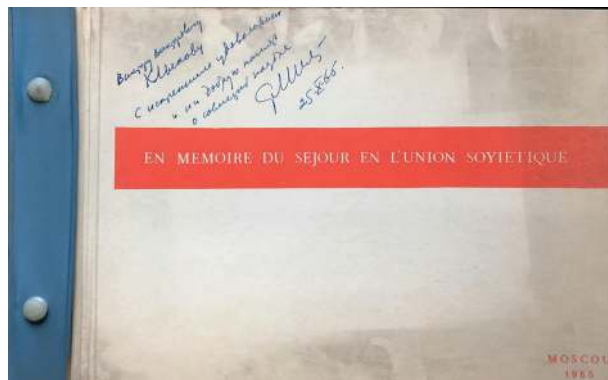
За время нашей поездки по Советскому Союзу с французской делегацией мы подружились с Андрэ. Это был весёлый, остроумный и полный оптимизма человек. Да и общая атмосфера общения советской и французской делегаций была очень дружеской. Этому немало способствовала хорошая организация поездки. В Москве мы посетили Научно-мемориальный музей профессора Н. Е. Жуковского, основателя российской авиации. В создании музея активно участвовал ученик Жуковского генеральный конструктор, академик А. Н. Туполев. В то время там находился и его рабочий кабинет. В фондах музея хранится несколько тысяч экспонатов. Особый интерес у гостей вызвали: один из первых в мире подлинный планер инженера Отто Лилиенталя, приобретённый Жуковским во время поездки в Германию в 1895 году, модель самолёта «Илья Муромец» знаменитого авиаконструктора И. И. Сикорского, изготовленная на Русско-Балтийском заводе в 1915 году, и плоская аэродинамическая труба, построенная ещё в 1909 году в Императорском техническом училище под руководством А. Н. Туполева по указанию Н. Е. Жуковского. Побывали мы и в ЦАГИ в г. Жуковском, где встретились с учёными и авиаинженерами. Наконец-то исполнилась

моя юношеская мечта, и я увидел знаменитую аэродинамическую трубу! Размером она значительно превзошла моё воображение!

После Москвы мы полетели в Киев. Там после деловых совещаний нас пригласили на прогулку по Днепру на речном трамвае. Войдя в его салон, я не поверил своим глазам. Большой стол был полностью накрыт шоколадом разных видов. Отдельными островками скромно стояли бутылки с водкой, горилкой и вином. Посетили мы и авиамоторный завод в Запорожье. После его осмотра был устроен большой хлебосольный банкет во Дворце культуры с концертом украинских народных ансамблей. Но особенно всем понравилось пребывание в Грузии. Делегация посетила Художественный музей и старинный винный завод в Тбилиси, древнюю столицу Грузии Мцхету – город, который был столицей Иберийского царства (Восточной Грузии) с IV века до н. э. по V век. Именно здесь в IV веке христианство было провозглашено государственной религией Грузии. Очень эффектно прошёл последний вечер. Делегацию принимали в открытом ресторане высоко над Тбилиси. Вечер был тихий и ясный. Внизу горели огни прекрасного южного города, в небе над головой светили звёзды. Хозяева большого, красиво сервированного стола темпераментно произносили тосты на грузинском языке, которые тут же переводили на французский и русский языки. Стол был полон изысканных грузинских блюд. Официанты бесшумно наливали вино. И вдруг... неизвестно откуда, казалось, прямо из воздуха, возникла старинная многоголосая грузинская песня. Гости были потрясены, стали искать певцов. И наконец, нашли. Они сидели с нами за столом! Это были лауреаты грузинского конкурса певцов.

В конце этой командировки М. Л. Миль подарил мне памятный альбом «EN MEMOIRE DU SEJUR EN L'UNION SOVIETIQUE» с надписью: «Виктору Викторовичу Клыкову с искренним удовольствием и на добрую память о совместной поездке С. Миль 25.X.65».

Действительно, память о Международном авиасалоне в Бурже, поездке с французской авиационной делегацией по республикам Советского Союза и о встречах с замечательными людьми аэроэры XX века осталась во мне на всю жизнь. А свою аэроэру я с тех пор продолжаю как обыкновенный авиапассажир.



М. Л. Миль Клыкову на память, 1965 год

Примечание автора:

В тексте использовались материалы Интернета:

- Самолёты Страны Советов (Международный салон авиации и космоса 1965 года).
- Первые советские космонавты.
- Анри Потез – французский авиаконструктор.
- Научно-мемориальный музей профессора Н. Е. Жуковского.
- Отто Лилиенталь.